

UKRAINE
Zelensky dans
Kherson libéré

PAGES 6-7

MÉGABASSINES
Les scissions
de Sainte-Soline

PAGES 10-12

THOMAS JOLLY
Les coulisses d'une
sortie de scène

PAGES 24-25

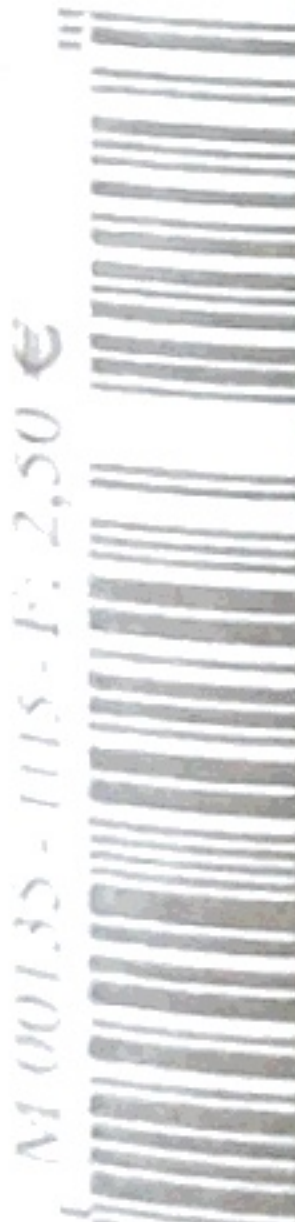
Libération

Sauvetage de 147 migrants qui tentaient de rejoindre l'Europe, au large de la Libye en 2017. TAHIA JAWASHI/AFP



CHASSE AUX PASSEURS CES MIGRANTS CONDAMNÉS À TORT

Enquête Pour avoir appelé à l'aide ou tenu la barre du rafiote qui les transportait, des milliers de réfugiés écotent de lourdes peines de prison en Grèce, en Italie ou au Royaume-Uni. PAGES 2-5



libération

ÉDITORIAL

Par
DOV ALFON

Mascarade

Plus fort que blâmer les victimes : criminaliser les victimes. De nombreux demandeurs d'asile, à peine arrivés aux portes de l'Europe, ont été emprisonnés et accusés d'être des passeurs, leur retirant ainsi toute possibilité de se faire entendre. Notre enquête dans trois pays européens fait état de l'étendue de cette mascarade officielle : 9 862 personnes sont détenues sous cette accusation à travers l'Europe, selon Empact, la plateforme pluridisciplinaire européenne contre les menaces criminelles. Des arrestations qui sont comptabilisées pour tenter de démontrer l'efficacité de la lutte contre les réseaux de passeurs, et qui envoient des migrants innocents en prison pour des années. Dans certains pays, comme la Grèce, les peines de cette justice expéditive peuvent atteindre des dizaines d'années. Ces boucs émissaires sont choisis un peu au hasard – parce qu'ils avaient accepté de tenir une boussole, ou de conduire un canot de fortune jusqu'aux rives européennes. Dans certains cas que *Libération* a documentés, même appeler les secours peut suffire pour être interpellé, inculpé puis condamné. Au Royaume-Uni, où les traversées clandestines battent tous les records, le gouvernement conservateur a trouvé le modèle grec assez à son goût pour en faire sa principale arme pour gonfler les statistiques de démantèlement des réseaux, et peu importe si de nombreux demandeurs d'asile sont pris dans les filets tendus pour combattre les réseaux dont ils sont eux-mêmes victimes. Nos révélations interviennent moins de 24 heures après une enquête du journal *le Monde* démontrant le cynisme révoltant des préposés aux secours pendant le naufrage d'un canot dans la Manche la nuit du 24 novembre 2021, tandis que les gouvernements français et britannique ont signé un nouvel accord pour renforcer les moyens de patrouille et de contrôle. Au mépris du besoin urgent de renforcer l'accès au droit d'asile et aux secours d'urgence.

Aux frontières de l'Europe, des migrants devenus boucs émissaires de la « guerre aux passeurs »



Des exilés arrivent sur l'île grecque de Kos, en mer Égée.
OLIVIER JOHARD, MIFOP

Au Royaume-Uni, en Italie et en Grèce, des demandeurs d'asiles sont régulièrement accusés d'être membres des réseaux criminels dont ils sont eux-mêmes victimes pour avoir piloté un bateau, tenu un GPS ou même appelé les autorités à l'aide. Certains sont emprisonnés après des procès entachés d'irrégularités.

Par
JULIE BOURDIN et **LORENZO D'AGOSTINO**

ENQUÊTE

Lina (1) n'a plus confiance en personne. Assise très droite dans un appartement d'Athènes, les rideaux tirés, elle n'accepte de parler qu'à la condition que rien ne soit enregistré. La Syrienne de 25 ans, cheveux couverts par un voile noir et maquillage soigné, est venue en bus depuis un camp de réfugiés. Depuis plus de deux ans, elle y élève seule ses enfants de 4, 5 et 6 ans. Leur père, Bassem (1), purge une peine de cinquante-deux ans de prison.

Ses lèvres tremblent lorsqu'elle raconte leurs derniers jours en tant que famille réunie. C'était en mars 2020 : la traversée terrifiante en canot pneumatique depuis la Turquie, pour rejoindre l'île grecque de Chios. L'engrenage se résume en quelques souvenirs. Le passeur turc saute du bateau peu de temps après le début de la navigation et donne la barre à Bassem avec une menace : « Si tu fais demi-tour, on te tue. » Le moteur en panne, les passagers rament avec leurs mains pour enfin atteindre la terre ferme. Son mari sera interpellé par la police grecque pour avoir conduit le rafiote. « Mes enfants demandent chaque jour quand leur père sortira de prison », dit Lina. Ils ne l'ont plus vu depuis son procès, à la cour d'assises de Chios, en avril 2021. Pour avoir « facilité une immigration illégale », l'homme a écopé de dix ans d'emprisonnement, plus une année par personne sur le rafiote, soit cinquante-deux ans, dont vingt ferme. La durée maximale d'emprisonnement en Grèce.

« Si tu conduis, tu ne paies pas »

Depuis, la famille survit dans un camp proche d'Athènes. Pour Lina, la seule porte de sortie est un entretien pour bénéficier du droit d'asile, prévu en 2023. Mais si elle reçoit une réponse positive, elle tentera de quitter la Grèce pour un autre pays d'Europe. Quitte à laisser son mari derrière elle. « On ne sait pas quand Bassem sortira, je dois penser d'abord à mes enfants », explique-t-elle.

Bassem est l'un des milliers de détenus arrêtés aux portes de l'Europe et accusés d'avoir facilité l'immigration illégale ou pris part au trafic de migrants. Ils étaient 2282 personnes dans les seules prisons de Grèce début 2022 ; et 9 862 arrêtées à travers l'Europe entre 2018 et 2021, selon Impact, la plateforme pluridisciplinaire européenne contre les menaces criminelles. Des arrestations comptabilisées par les agences européennes pour tenter de démontrer l'efficacité de la lutte contre les réseaux de passeurs.

Mais parmi ces détenus se trouvent en réalité de nombreux demandeurs d'asile, pris dans les filets tendus pour combattre les réseaux dont ils sont eux-mêmes victimes. Conduire un canot de fortune jusqu'aux rives européennes, tenir un GPS, une boussole ou même appeler les secours peut suffire pour être interpellé, inculpé puis condamné. S'il est difficile *Suite page 4*

Paris et Londres se coordonnent sur la répression

Un an après la mort de 27 personnes dans la Manche, la France et le Royaume-Uni ont signé lundi un nouvel accord pour empêcher les traversées.

C'était il y a un an. Dans la nuit du 23 au 24 novembre, 33 exilés sombraient dans la Manche en tentant de rejoindre l'Angleterre sur une embarcation pneumatique. Ils s'appelaient Husain Tanha, Maryam Nouri Mohammedameen ou encore Rezhwan Yassin, des Kurdes venus d'Irak pour la plupart, partis dans l'espoir de trouver au Royaume-Uni une vie meilleure. Ils ne sont jamais arrivés. Un an plus tard, les actualités se percutent de manière étrange sur le littoral Nord. Lundi, la France et le Royaume-Uni ont annoncé avoir signé un nouvel accord de coopération pour enrayer les traversées, au moment où, ce week-end, la barre des 40 000 migrants ayant traversé le Channel depuis le début de l'année – un record – était franchie, selon Londres.

Outre-Manche, le gouvernement met l'accent depuis des mois sur la nécessité de démanteler les filières. Les Britanniques s'engagent dans l'accord à verser pour l'année à venir une enveloppe de 72,2 millions d'euros à la France qui, en contrepartie, augmentera de 40 % ses forces de sécurité (350 policiers et gendarmes supplémentaires) sur les plages d'où partent les migrants à destination des côtes britanniques. De nouveaux drones de surveillance et chiens de détection seront également déployés pour arrêter les passeurs – 55 filières démantelées depuis 2020. Et des centres d'accueil pour migrants doivent être créés dans le sud de la France pour dissuader les exilés qui empruntent la Méditerranée de remonter jusqu'à Calais. « Ce n'est qu'en travaillant ensemble que nous pouvons espérer résoudre ce problème complexe. Je voulais remercier Gérald [Darmanin] et son équipe pour leur travail et leur coopération », a tweeté, en français, Suella Braverman, la ministre britannique de l'Intérieur.

Appels. Après des années de querelles sur l'immigration, notamment lorsque Boris Johnson et Liz Truss étaient Premiers ministres, le nouvel exécutif a adopté un ton conciliant avec le gouvernement français, appelant à une relation plus « constructive ». Depuis l'augmentation du nombre de traversées en 2019, les deux pays sont d'accord sur un point : pour faire

cesser les flux, il faut mettre l'accent sur la répression. Pour eux, la solution principale consiste à traquer les filières illégales, en témoigne ce nouvel accord, quitte à négliger parfois l'accueil, la prise en charge et les conditions de sauvetage des exilés.

Cette coopération de façade interroge d'autant plus à la lecture des révélations du *Monde* ce week-end. Le journal, qui a eu accès à une partie des enquêtes en cours sur le naufrage du 24 novembre 2021, révèle qu'aucun des deux pays n'a porté assistance aux exilés, malgré les nombreux appels au secours. Les communications entre l'embarcation et le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage maritime (Cross) du Pas-de-Calais révèlent que ces derniers les ont systématiquement renvoyés vers les secours britanniques. Aucun moyen de sauvetage n'a donc été envoyé et, compte tenu de la trajectoire du bateau qui approchait les eaux anglaises, le Cross a privilégié un passage de relais aux autorités britanniques. Toujours selon le journal, une des opératrices aurait déclaré cette nuit-là en commentaire d'une des conversations qu'elle tenait avec un exilé à bord : « Ah bah t'entends pas, tu seras pas sauvé. J'ai les pieds dans l'eau », bah je t'ai pas demandé de partir. »

Imbroglie. Ces deux actualités concomitantes témoignent d'une chose : quand il s'agit d'immigration, les autorités s'intéressent davantage à la manière dont elles peuvent enrayer les flux qu'au sort réservé à ces personnes. Elles souhaitent coopérer pour démanteler les filières mais ne parviennent pas à le faire quand il s'agit d'un sauvetage. « L'accord ne s'attaque pas aux facteurs qui poussent à entreprendre des voyages dangereux pour rejoindre le Royaume-Uni et ne fera donc pas grand-chose pour mettre fin aux traversées », a regretté sur Twitter l'ONG britannique Refugee Council. C'est vrai pour ce naufrage. Ça l'est aussi en ce qui concerne l'imbroglie diplomatique entre la France et l'Italie, qui a empêché le navire ambulance *Ocean Viking* de trouver un port pour accoster pendant près de dix-neuf jours. En attendant, plus de 200 personnes sont mortes ou ont été portées disparues, en mer ou sur terre, en tentant de rejoindre l'Angleterre au départ du nord de la France depuis 2014, selon l'Organisation internationale pour les migrations. Et 3231 personnes l'ont été en Méditerranée pour la seule année 2021, selon l'UNHCR.

GURVAN KRISTANADJAJA

Suite de la page 3 d'évaluer leur proportion parmi les passeurs arrêtés, les associations de défense des migrants les considèrent comme des boucs émissaires. Ils seraient très nombreux : en Italie, l'ONG sicilienne Arci Porco Rosso estime que plus de 2500 pilotes de bateaux de migrants ont été arrêtés depuis 2013.

L'atmosphère est souvent tendue dans le tribunal d'Agrigente, dans le sud de la Sicile. Comme ce 15 décembre 2021 où, devant une jeune juge débordée, 36 comparutions se succèdent en une seule journée. Derrière la porte de la salle, une dizaine d'avocats s'impatientent. Certains prévenus sont jugés depuis le centre de détention où ils attendent leur jugement. Ainsi, c'est depuis la prison de Trapani qu'Ahmed Godze rejoint la salle d'audience par visioconférence, l'écran tourné vers la juge.

De l'Italie, le Tchadien, 26 ans, n'a connu que la distante silhouette des côtes siciliennes et la prison. Un an plus tôt, il était arraché à la mer in extremis par des sauveteurs du navire humanitaire *Open Arms*, alors que son bateau pneumatique coulait et lâchait ses 111 passagers dans les vagues. Les charges retenues contre lui : facilitation d'immigration clandestine, provocation d'un naufrage et « décès comme conséquence d'un autre crime ». Six personnes, dont un bébé de 6 mois, ont péri dans le naufrage.

Lors des audiences précédentes, son avocate italienne a insisté : Ahmed Godze n'a rien d'un passeur. Séquestré par des trafiquants armés dans une maison de transit en Libye, trop pauvre pour pouvoir acheter sa liberté ou fuir la torture, le jeune homme d'alors 20 ans n'avait aucune alternative. Sinon la Méditerranée. « Si tu conduis, tu ne paies pas », lui proposent les passeurs libyens. L'homme qui n'a jamais vu la mer est alors formé pendant une quinzaine de jours à piloter le bateau. Puis « il se retrouve sur cette plage, où des Libyens armés organisent l'embarquement,

désignent qui doit monter et où ils doivent se mettre », plaide l'avocate. En vain. Pour la procureure italienne à l'audience, « les motivations qui ont poussé Ahmed Godze à partir sont sans importance sur le plan judiciaire ». Le jeune homme a bien reconnu avoir tenu la barre. « Il a également confirmé qu'ils avaient un téléphone satellite pour appeler à l'aide », ajoute-t-elle. « Je suis désolée, nous devons ajourner la séance », annonce la juge, juste avant que les avocats impatientes ne fassent irruption dans la pièce. C'est la troisième fois que le procès d'Ahmed Godze est reporté, et la cour a déjà pris plusieurs heures de retard. La procureure requiert une peine de six ans de prison et plus de 2 millions d'euros d'amende. « Considérant le nombre de passagers, c'est une obligation. Je sais que c'est paradoxal, mais c'est ainsi », adresse-t-elle à l'avocate avec un sourire gêné. Deux mois plus tard, il sera condamné à six ans et huit mois d'emprisonnement.

Menaces et violences

Selon la loi européenne, le simple fait de tenir la barre du bateau fait d'Ahmed Godze un passeur. Même s'il n'en a tiré aucun profit. Le Parlement européen a mandaté en 2018 une étude pour évaluer la directive européenne sur l'aide à l'immigration illégale, adoptée en 2002. Leur conclusion ? « En l'état, le train de mesures relatives aux passeurs donné aux Etats membres la liberté d'étirer la définition du trafic de migrants jusqu'à criminaliser des actes sans aucune intention criminelle. » Dans de nombreux Etats membres, les lois antipasseurs, qui se sont multipliées, exercent ainsi une pression sur les migrants et les ONG qui les soutiennent. A commencer par les équipages des navires humanitaires qui opèrent en Méditerranée.

En 2023, un rapport examinera « si le cadre juridique établi en 2002 reste

adéquat pour relever les défis actuels ou s'il nécessite une révision », précise une porte-parole de la Commission européenne. « Ces outils de justice pénale sont-ils réellement utilisés pour traduire des criminels en justice, ou bien comme un instrument de gestion des migrations et de recul de l'Etat de droit ? » interroge l'un des auteurs de l'étude, Sergio Carrera.

Qui sont donc ces personnes arrêtées pour avoir piloté un bateau de migrants ? « Il fut un temps où les pilotes faisaient bien partie du réseau de passeurs », rappelle Gil Arias-Fernández, ex-directeur adjoint de Frontex, l'agence de gardes-frontières européenne. Mais au fur et à mesure que les arrestations se sont multipliées, « les réseaux criminels ont commencé à les remplacer par un ou deux migrants ayant quelques notions de navigation ». Face au risque, aussi, que le conducteur périsse dans un naufrage. Une traversée à prix réduit peut parfois convaincre un migrant de tenir la barre. Mais les menaces

et violences sont aussi monnaie courante.

Frontex, de son côté, rejette toute responsabilité dans les arrestations, déclarant qu'elle ne joue qu'un rôle de soutien aux autorités nationales dans la gestion des frontières. Les poursuites et enquêtes criminelles sont « du ressort exclusif des organes de répression et des autorités judiciaires nationales », assure-t-elle. Gil Arias-Fernández réfute une telle analyse. Et fustige aujourd'hui son ex-agence, accusée de multiples violations des droits de l'homme en Méditerranée. Il doute également de l'efficacité de la « guerre aux passeurs » : ce sont les « lampistes qui tombent », déplore-t-il, alors que les vrais trafiquants et les « chefs de réseau » ne montent jamais sur un rafioteur pour venir en Europe. Ils « restent évidemment en sécurité dans leur pays, et dans la plupart des cas n'ont probablement aucun contact avec les migrants ».

Pourtant, les enquêtes policières et les efforts pour démanteler ces réseaux se déploient le plus généralement dans les zones de passage. « Les personnes arrêtées sont souvent tout en bas de la chaîne et facilement remplaçables », dénonce la fondatrice de Humans for Rights, Maddie Harris. L'ONG britannique documente les violations des droits des migrants et réfugiés à travers l'Europe. Sur les plages françaises, Maddie Harris raconte avoir souvent vu des jeunes hommes ou mineurs isolés « contraints de conduire les bateaux ou de fermer les portes des camions. Il est absolument évident que ceux qui conduisent les bateaux ne sont pas des passeurs ».

Médecins sans frontières, qui opère un navire humanitaire en Méditerranée, ne dit pas autre chose. « Notre longue expérience de sauvetage [...] nous a montré que certains survivants sont contraints de conduire des bateaux, souvent sous la menace ou à la suite d'actes de violence, assure l'ONG. Le comportement agressif des gouvernements et de la justice est donc injustifié. » « Les efforts pour dissuader les passeurs peuvent et doivent être faits de manière à éviter

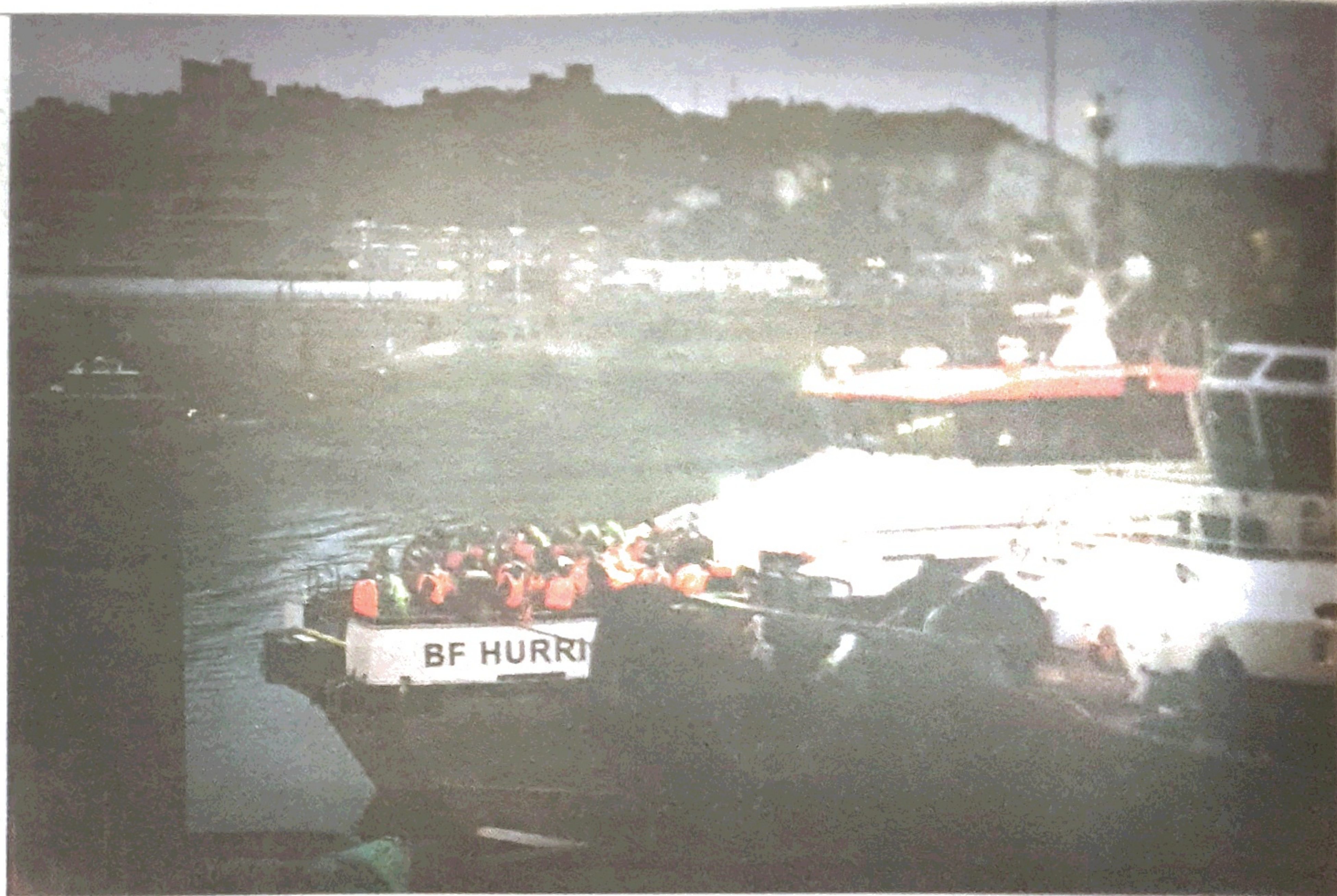
que des personnes fuyant des persécutions ou des conflits dans leur pays d'origine ne soient doublement pénalisées », confie de son côté Stella Nanou, du Haut Commissariat aux réfugiés de l'ONU en Grèce.

Poursuites abandonnées

Moins d'une semaine après le procès d'Ahmed Godze, à l'autre bout de l'Europe, une scène désormais familière se joue dans l'imposante salle d'audience de la cour d'appel de Londres. Quatre hommes ont fait appel de leur condamnation pour « facilitation d'immigration clandestine ». Au Royaume-Uni, où les traversées clandestines battent tous les records – près de 41 000 migrants ont atteint les côtes anglaises cette année, contre 28 500 pour l'ensemble de 2021 –, le gouvernement conservateur ne cache pas s'être inspiré des modèles grec et italien. Selon des chiffres que *Libération* a pu obtenir, plus de 900 personnes ont été arrêtées depuis 2015 pour ce chef d'accusation dans le seul comté anglais de Kent, où accostent la plupart des « small boats ».

Mais en août 2021, la chambre criminelle de la cour d'appel a jugé qu'une traversée de la Manche n'était pas une entrée clandestine si les passagers se présentaient aux autorités maritimes ou portuaires pour demander l'asile. Un conducteur de bateau de migrants ne peut donc pas être condamné pour cette traversée. Une jurisprudence qui bouleverse les poursuites judiciaires survenues jusqu'alors. Depuis cette décision, une douzaine de personnes ont vu leur condamnation annulée, et des poursuites ont été abandonnées pour au moins dix cas. Sollicité, le ministère de l'Intérieur britannique n'a pas répondu.

Ce jour-là, sur le dernier banc de la salle d'audience numéro 14, Samyrah Ahmadi Bani est assis, bracelet électronique à la cheville et le visage cerné. Après deux ans et demi de détention, cet Iranien de 38 ans est en liberté conditionnelle depuis



A Douvres, en 2021. L'exécutif britannique s'est inspiré des modèles grec et italien. LEON NEAL / AFP



Un navire Frontex entre la Grèce et la Turquie. LEON NEAL / AFP



En 2022, plus de 40 000 migrants ont tenté de traverser la Manche. PHOTO BEN STANSALL. AFP

peu. Même s'il a déjà purgé sa peine, Samyar Bani entend restaurer sa réputation, qu'il estime entachée par sa condamnation et la couverture médiatique qui a suivi. «Je l'ai dit à la police britannique: je suis un réfugié, pas un passeur, explique-t-il. Mais ils m'ont quand même mis en prison.»

Samyar Bani dit avoir fui l'Iran après s'être converti au christianisme et avoir subi une flagellation publique pour avoir consommé de l'alcool. Débuté de l'asile en Allemagne, il a d'abord payé 700 euros pour une première traversée de la Manche, qui n'a pas abouti. Il a alors organisé une deuxième tentative avec cinq autres Iraniens. Dans son smartphone, des preuves retenues contre lui lors de son procès: l'achat de deux canots pneumatiques en avril et en mai 2019, et des recherches sur les conditions météorologiques la veille de leur départ. Quelques jours après sa comparution devant la cour d'appel, il est finalement acquitté. Victoire au goût amer. «J'essaie de déposer une plainte pour mon emprisonnement injustifié et pour restaurer ma dignité», a-t-il écrit à Libération récemment.

Appel reporté à trois reprises

Si Samyar Bani avait été arrêté cette année, il aurait pu écopé d'une peine de prison à vie. Malgré les évolutions de la jurisprudence, les arrestations n'ont pas cessé pour autant au Royaume-Uni, dans le sillage d'un durcissement des politiques migratoires en cours depuis le Brexit. En avril, le Parlement a approuvé un «plan immigration» censé combattre les «infiltrations massives de migrants». L'une des figures phares: les conducteurs des petits bateaux qui traversent la Manche en contournant la réclusion à perpétuité. Les migrants «ont tellement de raisons d'avoir peur quand ils ont vu cet acte», assure Madjid Har-

ris, de Humans for Rights. Ces mesures ne font que les pousser encore plus dans les mains des passeurs et des gangs criminels. Et continuer à détruire leurs vies.»

Ce raidissement des politiques n'épargne aucun des pays européens. Surtout ceux qui sont les principales portes d'entrée du supposé Eldorado continental. Des accusés ont ainsi défilé devant la cour d'assises de l'île de Samos, en Grèce. Parmi les 26 cas jugés sur deux jours en début d'année, la moitié est alors liée au trafic de migrants. Jeunes et amaigris, les accusés ont la tête baissée, le regard éteint. Dimitris Choulis aussi, lui qui attend dans un café voisin. Le téléphone de cet avocat natif de Samos ne cesse de vibrer: des messages Facebook de clients en prison qui lui demandent de l'argent, du crédit téléphonique ou des nouvelles de leurs proches. Il est devenu une référence pour les passeurs boucs émissaires.

Depuis près de deux ans, au sein du collectif Human Rights Legal Project et avec l'association allemande Borderline Europe, il s'efforce de repérer des pilotes de bateaux dans les prisons grecques et leur propose une représentation bénévole. Huit de leurs clients ont ainsi pu être acquittés. Quelques-uns ont été relâchés en liberté conditionnelle ou ont vu leur peine réduite. «Toutes ces personnes devraient être acquittées parce qu'elles ont dû commettre cet acte illégal pour pouvoir demander l'asile», explique Dimitris Choulis. Mais ils ne les acquittent jamais. Alors nous supplions le tribunal d'au moins leur accorder la peine la moins sévère possible.»

Jassim Gawish, 30 ans, lui, ne s'est pas déplacé pour l'audience. Depuis cinq ans, il croupit en cellule: son appel a été reporté à trois reprises. En février, il attend fiévreusement, depuis la prison de Domokós dans le centre de la Grèce, un appel de Dimitris Choulis. En Syrie, dans une ville près de la frontière turque, son frère Hamza Gawish n'a pas non plus dormi de la nuit. «Nous attendons sa libération depuis quatre ans, nous sommes très inquiets»,

écrit-il par SMS. Jassim a déserté l'armée syrienne «parce qu'il refusait de tuer des innocents», explique Hamza. Il l'assure: s'il a finalement accepté de conduire le canot pneumatique, c'est parce qu'il n'avait pas de quoi payer la traversée. Depuis, pour soutenir Jassim en prison, la famille s'est lourdement endettée. «Si ce procès est encore reporté, je suis presque sûr que mon frère se donnera la mort», s'inquiète Hamza.

La salle d'audience est inhabituellement calme: le président de la cour maintient l'ordre d'une main de fer, n'hésitant pas à crier sur les perturbateurs. «Ces personnes sont accusées de crimes très graves, personne ne devrait avoir à passer ne serait-ce qu'un jour en prison s'il est innocent», annonce le magistrat. Une neutralité qui surprend les avocats présents, habitués à des procès expéditifs. Une étude publiée en Grèce en 2020, menée par trois ONG sur 48 cas dans les îles égéennes, évalue la durée moyenne des audiences à trente-huit minutes. Pour des condamnations extrêmement lourdes: quarante-neuf ans de prison en moyenne, dont dix-neuf ferme.

Cette fois-ci, la requête de Jassim Gawish est acceptée: en attendant son appel, il va retrouver une liberté (conditionnelle). Huit mois plus tard, le 19 octobre, la cour d'appel de Samos commue finalement sa peine à seulement trois ans avec sursis. Enfin, Jassim ressort libre du tribu-

«Je l'ai dit à la police britannique: je suis un réfugié, pas un passeur. Mais ils m'ont quand même mis en prison.»

Samyar Bani demandeur d'asile iranien

nal. Mais «il a perdu cinq années de sa vie qu'il ne récupérera pas, même si le système judiciaire a reconnu son erreur», déclare Dimitris Choulis. Si Jassim ne regrette pas le geste qui l'a mené ici, il en veut toujours à la justice grecque et son premier avocat, commis d'office. «Je n'ai même pas pu parler avec lui. Il est juste venu une fois à l'audience, a parlé en mon nom, et a disparu.» Son procès en première instance a duré «cinq minutes» à l'issue desquelles il a écopé de cinquante-cinq ans de prison.

En Grèce comme en Italie, les associations dénoncent des procès à la chaîne. Rares sont les magistrats qui prennent le temps nécessaire pour étudier les conditions particulières de chaque individu et les potentielles circonstances atténuantes. «Si la justice fonctionne ainsi, nous n'avons pas besoin de juges, seulement de calculatrices», ironise Dimitris Choulis. Loin des préceptes de la Convention européenne des droits de l'homme qui énoncent qu'un «accusé doit également disposer du temps et des facilités nécessaires à la préparation de sa défense». «Vous avez un avocat que vous n'avez jamais rencontré, et votre procès durera dix minutes. Il y aura un officier de la police portuaire qui dira "oui, il conduisait le bateau", ils liront le témoignage d'un passager du bateau qui dit vous reconnaître. Le juge calculera le nombre de passagers et vous irez en prison», résume l'avocat.

«On m'a dit de signer, alors j'ai signé»

Les interpellations reposent souvent sur des preuves très minces. Un manuel interne à l'ancienne mission militaire de l'Union européenne en Méditerranée, «Opération Sophia», que Libération a pu consulter via une demande d'accès à des documents administratifs, établit ainsi une liste de critères très discutables pour identifier un passeur de migrants. Avoir une «meilleure apparence physique que les autres», être «plus âgé» ou «plus jeune», «excessivement poli ou coopératif» ou encore «d'une extrême nervosité» sont autant d'indices qui, selon le manuel, doivent piquer l'intérêt des forces de police et justifieraient des arrestations et une enquête plus approfondie.

«Dans ce genre de cas, vous devriez être invisible», résume Dimitris Choulis. Si pour une raison quelconque vous vous faites remarquer, qu'on voit votre visage, vous pouvez être accusé.» Des déclarations de témoins, recueillies dès leur arrivée sur la terre ferme, ou même parfois d'un unique agent de police ou des gardes-côtes, suffisent pour confondre un suspect. En Italie, les migrants prêts à désigner leurs passeurs se voient même promettre un titre de séjour. Avec les risques de délation que cela comporte. De son côté, le porte-parole des gardes-côtes grecs assure que «toutes les poursuites criminelles ont

été engagées à la suite de procédures d'enquête préliminaire détaillées et de témoignages des personnes interrogées par les gardes-côtes, témoignages qui désignent clairement les facilitateurs».

«J'ai passé un mois en prison sans même me rendre compte que j'étais arrivé en Italie - ou même que j'étais en prison, raconte Osmane (1), trentenaire venu du Mali qui a purgé trois ans et trois mois dans une cellule italienne. J'ai reçu un papier du tribunal, en anglais. Je ne le comprenais pas, mais on m'a dit de signer, alors j'ai signé.» Ce n'est que plus tard, lorsqu'un codétenu gambien parvient à lui traduire le document, qu'il comprend qu'il a signé des aveux. «J'étais vraiment blessé, parce que c'est un mensonge», dit-il. Oui, j'ai conduit le bateau. Mais pas de mon plein gré.»

Ils sont des centaines, «facilitateurs» ou passeurs lampistes, comme Osmane, Jassim ou Bassem, à croupir dans des cellules en Europe. Comme celles de la prison de l'île grecque de Chios, juchée au sommet d'une colline, face à la mer Egée. A l'horizon, les rives de Turquie rappellent aux prisonniers la traversée périlleuse jusqu'en Grèce. Parmi les détenus: Ghazal Mohammad, un jeune Syrien condamné à trente-cinq ans en appel, un Somalien qui purge cent-quarante-deux ans ou encore deux pères de famille afghans qui ont écopé de cinquante ans chacun pour avoir piloté un canot pneumatique.

Ces jours-ci, l'ambiance y est plutôt à l'optimisme. Quelques récents procès en appel ont vu les accusés sortir libres des tribunaux des îles égéennes. Mais les avocats restent prudents. «Ce dont on rêve, c'est de changer cette législation, espère ainsi Alexandros Georgoulis, qui exerce à Chios. Mais il faudrait une initiative à l'échelle européenne: les autorités grecques ne le feront pas d'elles-mêmes.» Et les arrestations n'ont pas cessé pour autant. Récemment, deux voiliers en provenance de Turquie ont échoué sur les côtes rocheuses de l'île de Cythère, dans le sud de la Grèce, qu'ils entendaient contourner pour atteindre la Calabre. Trois Turcs ont été interpellés: le plus jeune avait 17 ans. Près de 16 600 personnes auraient accosté sur la pointe de la botte italienne depuis le début de l'année, espérant notamment échapper aux refoulements illégaux par les gardes-côtes grecs, que de nombreux migrants et associations dénoncent mais que le gouvernement nie catégoriquement. La seule issue humaine, selon Dimitris Choulis: offrir un passage sûr pour permettre les demandes d'asile. «Dans ce cas, alors, on combattrait les passeurs. Mais là, ce que l'on fait ici, c'est de voler la chose la plus précieuse que quelqu'un possède: le temps. Nous volons du temps à leurs vies.»

(1) Les prénoms ont été modifiés pour éviter des répercussions sur les demandes d'asile en cours.