



de Kalamata, le 15 juin. PHOTO ANGELOS TZORTZINIS. AFP

quent aussi qu'ils n'ont envoyé des renforts qu'après le naufrage. Pour Aboulhassan, c'est catégoriquement faux. «Ils nous ont coulés à dessein. Sinon, ils n'auraient pas mis aussi longtemps à envoyer un bateau, puis à nous sortir de l'eau quand nous avons coulé.» Un armateur explique à Libération: «La manœuvre était extrêmement dangereuse, inappropriée. Une autre question doit être posée: pourquoi les navires commerciaux dans les environs ne sont-ils pas intervenus?»

Après avoir été embarqués sur un yacht de plaisance, les rescapés sont arrivés le 14 au matin au port de Kalamata, dans le Péloponnèse. Ils sont alors interrogés. Neuf d'entre eux sont très vite inculpés, accusés d'être les passeurs. Pour les témoins interrogés par Libération, «aucun d'entre eux n'était passeur. Les responsables sont en Libye. Ils sont tous innocents, sauf un qui a aidé à bord. Quant au capitaine, il est mort noyé.» Le 20 juin, journée internationale des réfugiés, les neuf rescapés ont été envoyés en prison, dans l'attente d'un procès.

Depuis plusieurs années et à plusieurs reprises, des investigations ont prouvé que les gardes-côtes grecs perpétreraient des *push-backs*, des refoulements illégaux en mer, souvent brutalement. Sur cette question, aucune enquête administrative officielle n'a jamais été rendue publique. ◀

Les migrants en mauvaise compagnie sur Cham Wings

Proche du régime syrien, le transporteur achemine des candidats à l'émigration vers la Libye, d'où partent les bateaux pour l'Europe.

Avant de se lancer dans la très périlleuse traversée de la Méditerranée, certains migrants désireux de rejoindre l'Europe se paient le confort d'un voyage en avion entre leur pays et la Libye. Ils réduisent ainsi le temps, la fatigue et les risques d'un long premier périple terrestre. C'est le cas de plusieurs passagers du chalutier qui a tragiquement

fait naufrage le 14 juin au large du Péloponnèse, en Grèce, entraînant sans doute la mort de plus de 500 personnes. Ils ont emprunté des vols de la compagnie syrienne privée Cham Wings. Au prix du billet s'ajoutait le coût bien supérieur de la traversée de la Méditerranée, versé aux passeurs égyptiens au départ de la Libye.

Ce n'est pas la première fois que cette compagnie syrienne fait parler d'elle pour le transport de passagers migrant clandestinement vers l'Europe, depuis le Moyen-Orient, voire au-delà. À l'été 2021, elle avait été épinglée pour son implication dans le transport massif de migrants vers le Belarus. Dans un bras de fer avec l'Europe, le dirigeant biélorusse Alexandre Loukachenko avait provoqué une

crise migratoire en ouvrant une route inédite, très loin de la Méditerranée. Des milliers de migrants du Moyen-Orient et d'Afrique avaient été volontairement attirés par les autorités de Minsk et lâchés aux frontières de la Pologne et la Lituanie.

Sanctions. Pendant plusieurs semaines, des dizaines de vols par jour en provenance de Bagdad, Damas ou Beyrouth avaient atterri à l'aéroport de Minsk. Une destination inaugurée alors par Cham Wings, qu'elle ne desservait pas auparavant et ne dessert plus depuis. En représailles, la compagnie avait été mise sur la liste des sanctions de l'Union européenne en décembre 2021, en même temps que 17 autres individus et 11 entités dont des Bé-

larusses, responsables de ce trafic de migrants. Un an plus tard, l'UE avait levé les sanctions contre Cham Wings, considérant qu'elles avaient produit l'effet escompté, la compagnie ayant «cessé son implication dans les activités pour lesquelles elle a été sanctionnée», selon un porte-parole de l'UE.

Sauf qu'en avril, la compagnie a été à nouveau citée dans un autre transport massif de migrants, bangladais cette fois, vers l'Europe, les faisant transiter par Damas pour des vols pour Benghazi. Le journal *Malta Today* avait révélé que Frontex s'inquiétait de cette nouvelle filière de migration illégale, précisant qu'il y avait une augmentation de 51% des arrivants par cette voie. Cham Wings avait alors démenti, dans un communiqué, son implication dans le transport des Bangladais en faisant valoir que ces derniers ne pouvaient entrer en Syrie. «Les allégations viennent de certains pays européens qui cherchent à imposer à nouveau des sanctions contre la compagnie», dénonçait le communiqué.

Deuxième transporteur aérien derrière la compagnie nationale Syrian Airlines, Cham Wings, créée en 2008, est un exemple de succès commercial depuis le début du conflit syrien en 2011. Contrôlée dans un premier temps par le cousin requin de Bachar al-Assad, Rami Makhlouf, en disgrâce depuis deux ans, elle est aujourd'hui dirigée par un autre homme d'affaires ou de paille du dictateur syrien, Issam Shammout.

Mercenaires. En tant qu'entreprise, Cham Wings demeure sur la liste des sanctions américaines, comme d'autres sociétés et personnalités proches du régime syrien. Car, outre son rôle dans le transport des migrants illégaux, la compagnie aurait également opéré des vols transportant des combattants chiites irakiens et iraniens en Syrie pour soutenir les forces du régime de Bachar al-Assad pendant la guerre civile. «Des pèlerins en visite sur les sanctuaires chiites à Damas», avait alors clamé Cham Wings. Elle a également été accusée d'avoir transporté des mercenaires syriens en Libye à la demande des Russes, afin de renforcer la milice Wagner qui soutenait les forces du général Haftar.

Ainsi, la ligne Damas-Benghazi de Cham Wings n'a pas manqué de passagers ces dernières années. Depuis le 15 juin pourtant, au lendemain du naufrage du chalutier avec des centaines de migrants, les réservations sont impossibles. «No flights», indique sobriement la plateforme de réservation de la compagnie pour toute demande de vol dans les prochaines semaines pour Benghazi.

HALA KODMANI