

THEMA

REGARDS

L'EUROPE FACE AUX DRAMES

Le bal des hypocrites

David Angel

Face aux tragédies qui se produisent en Méditerranée, l'Europe peine à trouver une réponse appropriée. Pourtant ce ne sont pas les solutions qui manquent : c'est le courage politique.

Alors que les ministres des Affaires étrangères et de l'Intérieur débattaient à l'intérieur du centre de conférences du Kirchberg, des appels d'urgence étaient lancés par deux bateaux se trouvant en difficulté en pleine Méditerranée. Un canot gonflable transportant jusqu'à 150 personnes et une autre embarcation, plus grande, transportant près de 300 personnes.

« L'Europe peut, si elle veut », lance Jean Asselborn aux journalistes, à l'issue de la réunion d'urgence convoquée lundi dernier au Luxembourg. À l'extérieur, une poignée de manifestants qui se sont rassemblés spontanément expriment leur désarroi. Ils portent des pancartes : « Ferries, not Frontex » peut-on lire sur l'une, « Rendez le prix Nobel » sur une autre.

« L'opération Triton sera renforcée », déclare le ministre des Affaires étrangères luxembourgeois. « Ses moyens financiers seront doublés, elle aura donc quasiment les mêmes moyens que l'opération italienne Mare Nostrum. » Quant au rayon d'action de Triton, qui se limite jusqu'à aux eaux européennes - contrairement à celui de l'opération Mare Nostrum, qui s'étendait quasiment jusqu'aux côtes libyennes (voir woxx 1307) -, « il reste à définir ». Pour Asselborn, « l'Union européenne a clairement démontré que ce qu'elle veut, c'est sauver des vies ».

Huit jours plus tôt, un naufrage en Méditerranée a fait près de 400 morts, selon les dires des quelque 150 rescapés. Un drame de l'ampleur de celui qui s'était produit au large de Lampedusa en octobre 2013 et qui avait, à l'époque, fait 366 morts.

La réunion d'urgence des ministres des Affaires étrangères et des ministres de l'Intérieur des États européens a été convoquée, sur demande

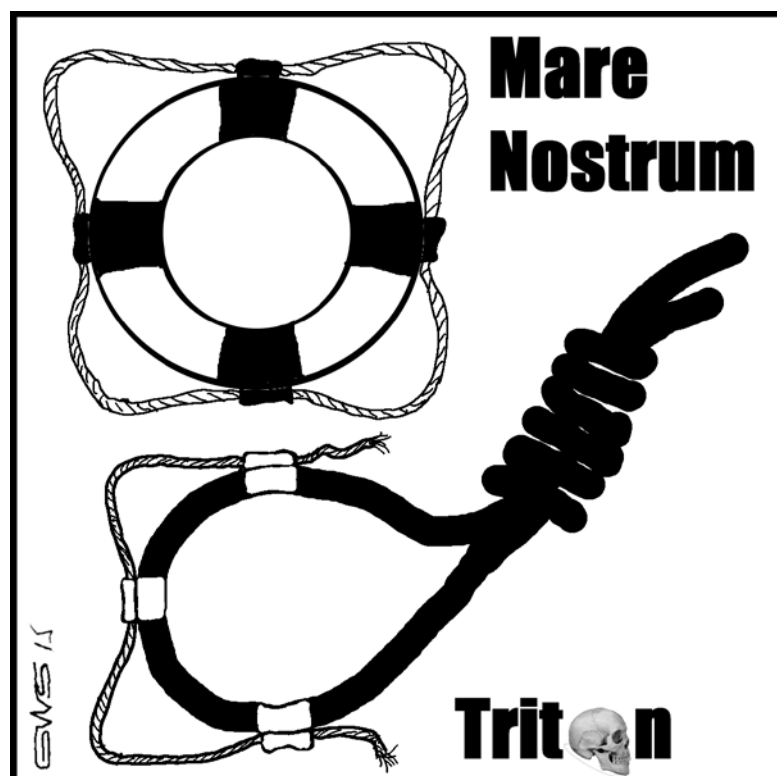
de l'Italie, après un autre naufrage, d'une ampleur jusque-là inconnue : jusqu'à 900 personnes pourraient avoir péri dans la nuit du samedi 18 au dimanche 19 avril, dans le chavirage du chalutier qui les transportait. Le bateau de pêche avait lancé un appel au secours, vers minuit. Les garde-côtes italiens avaient aussitôt demandé à un cargo portugais de se porter à l'aide - ce que ce dernier avait fait. Selon des témoins, le chalutier aurait chaviré lorsque les migrants à bord se seraient amassés d'un côté en voyant le cargo portugais arriver.

Les passeurs responsables ?

Lundi, la Commission européenne a proposé un plan d'action contenant dix points aux États membres : il comporte, comme premier point, le renforcement des moyens financiers et matériels de l'opération Triton, menée par l'agence européenne Frontex. Le plan d'action prévoit aussi un renforcement de la coopération entre les différents services européens concernés afin d'analyser le mode opératoire des passeurs, et des « efforts systématiques » afin de capturer et de détruire les bateaux utilisés par ces derniers.

Le problème avec le plan d'action est qu'il ne s'en prend en rien à l'essence du problème. En cherchant l'unique responsabilité des drames auprès des passeurs, qui, d'après Asselborn et d'autres, forceraient quasiment les migrants à s'aventurer sur la Méditerranée dans des embarcations de fortune, l'Europe perd de vue le problème essentiel : ce ne sont pas les passeurs qui produisent des réfugiés. Ce sont les conditions de vie dans les pays d'origine. La guerre menée en Libye par l'Otan, qui a laissé les infrastructures du pays en ruines (voir article p. 12), et les guerres civiles en Syrie et en Irak n'y sont pas pour rien, au contraire : à titre d'exemple, près de 4 millions de Syriens ont quitté leur pays depuis le début de la guerre civile.

Les passeurs ne répondent, eux, qu'à une logique de marché : tant



Die-in lors d'un cercle silencieux en mémoire des migrants morts en Méditerranée, auquel près de 400 personnes ont participé.



PHOTO : WOXX

qu'il y aura une demande, il y aura une offre. Plus les conditions pour une traversée de la Méditerranée s'annoncent difficiles et plus la demande grimpe, plus les prix pour la traversée augmentent. Détruire le peu d'embarcations qui restent - en Libye par exemple, les bateaux utilisables commencent à se faire rares -, signifierait pousser les passeurs à utiliser des moyens de plus en plus dangereux.

Si des milliers de personnes - environ 38.000 depuis janvier 2015 - tentent le tout pour le tout et sont prêtes à courir le risque, pourtant bien connu entre-temps, de mourir noyées pendant la traversée de la Méditerranée, c'est bien qu'elles n'ont pas le choix : les conditions de vie dans leurs pays d'origine sont à tel point insupportables qu'il vaut mieux risquer de mourir en mer que d'y rester.

Échec de Dublin III

Autre point du plan d'action de la Commission : des options pour un mécanisme de relocalisation d'urgence des migrants seront étudiées. Par ce point, la Commission européenne avoue en quelque sorte l'échec de Dublin III - le règlement européen qui pose que c'est le pays européen où un migrant a mis les pieds en premier qui est responsable de sa demande d'asile. Un règlement souvent critiqué par des associations de défense des droits de l'homme, ainsi

que par les pays situés aux frontières extérieures de l'Union - Espagne, Italie, Grèce - dans le passé : au lieu de répartir les réfugiés de façon solidaire sur les États européens, Dublin III (et Dublin II ainsi que Dublin I) force ces pays à en accueillir la grande majorité - ce qui pose problème en matière de capacités d'accueil et d'infrastructures, et par conséquent en termes de respect des droits humains.

Le plan d'action prévoit aussi la mise en place d'un programme facilitant les retours rapides de migrants « irréguliers » avec l'aide de Frontex. Des retours rapides, mais pour aller où ? À moins que l'Union européenne ne décide de déclarer des pays en guerre comme la Syrie ou la Somalie - d'où viennent la majorité des réfugiés actuels - « pays tiers sûrs », des expulsions vers ces pays s'annonceraient difficiles à justifier.

Les moyens de l'opération Triton seront donc renforcés, les moyens financiers doublés de trois à six millions d'euros par mois, soit 72 millions d'euros par an. Si Asselborn déclare à la presse qu'elle aura « quasiment les mêmes moyens que Mare Nostrum », cela est faux : l'opération Mare Nostrum disposait de moyens financiers à hauteur de neuf millions d'euros par mois. Un montant d'ailleurs dérisoire eu égard aux moyens utilisés pour la protection des frontières extérieures européennes : selon des informations de l'hebdomadaire allemand « Zeit », l'Union euro-

péenne aurait dépensé plus ou moins un milliard d'euros entre 2007 et 2011 pour la surveillance de ses frontières - ce qui fait 250 millions d'euros par an et quelques 20 millions par mois, en moyenne.

1.600 morts depuis janvier

Ce n'est pas seulement en termes de moyens financiers que l'opération Mare Nostrum et l'opération Triton sont différentes. Le rayon d'action les différencie : la quasi-totalité de la Méditerranée pour la première, les eaux européennes pour la seconde. De surcroît, alors que Mare Nostrum était une mission explicitement humanitaire, qui avait pour but de sauver les migrants en difficulté en Méditerranée, la mission première de Frontex, l'agence qui mène Triton, est de contrôler les frontières.

Pour le ministre des Affaires étrangères luxembourgeois, « même la meilleure des missions ne peut éviter des drames ». Pourtant, selon le Haut-Commissariat des Nations unies aux réfugiés (HCR), au moins 1.600 personnes seraient mortes en Méditerranée depuis le début de l'année 2015, contre seulement 90 à la même période l'an dernier - à l'époque de l'opération Mare Nostrum.

Un des arguments des pourfendeurs de Mare Nostrum était celui de l'« appel d'air » : le sauvetage de migrants en mer encouragerait d'autres à tenter la traversée et profiterait ainsi

aux passeurs. Or, les événements des semaines passées le montrent bien : c'est un mensonge. Les 400 morts du 12 avril n'ont pas empêché les 900 qui sont morts dans la nuit du 18 au 19 avril de tenter le tout pour le tout. Asselborn l'a reconnu d'ailleurs : « Il faut arrêter de dire que plus on en sauve, plus il y en a qui viennent. » En fermant hermétiquement ses frontières terrestres et en rendant les moyens légaux d'atteindre l'Europe inaccessibles à la plupart des migrants, c'est l'Union européenne qui alimente les réseaux de passeurs.

Le manque de courage des responsables politiques européens - luxembourgeois inclus - fait le reste : au lieu d'ouvrir des corridors humanitaires permettant une fuite sécurisée et légale, au moins pour les ressortissants de pays en guerre, on préfère rendre les passeurs responsables de la situation. Au lieu de se doter des moyens permettant de sauver les migrants en difficulté en Méditerranée, c'est en détruisant des bateaux qu'on veut résoudre le problème. Rien ne changera vraiment, et la vie reprendra son cours. Jusqu'au prochain drame, où on pourra de nouveau observer une minute de silence et se donner des airs consternés. Pour reprendre les mots de Jean Asselborn : l'Europe peut, si elle veut. Le problème, c'est qu'elle ne veut pas.