

## En Méditerranée, l'UE retire ses navires militaires qui ont sauvé 45.000 migrants

PAR MATHILDE MATHIEU  
ARTICLE PUBLIÉ LE JEUDI 28 MARS 2019



En août 2015, des rescapés sont transférés vers un navire allemand. En violet, une femme enceinte s'apprête à donner naissance à une fillette somalienne, Sophia, qui donnera son nom à l'opération militaire européenne. © Bundeswehr

Les États membres de l'Union européenne ont décidé, mercredi 27 mars, de retirer leurs navires militaires engagés en Méditerranée dans le cadre de l'opération militaire dite « Sophia », au moins temporairement. Depuis 2015, ces bateaux ont pourtant permis de sauver 45 000 migrants environ.

Certains compromis entre ambassadeurs très urbains sont des capitulations en rase campagne. Sous la pression de Matteo Salvini (vice-premier ministre italien), les représentants des pays de l'Union européenne sont tombés d'accord, mercredi 27 mars, pour retirer de Méditerranée, au moins temporairement, tous leurs navires militaires susceptibles de porter secours aux migrants dans le cadre de l'opération militaire dite « Sophia ».

La décision doit être encore formalisée par le Conseil européen d'ici le 31 mars, mais son application dans la foulée ne fait plus aucun doute.



Le « Jacoubet », dernière frégate française engagée dans l'opération Sophia, est déjà rentrée au bercail à la mi-mars 2019. © EUNAVFOR Med

Les deux navires actuellement sur zone devraient ainsi rentrer au bercail dès dimanche (un bâtiment italien et un espagnol), alors que le dernier navire français engagé, le *Jacoubet*, a déjà quitté la zone en toute discrétion, il y a une grosse semaine.

Lancée en pleine crise des réfugiés en 2015, avec d'abord pour mission de lutter contre les trafiquants de migrants, de faire ensuite respecter l'embargo sur les armes et le pétrole libyens, cette opération sous commandement italien, votée à l'époque à l'unanimité des vingt-huit États membres, embryon d'une politique de défense commune, a servi « au passage » à sauver des vies, soit 44 916 hommes, femmes et enfants.

Elle avait été rebaptisée Sophia en référence à un bébé somalien né en mer en 2015, sur un bâtiment allemand. Comme n'importe quel marin civil, un capitaine de frégate a en effet pour obligation de porter assistance à toute embarcation en péril.

Mais la règle prévue en 2015 pour le débarquement des rescapés, déposés en principe en Italie, était dénoncée depuis juin dernier par la coalition arrivée au pouvoir à Rome, composée de la Ligue de Matteo Salvini (extrême droite), résolue à « fermer les ports », et des contestataires du Mouvement Cinq Étoiles (M5S).

D'ici trois jours, aucun navire ne portera donc plus l'emblème de Sophia en Méditerranée centrale, alors même que les bateaux humanitaires en ont déjà été écartés les uns après les autres (tantôt **privés** de pavillon, tantôt placés sous **séquestre**, etc.).

Au large des côtes libyennes, le nombre de corps repêchés ou disparus (certes en forte baisse) ne descend pourtant pas en dessous de deux par jour, **en moyenne**, depuis le début de l'année 2019.

L'UE prétend donc sauver encore un peu les apparences, quitte à frôler le ridicule.

Officiellement, l'opération Sophia (« *Force navale européenne en Méditerranée* » de son vrai nom) n'est pas coulée : les États membres reconduisent pour six mois son mandat qui arrivait à échéance au 31 mars. Mais elle se contentera de moyens exclusivement aériens désormais : avions ou hélicoptères pour de la surveillance, du renseignement, etc.

Sur l'eau, l'usage d'unités est « *suspendu* », ce qui ne manque pas de sel pour une opération « *navale* ».

À vrai dire, Matteo Salvini réclamait la clôture pure et simple de la mission. Mais sa radicalité ne faisait pas l'unanimité au sein de son propre gouvernement : le ministre des affaires étrangères et son homologue de la défense (issue du MS5), soucieux du standing international de l'armée transalpine et de la préservation de sources de renseignement précieuses sur les trafics à ses frontières, réticents aussi à l'idée de perdre le QG installé à Rome, demandaient plutôt que les débarquements soient répartis à l'avenir entre pays côtiers, notamment avec la France et l'Espagne.

L'idée a fait un bide à Bruxelles, où la politique de défense se décide en plus à l'unanimité.

Pour Paris, entre autres, cette option était inenvisageable – elle aura sans doute été balayée au nom des conventions maritimes internationales qui imposent un débarquement dans « *le port sûr* » le plus proche du sauvetage. Sollicités par Mediapart, ni l'Élysée ni le quai d'Orsay n'ont toutefois répondu à nos questions.

La « solution » finalement bricolée mercredi, à deux mois d'un scrutin européen, ressemble fort à un « *compromis électoral* » (comme l'écrit la presse italienne), offrant à la fois un *statu quo* de façade aux gouvernements dits « progressistes », qui répugnent à enterrer Sophia et peuvent toujours rêver que les

élections de mai rebattent les cartes, et une victoire à Matteo Salvini, qui peut se vanter de fermer ses ports non seulement aux ONG mais aussi aux frégates de Macron et Merkel.

Avant les ultimes négociations de cette semaine à Bruxelles, le travail de sappe des autorités italiennes était de toute façon bien entamé. En janvier, déjà, la ministre de la défense allemande avait dénoncé tout haut ce que bien des armées européennes marmonnaient tout bas, reprochant au commandement romain d'envoyer les navires de Sophia « *dans les coins les plus reculés* » de la Méditerranée, dépourvus de trafiquants et « *sans couloirs de migrants* ». Elle avait d'ailleurs rappelé sa dernière frégate dans la foulée.



En août 2015, des rescapés sont transférés vers un navire allemand. En violet, une femme enceinte s'apprête à donner naissance à une fillette somalienne, Sophia, qui donnera son nom à l'opération militaire européenne. © Bundeswehr

Interrogé par Mediapart sur le nombre de sauvetages effectués dans les six derniers mois, un porte-parole de Sophia reconnaît aujourd'hui sans fard qu'il est nul : zéro migrant repêché (contre 2 291 sur les premiers mois de 2018, représentant 9 % des secours opérés cette année-là).

Inquiets de se retrouver ainsi en première ligne, les organisations d'armateurs exploitant des navires commerciaux en Méditerranée avaient ainsi intensifié, ces dernières semaines, leur lobbying pour tenter de sauver Sophia, ou plutôt ses capacités de secours en mer.

« *Nous voulons exprimer notre inquiétude face aux conséquences pour les navires marchands d'un non-renouvellement du mandat*, écrivaient l'ECSA et l'International Chamber of Shipping (représentant l'essentiel des armateurs européens), dans un courrier expédié le 11 mars à tous les États membres et consulté par Mediapart. *En l'absence d'opération*

*internationale dotée de ressources suffisantes, il existe un risque de renforcer les trafiquants de migrants et de miner les efforts visant à construire des capacités de sauvetage adéquates en Méditerranée centrale. »*

*« Un navire marchand est équipé en général pour une vingtaine de personnes, souligne aussi Nelly Grassin, au nom d'Armateurs de France. S'il doit secourir une centaine de naufragés, il le fait, mais ça met l'équipage en danger, sur des questions de sécurité ou sanitaires. »*

Au plus fort de la crise des réfugiés (entre 2014 et 2016), les bateaux commerciaux auraient secouru quelque 80 000 migrants, selon l'ECSA, avant le basculement de la « route » migratoire vers l'Espagne. Interrogé par Mediapart, Martin Dorsman, le secrétaire général de l'organisation estime cependant que « la sensibilité et la complexité de la situation semblent avoir parallèlement augmenté ».

Celui-ci a bien vu, entre autres, des migrants se rebeller à bord de navires marchands qui venaient de les repêcher, découvrant que le capitaine faisait route vers la Libye et non l'Italie, à l'image de la « mutinerie » survenue **jeudi** sur l'*Elhiblu1*. (**Lire aussi notre article de janvier dernier**) Avec la « suspension » des patrouilles navales de Sophia, ces armateurs perdent une lourde bataille.

Mais au-delà, c'est bien la mission centrale de Sophia – la lutte contre les trafiquants et pour le démantèlement des réseaux – qui se retrouve placée en coma artificiel. Alors que 160 passeurs présumés ont été remis aux autorités italiennes depuis 2015, et 551 embarcations éliminées qui servaient à des réseaux criminels, comment poursuivre ce travail sans la moindre frégate ?

**Directeur de la publication** : Edwy Plenel

**Directeur éditorial** : François Bonnet

**Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).**

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

**Courriel** : contact@mediapart.fr

**Téléphone** : + 33 (0) 1 44 68 99 08

**Télécopie** : + 33 (0) 1 44 68 01 90

**Propriétaire, éditeur, imprimeur** : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.