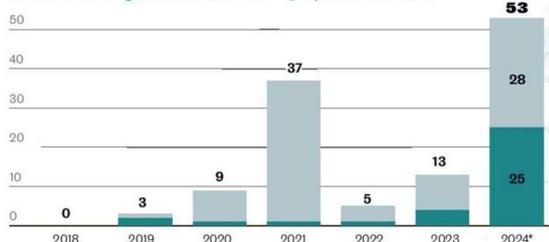


IMMIGRATION

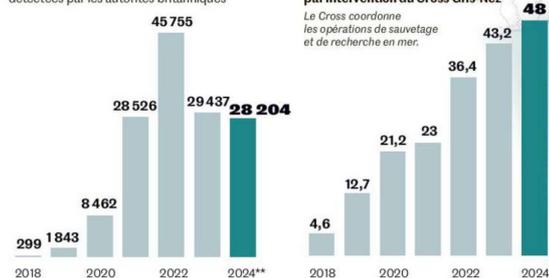
Moins de traversées, mais de plus en plus de morts, plus près des côtes

Evolution du nombre de personnes migrantes mortes ou portées disparues lors d'une tentative de traversée de la Manche, selon la distance de la côte du naufrage ou des corps

Distance de la côte ● inférieure à 300 mètres ● supérieure à 300 mètres

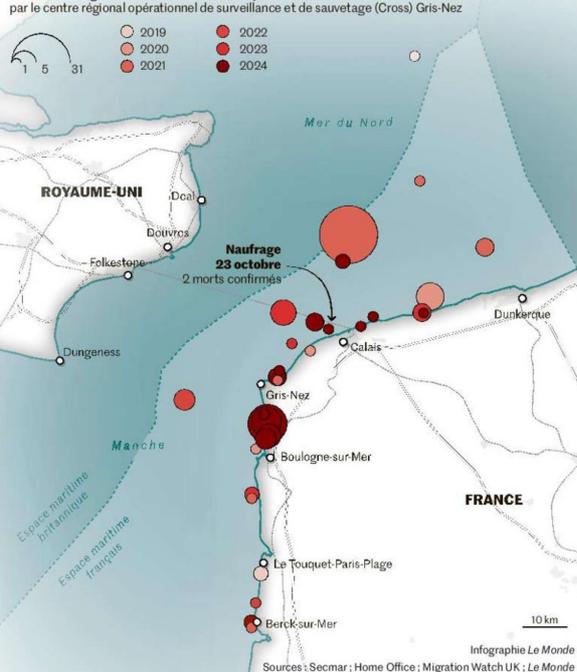


Evolution du nombre de personnes ayant traversé la Manche en « small boat » détectées par les autorités britanniques



* données au 23 octobre ** données au 21 octobre *** données au 18 octobre

Nombre de migrants déclarés morts ou disparus au cours des interventions recensées par le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) Gris-Nez



Migrants : les moyens de secours dans la Manche en question

Malgré un dispositif de sauvetage renforcé, la mortalité augmente. Ces décès surviennent plus près des côtes

ENQUÊTE

Deux personnes migrantes sont mortes noyées lors du naufrage de leur embarcation, dans la matinée de mercredi 23 octobre, à un mille nautique (1,8 kilomètre) au large de Béliot-Plage (Pas-de-Calais), portant à 53 le nombre de victimes, en 2024, lors de tentatives de traversées de la Manche. Vendredi, c'est le corps sans vie d'un nourrisson, originaire du Kurdistan irakien, qui avait été repêché au large du littoral. L'embarcation à bord de laquelle la petite Maryam Bahez se trouvait avec ses parents s'était déchirée en mer. Alors que 28 000 personnes sont parvenues à rejoindre le Royaume-Uni, la mortalité de cette route migratoire a décuplé puisque en 2022, année record où 45 000 personnes ont rejoint l'Angleterre, on déplorait cinq décès en mer.

Cette dangerosité accrue, le ministre de l'Intérieur, Bruno Retailleau, l'a soulignée dans un tweet du 3 octobre. Il y faisait état de sa rencontre au G7 avec son homologue britannique, Yvette Cooper, laquelle saluait « l'engagement héroïque des forces de l'ordre pour empêcher les traversées vers le Royaume-Uni ». « Nous avons aussi partagé le constat que cette efficacité avait des conséquences néfastes avec une augmentation des décès », a écrit le ministre français.

Depuis l'apparition du phénomène des small boats, fin 2018, ces bateaux ont toujours été de mauvaise facture, impropres à la traversée, et la prise de risque est majeure pour les migrants. Au fil du temps, les passeurs ont en outre de plus en plus chargé ces canots pneumatiques mesurant moins de

dix mètres, par appât du gain et au mépris de la vie humaine. Peut-être ont-ils été plus prompts à prendre des risques pour limiter les pertes économiques occasionnées par l'« efficacité » des forces de l'ordre à contraindre des départs en saisissant des canots avant leur mise en l'eau. Aujourd'hui, ce sont en moyenne près d'une soixantaine de personnes qui embarquent par small boat, contre une quarantaine en 2023 et une trentaine en 2022. Plusieurs naufrages sont récemment survenus avec plus de quatre-vingts personnes dans un bateau.

« Du fait des canots surpeuplés, le départ des embarcations est un moment critique », explique un matelot qui a travaillé sur des opérations de sauvetage et qui a requis l'anonymat comme tous les marins ayant fait du secours dans le détroit qui ont accepté d'échanger avec Le Monde et ne sont pas autorisés à communiquer sur les opérations. « Les passagers, toujours plus nombreux, sont par ailleurs de moins en moins pourvus de moyens de sauvetage élémentaires tels que des brassières de sauvetage », précise la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord. Un autre sauveteur souligne l'incidence du recours aux taxi boats. Pour éviter que les forces de l'ordre ne crévent les canots sur les plages, des passeurs mettent à l'eau des bateaux en amont des traversées et retrouvent des groupes de migrants directement dans l'eau.

« La surenchère dans le dispositif de surveillance et de sécurité, sous prétexte d'empêcher les traversées, a eu pour conséquence l'augmentation des décès qui surviennent lors de la précipitation pour éviter d'être empêchés par la police », explique Charlotte Kwantes, coordinatrice nationale de l'association

d'aide aux migrants Utopia 56. Depuis 2023, les morts surviennent de plus en plus près du littoral, selon les données de géolocalisation du Secmar, organisme d'étude et de coordination pour la recherche et le sauvetage en mer, analysées et complétées par Le Monde. En 2024, ce sont 25 décès qui ont été localisés à moins de 300 mètres des côtes. Onze personnes sont notamment mortes asphyxiées – dont trois femmes, une fille de 7 ans et un garçon de 2 ans, des profils souvent placés au milieu des embarcations – victimes d'écrasement et d'étouffement.

« NAUFRAGES FULGURANTS »

Les secouristes sont saisis par la vitesse de ces drames. « Certains naufrages sont parfois fulgurants, entraînant la noyade rapide de passagers, même quand les moyens intervenant sont déjà à proximité », souligne la préfecture maritime. « Face à un bateau qui se déchire, le temps de descendre le semi-rigide de secours et de le mettre à l'eau, il y en a pour dix minutes, explique un matelot. Or, si les migrants n'ont pas de gilets, ils coulent à pic. »

Le 3 septembre, quatorze personnes sont décédées au large de Gris-Nez (Pas-de-Calais), le deuxième naufrage le plus grave, alors même que leur embarcation était surveillée par un navire affrété par l'Etat, le Minck. La chronologie des événements montre que vingt-huit minutes se sont écoulées entre l'arrivée du Minck à hauteur du small boat, qui semblait ne plus pouvoir faire route, et la mise à l'eau de son canot de secours rapide. Quatre minutes plus tard, le small boat s'est disloqué et ses occupants se sont retrouvés à l'eau. Le 15 septembre, huit personnes ont été retrouvées mortes sur la plage d'Ambletouse (Pas-de-Calais) après le retour à terre de leur embarcation, tandis que le Minck était, à l'époque, en surveillance, sans pouvoir intervenir, compte tenu de la proximité du rivage.

« Pour une majorité des décès en 2024, il y avait un moyen de sauvetage français soit en surveillance de l'embarcation, soit à proximité », note Camille Martel, doctorante de géographie à l'université du Havre, qui finalise une thèse sur le sauvetage en mer à la frontière franco-britannique. Au sein du monde maritime, certains interrogent la pertinence du dispositif de secours en mer. Ce dernier n'a jamais été aussi musclé. Mais est-il adapté ? « Le dispositif peut être considéré comme adapté », indique la préfecture maritime, précisant que depuis le 1^{er} janvier, environ 5 000 personnes ont été secourues et plus de 600 embarcations suivies.

Après le naufrage du 24 novembre 2021 – le plus grave jamais survenu dans la Manche, au terme duquel 27 corps ont été retrouvés et quatre personnes ont été portées disparues –,

des militaires français du navire Flamant de la marine nationale et du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) de Gris-Nez ont été mis en examen pour « non-assistance à personne en danger ». A la suite des révélations dans la presse, fin 2022, sur la responsabilité des secours, l'Etat avait décidé de renforcer ses moyens d'action : acquisition de drones, équipement spécifique d'un hélicoptère de la marine, recrutement d'effectifs au sein du Cross, installation de caméras optiques côtières (dotées de capacités de détection et de suivi automatisés) dans les sémaphores, formation des équipages aux premiers secours...

Surtout, six navires sont désormais en permanence d'alerte. Pourvus par la marine nationale, les douanes, les affaires maritimes ou encore la société privée de remorquage Les Abeilles International, il ne s'agit pas toujours des mêmes bateaux. Les embarcations plus petites et véloces de la gendarmerie maritime, des pompiers ou encore de la Société nationale de sauvetage en mer, la SNSM.

En réalité, la pièce centrale du dispositif réside dans le prépositionnement en mer de deux navires spécialement affrétés depuis avril 2023 par l'Etat, au terme d'un marché public, auprès de la société privée SeaOwl. Construit en 2004, le Minck est un ancien chalutier-palangrier de 36 mètres de long, conçu en 1976, le Riens mesure près de 40 mètres. Ces navires assuraient la sécurité de plateformes pétrolières avant d'arriver dans le détroit où ils sont consacrés à la surveillance et à l'accompagnement des canots vers les eaux anglaises et, en cas de demande d'aide ou de naufrage, interviennent au secours des embarcations. A leur bord, des équipages de moins de dix personnes, accompagnés de trois personnels de sécurité. « Ces bateaux ne sont pas faits pour du sauvetage, raille un marin de la région. Ils sont trop lents, leur tirant d'eau [profondeur] à laquelle un bateau s'enfoncé dans l'eau] est trop important, ils n'ont qu'un petit semi-rigide opérationnel et les équipages ne sont pas formés. » Sollicitée par Le Monde, la compagnie SeaOwl nous renvoie vers la préfecture maritime. Cette dernière assure que les équipages « disposent de qualifications adaptées à la mission » et que les navires peuvent accueillir jusqu'à cent naufragés à bord, ce qui les rend « particulièrement adaptés au sauvetage de masse ». Elle ajoute qu'ils « ont été choisis selon un cahier des charges strict, auxquels les soumissionnaires ont répondu ».

Le cahier des clauses, que Le Monde s'est procuré, divise pourtant apparemment des incohérences. Divisé en deux lots, le marché public passé par la marine nationale pour un montant total de 16 millions d'euros pré-

« POUR UNE MAJORITÉ DES MORTS EN 2024, IL AVAIT UN MOYEN DE SAUVETAGE FRANÇAIS SOIT EN SURVEILLANCE DE L'EMBARCATION, SOIT À PROXIMITÉ »

CAMILLE MARTEL
doctorante de géographie