



Selon l'Organisation internationale pour les migrations, 900 migrants sont morts en 2020 dans des naufrages.

● ● ● — — —

● ● ● — —

● ● — — ●

● — ● ● —

— ● —

*

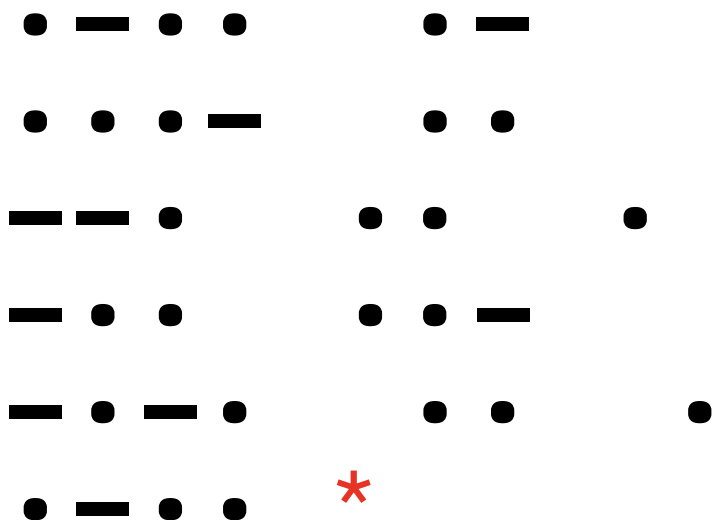
● ● ●

*SOS

Migrants

(EN MORSE)





*LA VIGIE DU CIEL (EN MORSE)

JOSÉ BENAVENTE

PAR BARNABÉ BINCTIN

PHOTOS: MARC CELLIER POUR SO GOOD

Face au drame qui se joue en mer Méditerranée, José Benavente a mis une partie de ses économies dans l'acquisition d'un petit avion et a fondé l'association **Pilotes volontaires**. Depuis, il a passé une grande partie de son temps à survoler les eaux pour repérer et signaler les embarcations en détresse.

D e là-haut, on peut admirer les magnifiques côtes turquoises au large de Lampedusa, le vent qui rentre dans les voiles blanches des quelques rares voiliers. Derrière le poste de pilotage du petit avion de José Benavente, la vue est sans conteste magnifique. Pourtant, ce n'est pas la fine démarcation entre les bleus du ciel et de la mer qui intéresse le pilote. Lui a les yeux rivés dans ses jumelles et l'air sérieux. Pour entrer dans son petit avion, il faut que ce jeune quinquagénaire se contorsionne, après avoir passé rapidement un petit coup de chiffon sur le pare-brise. À l'intérieur, pas vraiment une partie de plaisir: mieux vaut ne pas être claustrophobe et avoir une bonne raison de s'envoyer en l'air. C'est le cas de José. *"Je ne suis pas un pilote passionné, féru d'aviation, comme il en existe tant dans le milieu de l'aéronautique. Pour moi, l'avion n'a toujours été qu'un outil"*, assure-t-il. Pourtant, Benavente ne compte plus ses heures de vol dans cette petite cabine, où il peut parfois faire jusqu'à 45 degrés et où il reste des heures au-dessus de la Méditerranée, le regard fixé vers l'horizon et sur ses deux écrans de contrôle. Il n'a qu'un seul objectif: sauver des vies. "Je n'ai que ça en tête, en mission: repérer le maximum d'embarcations à la dérive, qui sont autant de naufrages évités et de vies secourues", poursuit-il d'une même voix, impassible. C'est pour cette simple mais impérieuse raison – "de l'assistance à personne en danger, tout simplement", résume-t-il – que José Benavente a cofondé son association, Pilotes volontaires, il y a bientôt 3 ans. Avec Benoît Micolon, un ami pilote de ligne, ils rassemblent alors leurs économies et rachètent d'occasion ce petit avion à moteur, un MCR 4s, pour 130 000 euros. Son surnom est tout trouvé: le "Colibri", en hommage à la légende amérindienne, chère à Pierre Rabhi, qui dit qu'"aussi petit qu'on soit – ce qui est notre cas – chacun peut faire sa part, et cette part compte, même si elle peut sembler bien dérisoire", rappelle ainsi Benavente.

De fait, c'est peu dire que cet élan de générosité ressemble à une petite goutte d'optimisme dans un océan de malheur, à l'heure où les drames se multiplient au large des côtes libyennes.

Mi-novembre, trois nouveaux naufrages ont tué une centaine de personnes, portant à au moins



900 morts le funeste bilan de l'année 2020 selon l'OIM (Organisation internationale pour les migrations). Au total, ce seraient plus de 20 000 personnes qui auraient péri dans les eaux de la Méditerranée, depuis 2014 et le début de ladite "crise migratoire". Et encore, José Benavente, qui patrouille le plus souvent au-dessus d'une zone rectangulaire de 150 km

sur 50 km de large, à environ 44 km des côtes libyennes et où 95% des bateaux partant de Libye se retrouvent en difficulté, ne se fait guère d'illusions sur les chiffres officiels: *"On sait pertinemment qu'ils sont largement sous-estimés, et ce, pour une raison simple: le seul moyen d'établir ce comptage, c'est de le faire sur le témoignage des survivants*

ou en retrouvant des corps. Or dans les deux cas, c'est malheureusement assez rare..." L'homme sait de quoi il parle: très régulièrement, lors de ses sorties aériennes, il observe ce qu'il appelle des "épaves semi-flottantes", pour lesquelles personne ne saura jamais ce qu'il s'est réellement passé, ni combien de personnes ont sombré au cours d'une énième tentative de traversée. Un spectacle désolant, qui lui inspire aujourd'hui cette réflexion: *"On parle souvent d'un grand cimetière pour désigner aujourd'hui la Méditerranée. Mais un cimetière, c'est un endroit digne, avec une marque d'identification du défunt, pour que les proches puissent venir se recueillir et faire leur deuil... La Méditerranée, ce n'est pas du tout ça: c'est une immense fosse commune."*

Six mille personnes sauvées

Réduire ces chiffres catastrophiques, c'est la grande obsession du pilote. Depuis ses débuts en mai 2018, l'association a désormais effectué 95 vols qui auront permis de repérer 78 bateaux en détresse. Ce sont près de 6 000 personnes qui auront été ainsi repêchées –un chiffre que José comptabilise précieusement. La marche à suivre est toujours la même: à chaque mission, le Colibri embarque un pilote accompagné de deux observateurs –parfois trois, selon le poids– qui vont patrouiller, jumelles au cou, par-dessus l'immensité des flots, pendant 6 ou 7 heures, à la recherche du moindre objet flottant, au loin. Des virées loin de tout repos. Une fois repérée l'embarcation en difficulté, ses coordonnées sont communiquées à un agent de liaison, resté au sol –l'autre maillon essentiel de la chaîne. C'est lui qui transmet ensuite la position au Maritime Rescue

Coordination Center, qui déclenchera les secours en mer, en dépêchant (normalement) le bateau le plus proche pour porter assistance. Un dispositif à qui l'on doit quelques jolis succès: comme ce 12 juin 2019, lorsque l'avion de Pilotes volontaires signale une embarcation mal en point, comportant une cinquantaine

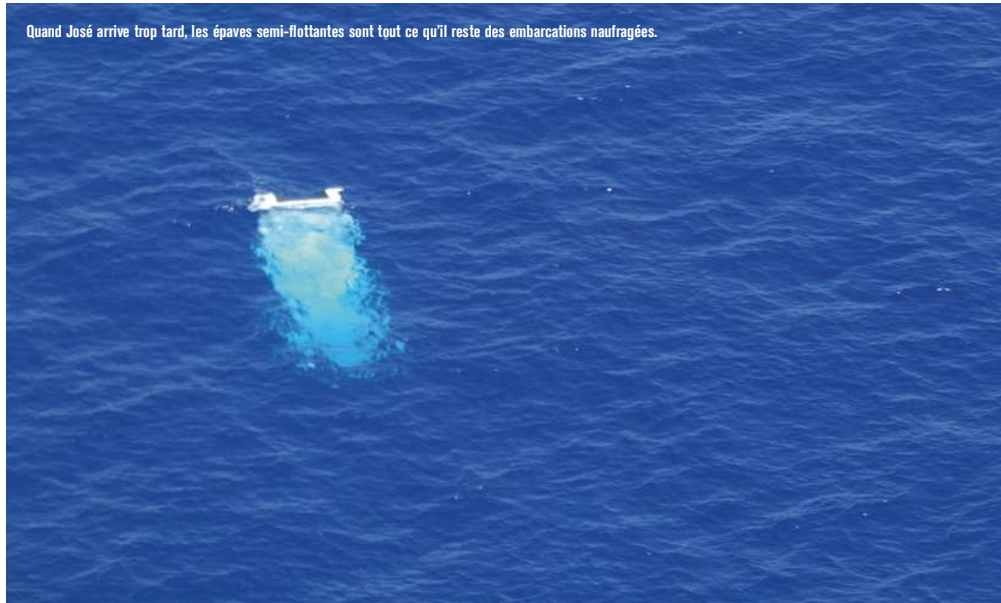
"La Méditerranée, aujourd'hui, c'est une immense fosse commune."

de personnes. Cette fois, à la rescousse, se présente le bateau humanitaire *Sea-Watch 3*, dont la capitaine, Carole Rackette, sera arrêtée deux semaines plus tard, à l'arrivée dans le port de Lampedusa, après avoir forcé le blocus des autorités italiennes leur refusant le droit d'accoster. S'il n'encourt pas, a priori, le même risque de son côté, et s'il n'est pas directement menacé d'un "délit de solidarité", José Benavente sait bien, néanmoins, que les relations avec les autorités politiques, en Europe, s'apparentent à un vaste jeu du chat et de la souris. *"Le pouvoir italien traque toutes les irrégularités possibles pour entraver notre activité. Sans compter que le droit maritime international, qui stipule que chaque rescapé doit être débarqué dans un 'port sûr', est régulièrement violé lorsqu'on renvoie les exilés en Libye..."* rapporte-t-il. Une situation qui justifie une certaine discrétion au sujet des partenaires et des quelques mécènes qui soutiennent aujourd'hui le travail de Pilotes volontaires. Pour contribuer à la récolte des

fonds privés, l'unique source de financement de l'association aujourd'hui, l'artiste lithographe Xavier a récemment conçu, depuis l'atelier Clot à Paris, une estampe représentant un avion de Pilotes volontaires, dont la vente est censée pouvoir financer, symboliquement, une heure de vol (sachant que le coût d'une journée d'observation est estimé à 2 800 euros, environ). *"Cette association nous remet à notre petite place d'humain, témoigne celui qui a notamment travaillé avec Andrée Chédid. De nos jours, c'est rare les gens qui vous donnent l'impression d'être bon."*

À 51 ans, José Benavente a ce ton, un peu désarmant, des gens qui racontent un engagement hors du commun –ainsi que l'horreur qu'il a choisi d'affronter– avec un calme olympien, sans aucune variation d'émotion dans la voix, ni encore moins de sensationnalisme. Comme si seule l'urgence de la tâche nécessitait d'y consacrer toute son énergie, tous ses week-ends, toute sa vie. C'est en tout cas ce que laissent entendre les *"tout simplement"* et *"c'est aussi simple que ça"* dont il ponctue régulièrement ses phrases, comme pour clore définitivement un débat qui n'a pas lieu d'être: *"On ne peut pas rester indifférent et insensible à ces drames qui frappent nos semblables, on ne peut pas ne pas agir. C'est aussi simple que cela."* Il y a peut-être aussi l'habitude: cela fait 25 ans que Benavente sauve des vies. D'abord, au mitan des années 1990, au service de grandes ONG humanitaires, Action contre la faim puis le CICR (Comité international de la Croix-Rouge), puis en tant qu'ingénieur hydraulique, spécialisé dans l'approvisionnement en eau potable. *"Mais j'ai vite compris que si l'on pouvait faire tout ça, creuser des trous et installer des pompes, c'était parce que l'avion nous permettait d'accéder aux terrains les plus compliqués, et d'y amener du matériel"*, raconte celui qui décide alors de passer ses licences de pilote privé en 2000, puis de

Quand José arrive trop tard, les épaves semi-flottantes sont tout ce qu'il reste des embarcations naufragées.



S'engager

Tout le monde n'a pas d'avion dans son jardin. Alors pour aider José, à qui une journée dans les airs coûte environ 2800 euros, le site pilotes-volontaires.org donne la possibilité de faire un don. Ces dons privés sont actuellement la seule source de financement de l'association.

pilote professionnel en 2006. Reconverti dans l'organisation des opérations aériennes, José Benavente a continué de courir le monde, au plus près des zones de conflit et des territoires ravagés par la misère ou des catastrophes –Somalie, Irak, Tchad, Congo, Kirghizstan, Sud-Soudan parmi les derniers pays visités. Jusqu'à tout quitter, à l'été 2019. Après avoir longtemps nourri cette idée d'assistance aérienne –en germe, dit-il, dès les années 1990, à l'époque des premières traversées dramatiques–, puis avoir jonglé pendant un an et demi avec ses obligations professionnelles pour lancer Pilotes volontaires, José Benavente a fait le choix de se consacrer entièrement à son association, en dépit de ses moyens encore très limités. Et tant pis pour la vie d'expat', assez confortable, qu'il menait au Kenya, avec sa femme rencontrée en Ouganda et leurs deux enfants. Depuis un an et demi, la famille s'est installée dans le Bugey, à 70 kilomètres de Lyon, avec pour seul revenu le maigre salaire d'aide à la personne qu'exerce Madame Benavente. Mais là encore, José hausse les épaules. Il n'aurait pu en être autrement, dit-il.

Le témoin gênant

Dotée d'un budget annuel de 300 000 euros, l'association compte aujourd'hui une douzaine de membres actifs, tous entièrement bénévoles. Et ce, malgré le départ de quelques-uns des membres fondateurs, la structure n'ayant pas été épargnée par des divergences stratégiques qui frappent parfois les organisations de solidarité. Thaïs Bodin a rejoint l'association à l'été 2019: *"J'étais sensible au désastre en Méditerranée, et touchée de voir comment les actions de Pilotes volontaires, à taille humaine, permettaient d'agir très concrètement face à ça"*, dit-elle. Aujourd'hui agent de liaison, elle loue *"la détermination"* à toute épreuve de José, et *"son énergie communicative"*. Pour l'intéressé, Pilotes volontaires n'a *"rien inventé"*: *"On sait depuis longtemps que le meilleur moyen de retrouver des gens en mer, c'est d'associer des moyens aériens à des moyens maritimes"*, se contente-t-il

de rappeler, pragmatique. Au fond, le pilote sait bien que ce n'est pas à lui de devoir assumer une telle mission, bien trop large pour ses seules épaules. *"On est conscients que ce n'est pas notre place, que ce n'est pas à nous de faire respecter les conventions internationales ou les droits de l'homme. Mais puisque personne d'autre ne le fait..."* Il sait bien, aussi, que les temps s'annoncent peut-être encore plus durs, dans les prochains mois: avec la pandémie, l'activité de Pilotes volontaires a connu un net coup d'arrêt. L'association en a profité pour acheter un nouvel avion, à doubles moteurs, après que le fameux Colibri a été interdit de vol par les autorités italiennes, pour raisons mécaniques, à l'été 2019... Pour l'heure, son remplaçant reste cloué

au sol, dans l'attente d'une immatriculation et des autorisations administratives –toutes les occasions sont bonnes pour mettre de nouveaux bâtons dans les ailes... Mais un homme peut-il s'opposer à la politique d'un continent? *"José Benavente est devenu le témoin*

"Ce n'est pas à nous de faire respecter les droits de l'homme, et pourtant..."

gênant des drames qu'on veut passer sous silence", affirme la journaliste et réalisatrice Julia Montfort, qui a passé quelques jours à ses côtés avant de publier *Carnets de solidarité, plongée dans une France qui défend sa tradition d'accueil* (éd. Payot). *"Par son engagement, et son abnégation totale, il fustige l'acceptation politique du laisser-mourir en Méditerranée"*, assure-t-elle. José, lui, ne verse pas vraiment dans la politique. Tout cela, pour lui, est seulement *"une évidence"*.

So good TOUS PROPOS RECUEILLIS PAR BB





***EN MER ET CONTRE TOUS** (EN MORSE)

SOS MÉDITERRANÉE

PAR HÉLÈNE RENAUX, À BORD DE L'OCEAN VIKING EN MÉDITERRANÉE
PHOTOS: FLAVIO GASPERINI / SOS MEDITERRANEE

Débarquement des 180 migrants dans la nuit du 6 au 7 juillet 2020, à Porto Empedocle, en Sicile.



Rien ne les arrête. Pas même une pandémie. D'un côté, il y a Ludovic, Hannah et une dizaine d'autres membres de l'association **SOS Méditerranée**. Ils ont enchaîné les quatorzaines et les tests anti-COVID pour pouvoir reprendre leurs opérations de sauvetage le 22 juin dernier. Leur obsession: continuer à venir en aide aux grands oubliés de la crise sanitaire, les migrants. Car de l'autre côté de la Méditerranée, il y a Mervis, Eric et des dizaines de milliers d'autres personnes qui continuent de traverser la mer au péril de leur vie. La menace d'un virus ne les arrête pas: *"Notre coronavirus, c'est nos pays d'origine."*





“Le voilà enfin! Il est beaucoup plus grand que je ne le pensais!” Caché au milieu d’énormes bateaux de croisière stationnés dans le port de Marseille, l’*Ocean Viking*,

le navire-ambulance rouge et blanc de SOS Méditerranée, semble se hisser du mieux qu’il peut, d’un air bravache. Hannah se précipite vers la passerelle. L’excitation et l’impatience se lisent sur le visage de cette Australienne de 31 ans, malgré son masque aux imprimés du virus responsable de la Covid-19. C’est la première mission de la sage-femme pour l’association. Si la crise sanitaire a figé la planète, ralentissant au passage les missions de sauvetage de l’*Ocean Viking* qui sort d’un arrêt de trois mois, elle n’a pas arrêté les tentatives de traverser la Méditerranée. Selon le Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés, près de 11 000 migrants ont pris la mer depuis la Libye et la Tunisie entre début janvier et fin mai, soit une augmentation de 151% par rapport à l’année dernière. Environ 200 personnes sont mortes noyées, sans compter les naufrages invisibles, faute de témoins. C’est donc d’un pas décidé que la jeune femme s’engouffre dans le monstre d’acier, en contorsionnant tant bien que mal son 1,90m et sa grosse valise dans le dédale de couloirs étroits. “Les morts sur terre ne doivent pas faire oublier les morts en mer”, explique Hannah en débattant ses affaires sur son minuscule lit-couchette. Avant d’embarquer, on a dû effectuer une quatorzaine à Marseille... Même si ça ne me faisait pas spécialement plaisir de me confiner à nouveau, je n’ai pas hésité parce qu’il y a urgence.”

Sur le pont, c’est l’effervescence. Ludovic, l’un des marins-sauveteurs de l’association, bichonne un bateau pneumatique de sauvetage flambant neuf. “C’est du sur-mesure, il a été

construit pour améliorer encore un peu plus nos opérations de sauvetage”, explique cet officier de la marine marchande de 36 ans, en graissant méticuleusement le moteur au pinceau. Il y a deux ans, un homme que j’essayais de sauver de la noyade s’est agrippé à moi et j’ai été emporté avec lui... Je serais mort si un collègue ne m’avait pas retenu de toutes ses forces. Alors, on a ajouté cette barre à l’avant pour pouvoir s’accrocher.” Une colère sourde guide le moindre de ses gestes. “Je fais beaucoup de cauchemars, les cris entendus pendant les opérations collent à ta peau, ces cris de gens en train de se noyer, des cris à demi-étouffés par l’eau qui rentre dans leur bouche...” confie le jeune homme qui a grandi entre la Bretagne et l’Alsace, accoudé face à une mer d’huile. Trois ans après sa première mission pour SOS Méditerranée, un mélange de rage

et de lassitude a grandi en lui, si puissant qu’il fait taire d’un coup son rire franc et vivant. Lui, un héros? “Pas du tout! Mon grand-père italien a fui Mussolini, je suis marin, ancien infirmier, pour moi c’était juste inconcevable de laisser mourir des gens en mer, je n’aurais pas pu continuer à me regarder dans une glace... Les vrais héros, c’est tous ces citoyens qui rendent cette mission possible! Des gamins vendent des gâteaux tous les samedis pour qu’on soit là, sur ce bateau... Je ne suis que le dernier maillon de cette immense chaîne de solidarité, celui qui tout au bout doit tendre la main à d’autres humains en détresse.”

La Covid-19 vient compliquer une mission qui s’annonce déjà éprouvante. Sur les portes d’un grand conteneur qui servira d’abri aux rescapés, des affiches expliquent les gestes barrière en wolof, hindi, arabe, anglais... La tâche semble titanesque: comment éviter toute contamination dans un huis clos, avec des centaines de personnes entassées venues des quatre coins du monde? À l’intérieur du conteneur, l’équipe médicale présente pour la première fois le protocole Covid à bord. La dizaine de membres de l’association regarde, perplexe, le médecin expliquer comment mettre un masque FFP2 avant tout massage cardiaque. Ludovic souffle: “Oui mais bon, si on perd de précieuses secondes à chercher notre masque, tant pis, quand c’est une question de vie ou de mort, on s’en fout des gestes barrière!” L’*Ocean Viking* se transforme en laboratoire flottant: tout membre d’équipage à l’extérieur doit désinfecter sa blouse et ses équipements de protection au chlore et prendre une douche avant de pouvoir entrer à l’intérieur du bateau.





Avant, chacun pouvait librement partager des moments avec les migrants, désormais ce ne sera qu'une fois par jour, pendant un temps limité. Sans oublier le masque, les lunettes de protection, la blouse obligatoire avant toute sortie sur le pont et la distanciation physique... L'équipage redoute les échanges avec les futurs rescapés: *"Ce sont des personnes traumatisées. Le langage corporel, le sourire, prendre la main, c'est essentiel pour établir un lien de confiance et les faire sentir considérées et valorisées... Comment va-t-on faire avec tout cet attirail?"* soupire Ludovic. *"On parlera avec les yeux!"* sourit malicieusement Anne, le médecin à bord. *Ce sont des contraintes supplémentaires, mais on est obligés d'agir comme si chaque rescapé était potentiellement contaminé, c'est très difficile d'avoir des informations claires sur l'avancée de la maladie dans des pays comme la Libye, il faut donc faire très attention."*

À l'aube, alors que le bateau se dirige vers les côtes libyennes, l'association Alarm Phone, qui tient un numéro d'urgence pour les personnes en détresse en Méditerranée, signale au navire une embarcation à la dérive. La tension monte d'un cran, chaque marin-sauveteur s'empresse de s'équiper. Après une brève accolade, Ludovic et son équipe grimpent dans le bateau pneumatique de sauvetage. *"Forcément, l'adrénaline monte, mais c'est essentiel de garder son*

"Les cris entendus pendant les opérations, ça te colle à ta peau."

➤ Ludovic, sauveteur

sang-froid et sa concentration", résume le marin. Dans l'infini bleu, une forme se détache, et avec elle, une scène irréaliste: une masse compacte, comme tenue à rien. Petit à petit, les traits se précisent, et une cinquantaine de paires d'yeux hagards apparaissent, en équilibre sur une frêle embarcation en bois. Mervis, elle, garde les yeux fermés, à bout de forces. Depuis deux jours, les passagers dérivent, en buvant de l'eau de mer sous un soleil de plomb, avec seule la peur pour remplir le ventre. La jeune Camerounaise est enceinte de cinq mois. Elle proteste en vain contre ceux qui écrasent son ventre, entassés les uns sur les



Arrivée à Porto Empedocle, le 6 juillet 2020.

autres. Quand Mervis entend les mots *“venus pour vous aider”*, elle n’a plus d’énergie pour sourire. Elle sent juste qu’on la soulève, et là, s’abandonne enfin.

Quand la jeune femme ouvre les yeux, elle voit d’abord les petites étoiles fluorescentes accrochées au plafond, puis Hannah, qui lui tend des barres hyper-protéinées. Soudain, une leur de panique traverse son regard. *“Où est mon mari?”* et déjà debout sur ses jambes vacillantes, elle sort sur le pont, bouscule les groupes d’hommes, rentre dans le conteneur, enjambe les formes allongées recouvertes par des couvertures, reconnaît tout de suite Nana malgré son masque, et, apaisée, s’assoit à côté de lui. Qu’importe si elle est la seule femme du groupe de rescapés, elle dormira près de son mari. Serrés l’un contre l’autre, l’affiche Covid derrière eux – *“Protégez-vous les uns les autres”* – prend un tout autre sens.

Bras de fer

Mervis et Nana ont vécu un an en Libye, où ils ont été kidnappés pendant deux longs mois. *“Tous les jours, ils me frappaient pour que mon mari donne de l’argent, mais on n’avait rien! Ils n’arrêtaient pas de nous dire qu’ils allaient nous tuer, alors un jour, je leur ai répondu: ‘On n’a pas l’argent! Si vous voulez me tuer, tuez-moi.’”* Ses ravisseurs lui brisent les os du pied. *“J’ai vu beaucoup de gens mourir sous mes yeux, dans la prison on n’avait rien à manger... À l’époque, j’étais enceinte d’un autre enfant, mais il n’a pas survécu à la faim, il est mort dans mon ventre”*, murmure la jeune femme de 24 ans en serrant ses mains entre ses jambes. *“C’est pour ça que je veux que mon deuxième bébé naisse en Europe. En Libye, c’est l’enfer, on est des animaux pour eux.”* Et impossible de retourner au Cameroun: aînée de la fratrie,

toute sa famille compte sur elle. Soudain, les radios de l’équipage s’affolent: Alarm Phone a reçu un nouvel appel. Il s’agit d’un bateau en détresse: au moins sept morts, et une femme qui vient d’accoucher. La cible est à plusieurs heures de navigation, le sauvetage se déroulera sûrement pendant la nuit. Sur le qui-vive, l’équipage ne dort pas et se prépare tant bien que mal à supporter l’insupportable. Mais en pleine nuit, le couperet tombe: les garde-côtes libyens sont arrivés avant l’*Ocean Viking*, et ont ramené l’embarcation et ses passagers en Libye. Retour à la case départ, qui est aussi celle de la prison et de la torture. L’effroi parcourt le groupe, un sentiment d’échec aussi. Ce n’est pourtant pas la première fois que l’équipage doit faire face à cette situation: en 2017, l’Union européenne décidait de financer le gouvernement libyen à hauteur de 46 millions d’euros pour intercepter toute embarcation de migrants et les ramener en Libye. Depuis, c’est un bras de fer constant entre les garde-côtes libyens et les navires humanitaires, le gouvernement libyen

refusant toute ONG dans ses eaux territoriales, en violation du droit maritime international. *“Tu imagines le début de la vie de ce bébé, né au milieu des morts? soupire l’une des responsables devant sa tasse de café froid. Si on était arrivé avant les Libyens, on aurait pu changer sa vie...”*

Quelques mètres plus loin, Mervis est à mille lieues d’imaginer la tragédie qui vient de se dérouler. Toute son attention se tourne vers le petit écran de l’échographe portable. *“Le bébé va bien?”* demande-t-elle d’une voix inquiète à Hannah, la sage-femme. *“Il va très bien, on peut voir son cœur qui bat, juste là!”* explique-t-elle en montrant du doigt le point qui oscille. *“Parfois, le bébé peut souffrir de malformations liées à la déshydratation et au manque de nourriture, ajoute Hannah. Mais là, il a l’air de bien s’accrocher!”* Pour la première fois sur le bateau, le sourire de Mervis traverse son masque. *“Je suis tellement heureuse, il n’y a pas de mots!”*

“Ça fait sept jours qu’elles n’ont pas de mes nouvelles! Elles doivent penser que je suis mort.”

➤ Saïd, migrant égyptien

Le pont continue de se remplir: en cinq jours, les marins-sauveteurs secourent 180 rescapés. La vie s’organise pour

tromper l’ennui et l’attente. Entre les vêtements qui sèchent, de petits groupes jouent aux cartes ou s’enduisent minutieusement le visage de Biafine, face au miroir, pendant des heures, pour faire des sortes de masques blancs. *“À cause des brûlures liées à la trop longue exposition pendant leur périple, on leur a donné cette crème, explique Hannah. Mais je ne pensais pas qu’ils allaient autant apprécier! C’est aussi un moyen de prendre enfin soin d’eux, de se réapproprier leur corps malmené.”* Eric* a créé un salon de coiffure improvisé avec sa tondeuse qu’il ne quitte jamais. Cet Ivoirien de 32 ans enchaîne les coupes de cheveux en plein soleil, sans s’arrêter. *“C’est ma manière de me sentir utile”*, glisse-t-il en dessinant une vague sur le côté gauche d’un de ses heureux “clients”. Comme il aime à le raconter, sa tondeuse l’a sauvé en Libye. Pour fuir les images quotidiennes de torture et de mort qui

Des rescapés trompent l’ennui en dessinant l’*Ocean Viking*.





S'engager

Si vous souhaitez vous engager auprès de l'association SOS Méditerranée, sachez qu'il existe 28 antennes de bénévoles en Europe dont 17 en France. Le 19 novembre, SOS Méditerranée a également diffusé un message audio intitulé "... - SOS" – du morse pour "SOS". Plus clairement: l'association lance un appel urgent aux dons sur don.sosmediterranee.org

l'entourent dans la prison où il croupit pendant un mois et demi, Eric coupe sans relâche les cheveux des détenus et des gardiens. Et invente une chanson, qu'il apprend à ses camarades: "Aventuriers, courage, aventuriers, courage, les immigrants, c'est nous..." La litanie murmurée pour garder espoir, faisait, la nuit, le tour de la prison libyenne. Eric avait déjà tenté de "faire l'aventure", comme on dit au pays, deux fois. Lors de sa dernière tentative, la toile du pneumatique s'est déchirée au bout de 200 mètres, à cause de la surcharge. "L'embarcation s'est retournée, il y avait beaucoup de femmes et d'enfants, j'ai réussi à sauver les enfants avec un autre camarade..." Entre deux coupes de cheveux, Eric lance des punchlines dignes des plus grands philosophes. "On ne peut pas vivre sans mourir! Je marche côte à côte avec la mort, j'ai donc pris le risque de traverser l'eau... Mon rêve, c'est d'avoir une belle maison, que j'appellerai Résidence Nathalie!" Ses yeux brillent. Nathalie, c'était sa mère, morte quand il avait 12 ans.

"J'ai honte"

Ce matin-là, quand Ludovic enfle sa blouse orange, il a un mauvais pressentiment. Alors qu'il effectue sa ronde habituelle sur le pont, l'inimaginable se produit devant ses yeux: deux jeunes hommes sautent par-dessus bord. Ils seront sauvés, mais la peur d'un drame humain sur le navire-ambulance plane sur l'équipage désormais. La présence des sauveteurs se renforce sur le pont. En première ligne, Ludovic doit gérer les bagarres, les menaces et même une tentative de suicide. L'attente devient insoutenable pour les rescapés. Cela fait une semaine que le capitaine du bateau demande à pouvoir débarquer en Italie ou à Malte, les ports sûrs les plus proches. En vain. Le temps se dilate, la tension monte. Saïd a laissé sa femme et ses trois filles au Caire. Juste avant de prendre la mer, il avait annoncé à sa famille qu'il arriverait d'ici deux jours en Italie. "Ça fait

sept jours qu'elles n'ont pas de mes nouvelles! Elles doivent penser que je suis mort, ça me rend malade de ne pas pouvoir les prévenir que je suis sain et sauf", se désole-t-il, les traits tirés et les joues creuses. Trois jours avant, Saïd et un autre rescapé avaient menacé de se jeter à l'eau. Ludovic en avait eu le souffle coupé, avait tenté de les apaiser... "C'est inhumain de les faire attendre comme ça, je suis en colère, j'ai envie de pleurer, j'ai honte!"

Le 3 juillet 2020, SOS Méditerranée décide pour la première fois depuis sa création en 2015 d'instaurer l'état d'urgence. Il faudra encore attendre quatre interminables jours avant que l'Italie n'autorise l'*Ocean Viking* à débarquer en Sicile, après avoir fait passer un test COVID à tous les rescapés. À l'annonce de cette nouvelle, la joie explose parmi les migrants. Mervis, jusqu'alors en retrait, se met à danser fiévreusement, portée par les applaudissements du groupe. Un jeune Bangladais arbore fièrement son tee-shirt où il a inscrit en grosses lettres "SOS Méditerranée SAVE (sic) my life", et fait onduler ses épaules

dans ce joyeux tintamarre, mélange de tambours, chants Bollywood et rythmes orientaux. Ludovic reste à l'écart, ne partage pas la joie des migrants. Cette dernière mission l'a trop abîmé, entre la violence des derniers jours et la lassitude de voir que rien ne change. Après plus de dix heures d'attente, les premiers migrants débarquent en pleine nuit. "Voilà une dizaine de policiers qui les encerclent comme comité d'accueil, souffle-t-il, et avec un camion anti-émeute..." À peine le pied posé à terre, ils embarquent sur un ferry affrété par les autorités italiennes pour une quatorzaine obligatoire. C'est au tour de Mervis et de Nana de descendre. La jeune femme serre Hannah dans ses bras, et lui murmure: "Merci, merci!" Son mari, très ému, ajoute: "Sans SOS (Méditerranée), on ne serait pas en vie! Pour vous remercier, je veux appeler mon enfant Ocean Viking!" Mervis hausse les sourcils: "Tu es sûr? Je préférerais Precious ou Angel!" répond-elle en éclatant de rire. Sur le quai, les deux silhouettes s'éloignent du navire rouge et blanc, déjà avalées par la nuit. **So good** TOUS PROPOS

RECUEILLIS PAR HR - *PRÉNOM MODIFIÉ

