



A Kalamata (Grèce), le 14 juin. Des gardes-côtes transportent les corps de migrants, après le naufrage, au large des côtes grecques, du navire qui les transportait. STELOS MISIRAS/REUTERS

Les secours maritimes grecs mis en cause

L'utilisation, par les gardes-côtes, de cordes pour tracter le chalutier qui a chaviré le 13 juin soulève les questions

ENQUÊTE

ATHÈNES - correspondance

Derrière les barreaux du camp ultra-sécurisé de Malakasa, au nord d'Athènes, les 104 survivants du naufrage survenu dans la nuit du 13 au 14 juin au large de la péninsule du Péloponnèse, en Grèce, auraient reçu l'ordre de ne pas parler des circonstances de la catastrophe. Selon le témoignage de plusieurs d'entre eux, les autorités grecques auraient invoqué le «secret» de l'instruction, alors qu'une enquête de la Cour suprême du pays a été ordonnée dès le lendemain du drame, qui a coûté la vie à des centaines de personnes parties de Libye pour rejoindre l'Italie.

Depuis plusieurs jours pourtant, les interrogations se font de plus en plus nombreuses sur la lenteur de l'intervention des gardes-côtes grecs et sur les causes du chavirement du chalutier, dont le nom reste, à ce jour, méconnu. Joint au téléphone, Hassan, un rescapé syrien qui a souhaité rester anonyme, revient sur ce «périple de l'enfer». «Quand j'ai pris le bateau en Libye, je ne savais pas que l'on serait si nombreux... Sur le pont, où je me trouvais, nous étions environ 200 personnes. Nous étions les uns sur les autres et, au bout de quelques jours, nous n'avions plus d'eau ni de nourriture.» Deux hommes sont morts de soif pendant la traversée, selon lui.

Le jeune homme se souvient de deux bateaux commerciaux qui se sont approchés d'eux : «Le premier nous a distribué des packs d'eau. Nous avons demandé de l'aide au second équipage, mais ils sont repartis assez rapidement en nous répondant qu'ils ne pouvaient pas nous aider, qu'il fallait attendre les gardes-côtes.» Le chalutier bleu à bord duquel se trouvaient les migrants avait des problèmes de moteur. «A un moment, nous n'avancions plus et nous voulions que les gardes-côtes grecs ou italiens, peu importe, viennent nous sauver», relate-t-il.

Lorsque les gardes-côtes grecs se sont approchés du navire, Has-

san confirme, comme les dépositions d'autres rescapés qui ont fuité dans plusieurs médias grecs, que des câbles ont été lancés, à deux reprises, vers leur embarcation pour les tracter. La première fois, la corde a lâché. La seconde fois, «le bateau a roulé de gauche à droite, puis a coulé à la suite de leur intervention», insiste Hassan, qui a nagé pendant près de deux heures avant d'être mis en sécurité sur un hors-bord des gardes-côtes grecs. «Je ne sais pas s'ils voulaient nous repousser vers l'Italie ou nous emmener vers la Grèce, mais, vu leur attitude, je n'avais pas l'impression qu'ils voulaient nous sauver», poursuit-il, remonté.

Utilisation de câbles

Dans l'une des dépositions publiées dans le quotidien grec de centre droit I Kathimerini, un Syrien de 23 ans abonde : «La deuxième fois que les gardes-côtes ont attaché le câble, nous avons d'abord eu l'impression d'être tirés, puis notre bateau s'est incliné. Le navire grec a pris de la vitesse, nous avons crié en anglais "stop" (...), mais ils ne nous ont pas compris.» Cette même version des faits avait été relatée par des rescapés à l'ancien premier ministre de gauche, Alexis Tsipras, et à un député du parti de gauche radicale Méras, Kriton Arsenis, lors de leurs visites à Kalamata, au lendemain de la tragédie.

Samir, un Kurde d'une vingtaine d'années que Le Monde a également interrogé, ne veut pas revenir en détail sur le déroulé des événements, mais a des mots forts : «Il est impossible pour moi de rester en Grèce ! Je suis prêt à tout pour fuir ce pays d'assassins !» Lui aussi dit être resté «au moins une heure dans l'eau, sans gilet de sauvetage», avant d'être finalement récupéré par les gardes-côtes.

Après avoir, dans un premier temps, occulté l'utilisation de câbles, le porte-parole du gouvernement grec, Vlassi Siakantaris, a admis, vendredi 16 juin, qu'«une corde avait été utilisée quelques minutes par les gardes-côtes pour s'approcher» du chalutier bleu. Jusque-là, ces derniers s'étaient

contentés d'affirmer être restés à distance jusqu'à 22h40, puis avoir été informés par un passager d'une panne du moteur. Ils auraient alors «essayé d'approcher du bateau pour évaluer le problème». Puis, à 23h04, celui-ci aurait «pris une inclinaison à droite, puis une forte inclinaison à gauche, puis une autre inclinaison à droite si importante qu'elle a provoqué le chavirement du bateau de pêche», selon le communiqué des gardes-côtes.

Sollicités, plusieurs acteurs du sauvetage maritime s'interrogent sur l'utilisation d'une corde par les Grecs. «Remorquer un bateau n'est pas une pratique de sauvetage ordinaire, surtout s'il s'agit d'un bateau à faible stabilité, car il est plein de monde», souligne Vittorio Alessandro, ancien porte-parole des gardes-côtes italiens, aujourd'hui à la retraite. Le remorquage produit des effets combinés de vagues et d'avancées difficiles à supporter pour une coque déjà sollicitée et d'une résistance incertaine.

«Remorquer avec une corde affectera très probablement la stabilité et la flottabilité de tout bateau», appuie Juan Matias Gil, chef de mission recherche et sauvetage à Médecins sans frontières. «Une embarcation comme celle-là est prête à chavirer à tout moment. L'urgence absolue est d'envoyer des bouées, des gilets de sauvetage, et de rassurer les gens avec autorité pour éviter les mouvements, pas de les remorquer, s'étonne encore François Thomas, président de l'ONG SOS Méditerranée. Et puis pour aller où ?» Le Monde a reconstitué la journée qui a précédé le naufrage. A

« Il est impossible pour moi de rester en Grèce ! Je suis prêt à tout pour fuir ce pays d'assassins », dit Samir, un rescapé

7h30 (temps universel), le 13 juin, la présence en Méditerranée de l'embarcation est révélée par l'activiste italo-marocain Nawal Soufi. «Je gère le SOS d'un bateau de 750 personnes en provenance de Libye (...). Les gens à bord (...) n'ont plus d'eau après quatre jours de navigation», écrit-elle sur les réseaux sociaux. Vers 8h15, elle publie les coordonnées du navire, obtenues par téléphone satellite, et précise : «Situation dramatique à bord. Ils ont besoin d'une aide immédiate.»

Au même moment, les Grecs disent être informés de la situation par l'intermédiaire du centre de coordination et de sauvetage (MRCC) de Rome. À 9h45, un avion de l'agence de gardes-frontières européens Frontex survole l'embarcation et, selon elle, transmet immédiatement des images et des informations aux Grecs, alors que «le navire était fortement surpeuplé et naviguait à faible vitesse».

Fournir nourriture et eau

Ce n'est pourtant qu'à 10h50, soit près de trois heures après que l'embarcation a été signalée, qu'un hélicoptère des gardes-côtes grecs décolle de l'île de Lesbos, à près de 600 kilomètres de distance. Il lui faut au moins 1h45 pour rejoindre le chalutier. Arrivé sur la zone, il aurait alors constaté «un nombre assez important de personnes sur le pont», mais «une trajectoire et une vitesse régulières».

Toujours selon les autorités grecques, les navires commerciaux opérant dans la zone ont été «immédiatement (...) informés et invités à changer de cap» pour s'approcher du chalutier. Un premier, le Lucky-Sailor, confirme avoir reçu ces instructions, mais à 14h10, une heure et demie après l'horaire indiqué par les autorités.

Le tanker arrive à proximité du chalutier bleu vers 14h50 et dit s'être plié à la requête du MRCC grec : «fournir de la nourriture et de l'eau». Le second tanker mobilisé, le Faithful-Warrior, a reçu des consignes similaires, selon une audition de son capitaine publiée dans la presse grecque :

« Remorquer un bateau n'est pas une pratique de sauvetage ordinaire »

VITTORIO ALESSANDRO
ancien porte-parole
des gardes-côtes italiens

«approcher de l'embarcation pour fournir de la nourriture, de l'eau et du carburant». Le MRCC espérait-il que les migrants poursuivent leur navigation ?

Envoyé spécial du Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés en Méditerranée centrale, Vincent Cochetel dénonce une «pratique répandue chez les Etats côtiers comme la Grèce, qui consiste à accompagner les embarcations vers la zone de sauvetage italienne, quitte à leur fournir pour cela de l'essence, des gilets de sauvetage ou des vivres».

Selon les coordonnées obtenues au fil de la journée, le chalutier bleu progressait à une vitesse moyenne de 5 à 6 kilomètres-heure. A supposer qu'il tienne le bon cap et sans incident, il aurait dû naviguer encore quatre jours pour rejoindre l'Italie.

Pendant près de cinq heures, le Lucky-Sailor puis le Faithful-Warrior ont manœuvré pour tenter de ravitailler l'embarcation. «Certains [des passagers] étaient réticents à recevoir de l'aide, faisaient des gestes pour nous dire de nous en aller et disaient qu'ils voulaient aller en Italie, a témoigné le Lucky-Sailor. Ils ont finalement accepté de recevoir de la nourriture et de l'eau.» Le capitaine du Faithful-Warrior décrit «l'attitude négative du capitaine du chalutier et son refus de coopérer pour que nous portions assistance». Des passagers auraient également jeté à l'eau des vivres tout juste fournis.

Les gardes-côtes grecs assurent en outre avoir eu, «entre 12h30 et 18 heures», des «communications répétées avec le chalutier par téléphone satellite. Ils ont constamment répété qu'ils souhaitaient na-

viguer vers l'Italie et ne voulaient aucune assistance de la Grèce». Un récit qui entre en contradiction avec le compte rendu de la plateforme d'activistes Alarm Phone et celui de Nawal Soufi, qui auraient eu une dizaine de contacts téléphoniques avec des occupants du chalutier entre 7 heures et 22 heures. Selon eux, ces derniers se disaient «en grande détresse» et réclamaient «une aide immédiate (...), n'importe laquelle». Au moins à quatre reprises, des occupants de l'embarcation leur ont communiqué leur géolocalisation.

Vers 18h30, le Lucky-Sailor a reçu l'autorisation du MRCC grec de reprendre son voyage. Quinze minutes plus tard, le Faithful-Warrior assure que son «capitaine a informé le centre de secours que l'embarcation était dangereusement bloquée, à cause du surpeuplement sur tous les ponts». Dans une vidéo tournée depuis le Lucky-Sailor en fin d'après-midi, il est possible de voir le chalutier déjà en train de rouler dangereusement. En retour, le Faithful-Warrior est invité à patienter en s'éloignant à une dizaine de kilomètres du chalutier. Selon son capitaine, «au même moment, un navire des gardes-côtes grec est arrivé à proximité».

À 21h18, le tanker est lui aussi libéré par le MRCC et reprend sa route. Dès lors, seuls les gardes-côtes grecs restent présents. Aucun autre observateur ni aucune donnée de suivi maritime ne peuvent renseigner sur l'heure et demie qui s'écoule jusqu'au chavirement de l'embarcation, vers 23 heures.

Vers 23h30, les données maritimes de suivi montrent huit navires commerciaux changer de cap et converger vers le naufrage. Ils vont tenter, pendant une douzaine d'heures, de porter secours aux migrants tombés à l'eau. Huit jours plus tard, les gardes-côtes et la marine grecs continuent de fouiller la zone, après avoir sauvé 104 personnes et retrouvé 82 corps. Plus de 500 sont encore recherchés. ■

ARTHUR CARPENTIER,
JULIA PASCUAL
ET MARINA RAFFENBERG
(AVEC LA CELLULE ENQUÊTE VIDÉO)