

de ces réseaux»: «C'est un crime contre l'humanité que la France devrait traiter en tant que tel.»

A Calais «Cette nuit-là, j'ai vraiment failli mourir»

Depuis des semaines, c'est une des rares nuits où la mer est calme à Calais. Au large, on aperçoit les lumières des paquebots, premier signe de vie avant l'Angleterre. Plus tôt dans la journée, nous avons trouvé deux gilets de sauvetage enfouis dans le sable au milieu des dunes. C'est fréquent dans le coin, assurent les promeneurs, et le signe d'un point de fixation pour les passeurs: l'attirail était caché près d'un blockhaus entre Sangatte et Wissant (Pas-de-Calais). Cette nuit-là, en retournant sur place à la lueur du croissant de lune et du flash du téléphone, on a vu des silhouettes s'enfuir. Les gilets avaient disparu.

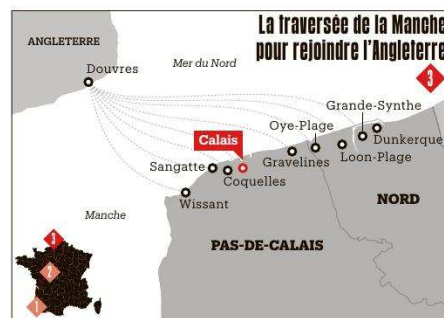
Au matin, les autorités n'ont rapporté aucun naufrage dans la Manche. «On nous appelle toutes les semaines pour nous signaler des personnes en détresse. Il y a quelques jours, nous avons compté 85 personnes en une nuit», affirme pourtant Pierre Roques, coordinateur de l'association Utopia 56 à Calais. Depuis 2018, avec le renforcement des technologies de détection à l'intérieur des poids lourds et la construction de clôtures soudées près des voies d'accès, le passage vers l'Angleterre par camion est devenu plus difficile. En 2020, les confinements ont aussi freiné le trafic routier, poussant les exilés à tenter la traversée risquée par la mer. Selon Xavier Delrieu (Ocrist), les autorités ont dénombré environ 600 passages réussis par la Manche en 2020 – «plus de 8 000 migrants» – contre 169 en 2019. 60% des tentatives ont été interceptées, permettant d'éviter des drames (neuf personnes sont mortes l'an dernier lors de ces traversées). Car il faut imaginer une annexe à peine gonflée prise dans de forts courants durant plusieurs heures, tractée par la seule force d'un petit moteur.

Cela paraît au mieux inconcevable, au pire suicidaire, et trahit un désespoir: à ce stade, les migrants ont tout essayé pour rejoindre l'autre rive, ils s'en remettent à Dieu et à leur «destin». Ceux qui ont tenté l'expérience racontent que plus la traversée avance, plus le bruit des prières recouvre celui de la machine.

Sur les kilomètres de plage du littoral nord, cette réalité est omniprésente. Près d'une cabane, un bateau gris dégonflé de la marque SolidMarine est échoué. Non loin, les traces de l'attente dans les dunes: Pom'Potes vides, chaussures orphelines, duvets. Ali (1), un Pakistanais de 24 ans, en garde le souvenir d'un purgatoire: «On patiente parfois plus de six heures dans la nuit noire. On ne sait pas ce qui va nous arriver, si l'on va mourir ou vivre. Mais j'étais prêt à mourir. Je me suis dit à ce moment que c'était mieux que de vivre dans la jungle de Calais.» Il a tenté trois fois de traverser la Manche entre septembre et octobre. «Au



A Wimereux (Pas-de-Calais), le 1^{er} septembre.
PHOTO MEHDI CHEBIL.
HANS LUCAS



départ, j'essayais d'entrer dans des camions presque toutes les nuits. Des passeurs iraniens m'ont demandé si je voulais me rendre en Angleterre. Ils m'ont affirmé que c'était plus simple en bateau. Passage garanti si je payais 2 500 euros.»

Un soir de septembre, son téléphone sonne enfin. C'est le signal. «On nous a conduits jusqu'à Dunkerque et on nous a demandé de mettre le bateau à l'eau et de nous y asseoir. C'était effrayant parce que la mer était déchaînée», explique Ali, la voix encore tremblante. A bord, ils sont 16, dont 6 enfants. Le conducteur, un Syrien kurde, met le cap vers le nord sans savoir si c'est la bonne direction: «C'était un migrant comme nous, il était jeune. Il pleurait et nous répétait: "Moi, je sais seulement conduire des scooters."» Après moins d'une heure, un bruit sourd suivi d'un sifflement: l'embarcation se dégonfle. «Il y avait de l'eau partout, on essayait d'échapper, tout le monde pleurait, on criait à l'aide, les enfants n'avaient

pas de gilet, je me suis mis à vomir, j'étais effrayé, nous allions mourir», récite Ali d'un seul souffle. Des gardes-côtes les ramènent en extrême jusqu'à Boulogne-sur-Mer. Momand, un Pakistanais de 22 ans, a aussi tenté trois traversées en un mois: «J'avais été arrêté à Calais et j'avais reçu une obligation de quitter le territoire (OQTF).» De ce qui s'est passé sur la Manche, sa mémoire a fait un tri. Il se raccroche à des détails: «Le premier bateau mesurait 6 mètres, il y avait 18 personnes. Cette nuit-là, j'ai vraiment failli mourir. Le deuxième: 8 mètres, 45 personnes; les vagues ont presque brisé l'embarcation. Le troisième: 8 mètres, 35 personnes; nous avons perdu toute l'essence en mer. Il y avait des enfants, certains perdaient connaissance.» A chaque fois, les gardes-côtes français finissent par intervenir. Et à chaque fois, ses passeurs kurdes lui proposent une nouvelle traversée: le «forfait» de 3 500 euros qu'il leur a versé le lui permet.

Malgré ces échecs, Momand et Ali ont tenté une énième fois leur chance, avec succès. «C'est la chose la plus dangereuse que j'ai faite de ma vie», assure Ali, désormais à Birmingham (Midlands de l'Ouest), qui a pourtant franchi plus de douze frontières depuis son départ du Pakistan. Momand conserve dans son téléphone des vidéos où on le voit écopé de l'eau avec un gobelet en plastique en pleine mer. Il s'adresse à la caméra, les larmes aux yeux: «S'il vous plaît, ne venez pas.»

Dans les camps du littoral nord, les passeurs entretiennent pourtant le mythe de la traversée par la Manche. Ces derniers mois, ils ont assuré aux exilés que c'était une voie «sûre à 100%», vidéos de leurs succès à l'appui. C'est même devenu leur mode opératoire privilégié: «Le passage par small boats est plus lucratif et plus facile à organiser que celui par poids lourds», explique Xavier Delrieu (Ocrist). Lors de leur audience au tribunal correctionnel de Lille fin février, A., H. et M., deux Tchadiens et un Soudanais à la tête d'un réseau installé dans ces dunes, ont expliqué avoir fait payer entre 1 500 et 6 000 euros par «voyage»: avec ou sans hébergement, avec ou sans transport jusqu'au point de mise à

l'eau... «Avec un à deux départs par mois, une filière dépasse le million d'euros de bénéfices en un an», poursuit le commissaire. Entre août et janvier, date de leur arrestation, ce trio a sillonné l'Hexagone pour acheter du matériel à des particuliers: une embarcation en Vendée, une autre en Moselle, un moteur dans le Calvados... Ils affirment avoir fait partir une dizaine de bateaux. Dans ces dossiers, il est fréquent de constater que les passeurs sont eux-mêmes d'anciens exilés: ils assurent faire cela «par humanité». A. est arrivé dans le nord de la France en 2015. Il dit avoir été initié à cette activité par une connaissance. Il est alors livreur Amazon à Lille, touche 1 400 euros par mois. Pour l'épauler il recrute H., son cousin, et M., un Soudanais de 31 ans, livreur Deliveroo. Autrès des volontaires, leur expérience de l'exil sert d'argument. A. a finalement été condamné à trois ans de prison ferme pour aide à la circulation de migrants, ses complices à dix-huit mois.

A Calais, lorsqu'une filière est démantelée, il ne faut pas longtemps pour qu'une autre prenne sa place. Ici, les exilés estiment qu'il faut au moins trois tentatives. Les associations craignent qu'à ce rythme la Manche ne devienne un cimetière comme la Méditerranée. Quatre jours après la fin du procès des trois passeurs, 60 personnes ont été secourues par les autorités en une nuit; 27, dont des femmes et des enfants, se sont retrouvées en panne moteur à 13 kilomètres des côtes.

Ceux qui ne sont pas sous le coup d'une obligation de quitter le territoire français (OQTF) sont libérés et retournent à leur vie précaire en bordure de Calais. Avant de prévoir un nouveau départ de ces mêmes dunes couvertes de prières échouées. ♦

(1) Prénoms modifiés.

LIBÉ.FR

Sur notre site: la série «Borders» du photographe Jean-Michel André, sur les paysages parcourus par les migrants.