

La mer constitue un défi : elle efface les traces de passages et de naufrages. Si bien que les circonstances des morts en mer de migrants sont rarement documentées et les responsabilités rarement établies. C'est pour documenter ces morts et les violations des droits des migrants qu'a été lancé le projet Forensic Oceanography en 2011 avec pour objectif d'utiliser les nouvelles technologies pour apporter des preuves tangibles de ces drames, nécessaires à la mise en cause des États et autres acteurs supranationaux. Charles Heller et Lorenzo Pezzani, initiateurs de ce projet, se sont saisis du cas du « Left-to-die boat ». Interview réalisée par Isabelle Saint-Saens.

Faire émerger la responsabilité des États

Interview de Charles Heller et Lorenzo Pezzani, militants et chercheurs (traduction assurée par Isabelle Saint-Saens, Violaine Carrère)

C'est un communiqué du Gisti titré « Le Gisti va déposer plainte contre l'Otan, l'Union européenne et les pays de la coalition en opération en Libye »¹ qui a été à l'origine de votre collaboration avec l'association, puis avec les différents groupes qui se sont investis dans le contentieux à propos du « Left-to-die boat ». De votre côté, comment vous êtes-vous rencontrés ?

Ch. H. : Nous faisons tous les deux nos thèses au Centre for Research Architecture², nous travaillions sur des sujets similaires

en lien avec les politiques migratoires et les politiques de l'espace et des représentations, et notre directeur de thèse, Eyal Weizman, nous a encouragés à monter un projet ensemble.

Au même moment, au sein de notre centre, le projet collaboratif Forensic Architecture démarrait. Ce projet est parti d'une critique des stratégies dominantes et de l'utilisation des représentations dans le travail des associations de défense des droits de l'Homme, notamment de la stratégie de *mobilizing shame* (la « mobilisation par la honte ») qui atteint ses limites dès lors que les parties incriminées les détournent pour leur propre compte – pensons par exemple aux « campagnes d'information » de l'Organisation internationale

des migrations (OIM) qui visent à dissuader les migrants potentiels en leur montrant les conditions de vie désastreuses que leur réservent les États de l'UE. Dans ce contexte, le projet Forensic Architecture visait à observer et à analyser une évolution dans les pratiques de défense des droits de l'Homme. Selon nos observations, ces pratiques ne se limitent plus à une restitution subjective de la souffrance à travers le témoignage des victimes dont les droits et la vie ont été violés, et à sa dénonciation dans l'espace public, mais tentent d'articuler ce témoignage avec d'autres éléments de preuves, notamment ceux produits à l'aide des nouvelles technologies, pour pouvoir demander des comptes aux États et aux autres acteurs devant des tribunaux.

Ce projet collaboratif ouvrait un horizon de pratiques possibles pour l'ensemble des membres du Center for Research Architecture. Quand le communiqué du Gisti est sorti, on s'est dit : tiens, on pourrait peut-être les soutenir...

L.P. : Au début, nous n'avions pas du tout l'idée que le « Left-to-die boat » serait le cas central. Nous étions au printemps 2011, nous attendions l'occasion à saisir ; en l'espèce, ce fut le communiqué du Gisti.

En août, nous avons fait un voyage de terrain, dans le sud de l'Italie. Nous savions qu'il y avait de nombreux morts en mer, nous voulions comprendre pourquoi, comment, ce qui se passait exactement. Nous n'avions pas d'idée précise de la façon dont les traver-

sées se déroulaient. Les forces de l'Otan étaient là. Tout ce que nous avions c'était des images des arrivées des bateaux de migrants prises par les États ou par les journalistes « embarqués » (*embedded*), parfois des images de départs, mais l'ensemble de l'espace maritime restait un espace complètement opaque.

L'idée était donc d'aller à la rencontre des gens qui avaient tenté la traversée, pour leur demander comment le voyage s'était déroulé. Nous avons une liste de questions qui différaient de celles des défenseurs des droits humains, lesquels demandent plutôt : « Votre voyage, c'était terrible ? », « Qu'avez-vous ressenti ? », ou juste : « Qu'est-ce qui s'est passé ? » Nos questions étaient très précises, conçues pour décrire la situation spatio-temporelle-

« Où avez-vous embarqué ? », « À quelle heure exactement ? », « À bord d'un bateau de quelle taille ? » – et pour calculer à quelle vitesse le bateau s'est déplacé : « Avec quel type de moteur ? », « Quel était l'état de la mer ? ». S'ils nous disaient que le deuxième jour il y avait eu une tempête, nous savions que nous pourrions, à l'aide des bulletins météorologiques, déduire le moment et le lieu exacts. S'ils nous disaient qu'ils avaient croisé un navire commercial, nous pourrions par recoupement retrouver leur position et leur trajet.

Ch. H. : Sur cette question du témoignage, dans nos interviews des survivants de naufrages, nous sommes tout à fait conscients que nos questions sur l'histoire de la traversée et sur les violations de droits peuvent être extrêmement réductrices de l'expérience globale, non seulement des migrants, mais de la vie même. C'est la même critique que l'on peut, à juste titre, formuler contre les entretiens durant les procédures d'asile, où on demande aux gens de mettre leur témoignage au service d'un système juridique qui reconnaît certaines catégories de violations ne correspondant jamais à la vie elle-même.

Dans le même temps, nous essayons, et souvent cela fonctionne, de construire une relation de collaboration. Nous expliquons qui nous sommes : des chercheurs qui travaillent avec des organisations de défense des droits humains pour combattre l'impunité de ce qui se passe en mer. Nous expliquons pourquoi nous le faisons, et que nous devons le faire ensemble.

Un moment crucial est le partage d'images : on demande « quel genre de bateau, de quelle couleur, quel pavillon », et on ajoute : « pourriez-vous dessiner ? » Une photographie, le dessin d'un uniforme, d'un tampon sur un docu-

Le « Left-to-die boat »

Il s'agit d'un bateau parti des côtes libyennes le 27 mars 2011, au moment où les opérations militaires de la coalition internationale montée pour mettre fin au régime de Kadhafi battaient leur plein. 72 migrants étaient à bord. Après une errance de 15 jours, le bateau a sombré à proximité des côtes libyennes. 63 hommes, femmes et enfants ont perdu la vie au cours de cette dérive ou du naufrage final.

Les neuf survivants ont pu témoigner de leur périple, qui a croisé la route d'un navire militaire, de deux bateaux de pêche, d'un avion et d'un hélicoptère sans qu'aucun d'eux ne vienne à leur secours, et de leurs appels de détresse, restés vains. Une coalition d'ONG s'est constituée à leurs côtés, et des plaintes ou des demandes d'investigation ont été déposées à partir de 2012 contre les armées nationales de France, d'Espagne, de Belgique, d'Italie, du Royaume-Uni, du Canada et des États-Unis. En France, l'instruction est toujours en cours... Dans les autres pays où des procédures ont été engagées, elles sont soit au point mort soit closes. Des recours devant des juridictions internationales sont en préparation au moment où nous publions cette interview.

Les actions en justice entreprises par un petit groupe de juristes et militants n'auraient pas été possibles sans le travail d'enquête minutieux mené par Charles Heller et Lorenzo Pezzani, et le rapport sur le bateau « abandonné à la mort »* du projet Forensic Oceanography basé à l'université Goldsmiths à Londres, dont ils sont les auteurs et qui a été un élément central dans les différentes procédures entamées.

* Le rapport du Forensic Oceanography : https://www.fidh.org/IMG/pdf/final_drafftrench_public_light.pdf

ment, peuvent être extrêmement importants. C'est le genre d'objets que nous avons en commun, que nous examinons et essayons de comprendre ensemble.

L'entretien le plus fort a été celui avec Dan Haile Gebre, l'un des survivants du « Left-to-die boat ». Nous étions autour d'une table et nous lui avons montré un croquis du trajet du bateau, que nous avons réalisé. Il l'a complété, corrigé, et sur cette base nous avons redessiné notre carte. C'est très différent de demander à une personne de raconter son histoire et d'essayer de comprendre l'histoire ensemble.

L.P. : Quand nous interviewons quelqu'un, les gens qui étaient dans le même bateau se rassemblent autour de ces images et c'est extraordinaire de voir ce lien créé, au travers de cette expérience traumatique commune : « là, il avançait plus lentement », « mais non ! »... C'est comme un moment de création collective, et c'est une force motrice pour notre travail.

Et en dehors des témoignages de migrants ?

L.P. : Nous avons voulu comprendre ce que fait chacun des acteurs en mer : les gardes-côtes, la *Guardia di Finanza*³, les pêcheurs. Des gens travaillent en mer ; nous devons les rencontrer pour avoir une idée de ce qui s'était passé.

Ch. H. : Il s'agissait pour nous de comprendre les pratiques des différents acteurs en les inscrivant dans l'espace, dans la géographie politique de la mer. La mer n'est pas un vide légal mais un espace quadrillé par des juridictions qui, en se superposant, autorisent les États à, selon leur bon vouloir, étendre ou restreindre leurs obligations et leurs droits. Les témoignages de survivants sont le point de départ de notre enquête. Durant les quatre dernières années, toutes

nos enquêtes ont été initialement fondées sur les témoignages. Ils sont le premier compte rendu des événements. C'est à partir des traces que l'événement a laissées dans les yeux et les souvenirs des survivants que nous imaginions d'autres traces à rechercher grâce à divers dispositifs technologiques. Dans l'approche de Forensic Architecture, l'idée est de nous approprier certains des outils que les États utilisent comme instruments de contrôle de leurs propres populations et de renverser les choses, en devenant une sorte d'enquêteurs civils afin de défendre les civils contre l'État.

L.P. : D'ordinaire, la science forensique, que l'on définit généralement comme l'ensemble des méthodes d'analyse destinées à résoudre des enquêtes criminelles, qu'elles relèvent de la police scientifique ou de la médecine légale, sert souvent à faire taire les victimes. On considère que ces personnes sont si impliquées dans l'affaire, donc si traumatisées, que leur opinion est biaisée, qu'elles ne seront pas en mesure de dire la vérité. Plutôt que de leur témoignage, on part des objets matériels, les images satellitaires, par exemple, qui sont censées ne pas mentir. Nous avons voulu inverser ce regard : au lieu de faire taire les victimes, nous avons souhaité renforcer leur témoignage, utiliser la science pour contester ce qu'Eyal Weizman appelle « *la tyrannie de la vérité* ». Eyal a utilement distingué la science forensique, qui procède en s'éloignant

du sujet pour aller vers l'objet, de la pratique de *Forensis*, qui essaie de revenir vers le sujet, mais un sujet différent, pas vraiment le même que celui qui existait avant, et d'explorer une série de liens possibles entre objet et sujet.

» Il y a une violence structurelle à l'origine de ces drames, mais aucun tribunal pour juger les responsables. Nous nous sommes donc demandé comment faire émerger les responsabilités de ce qui se passe en mer.

Ch. H. : Pour faire corroborer le témoignage des survivants avec d'autres éléments de preuve, nous devons comprendre ce que l'on pourrait appeler le *sensorium* de la mer, qui est constitué par l'ensemble des instruments de surveillance et de détection, utilisant

des technologies multiples – des radars aux images satellitaires, en passant par les données de traçage des navires.

Concernant le contrôle aux frontières maritimes, ces outils de surveillance ne servent pas à documenter *a posteriori*, mais sont impliqués dans les opérations de contrôle des frontières. Les instruments de détection sont utilisés pour repérer les tentatives de franchissement des frontières, et pour intercepter et/ou sauver les embarcations. Il nous était indispensable d'avoir une compréhension globale de cette géographie politique et de cet appareillage de détection pour en faire un contre-usage : s'en servir pour dénoncer les violations des droits des migrants, mettre en lumière les responsabilités, alors que les États l'utilisent pour brouiller les cartes et échapper à leurs responsabilités. Au début on n'avait aucune idée de ce qu'était l'imagerie satellitaire, les systèmes de repérage des navires marchands... Tout ça, on l'a appris sur le tas.

L.P. : Le *sensorium* et la géographie politique ne sont pas que la toile de fond des naufrages, la superposition d'une géographie politique et d'un bateau qui la traverse, ce sont bel et bien les conditions qui rendent possibles ces événements. Ce n'est pas un simple exercice académique. Si l'on y voit ainsi les responsabilités d'un crime émerger, ça acquiert une autre dimension. Un de nos objectifs a été de considérer la mer comme un espace politique, ce qui, en retour, rend possible toute une série de pratiques et d'interventions aux frontières maritimes de l'UE.

Peut-être que la mer est le meilleur endroit pour voir que les droits humains sont à la fois mis en avant et largement utilisés par les États, et violés s'agissant des migrants... Pourriez-vous nous expliquer comment vous avez choisi le « Left-to-die boat » comme focus, puis comment s'est inscrite la plateforme WatchtheMed dans le travail de Forensic, et ensuite le téléphone d'alarme, AlarmPhone ?

L.P. : Cela a été le résultat d'une décision collective. Je ne saurais pas reconstruire les différentes étapes avec précision, mais, après être allés sur le terrain, après avoir recueilli les témoignages de 70 à 80 personnes, nous sentions que nous avions une bonne compréhension de la façon dont les passages en mer se faisaient, des principales causes de décès, de naufrages, etc. Nous étions en capacité de documenter plusieurs cas où des gens étaient morts, pas forcément parce que le bateau avait chaviré ou sombré – les causes des décès à bord peuvent avoir des origines différentes. Cela posait une exigence juridique : il y a une violence structurelle à l'origine de ces drames, qui fonctionne à tous les niveaux, mais pas de tribunal

qui puisse juger les responsables de cette violence structurelle diffuse. Avec l'équipe de juristes constituée avec le Gisti, nous nous sommes demandé comment essayer de faire émerger les responsabilités non pas individuelles, mais portant sur le cadre général de ce qui se passe en mer.

En même temps, il fallait se concentrer sur un cas spécifique, dont on puisse saisir une cour de justice. Le cas du « Left-to-die boat » était particulièrement dramatique, et nous nous sommes rendu compte que nous pourrions trouver des témoins assez facilement.

Nous avons immédiatement réalisé que d'autres personnes travaillaient sur cette affaire : des journalistes, comme Emiliano Boss, auteur d'un rapport sur ce cas, Jack Shenker, du journal *The Guardian*, plus tard le Conseil de l'Europe, qui avait également commencé son enquête. Il y avait donc déjà toute une mobilisation autour de ce cas, et une possibilité de collaborer avec tous, il y avait un vrai partage de l'information.

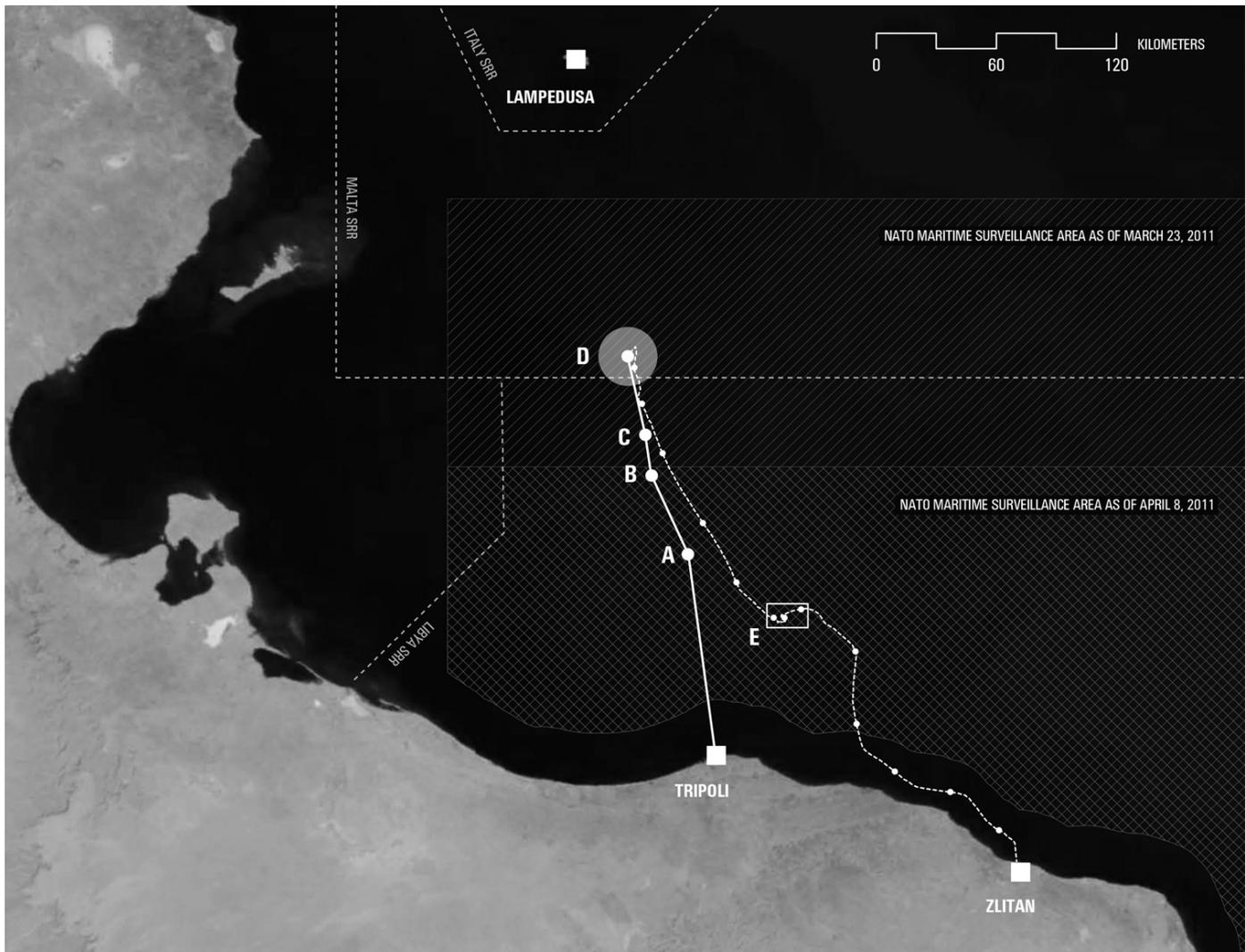
Ch. H. : La diversité des acteurs était complémentaire, et cette complémentarité elle aussi était vraiment exceptionnelle. Emiliano Boss a fait la plupart des entretiens originaux avec les survivants et tous, Conseil de l'Europe compris, nous nous sommes fondés sur ces interviews. Le Conseil de l'Europe a pu obtenir les réponses institutionnelles que nous n'aurions pas pu avoir, et nous avons partagé avec lui aussi la reconstruction technique que nous produisions, basée sur les témoignages, sur des documents officiels, etc. Ce qui a été crucial, c'est non seulement la multiplicité des acteurs et de leur statut, voire de leur accès respectif aux données, mais aussi le partage d'informations entre tous, vraiment incroyable.

L.P. : Oui, cela a été et reste exceptionnel et c'est ce qui a permis

d'aller en profondeur, bien plus que pour les autres cas que nous avons étudiés.

Ch. H. : Cette convergence s'est également faite avec l'équipe juridique. Il y a eu un processus dialectique étonnant entre la collecte des données et l'évaluation de la façon dont ces données pourraient être utilisées. On en parlait à propos des procédures d'asile, comment une vie doit se loger dans des cases. Ici c'est la même chose : la violence des frontières et/ou aux frontières ne peut pas rentrer tout entière dans les cases définies par un cadre légal. Le droit saisit juste des bribes de pratiques qui sont les sous-effets de la violence fondamentale que représente la négation de la liberté de circulation. Il fallait donc constamment dialoguer avec l'équipe juridique : nous leur soumettions l'avancement de notre enquête, et eux avançaient en parallèle sur les outils du droit qui pourraient permettre de demander des comptes pour les actes de violence qui émergeaient.

Sur la question – quel est le résultat de notre travail, qu'est-ce qu'on a apporté – je voudrais partir d'une époque antérieure. Migreurop dénonçait la mort de migrants en mer depuis des années, expliquant que ces morts étaient le produit des politiques de l'UE de fermeture et de militarisation des frontières, mais personne jusqu'alors n'avait entrepris de faire le compte de manière détaillée des violations des droits et des décès en mer. Ceux-ci étaient rapportés après-coup, et essentiellement par la presse. Je pense que ce que nous avons fait a permis de fournir un nouveau savoir-faire à cette organisation, une nouvelle capacité, un nouveau type d'action : l'utilisation de témoignages et de divers moyens de détection permettant de reconstituer des événements en mer et de les inscrire au sein d'une géographie politique



Carte représentant l'enchaînement des événements tels qu'établis pour le rapport Forensic Oceanography : Rapport sur le « bateau abandonné à la mort », avril 2012.

Légende. **Point A :** Le bateau, qui a quitté Tripoli entre minuit et deux heures du matin, est survolé par un avion de patrouille français à 14h55 qui signale sa localisation au MRCC de Rome. **Point B :** Les migrants envoient un signal de détresse après s'être dirigés vers Lampedusa pendant une période estimée entre 15 et 18h; le bateau est localisé à 16h52 par GPS par l'opérateur de téléphone Thuraya. Ses coordonnées sont diffusées par les gardes-côtes italiens à tous les bateaux croisant dans la zone. **Point C :** dernier signal détecté par l'opérateur de téléphone E, à 19h08, le téléphone GPS ayant été jeté à l'eau à ce moment-là. Les migrants croisent alors plusieurs bateaux de pêche qui ne leur portent pas secours et est survolé par un hélicoptère; il reprend sa route vers Lampedusa vers minuit. **Point D :** Vers 7h, le 28 mars, le bateau tombe en panne d'essence après être entré dans la zone SAR (Search and Rescue); il dérive vers le S-SE. **Point E :** après avoir dérivé pendant 7 à 8 jours, les migrants croisent un bateau militaire entre le 3 et le 5 avril; il quitte la zone sans leur porter secours alors que l'équipage est témoin de la détresse des migrants. Le bateau accoste à Zlitan (Libye) le 11 avril 2011, avec 11 survivants à son bord, dont deux décéderont. © Charles Heller, Lorenzo Pezzani et SITU Studio.

de la mer. C'est ce que nous avons essayé de faire, d'abord avec la plateforme WatchtheMed⁴. Alors que le but initial de WtM était de demander des comptes aux États, avec l'AlarmPhone, une ligne téléphonique d'alerte ouverte 24h/24 et 7j/7⁵, l'objectif est de créer un outil qui permette aux militants de faire pression sur les agences étatiques pour éviter que des violations de

droits ne soient commises. Notre travail a ainsi contribué à l'émergence de nouvelles pratiques militantes opérant aux frontières maritimes de l'UE. ♦

¹ 9 juin 2011. www.gisti.org/spip.php?article2304

² Le Centre for Research Architecture est un organisme de recherche de l'université Goldsmiths à Londres, composé d'architectes, d'universitaires, de cinéastes, de théoriciens des médias,

de juristes et de scientifiques dont les recherches rassemblent des preuves et indices pour des ONG, des organisations politiques et l'ONU. Forensic Architecture est un de ses programmes.

³ En Italie, corps de police douanière et financière qui fait partie de l'armée mais dépend du ministère de l'économie et des finances.

⁴ WatchtheMed est une plateforme en ligne pour cartographier les violations des droits des migrants aux frontières maritimes de l'UE: watchthemed.net

⁵ Alarmphone est une hotline pour les boat people en situation de détresse: <http://alarmphone.org>