

# Des Ferries pour toutes et tous

Vers un espace méditerranéen ouvert!



# Au sujet de la campagne

Le slogan «Ferries pas Frontex» a émergé dans les jours après le 18 avril 2015. Plus de 800 hommes, femmes et enfants se sont noyés ce jour-là en Méditerranée centrale. Seulement une semaine plus tôt, environ 400 personnes ont perdu la vie dans une «tragédie» semblable. Une tragédie? Non! C'était à prévoir. La mort massive était une conséquence directe et prévisible du régime frontalier communautaire. Et les morts se poursuivent. Ce régime frontalier a un symbole clair: Frontex, l'agence européenne frontalière.

Dans les premiers mois de 2015, cette agence a proposé et insisté pour que les opérations de sauvetage soient limitées et que, au lieu de cela, toutes les ressources et mains-d'œuvre soient mobilisées pour le contrôle des frontières. Dissuasion et mort, sélection et déportations: Frontex est le stimulateur d'une politique inhumaine. L'appel aux ferries représente le contraire de ce que Frontex symbolise: les ferries garantissent des passages sûrs et légaux et fonctionnent comme des ponts mobiles reliant trois continents séparés par la mer. Une manière simple d'ouvrir les frontières pour tous et de stopper les morts en mer immédiatement! «Ferries pas Frontex» est donc une vision d'une Europe ouverte et d'une revendication politique de l'ici et maintenant.

Suite au 18 avril 2015, en tant que (ré)action directe à la mortalité en masse, nous avons pris en considération l'affrètement d'un grand ferry afin de récupérer les réfugiés et les migrants en Libye. Ça aurait aussi fonctionné comme geste symbolique de protestation et de désobéissance civile contre le régime frontalier mortel, organisé par une large coalition d'acteurs de la société civile. En fin de compte, cette idée n'a pas pu être réalisée pour des raisons de sécurité et le manque de financement. Mais l'idée est restée et des acteurs tels que Médecins Sans Frontières (MSF) a envoyé des navires de sauvetage d'envergure en Méditerranée centrale. Depuis lors et en lien avec les incroyables luttes en cours pour la libre circulation de réfugiés et de migrants, principalement dans la mer Égée et sur la route des Balkans au cours de l'été et de l'automne 2015, de plus en plus d'initiatives d'accueil des réfugiés ont émergé au sein et au-delà de l'Europe. En septembre et octobre 2015, la capacité des mouvements de masse à franchir différentes frontières a mené à la possibilité d'une Europe ouverte, au moins pour quelques mois.

À l'heure actuelle, en février 2016, les formes de répression et de contrôle ainsi que les parties racistes et les mouvements de propagande ont augmenté une fois de plus. L'Europe se trouve à un croisement: créera-t-elle de nouveaux murs et clôtures rigides le long de l'ensemble du continent tout en acceptant la mort en mer comme conséquence quotidienne des frontières fermées? Ou créera-telle un passage dans une Europe différente et ouverte pour ceux qui arrivent, et aussi pour ceux d'entre nous qui sont déjà là? Nous devons probablement nous attendre à des contestations dans toute l'Europe dans les mois à venir et surtout le long des frontières maritimes extérieures. Notre campagne et ce journal cherchent à contribuer aux dénonciations des frontières européennes mortelles et, en même temps, offrir une alternative rapide et concrète: Ferries pas Frontex!

Ferries pas Frontex 10 points pour vraiment mettre fin à la mort des migrants en mer: http://alarmphone.org/en/ campaigns/ferries-not-frontex

De nos jours, la Méditerranée est la zone frontalière la plus meurtrière. Plus de 3700 hommes, femmes et enfants y sont morts en 2015. C'est presque 5 fois plus qu'en Asie du sud-est et même 12 fois plus qu'à la frontière entre le Mexique et les États-Unis. Pourtant, cette mortalité en masse à la frontière sud de l'UE pourrait déjà être perçue comme de l'histoire ancienne! Une simple décision politique permettrait à quiconque d'avoir accès aux ferries commerciaux et stopperait le cruel régime du visa européen. Plus personne ne serait obligé d'emprunter un bateau gonflable et de risquer sa vie pour atteindre l'Europe. Toutefois, la mort en mer fait partie d'une politique déterminante inhumaine. C'est un crime contre l'humanité, rien d'autre. Un jour, les politiciens responsables seront traduits en justice pour ces actes, qui sont toujours en cours, et pour leur politique de laisser mourir...

Notre projet avec Alarmphone est d'être quotidiennement en contact avec ceux qui sont en détresse en mer. En 2015, nous avons été en contact avec plus de 1200 bateaux dans toutes les zones de la Méditerranée. Nous nous efforçons de soutenir ces personnes au maximum durant leur périlleux voyage, mais nous sommes conscients que notre projet ne sera jamais une solution. Nous nous considérons comme une intervention d'urgence nécessaire, et, associés aux nombreux projets des civiles, nous pouvons contrer les effets meurtriers du régime des frontières de l'UE.

Sans les opérations civiles de sauvetage en mer de Médecins Sans Frontières, MOAS, Sea-Watch, entre autres, des personnes à terre, dont de nombreux maîtres-nageurs et de volontaires sur les côtes des îles Grecques, ainsi que les autres activistes, comme nous, des milliers de noyades supplémentaires seraient à déplorer pour l'année

L'unique solution pour mettre fin aux disparitions en mer est d'ouvrir nos frontières et de garantir le libre passage pour les réfugiés et les migrants. Certains politiciens sont en faveur d'une approche sélective qui donnerait accès aux ferries à des groupes qu'ils qualifient de «vrais» réfugiés. Cette tendance de faire une distinction entre les «vrais» et les faux réfugiés retentit dans toute l'Europe. Cependant, même pour ces groupes, l'accès aux ferries n'est de loin pas garanti. Évidemment, bien que nous appréciions chaque place dans un

ferry donnée à un réfugié, nous devons aussi souligner que tous ceux qui se voient exclus de cette sélection n'auront d'autre choix que de monter à bord de petites embarcations bondées. Mettre fin à la mortalité en mer deviendra une réalité quand les ferries seront accessibles à tous.

nomies locales, vous aurez de la peine à trouver des raisons de fuir et migrer des pays du sud qui ne seront pas induits par les capitalistes et les politiciens du nord. Cela dit, la collaboration avec les élites corrompues est une pratique commune. Même dans les pays les plus pauvres, on trouvera

«Si les réfugiés avaient le droit de prendre le ferry, un père n'aurait pas à voir ses enfants se noyer devant ses yeux, tout comme une femme n'aurait pas à assister à la mort de son mari.»

N. d'Afghanistan, qui a dû refaire la traversée de la mer Égée suite à son expulsion.

notre système social s'effondrera». Voilà la justification principale des politiciens, dans les médias de ce que la population de cette terre possède. traditionnels et dans de grandes parties de la société de nombreux États européens: maintenir le régime de visa actuel, ce qui se traduit par un refus d'avoir une place sur un ferry et finira par une mortalité massive en mer. À quel point cet argument est-il convaincant? Qui est-ce qui a peur d'un espace méditerranéen ouvert? Pourquoi ne pas considérer ces océans comme des ponts entre l'Afrique, l'Asie et l'Europe? Comme un espace commun libre pour un échange mutuel à un niveau social et économique?

L'idée d'un espace libre ne fonctionne visiblement pas dans l'esprit d'un système capitaliste basé sur l'inégalité et les hiérarchies et qui a besoin de frontières pour créer des différences d'exploitation. Les plus hautes classes de la société ont peur de perdre leurs privilèges, c'est pourquoi une partie de la population du nord s'idéalise dans un fantasme de race pure et de supériorité supposée. L'hypocrisie est évidente en politique et «notre» système social - dans la mesure où il existe encore aux vues de la politique d'austérité – et «nos» salaires élevés – aussi longtemps qu'ils ne seront pas atteints par la précarité croissante - sont basés sur une structure (néo)coloniale d'hyper-exploitation et de chaînes transnationales d'exploitation.

Du trafic d'armes à l'accaparement des terres, du changement climatique à la destruction des éco-

«Si vous exigez des ferries et des frontières ou- des «îles de richesses et des océans de pauvreté». vertes, tout le monde pourra venir en Europe et En janvier 2016, les 62 personnes les plus riches du monde détenaient toujours plus de la moitié est clair que nous n'avons pas une crise de réfugiés et de migration, mais bien de justice et de (re) distribution des richesses.

> Cependant, l'argument boiteux qui stipule que «tout le monde va venir en Europe si les frontières sont ouvertes» n'est pas nouveau. Il avait déjà été utilisé en Europe de l'Ouest lorsque l'UE s'est élargie à l'est et au sud. La réalité était toutefois différente. Beaucoup de personnes du sud iraient probablement au nord si la liberté de mouvement était une réalité. En parallèle, beaucoup repartiraient s'ils n'étaient pas coincés dans un système d'asile complexe. D'autres navigueraient entre leur ville d'origine et d'autres places pour construire des relations économiques et sociales. La migration temporaire ou circulaire pourrait devenir un phénomène global, mais le droit de venir et de rester devrait être une option pour tout le

> Pour résumer, pour nous, la bataille pour la liberté de circulation et la justice sociale globale sont fermement interconnectées. Nous croyons toujours qu'un autre monde est possible, mais celui-ci devra être construit sans frontières.

(1) selon les statistiques de l'IOM, une agence dépendante de l'État

pour la gestion des migrations

(2) publiées par l'organisation humanitaire indépendante Oxfam



### Mer Méditerranée occidentale

# Les plus pauvres prennent les plus grands risques

En hiver 2014, le projet récemment crée, Alarmphone a été témoin d'une tragédie mortelle entre le Maroc et l'Espagne. En effet, le 4 décembre, 29 personnes, dont 8 enfants, ont péri dans leur traversée de Nador à Almeria. Les personnes à bord ont été à la dérive pendant plus de 48 heures dans la mer glaciale. Bien que le service de sauvetage espagnol, Salvamento Maritimo, alerté par l'ONG espagnole, Caminando Fronteras, et Watch The Med, ait mené une opération de recherches et de sauvetage, ils sont arrivés trop tard pour sauver 28 des 57 personnes à bord. Un des migrants activistes affilié au réseau transnational Afrique Europe Interact connaissait certaines des victimes. Voici les mots qu'il a choisis pour rendre hommage aux enfants:

«Leur histoire est désormais la nôtre. Leurs parents, Sisqo et Magni, se sont retrouvés bloqués dans l'impasse qu'est devenu le Maroc. Ils ont donc décidé de prendre le destin de leurs enfants en main et de débuter le périlleux voyage vers une nouvelle vie ... L'espoir et la peur ont été des sentiments qui les ont troublés jusqu'à ce que l'accident survienne. 28 personnes ont été englouties par la mer, dont les jumeaux de Sisqo et Magni. Ils étaient aimés de tous ceux qui les connaissaient. Assun et Waten, 2 petits enfants de 3 ans et 4 mois, étaient toujours en train de bouger et de faire bouger les gens autour d'eux. Aujourd'hui, ils nous ont quittés. Ils resteront gravés dans nos mémoires.» L'APDHA (Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía) a rapporté que 131 migrants avaient perdu la vie en Méditerranée entre le Maroc et l'Espagne en 2014. En 2015, l'OIM (Organisation internationale pour les migrations) comptait 106 migrants disparus en mer, 74 en Méditerranée occidentale et 32 sur la route des Canaries.

Les migrants qui tentent de rejoindre l'Europe depuis le Maroc peuvent prendre plusieurs chemins. Les plus pauvres essayent de «sauter les

teurs d'un passeport européen. Ils n'ont qu'à prendre un ferry quotidien qui les emmènera de Tanger à Tarifa, un trajet d'une heure qui ne leur coûtera que 38 euros.

La voie de la partie occidentale du Sahara marocains aux Canaries a été l'un des itinéraires les plus populaires il y a 15 ans. Des milliers de migrants ont atteint leur but en empruntant des bateaux de pêche partant du Maroc, du Sénégal et de la Mauritanie. Pour répondre à ces arrivées, Frontex a lancé sa première grande opération, «Hera», combinée à l'expulsion directe de migrants qui arrivent en collaboration avec leur pays d'origine et de transit. Elle a plutôt bien réus-

cette route, ce qui a coincé nombre d'Africains de l'est au Maroc. Ces dernières années, le Maroc a pris le relais et a joué son rôle en sécurisant les frontières européennes de manière efficace. L'Europe a versé des millions d'Euros au Maroc pour qu'il empêche les migrants de traverser. Des raids permanents dans les régions du nord combinés aux déportations dans les régions du sud ont rendu très difficile la traversée de la Méditerranée par les migrants. Ils se sont vus obligés de trouver d'autres moyens. C'est ainsi que la route des Canaries ou même de quitter le Maroc pour la Libye sont perçus comme des options pour échapper à la prison à ciel ouvert qu'est devenu le Maroc.

Pour les migrants qui ont plus de moyens financiers la traversée est plus sûre, même si elle demeure précaire et périlleuse. Selon le chemin, un voyage à bord d'un bateau motorisé en bois coûte entre 1.000 et 3.000 euros. Pour échapper aux zones dangereuses ou les obstacles en mer les migrants peuvent débourser jusqu'à 4.000 euros. Le moyen le plus sûr est de se cacher dans une voiture et la contrebande à Ceuta et Melilla. C'est aussi l'activité la plus lucrative pour les trafiquants. Elle ne serait néanmoins pas possible sans la coopération de certains membres de la

Spain Coûts Algeria Libya Morocco selon des statistiques de l'UNHCR

plus traverser la mer dans des canots gonflables. Au lieu de gaspiller un temps énorme pour gagner de l'argent dans des conditions précaires d'exploitation dans le but de payer des milliers d'euros pour un voyage - que les détenteurs d'un passeport européen effectuent pour moins de 100 euros – les migrants pourraient investir ce temps et cet argent dans la formation, dans l'apprentis-

sage d'une langue ou dans la création d'une entreprise. Les trafiquants et les officiers de police corrompus qui profitent du manque de moyens légaux pour rejoindre l'Europe seraient aussi de l'histoire ancienne.

(1) http://afrique-europe-interact.net/?article\_id=1258&clang=0 (2) http://saracreta.wix.com/into-the-forest#!media/c1bjb

# «Si je pouvais prendre le ferry, je le prendrais pour aller en Espagne, au lieu de voyager sur un zodiac. Le ferry est plus rapide et moins risqué.»

A. du Cameroun, qui a essayé de passer plusieurs fois du Maroc vers l'Espagne

grillages» dans les enclaves espagnoles de Ceuta police des deux côtés de la frontière. Des témoiforces auxiliaires marocaines (une unité spéciale de la police marocaine crée afin de protéger les frontières et connue pour sa brutalité ainsi que sa structure paramilitaire) ou la Guardia Civil espagnole est élevé. Le danger d'être blessé par les impitoyables barbelés, désignés pour causer de sévères blessures, est, lui aussi, élevé. Ces blessures ont souvent causé le décès de migrants, puisque les blessés n'étaient pas soignés dans des hôpitaux, mais régulièrement maltraités par les policiers. La plupart de ces décès sont passés inaperçus jusqu'à ce que la cinéaste italienne Sara Creta filme la mort de Clément, un Camerounais, décédé de ses blessures, de la brutalité policière et du manque de soins médicaux après avoir tenté de sauter par-dessus le grillage.

Une autre option bon marché est d'essayer de traverser le détroit de Gibraltar avec des canots gonflables pour enfants. Des groupes de 10 ou 15 migrants rassemblent leur peu de moyens pour s'en acheter un. La distance entre les continents africain et européen s'élève à seulement 15 km, mais les courants du détroit entre la Méditerranée et l'Atlantique sont forts et dangereux. Les migrants ne savent souvent pas nager ni naviguer sur ces canots. Ils tergiversent pendant des heures pour atteindre les eaux espagnoles, mais sont le plus souvent interceptés par la police marocaine. La traversée se révèle plus simple pour les déten-

et Melilla. Le risque de se voir abattre par les gnages révèlent qu'il existe un énorme business entre les passeurs et les forces corrompues de la police. Les trafiquants savent quand ces agents sont en service. Ils se procurent une voiture et se mettent d'accord sur certains signes pour que ces voitures ne soient pas contrôlées.

> Mahmoud Traoré est l'auteur du livre «Partir para contar» (Partir pour raconter). Il a quitté le Maroc et réussi à rejoindre l'Espagne, où il vit désormais. Lors d'une conférence organisée communément avec No borders Morocco, un des réseaux fondateurs de l'Alarmphone, il a mis l'accent sur les constantes accusations de la Guardia Civil espagnole pour justifier les expulsions de migrants aux frontières. Il les accuse de s'organiser comme la mafia. «Un civil européen, d'un autre côté, est mal à l'aise quand il entend parler de traite d'humains... Pour être honnête, est-ce que la mafia c'est vraiment nous?...» Cet homme, un réfugié indien à qui il parlait, a payé les autorités des 2 côtés pour entrer... Mais les Européens, les gouvernements n'en parlent pas. Ils ne parlent que d'immigration illégale.»

> Aux vues du grand risque encouru par les migrants, de l'argent et du temps qu'ils doivent investir pour atteindre l'Europe, il devient urgent pour le gouvernement européen d'élaborer des moyens légaux pour que les migrants rejoignent l'Europe. Ainsi, aucun être humain ne devrait

# Méditerranée centrale

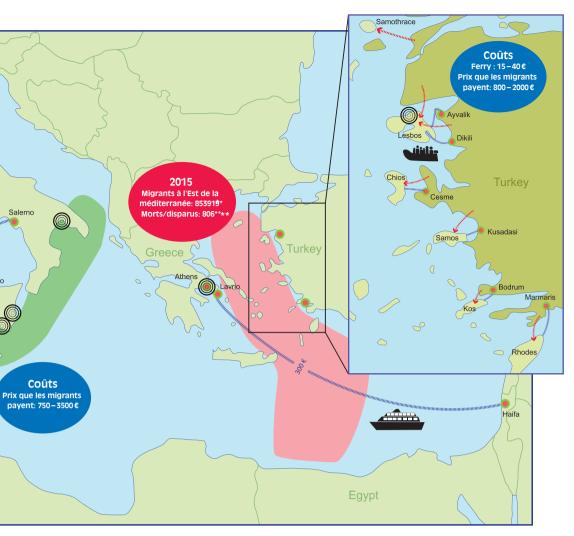
# Les Maliens pleurent les migrants disparus – Frontex prévoit de nouvelles expulsions et de nouveaux «points chauds»

Dans le cadre de la journée mondiale d'action pour le droit des migrants, près de 250 Maliens se sont réunis le 19 décembre 2015, à Kita, dans la région de Kayes, où le sol abonde de richesses et les terres sont fertiles, mais où les pauvres n'ont jamais droit à ces richesses. Lors de la manifestation contre les frontières meurtrières de l'UE, une mère ayant perdu son fils en mer a déclaré: «Comment se fait-il que les Européens soient surpris par les tragédies maritimes, si leurs ambassades nous refusent un visa et encouragent les pays du Maghreb à nous chasser? Notre seul espoir de fuir vers d'autres pays est la mer et ses trafiquants.» 184 Maliens se trouvaient parmi les plus de 800 noyés durant la nuit du 19 avril 2015, qui tentaient de rejoindre l'Italie depuis la Libye. En une seule nuit d'avril, au moins 1.200 personnes ont péri dans la Méditerranée, la plupart sur les côtes libyennes. Plus de 5.000 migrants ont été secourus par les garde-côtes et des navires marchands italiens. En réaction à ces opérations massives de sauvetage, des propriétaires de bateaux et les syndicats de marins ont exprimé leurs préoccupations dans une lettre à l'UE.

L'Alarmphone a reçu de nombreux appels de réfugiés de la mer et leurs proches après le début du printemps et a tenté d'exercer une pression sur les garde-côtes européens pour qu'ils leur portent secours. Cependant, en raison de la fin de la mission de la marine italienne, «Mare Nostrum», en novembre 2014, et le lancement de l'opération Frontex, «Triton», qui a pour but d'empêcher l'arrivée des bateaux de migrants au lieu de les sauver, il y a un manque de capacité de sauvetage en Méditerranée. Le directeur allemand de la division des opérations, Klaus Rösler, a ordonné de ne pas porter secours aux réfugiés de la mer près de la côte libyenne.

L'Alarmphone a publié un communiqué de presse et lancé une campagne contre la politique de Frontex et de Rösler, qui a maintenu sa position dans des discours à Berlin en février et en avril. Les protestataires ont jugé Frontex responsable de ce nombre croissant de morts. En mai 2015, des navires de guerre ainsi que des bateaux d'organisations privées (MOAS, MSF, Sea-Watch) ont été envoyés sur la Méditerranée pour prendre part aux opérations de sauvetage. Frontex et l'opération militaire, EUNAVFOR-Med contre les «passeurs», qui a commencé en juin, n'ont pas pu empêcher près de 150.000 migrants d'arriver en Italie au cours de l'année 2015. La migration maritime a continué après l'été, comme en témoigne l'horrible découverte de douzaines de corps sur le littoral libyen en octobre. Vers Noël, près de 1.000 réfugiés de la mer ont été secourus par les garde-

L'UE et Frontex ont adopté une nouvelle stratégie, l'approche de «points chauds». Son but est d'établir des camps fermés aux frontières de l'Europe, surtout en Italie et en Grèce, où Frontex contribuerait à «rapidement identifier et enregistrer les empreintes digitales des migrants» afin de pouvoir expulser ceux dont on ne veut pas en Europe et de s'assurer que ceux qui étendraient leur périple à d'autres pays d'Europe soient renvoyés en Italie, selon la régulation de Dublin. Le gouvernement européen utilise ces points chauds pour prouver que certains des réfugiés proviennent véritablement de pays en guerre (Syrie, Irak, Afghanistan). C'est seulement après avoir pu fournir ces éléments de preuve qu'une «délocalisation» dans d'autres pays peut avoir lieu. Cependant, la «délocalisation» de l'UE est en échec total jusqu'à présent, puisque seulement 272 personnes ont pu être replacées.



\*\* Selon des statistiques de l'OIM, une organisation gouvernementale pour la gestion de la migration

«Si mes amis pouvaient prendre le ferry, ils ne seraient pas capturés et torturés par les milices libyennes et laissés pour morts en prison, juste parce qu'ils souhaitaient une vie meilleure.»

E. du Soudan, qui, reconnu comme réfugié sans droits en Tunisie, a dû, en 2014, risquer sa vie et prendre un bateau de la Libye vers l'Italie

En Italie, le premier point chaud se tient à Lampedusa, où de nombreux Érythréens se sont vus emprisonner pour avoir refusé qu'on les force à donner leurs empreintes digitales, en décembre 2015. Un deuxième point chaud a été établi à Milo (Trapani-Sicile). Dans les deux camps, la plupart des personnes non acceptées en tant que réfugiés sont jetées à la rue avec l'ordre de quitter le pays et à Trapani, ils ont pu revenir dans le camp, grâce aux protestations des ONG. Le 19 janvier, Frontex a également ouvert un point chaud à Pozzalo, une ville portuaire de Sicile, où de nombreux bateaux accostent. Médecins Sans Frontières (MSF) a dénoncé l'état déplorable et indignant de ce camp d'urgence et a déclaré que tant que les autorités italiennes n'auraient pas amélioré leurs services dans le camp et qu'ils ne respecteraient pas la dignité des migrants, MSF ne collaborerait pas avec eux. D'autres points chauds sont prévus à Porto Empedolce, Augusta et Taranto. Les agents de Frontex sont responsables de «criblage» (tenter de découvrir la nationalité des migrants et prendre leurs empreintes digitales) et de «débriefing» (questionner les migrants sur leur itinéraire, sur les contrebandiers, etc.). Les déportations organisées par Frontex ont déjà cours à Lampedusa, directement via Rome vers le Nigeria. En Sicile, les personnes venant du Maghreb sont détenues ou jetées à la rue sans aucune chance de pouvoir faire une requête d'asile. Au mois d'octobre, 153 d'entre eux ont été déportés vers l'Égypte et la Tunisie. Frontex est aussi impliqué dans les négociations avec les pays non européens pour qu'ils récupèrent leurs ressortissants et les empêchent, ainsi que les migrants en transit, de venir en Europe. Des agents de liaison de Frontex sont envoyés dans les pays de transit et d'origine des migrants pour faire face et observer ces accords.

Disparitions en mer, refus, détention et déportation ... sont des raisons de protester contre Fron tex et d'exiger une liberté de circulation pour tous. La lutte contre les «passeurs» n'empêchera pas les migrants d'essayer de traverser la Méditerranée, mais augmentera le nombre de décès. La seule alternative viable est d'établir une ligne humanitaire de ferry pour transférer les migrants en toute sécurité depuis la Libye et de leur permettre d'emprunter les ferries existants pour se rendre de la Tunisie en Italie.

- (1) www.afribonemali.net/spip.php?article66153
- (2) http://maliactu.net/mali-beaucoup-de-maliens-dans-lhecatombe-de-la-mediterranee
- $(3) \ \ www.ecsa.eu/images/NEW\_Position\_Papers/2015-03-31\%20shipping\%20industry\%20general\%20letter\%20eu\%20heads\%20of\%20state.pdf$
- (4) www.watchthemed.net/media/uploads/page/12/Ferries%20not%20Frontex.pdf
- (5) http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/european-agenda-migration/background-information/docs/2 hotspots en.pdf (6) http://allafrica.com/stories/201601051036.html
- (7) www.statewatch.org/news/2015/nov/eu-com-refugees-cris-state-of-play-27-11-15-returns.pdf

## Mer Égée

# «Nous avons promis de faire de notre mieux afin d'abolir les frontières qui les ont tués.»

27.12.2015, 5 h 20: la plage d'où ils partirent clandestinement est située sur la côte turque, entre Ayvalik et Dikili. Soixante dix personnes, dont plusieurs enfants en bas âge, entassées dans un canot en caoutchouc jusqu'à la surcharge. Leur destination est l'île de Lesbos se trouvant à environ 27km. En mer, leur moteur surchauffe et tombe en panne à plusieurs reprises et l'eau entre en quantité dans leur embarcation. C'est dans ces moments-là qu'ils prennent contact avec nous: ils appellent l'Alarmphone, une hotline de militants, et nous contactons la garde côtière grecque à maintes reprises. Après plusieurs heures d'angoisse, ils atteignent enfin l'île sans assistance. Ils parviennent à descendre du bateau mais pas sans se mouiller et ils n'ont pas d'habits de rechange. Certains prient, d'autres pleurent de soulagement et d'autres, s'effondrent pour cause d'hypothermie.

Normalement, il n'est pas si difficile de franchir la mer entre la Turquie et la Grèce. À seulement 17 km au sud de la plage de départ se trouve Dikili et au nord, Ayvalik. Le voyage en ferry au départ de Dikili ou d'Ayvalik en direction de Mytilène dure environ 90 minutes. Le billet coûte entre 15 et 35 euros pour un aller-retour. Ce n'est rien comparé au prix d'un «ticket» pour un canot en caoutchouc surchargé. Durant la haute saison, ces ferries naviguent tous les jours. Hors saison, les ferries naviguent uniquement les mardis à 17 h oo de Dikili à Mytilène et les jeudis à 18 h oo de Ayvalik à Mytilène. C'est principalement dû à la faible demande des touristes durant l'hiver. Si les réfugiés avaient l'autorisation de prendre ces ferries, ils seraient continuellement en service, même pendant l'hi-

Seulement une semaine plus tard, dans la matinée du 5 janvier 2016 et dans la même zone entre Ayvalik et Dikili, la mer a retourné, un par un, les cadavres de 36 hommes, femmes et enfants. L'un de ces moments tragiques auxquels on ne s'habituera jamais. Ils ont pris le large dans différentes embarcations, et au moins deux d'entre elles ont chaviré. Quelques-uns d'entre eux ont survécu, mais la nouvelle année a commencé une fois de plus avec des «tueries» insensées, commises par le régime frontalier européen.

En 2015, plus de 850.000 voyageurs ont survécu à ce périlleux voyage pendant que des ferries faisaient la même traversée. Aucun d'entre eux n'aurait choisi les canots en caoutchouc s'ils avaient la possibilité d'utiliser les ferries. Le seul obstacle, c'est que pour monter à bord de ces ferries il faut avoir un passeport valable avec un visa Schengen et/ou grec. Chose impossible à obtenir pour ceux qui sont soupçonnés d'être des demandeurs d'asile potentiels.

Une chose est certaine: tous ces décès auraient pu être évités si les lignes de ferries entre la Turquie et la Grèce étaient accessibles pour tous. Même le maire de Mytilène, Spyros Galinos, quelqu'un qui manifestement ne saurait être considéré comme un militant des droits de l'homme radical, a exigé l'ouverture de la frontière terrestre gréco-turque ou au moins une liaison en ferry pour mettre fin à cette situation insupportable où des cadavres d'hommes, de femmes et d'enfants sont sans cesse retrouvés sur les plages de Lesbos ou récupérés par les pêcheurs des îles. Au lieu de cela, la solution européenne se compose, jusqu'à présent, de tentatives visant à renforcer l'Agence européenne de gestion des frontières (Frontex) et investir dans les forces de sécurité turques afin de renforcer les contrôles aux frontières. Ces annonces ont, jusqu'à présent, abouti à l'effet inverse: désormais, afin d'éviter la possible fermeture des frontières, beaucoup de gens essaient de quitter la Turquie plus rapidement, même dans des conditions climatiques mettant leur vie en danger en mer. En 2015, le nombre d'arrivées sur les îles grecques était plus élevé en décembre qu'en août. En 2016, rien que dans les deux à trois premières semaines de janvier, plus de 35.000 personnes ont traversé la mer.

En Europe, de nombreux plans rigoureux visant à reprendre le contrôle et fermer les frontières sont actuellement débattus. Par exemple, il y a l'idée d'établir une ligne de ferry directe pour les déportations des îles Grecques vers la Turquie pour tous ceux que la Turquie accepterait de reprendre, selon les accords de réadmission. Il y a déjà beaucoup d'investissements pour ces soi-disant «procédures de contrôle» avec le personnel du Frontex réalisant des interviews dans les «points chauds» des îles grecques pour sélectionner certaines personnes et rejeter toutes celles considérées comme n'ayant pas droit à une protection. Ceux qui passeront entre les gouttes seront confrontés des mesures de détention plus sévères. Voilà seulement quelques-unes des mesures prévues.

En janvier 2016, nous avons été confrontés aux premières conséquences de ces tentatives: Des procédures ont été lancées pour criminaliser les acteurs de la société civile engagés dans le sauvetage des réfugiés en détresse. Mi-janvier, la garde

«Si je pouvais prendre le ferry, je n'aurais pas à consulter un psychothérapeute pour m'aider à faire face aux horreurs et au traumatisme vécus en mer».

K. de Syrie, qui est arrivé en 2013 par la mer Égée

Projetons-nous vers l'avenir: le «massacre» de réfugiés aux frontières maritimes européennes sera très probablement vu comme l'un des plus grands crimes contre l'humanité et les droits de l'homme commis par les Européens dans cette décennie. Rien que dans la mer Égée, avec ses distances relativement courtes entre la Turquie et les îles Grecques, plus de 800 personnes y ont perdu la vie. Il en serait beaucoup plus sans l'engagement des militants des droits de l'homme. Ces militants, principalement d'origine syrienne et irakienne ont mis en place un système de soutien pour accompagner les bateaux avec des technologies telles que WhatsApp pour pouvoir alerter lors de situations de détresse. Aussi, divers acteurs de la société civile ont commencé à s'engager dans des missions de sauvetage, comme Médecins Sans Frontières, Sea-Watch, MOAS ou encore des sauveteurs espagnols.

côtière grecque de Lesbos a arrêté une équipe de Proem-Aid, une ONG espagnole, qui a fait le travail incroyable de sauver des vies en mer. Ils sont soupçonnés de trafic de personnes, alors qu'ils sauvent les personnes en danger.

Après le deuil, à la fin de chaque cérémonie commémorative, c'est tout ce qui reste à dire: nous avons honte lorsque nous devons faire face à ces pertes, car nous nous rendons compte que nous avons échoué dans notre tentative d'arrêt de ce régime meurtrier et de création d'une Europe accueillante. Ils étaient sur le chemin d'une vie meilleure. Leur mort est la mort en quête de liberté. Nous sommes tous concernés. Nous ne les oublierons jamais. Nous avons promis de faire de notre mieux afin d'abolir les frontières qui les ont tués.

(1) www.lesvosisland.com/How+to+travel+to+Lesbos+Greece/903/default.ecms

Impression:

Alarm Phone • FFM, Gneisenaustr. 2a, Berlin Contact: wtm-alarm-phone@antira.info • http://alarmphone.org



# «Frontex crée les passeurs...»

Comment le régime frontalier favorise le marché des migrations illégales

Qu'est-ce qui peut être plus convaincant qu'une mise au point de la réalité? Les luttes pour la libre circulation de l'an dernier en mer Égée et sur la route des Balkans ont démontré de manière surprenante une ancienne thèse du mouvement antiraciste: sans frontières et contrôles de visas, il n'y a pas de «trafic d'être humain»! Nous avons clairement vu en septembre 2015, lorsque les frontières furent envahies, que les soi-disant contrebandiers se sont immédiatement retrouvés au chômage. Qui pourrait en douter? Dès que les réfugiés et les migrants ont pu atteindre la mer Égée et traverser les frontières abolies en transports publics (tout d'abord en ferry jusqu'en Pirée, puis, en bus et en trains, des Balkans vers l'Allemagne et la Scandinavie), ils n'ont plus jamais eu besoin des services d'«agences» clandestines et couteuses. Bien sûr, s'il existait d'autres moyens pour passer de la Grèce à l'Italie, personne n'utiliserait volontairement des routes dangereuses à bord de petits bateaux ou caché dans des camions fermés, au risque de suffoquer.

créer et de maintenir en vie cette économie sou-

L'exclusion aux frontières alimente le marché des agences de voyages clandestines, suivant la logique de l'offre et la demande. Vous pouvez trouver des «commerçants équitables», qui tiennent leurs promesses et garantissent le transport basé sur un seul paiement. Mais vous trouvez aussi des «criminels», qui exploitent les voyageurs à un coût plus élevé, les maltraitent ou les laissent même mourir, quand ils se retrouvent dans cette situation précaire et dépendent de ces agents. Cela suit une logique typique au capitalisme que vous pouvez aussi observer dans les pratiques des banques et des grandes entreprises.

Les frontières extérieures et intérieures sont fonctionnelles pour le capitalisme: créer les différences et les hiérarchies, garder la division et les déséquilibres et exploiter les disparités et les inégalités. La mort en mer, la souffrance sur les routes et la migration sont les prix acceptés ou

«Si je pouvais prendre le ferry...? Désolé, c'est un beau rêve, mais ça n'arrivera pas. La souffrance pour franchir les frontières ne cessera jamais.»

K. de Syrie, qui a traversé la mer Égée en printemps 2015

«Frontex est nécessaire pour chasser les contrebandiers criminels et les trafiquants», voici le discours mensonger propagé quotidiennement par les politiciens et les médias traditionnels. Ce n'est rien d'autre qu'une tentative pour justifier le régime frontalier le plus meurtrier du monde. En fait, c'est exactement le contraire: depuis 30 ans ou plus, l'intensification du régime de visas et des frontières oblige les réfugiés et les migrants à emprunter des voies illégales et permet donc de

même envisagés du contrôle démographique. C'est aussi une conséquence directe d'une combinaison «productive» de l'exploitation et de l'exclusion. C'est l'image réelle du régime frontalier. Les discours dominants sur la contrebande ne sont rien d'autre qu'une couverture pour masquer le rôle de Frontex dans la production d'opération clandestine organisée. Frontex et les «passeurs» dépendent l'un de l'autre et les deux disparaîtraient dans un monde sans frontières.

# **ALARM PHONE**

L'AP est une unité d'intervention d'urgence qui soutient explicitement les nombreuses luttes de migration face à un régime frontalier européen brutal et répressif. Elle vise à aider ceux qui voyagent sur des

routes migratoires de plus en plus précaires. Dans la dernière décennie, la dangereuse traversée maritime est souvent devenue le seul corridor restant pour entrer en Europe, coûtant la vie à des milliers d'individus. L'AP se positionne comme un partisan de la libre circulation pour tous sans compromis et s'oppose aux forces de gestion et de contrôle des migrations.

L'AP offre pour les réfugiés en détresse en mer une seconde chance de faire entendre leur appel grâce à une assistance téléphonique 24/7. L'AP documente et mobilise en temps réel. De cette façon, le sauvetage dans l'urgence est, dans la mesure du possible, assuré. De plus, les expulsions des réfugiés et des migrants pourraient être arrêtés.

Le projet est activement impliqué dans les trois régions à travers lesquelles migrants et réfugiés tentent d'entrer dans les pays de l'UE: La mer Égée (entre la Grèce et la Turquie), la Méditerranée centrale (entre la Libye, la Tunisie et l'Italie) et la Méditerranée occidentale (entre le Maroc et

L'AP est organisé comme un centre d'appel indépendant, tenu par quelque 120 militants de 13 pays différents. La plupart d'entre eux ont été actifs aux frontières extérieures de l'Europe pendant de nombreuses années, comme mentionnés dans les réseaux ci-dessous. Le projet est indépendant et financé par des dons. Le numéro de l'AP est diffusé principalement par le biais de contacts directs parmi les communautés de migrants et de réfugiées, dans les pays de transit important de l'Afrique du Nord et en Turquie et par le biais de cartes de visite multilingues et des réseaux sociaux.

À court terme, le projet met l'accent sur les missions de sauvetage et la prévention des violations des droits de l'homme. La mort des réfugiés et des migrants en mer pourrait déjà de l'histoire ancienne si les régimes frontaliers et de visas étaient dissous. Le projet vise donc à créer un espace méditerranéen de solidarité mutuelle avec des frontières ouvertes à tous les peuples.

### **Afrique Europe Interact**

AEI est un petit réseau organisé au niveau transnational fondé début 2010. Il allie la lutte pour la liberté de circulation à la revendication d'un développement équitable.

http://afrique-europe-interact.net

### **Boats4People**

B4P est une coalition de 14 organisations dans 7 pays, créée pour défendre les droits des migrants en mer. www.facebook.com/boats4people

# borderline-europe

borderline est une organisation à but non lucratif, indépendante des partis politiques ou du gouvernement et active contre la forteresse européenne. www.Borderline-Europe.de

### Forschungsgesellschaft Flucht und Migration

FFM existe depuis 1994 et est une organisation à but non lucratif de recherche et de documentation essentiellement aux frontières méridionales et orientales de l'UE. http://ffm-online.org

### **No Borders Morocco**

Morocco Migrant Solidarity est un réseau indépendant de militants et migrants, exigeant la libre circulation. Il est situé au Maroc et entre le Maroc et l'Europe.

https://beatingborders.wordpress.com

### **NO-Frontex-Actiondays**

Du 15 au 18 avril 2016 à Catane

Manifestations et réunions, commémoration des morts massives en mer au printemps 2015

www.nofrontex.blogspot.it

### **Voix des Migrants**

VdM est une initiative organisée par et pour les migrants afin de rendre visible la situation des migrants et des réfugiés et de les sensibiliser et les mobiliser à lutter pour leurs droits.

www.voixdesmigrants.com

### WatchTheMed

Watch The Mediterranean Sea est une plateforme de cartographie en ligne permettant de surveiller les décès et les violations des droits des migrants aux frontières maritimes de l'UE. Lancée en décembre 2013 dans le cadre de la campagne Boats-4People par le biais de différents réseaux sociaux. www.watchthemed.net

### Welcome to Europe

w2eu exige la liberté de mouvement et fournit des informations aux réfugiés et aux migrants qui pourraient leur être utiles dans leur périple vers et à travers l'Europe. Webguide principal, disponible en 4 langues: www.w2eu.info

Welcome to Greece-Guide:

http://w2eu.info/pritings.en.html?file=tl\_files/ doc/Greece/2015-2-Welcome%20to%20Greece-English.pdf

Welcome to Italy-Guide:

http://w2eu.info/tl\_files/doc/Italy/Welcome%20 to%20Italy%20web%20English%20-%20final%20 version\_def\_minimal.pdf

Liveblog for the Balkanroute:

http://live.w2eu.info/

### **Moving Europe**

ME a été fondée à l'automne 2015 pour soutenir les luttes des réfugiés et des migrants le long de la route des Balkans.

http://moving-europe.org/

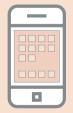
# Brochure sur «un an d'Alarmphone»



«Tout est possible, tout peut changer grâce à de forts mouvements sociaux! À travers notre projet Alarmphone et pendant cette incroyable année de luttes réussies pour la libre circulation, nous avons appris la leçon une fois de plus.» Textes, documents, entretiens, photos: Alarmphone, un an après; Actions de désobéissances; Le téléphone sonne: description des shifts de travail; Nous ne sommes pas une solution; Nous utilisons notre mémoire pour prendre des décisions; Les gens m'appellent toujours sur mon téléphone privé; Mieux vivre; Nous ne pouvons pas considérer notre projet comme un succès; J'ai dû transformer mon traumatisme; Une vision d'une société transnationale en action; Western Med: Actes de répression et de résistance; Développements politiques en Méditerranée centrale; Mer Égée: La transformation d'une région frontalière; Au-delà des frontières ...

alarmphone.org/en/intros/1-year-documentation/

# Appel aux dons: besoin urgent de smartphones pour l'ouest de la méditerranée



... Surtout entre le Maroc et l'Espagne, nous rencontrons souvent des difficultés pour localiser des bateaux en détresse, car la plupart des gens n'ont ni téléphone satellite ni smartphone, qu'ils pour-

raient utiliser pour envoyer leurs coordonnées GPS. Étant donné que les personnes en détresse n'ont pas la possibilité d'indiquer leur position actuelle, les missions de recherche et de sauvetage durent beaucoup plus longtemps et sont plus difficiles.... Beaucoup de gens perdent la vie dans le détroit de Gibraltar. Ils sont obligés de courir ce risque puisqu'il n'y a aucun moyen légal et sans danger pour eux d'atteindre l'Europe! L'Alarmphone va collecter le plus de smartphones possible et les répartir au Maroc, tout en sensibilisant sur l'importance des données GPS pour les opérations de sauvetage.

Si vous en avez la possibilité, recueillez, s'il vous plaît, les smartphones dans votre ville, faites circuler cet appel et renseignez-vous dans votre entourage si quelqu'un veut faire don d'un smartphone! Si vous n'avez pas d'anciens smartphones et souhaitez tout de même soutenir cette campagne, les dons d'argent sont aussi les bienvenus! L'argent collecté servira à acheter de vieux smartphones bon marché qui pourront être envoyés au Maroc.

Contactez-nous par Mail pour savoir où envoyer les téléphones ou transférer l'argent. Notre e-mail:

morocco-phones@riseup.net

Trouver l'appel complet à cette adresse:

http://alarmphone.org/en/2015/12/03/callout-smartphones-urgently-needed-in-western-med/