

L'HISTOIRE  
de la semaine

Le canot des sauveteurs de Resqship  
à l'approche d'une embarcation de migrants,  
le 3 octobre, au large de Lampedusa.

# LAMPEDUSA

Les ONG Resqship et Pilotes volontaires collaborent au quotidien en Méditerranée pour secourir les exilés en détresse. Ces deux structures doivent aussi affronter les autorités italiennes et le manque de moyens.

## LA SOLIDARITÉ ENTRE CIEL ET MER

PAR ÉMILIEN URBACH  
emilien.urbach@humanite.fr

REPORTAGE PHOTO :  
GAËLLE HENKENS / DIVERGENCE

**L'HISTOIRE**  
de la semaine

**D**ans le port de commerce de Lampedusa, une petite foule de personnes se rassemble sur le quai d'où vient de partir le ferry reliant l'île au continent. Certaines portent l'uniforme vermeil de la Croix-Rouge, d'autres des chausures bleues estampillées du logo de Frontex, l'agence européenne de gardes-frontières et de gardes-côtes. Quelques policiers arborent leur plaque étoilée, lançant des regards en coin à la dizaine de militants des ONG Méditerranéan Hope et Pilotes volontaires. Derrière eux, deux énormes poids lourds à l'arrêt, chargés de plusieurs dizaines de barques en bois et en métal récupérées au large. Il est 11 h 30 ce dimanche 1<sup>er</sup> octobre lorsque le « Nadir », un ketch de 18 mètres environ, fait son entrée dans le port. À son bord, l'équipage allemand de l'ONG Resqship ramène en lieu sûr une vingtaine d'exilés secourus en mer deux jours plus tôt sur une embarcation à la dérive. Tout le monde est sain et sauf.

**INTERROGATOIRE**

Le voilier vient à peine de s'amarrer au quai qu'un médecin de la Croix-Rouge s'approche pour faire le point sur la situation sanitaire à bord. Une passerelle est installée. Une jeune femme coiffée d'un foulard noir, visiblement épuisée, débarque la première. Elle titube au bras du jeune homme qui l'accompagne jusqu'à l'ambulance. Direction l'hôpital de Lampedusa. Les autres rejoignent tour à tour un bus de la Croix-Rouge, après avoir subi un rapide interrogatoire des hommes en bleu et reçu une maigre collation de la part des volontaires venus les accueillir. « Nous sommes partis il y a trois jours de Libye », lâche Daniel, dans un large sourire, avant de monter dans le véhicule humanitaire. « Je viens d'Érythrée », tient-il à préciser. Quelques heures plus tard, sur le pont du voilier, Pietro Desideri, le seul Italien de l'équipage de sauveteurs, souffle après cinq jours passés en mer. « J'ai quitté l'ONG Save the Children il y a deux ans, raconte-t-il. Je voulais passer à l'action, alors que des gens meurent tous les jours en Méditerranée centrale. » Le sauvetage qu'ils viennent d'effectuer le conforte dans son choix. Tout a commencé après le « Mayday relay » lancé par l'avion de Frontex, raconte Pietro. « Ça nous a étonnés. La nuit, normalement, les avions ne voient pas ce qu'il se passe sur l'eau. Mais, ce soir-là, c'était la pleine lune. Nous avons eu peur que les gardes-côtes libyens n'arrivent sur zone avant nous. Certains des rescapés nous ont dit qu'ils avaient déjà été récupérés



À bord du « Colibri 2 », les bénévoles de Pilotes volontaires survolent la mer pour repérer les embarcations transportant des migrants.

par ces miliciens, précise-t-il. Ils les ramènent en Libye où ils sont torturés et servent d'otages afin que leur famille paie une rançon. Certains en gardent des marques sur le corps... »

**ESQUIF DE FORTUNE**

Cette nuit-là, le « Nadir », à une vitesse de sept nœuds, est parvenu sur zone au bon moment. Rapidement, les bénévoles de Pilotes volontaires sont venus leur prêter main-forte, depuis les airs, à bord de leur avion, le « Colibri 2 ». Ils ont rapidement repéré le navire en détresse et ont pu indiquer sa position exacte à l'équipage du voilier. « Arrivés sur place vers 2 heures du matin, nous avons d'abord sécurisé tout le monde à bord de l'embarcation en les équipant de gilets de sauvetage, poursuit le jeune sauveteur. Nous sommes un petit bateau qui n'a pas vocation à embarquer les rescapés. Nous

avons normalement une simple mission de monitoring (surveillance). » L'équipage décide de traquer les rescapés à bord de leur esquif de fortune. Ils voguent à moins de quatre nœuds et sont encore à plusieurs dizaines de milles nautiques de Lampedusa. Mais, vers 5 heures, la mer commence à se former. L'ONG décide de changer de stratégie en faisant monter tout le monde à bord. Les autorités italiennes – le Centre de secours et de recherche en mer (MRCC), à Rome – prennent note de leur décision mais, une fois le « Nadir » entré dans les eaux territoriales, elles lui assignent comme port de débarquement celui de Porto Empedocle, en Sicile.

**EXTRÊME DANGER**

« C'était à plus de 160 milles de notre position, dénonce Pietro. Il aurait fallu naviguer encore plus de quarante heures. » Le « Nadir » est avant tout un voilier de plaisance, prévu pour embarquer moins de dix personnes. Une telle navigation, avec plus de 30 passagers, devient extrêmement dangereuse. « Lorsque nous sommes arrivés à proximité de Lampedusa, vers 21 heures, le lendemain, les Italiens nous ont demandé d'accélérer pour nous rendre le plus vite possible en Sicile, poursuit Pietro. Mais la

Le « Nadir », le petit voilier de l'ONG Resqship, est adapté à l'approche des bateaux en détresse et peut embarquer une dizaine de personnes.

mer était trop grosse pour nous y aventurer. Nous avions des personnes à bord avec des problèmes médicaux et d'importants traumatismes psychologiques. L'ordre du MRCC nous faisait courir un grave danger. » Après une nuit entière de négociations, le « Nadir » est finalement autorisé par la capitainerie, et non par les autorités de Rome, à entrer dans le port de Lampedusa.

**« INTERDICTIONS ADMINISTRATIVES »**

« Ce type d'opération de sauvetage n'aurait pas pu être effectué par un des gros bateaux de sauvetage comme ceux de Médecins sans frontières ou de SOS Méditerranée, explique José Benavente, le fondateur des Pilotes volontaires. Les petites embarcations comme le « Nadir » ne peuvent certes pas embarquer plusieurs centaines de rescapés mais elles ont la possibilité de venir au plus près des bateaux en détresse, sans les mettre en danger, pour les sécuriser. Elles sont aussi moins soumises aux interdictions administratives que subissent les autres ONG et assurent donc une présence plus régulière en mer. En outre, elles obligent souvent les autorités à prendre leurs responsabilités en mobilisant les gardes-côtes italiens lorsqu'elles font face à »



**« DES RESCAPÉS NOUS ONT DIT QU'ILS AVAIENT ÉTÉ RAMENÉS PAR DES GARDES-CÔTES EN LIBYE, OÙ ILS ONT ÉTÉ TORTURÉS. »**

PIETRO DESIDERI, BÉNÉVOLE ITALIEN DE L'ONG RESQSHIP

## L'HISTOIRE de la semaine

» un trop grand nombre de personnes à secourir. » Quarante-huit heures après cette opération de sauvetage, dix ans jour pour jour après la tragédie du 3 octobre 2013, qui avait causé la mort de 368 exilés, l'équipage de Pilotes volontaires se prépare sur le tarmac de l'aéroport de Lampedusa à prendre à nouveau son envol. Il est 15 heures quand le petit bimoteur décolle en direction de la Tunisie. Depuis plusieurs mois, de plus en plus d'exilés prennent cette route migratoire depuis l'Afrique.

### ZONE D'EXCLUSION AÉRIENNE

Leur nombre a même augmenté depuis la signature entre l'Union européenne et Tunis, en juillet 2023, d'un nouvel accord sur le contrôle des frontières. Une zone d'exclusion aérienne a, dans ce cadre, été décrétée, empêchant le « Colibri 2 » d'approcher à moins de 40 milles nautiques des côtes tunisiennes. « Dans cette zone, on peut imaginer que les gardes-côtes interceptent les navires, comme ça se fait au large de la Libye, détaille José. On ne sait pas ce qu'il s'y passe. Mais, au-delà de cette limite, nous pouvons intervenir. Et dès que nous apercevons un navire en difficulté, nous signalons sa position aux autorités italiennes et aux navires de sauvetage des ONG. » À côté du pilote, Alix Souron-Cosson, une étudiante en droit des étrangers bénévole au sein des Pilotes volontaires, fait le lien depuis les airs avec leur agent de liaison à terre. Assise derrière, Gaëlle Henkens, travailleuse sociale en Belgique et photographe indépendante, elle aussi bénévole pour l'ONG, prend des clichés de tout ce que l'équipage aperçoit en mer.

Au bout d'une heure de vol à peine, Alix distingue dans ses jumelles deux minuscules taches multicolores au milieu de l'immensité bleue. Des bateaux, surchargés. À leur bord, une cinquantaine d'exilés serrés les uns contre les autres, sans gilets de sauvetage, font route vers Lampedusa. Tandis que le « Colibri 2 » se rapproche, la jeune femme se sert de son téléobjectif pour faire le point sur le nombre de personnes en danger. Puis le petit avion reprend la direction de Lampedusa, à la recherche du « Nadir », qui a déjà repris la mer. Une fois repéré à quelques milles nautiques de là, José Benavente s'en approche et, grâce à la radio marine embarquée, lui signale la position des deux bateaux.

**« NOUS ALLONS BIENTÔT AVOIR DES FRAIS SUR LE "COLIBRI 2". IL NOUS FAUT COLLECTER DES FONDS SI NOUS VOULONS CONTINUER. »**

JOSÉ BENAVENTE, FONDATEUR DE PILOTES VOLONTAIRES



Le 3 octobre 2023, dix ans jour pour jour après le naufrage de Lampedusa, a eu lieu au large de l'île une commémoration en hommage aux 268 victimes.

Le voilier fait immédiatement route vers eux. Pendant presque deux heures, l'aéronef fait des allers-retours entre la position des deux embarcations d'exilés et le ketch de l'ONG Resqship, jusqu'à ce que ce dernier décide de mettre à l'eau son annexe, plus petite et plus rapide pour aller à la rencontre des exilés. Dans les airs, les Pilotes volontaires observent et documentent le sauvetage en images.

### LE « CORRIDOR TUNISIEN »

Bientôt, la centaine d'exilés est équipée de gilets de sauvetage. Cette fois-ci, impossible pour le « Nadir » d'embarquer un nombre aussi important de rescapés. Il faudra attendre plusieurs heures que les gardes-côtes décident de les rejoindre. Après quatre heures de vol, le « Colibri 2 » doit, pour sa part, regagner l'île. Ses passagers n'auront la confirmation que le lendemain qu'un navire de la Guardia di Finanza – la douane italienne – est bel et bien intervenu pour récupérer les naufragés. Pour sa part, le « Nadir » a repris sa route sur ce que les ONG nomment le « corridor tunisien », dans l'espoir de continuer à sauver des vies. Quelques jours auparavant, en une seule journée, les Pilotes volontaires avaient repéré pas moins de 29 embarcations d'exilés en détresse...

En mer ou dans les airs, ces deux associations de sauveteurs existent uniquement grâce à la mobilisation des citoyens européens, qui les financent. « Nous avons besoin qu'ils soient encore plus nombreux », confie José Benavente, de retour à son appartement du centre-ville de Lampedusa. Nous allons bientôt avoir des frais importants de maintenance sur le « Colibri 2 ». Il nous faut collecter plus de fonds si nous voulons parvenir à continuer notre mission. »

Ce 3 octobre, grâce aux équipages de Resqship et de Pilotes volontaires, 100 personnes peuvent maintenant espérer, comme Daniel, arrivé la veille, se construire un avenir meilleur sur des terres rêvées plus clémentes que celles d'où elles sont parties. ●