



HAL
open science

Le sauvetage en mer au défi de la sécurisation des frontières : le cas de la Manche

Camille Martel, Arnaud Banos

► **To cite this version:**

Camille Martel, Arnaud Banos. Le sauvetage en mer au défi de la sécurisation des frontières : le cas de la Manche. 2021. hal-04506889

HAL Id: hal-04506889

<https://hal.science/hal-04506889v1>

Submitted on 13 Dec 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

THE CONVERSATION

L'expertise universitaire, l'exigence journalistique

Le sauvetage en mer au défi de la sécurisation des frontières : le cas de la Manche

Publié: 25 octobre 2021, 19:49 CEST • Mis à jour le : 25 novembre 2021, 19:04 CET

Camille Martel

Doctorante en géographie, UMR IDEES, Université Le Havre Normandie

Arnaud Banos

Géographe, directeur de recherche CNRS, UMR IDEES, Institut Convergences Migrations, Université Le Havre Normandie



Des exilés secourus par des bénévoles de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Bernard Barron/AFP

Cinq ans après le démantèlement de la « Jungle », en [octobre 2016](#), Calais se trouve, une fois encore, au centre de l'[attention politique et médiatique](#), en France et au Royaume-Uni.

À l'aune de l'essor des traversées sur des petites embarcations surchargées, le terme de [« crise »](#) a fait sa réapparition. Si ces embarcations ne sont pas pour autant devenues l'unique mode d'accès à l'Angleterre, comme l'a sombremenent rappelé le [décès de Yasser](#), jeune soudanais mort après avoir été percuté par un camion, la maritimisation des migrations dans cette zone de l'Europe suscite de [vives réactions](#).

La mort en mer d'au moins 27 migrants le mercredi 24 novembre, alors qu'ils tentaient de rejoindre le Royaume-Uni en traversant la Manche à bord d'un bateau gonflable, a de nouveau relancé le débat.

Jusqu'à présent, le sauvetage rapide des embarcations en difficulté demeure la norme en Manche.

Pourra-t-il le rester, dans un contexte européen de sécurisation des frontières ?

Faire frontière

« Rendre la Manche impraticable pour les traversées de petites embarcations » : telle est l'intention de Priti Patel, Ministre de l'Intérieur du Royaume-Uni. Afin de préserver la vie humaine, l'enjeu serait de réaffirmer l'existence des frontières, de dissuader les entrées irrégulières en les criminalisant.

Le projet de loi Nationality and Borders de la ministre prévoit ainsi que les entrées irrégulières, par embarcation par exemple, soient passibles de quatre ans d'emprisonnement.

Malgré tout, les traversées continuent à augmenter selon les dernières statistiques disponibles : durant le seul mois de septembre 2021, ce sont 4 638 personnes qui ont réussi à traverser la Manche, sur quelque 160 embarcations surchargées. À la fin de ce même mois, le nombre de personnes arrivées par bateau sur les côtes anglaises depuis le début de l'année 2021 a déjà atteint le double du total de l'année précédente.

Au-delà de cette hausse rapide, les zones de départ des traversées semblent, en 2021, s'être davantage étalées le long du littoral, comme en témoignent les interventions de secours au nord de Dieppe, dans la baie de Somme, ou autour du Touquet, entre autres.

Des migrants sont assis à bord d'un bateau naviguant dans des eaux agitées entre Sangatte et le Cap Blanc-Nez, dans la Manche, au large des côtes du nord de la France, alors qu'ils tentent de franchir les frontières maritimes entre la France et le Royaume

De nombreux exilés tentent de traverser la Manche – large d'au minimum 33,8 km (21 miles), dans le détroit de Douvres – pour rejoindre l'Angleterre, dans de petits bateaux gonflables. Sameer Al-Doumy/AFP

Pourquoi ce mode de franchissement s'est-il tant intensifié, depuis fin 2018 ? Pour les acteurs associatifs locaux, comme pour le gouvernement français, la sécurisation progressivement mise en place dans le Calais – largement financée par le Royaume-Uni, qui investit depuis plusieurs années dans ce contrôle aux frontières extra-territorialisé – est en partie responsable.

Une « scène de théâtre politique idéale »

À Calais, les accès aux ports, au site de l'Eurotunnel et à la rocade sont clôturés, hérissés de barbelés et vidéosurveillés. Et depuis 2019, un équipement high-tech est déployé pour surveiller cette partie du littoral : les patrouilles sont dotées de drones à caméras thermiques, de lunettes infrarouges, de remorques éclairantes... Ce renforcement des moyens de surveillance rend plus difficiles, d'une part, les passages clandestins par camions et ferries, et d'autre part, toute forme de départ de Calais.

Paradoxalement, ces mesures de sécurisation destinées à faire disparaître les traversées irrégulières ont participé à une visibilité accrue des passages de frontière : contrairement aux passages en ferries et camions, les arrivées en embarcations de plus en plus surchargées se déroulent à ciel ouvert.

Investi par des groupes et individus prônant, les uns le rejet des personnes arrivant, les autres des voies de passage sûres, le littoral britannique réincarne une « scène de théâtre politique idéale ». Et face aux arrivées qui se multiplient, la promesse du Brexit de « reprenre le contrôle des frontières » est mise à l'épreuve.

Ainsi, les récents exercices de refoulement (push-backs) pratiqués par les forces frontalières britanniques, documentés et diffusés sur les réseaux sociaux par l'association Channel Rescue, semblent être un énième ressort de spectacularisation d'une frontière qui se veut ferme, et fermée.

Des sauvetages aux « push-backs » et « pull-backs » ?

Repousser des embarcations précaires et non adaptées à la navigation en Manche mettrait gravement en danger les personnes à bord. De plus, les sauvetages des embarcations de personnes migrantes (qui pour certaines, souhaitent demander l'asile) sont régis par un double cadre légal rendant les refoulements difficilement justifiables juridiquement.

Ces interventions sont régulées à la fois par des accords bilatéraux – le Manche Plan de 1978 prévoit les procédures de coopération lors des opérations SAR (*search and rescue*) – et par des conventions internationales, qui affirment d'une part l'obligation de porter assistance aux personnes en danger en mer, et d'autre part la responsabilité des États côtiers dans la coordination des interventions de sauvetage.

Et si, en mer, le droit des personnes réfugiées évolue dans un « vacuum juridique », les demandeurs d'asile se trouvant sous la juridiction d'un État sont, selon la CEDH et l'arrêt Hirsi Jamaa, protégés contre tout refoulement. Ainsi, en cas de sinistre impliquant des personnes migrantes dans les eaux territoriales françaises ou britanniques, les pays sont tenus de coordonner des sauvetages en faisant appel aux moyens maritimes disponibles, et ne peuvent procéder à des refoulements collectifs.

Pour comprendre la multiplicité des acteurs impliqués dans les sauvetages en Manche, l'exemple d'une intervention, le 24 septembre, est édifiant. L'association Utopia 56, présente à Calais depuis 2016, reçoit, dans la nuit, un appel d'un bateau « sur le point de couler ». « Une soixantaine de personnes » serait à bord, à proximité de Dunkerque. Informé, le CROSS Gris-Nez engage les navires de la Douane, des Affaires maritimes, de la station SNSM de Dunkerque, mais également un hélicoptère de l'Armée belge : plusieurs personnes sont tombées à la mer. Certaines rejoignent les côtes par leurs propres moyens, tandis que deux sont hélitreuillées.

C'est finalement le moyen britannique qui porte assistance aux personnes restées à bord de l'embarcation, qui a continué sa trajectoire. Ainsi, une unique embarcation a transporté des personnes dont certaines ont réussi et d'autres ont échoué à traverser. L'intervention déclenchée a par ailleurs mobilisé des acteurs d'organisations différentes, de trois pays.

Un rôle ambivalent