



Deux membres d'Alarmphone pendant leur service.  
Photographie par Leona Goldstein.

# CARTOGRAPHIER LES PASSAGES SÛRS

Interventions en temps réel aux frontières maritimes de l'Europe

Stephan Liebscher et Ina Fisher<sup>1</sup>

[alarmphone.org](http://alarmphone.org) / [watchthemed.net](http://watchthemed.net)



Ina Fisher (nom d'emprunt) a été une membre d'Alarmphone pendant plusieurs années. Stephan Liebscher consacre sa recherche aux questions de la migration et des régimes frontaliers. Il s'implique dans de nombreux projets d'investigation.

Les mouvements migratoires transnationaux ont été particulièrement importants au cours de l'été 2015. Alors que les États se servaient depuis longtemps d'informations géographiques et de cartes pour contrôler les déplacements des personnes, les migrant·es et leur réseau de soutien ont commencé à utiliser les plateformes de cartographie en ligne pour organiser leurs voyages transnationaux et échapper aux pratiques étatiques de contrôle et d'immobilisation.

Stephan Liebscher (SL) s'est entretenu avec Ina Fischer (IF), membre d'Alarmphone, à propos de l'utilisation de la plateforme de *crowdmapping*<sup>2</sup> en ligne [watchthemed.net](http://watchthemed.net) pour assurer la sécurité des personnes traversant la Méditerranée et leur permettre de participer aux prises de décision.

SL : Pour quelle raison Alarmphone a-t-il démarré son activité et quels sont ses objectifs ?

IF : L'idée du projet a germé en 2013, lorsque deux bateaux en détresse en Méditerranée centrale ne sont pas assistés : le 3 octobre 2013, 366 personnes se noient à proximité de l'île de Lampedusa, une catastrophe de plus, qui aurait facilement pu être évitée par un sauvetage en mer adéquat. À peine quelques jours plus tard,

1. Ina utilise un nom d'emprunt pour parler plus librement de son expérience avec Alarmphone et éviter de se voir criminalisée.

2. Le *crowdmapping* consiste en la collecte sur une plateforme de données sociales signalées par un public contributeur (*crowdsourcing*) pour réaliser une carte numérique en ligne, mise à jour en temps réel et en accès libre (ndlt).

ce sont plus de 250 personnes qui se noient après avoir appelé à l'aide en vain pendant des heures : d'après les récits des survivant·es, l'assistance a été sciemment refusée, malgré les innombrables appels de détresse. La situation de détresse et de non-assistance a pu être reconstituée en détail par la plateforme de surveillance en ligne watchthemed.net. Ces deux drames ont soulevé des questions essentielles : que se serait-il passé si ces personnes en détresse, délibérément ignorées par les garde-côtes, avaient eu la possibilité d'appeler une ligne téléphonique indépendante ? N'est-il pas possible de donner plus d'efficacité aux appels de détresse en impliquant immédiatement le public ? En octobre 2014, Alarmphone commence son travail en tant que ligne d'assistance téléphonique – fonctionnant 24 heures sur 24 – pour les gens qui se trouvent en détresse en mer. Nous informons les garde-côtes et faisons pression sur les autorités de sauvetage en temps réel, au besoin via les médias publics et les politicien·nes. Ce travail met aussi l'accent sur le point de vue des migrant·es et produit un contre-récit à partir de leur expérience effective.

SL : Pouvez-vous décrire un cas typique ?

IF : Les conditions sont très différentes d'une région à l'autre de la Méditerranée. La distance entre la Turquie et la Grèce n'est, par exemple, que de quelques kilomètres. De plus, les gens qui traversent la mer Égée dans des zodiacs sont généralement bien équipés en smartphones. Nous nous renseignons en premier lieu sur leur problème. Parfois, le moteur ne fonctionne pas et nous pouvons leur donner des conseils. Si les gens ont échoué sur une île inhabitée ou s'ils sont en situation de détresse, nous leur demandons de nous envoyer leur position GPS actuelle par WhatsApp.

En revanche, en Méditerranée centrale, la distance jusqu'à l'Europe est très grande. Pour le voyage depuis la Libye ou la Tunisie, les gens ont besoin de téléphones par satellite pour nous appeler et pour déterminer leur position GPS. En général, il y a un téléphone pour un bateau transportant en moyenne 150 personnes ou plus. Celles qui tentent de rejoindre l'Europe via le Maroc et l'Espagne, qui viennent pour la plupart d'Afrique subsaharienne, doivent mettre leur argent en commun pour acheter des petits zodiacs, rarement motorisés. Or, traverser le détroit de Gibraltar avec un bateau de 10 personnes est une aventure périlleuse ! Les gens nous appellent surtout avec des portables bon marché. Sans leur position GPS, leur vie dépend de leur information exacte sur l'heure et le lieu de leur départ. Lorsque nous sommes alerté·es par des ami·es ou des membres de la famille, nous demandons à avoir un contact direct avec le bateau. Nous appelons immédiatement les passagères et passagers pour les interroger sur leur situation actuelle : combien de personnes, de femmes ou d'enfants sont sur le bateau ? Y a-t-il des personnes malades ?

SL : Comment utilisez-vous les cartes pour gérer ces situations d'urgence ?

IF : Nous saisissons la position GPS d'un bateau dans l'application cartographique de watchthemed.net – un projet jumeau – afin de déterminer en temps réel quel garde-côtes national est en charge du sauvetage. Elle montre les « zones de recherche et de sauvetage » officielles et d'autres couches cartographiques d'informations. L'équipe d'Alarmphone transmet ensuite toutes les informations pertinentes aux garde-côtes européens en poste. En utilisant la plateforme cartographique, nous pouvons également identifier si un bateau risque

d'être refoulé ou remorqué illégalement par les garde-côtes. Les cartes de suivi en temps réel comme [vesselfinder.com](http://vesselfinder.com) ou [marinetraffic.com](http://marinetraffic.com) indiquent si des navires de secours civils ou des cargos sont à proximité. D'autres acteurs importants (les navires militaires de l'OTAN, de Frontex ou de missions telles que EUNAFVOR MED) ne sont pas affichés car ils peuvent éteindre leur émetteur. Nous nous référons aussi à des cartes des vents et aux prévisions météorologiques pour prendre la mesure des risques en mer au moment du contact téléphonique. Par la suite, nous publions des histoires de sauvetage représentatives sur la plateforme [watchthemed.net](http://watchthemed.net).

SL : Vous avez mentionné la plateforme [watchthemed.net](http://watchthemed.net). Pouvez-vous nous raconter l'histoire qui se cache derrière ?

IF : [watchthemed.net](http://watchthemed.net) est issue du projet de recherche Forensic Oceanography<sup>3</sup>. Ce dernier a été lancé en 2011 pour soutenir un groupe d'ONG demandant des comptes sur la mort de migrant·es en Méditerranée centrale alors que cette région était étroitement surveillée par la coalition dirigée par l'OTAN, qui intervenait à ce moment-là en Libye. Ses efforts se sont concentrés sur ce qui est aujourd'hui considéré comme le premier cas de «left-to-die-boat (bateau abandonné à la mort)», dans lequel 63 personnes migrant·es ont perdu la vie alors que leur embarcation dérivait depuis 14 jours dans la zone de surveillance maritime de l'OTAN (voir l'illustration p.213). Pour la première fois, les technologies de surveillance ont été utilisées pour reconstituer une documentation détaillée : il a été démontré avec précision comment les actrices et acteurs opérant une surveillance en Méditerranée centrale utilisaient les juridictions

3. <https://forensic-architecture.org/category/forensic-oceanography>

maritimes complexes (qui se chevauchent) pour se soustraire à leur responsabilité. Le rapport a servi de base à un certain nombre de pétitions juridiques toujours en cours déposées contre des États membres de l'OTAN. Le projet Forensic Oceanography a ensuite été développé pour devenir la plateforme de surveillance [watchthemed.net](http://watchthemed.net). Cette plateforme publique, lancée en 2012, permet à quiconque de soumettre son propre signalement sur les violations des droits des migrant·es en mer en l'indiquant sur la carte. Au sein d'Alarmphone, nous nous appuyons sur leur expérience et utilisons la plateforme de cartographie pour nos interventions en temps réel.

SL : Alarmphone se décrit elle-même comme un «téléphone d'alarme alternatif» pour les personnes en détresse en mer Méditerranée. Quelle est la dimension politique de votre travail ?

IF : Tout notre travail est basé sur la conviction que la migration n'est pas un crime et que les frontières étatiques servent à priver les gens de leur droit de circuler librement. La prétendue «lutte» de l'Union européenne contre les passeurs et les morts en mer sert avant tout son intérêt à combattre la migration vers l'Europe. Nous ne nous contentons pas de répondre aux appels d'urgence et de les transmettre aux garde-côtes, nous donnons également des conseils aux *boat people*<sup>4</sup> qui se retrouvent en situation d'urgence. Via les médias sociaux, nous informons dans différentes langues sur la sécurité en mer, nous initions les gens à l'utilisation de la fonction GPS des téléphones ou expliquons comment agir en

4. Le terme de «boat people» désignait à l'origine les personnes fuyant par la mer les guerres de la péninsule indochinoise après 1975. Conformément à l'usage anglo-saxon, il s'applique aujourd'hui à toutes les personnes migrant par la voie maritime sur une embarcation (ndlt).

cas d'hypothermie. Dès que nous connaissons la position d'un bateau, nous informons ses occupants de la zone SAR<sup>5</sup> dans laquelle se trouve leur embarcation et du garde-côtes qui doit les sauver. Alors qu'en Méditerranée occidentale, les garde-côtes espagnols et marocains coopèrent étroitement, en mer Égée, les compétences des acteurs du SAR sont assez clairement divisées. Nous prévenons les bateaux des conséquences d'une interception par les garde-côtes de la Turquie ou du Maroc : les personnes seront ramenées dans leur pays de départ. Comme nous savons que ces personnes seront confrontées à l'enfer des camps de déportation en Libye, nous n'alerterons jamais les autorités libyennes – à moins que les *boat people* ne nous le demandent. Si les personnes souhaitent poursuivre leur voyage, nous attendons avant d'appeler les autorités responsables.

SL : Les *boat people* vous envoient leurs positions GPS et vous les transmettez aux autorités nationales pour donner l'alerte. Où intervient Alarmphone ?

IF : Alarmphone constitue un intermédiaire partiel entre les *boat people* et les autorités nationales, c'est-à-dire les garde-côtes des différentes régions. Souvent les autorités nous écoutent plus attentivement qu'elles ne le feraient pour les *boat people* : cela revient à donner une voix à ces derniers ou à l'amplifier. Nous sommes les seuls à les rappeler pour leur demander comment est la situation à bord, et les calmer en cas de panique. Nous essayons d'être en contact direct avec les bateaux pendant et après l'opération de sauvetage. Ceci nous

permet d'apprendre s'il y a des changements soudains à bord. Ainsi, le 15 avril 2017, nous sommes informés qu'un bateau se trouve en détresse en Méditerranée centrale. Nous parlons pendant plus de 12 heures avec les gens du bateau avant de perdre le contact. Le moteur ne fonctionnait pas et le navire prenait l'eau. Nous avons transmis leur demande de sauvetage aux autorités responsables, mis à jour leurs positions GPS et les avons accompagnés dans ce moment difficile. Comme les conditions météorologiques étaient bonnes, des dizaines de bateaux de migrant·es partaient simultanément des côtes libyennes ce week-end alors qu'un seul navire de Frontex était en service. 8360 personnes ont finalement été secourues, principalement par des organisations civiles de sauvetage. Nous avons dénoncé la responsabilité de l'UE dans la construction de ce vide mortel en mer de différentes manières : via les réseaux sociaux – Facebook et Twitter –, par des communiqués de presse et en coopération avec les navires des ONG impliquées. Par principe, nous informons toujours les institutions comme le HCNUR (Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés) de toutes nos interventions et nous contactons des journalistes et des organisations dans les régions concernées. Cependant, c'est avec prudence que nous décidons d'alerter l'opinion publique ou non. Au préalable, nous faisons tout notre possible pour inciter les autorités responsables à intervenir en les appelant à plusieurs reprises et en signalant les cas d'urgence sur les médias sociaux.

SL : Comment jugez-vous les pratiques étatiques en Méditerranée ?

IF : Notre principal objectif est d'abolir les frontières (nationales) et le contrôle des migrations. Nous ne nous considérons pas comme un prestataire de services supplémentaire

---

5. Dans les zones SAR, en anglais «Search And Rescue (recherche et sauvetage)», définies par une convention internationale de 1985, les États s'engagent à prendre en charge les opérations de sauvetage (ndlt).

pour les garde-côtes, mais plutôt comme un soutien aux personnes qui revendiquent leur droit à la liberté de mouvement. Régulièrement, nous publions des déclarations critiques sur la situation actuelle en Méditerranée et dénonçons les mesures de l'Union européenne et de Frontex visant à construire et étendre la forteresse Europe tout en prétendant lutter contre les passeurs et le trafic d'êtres humains. Nous sommes convaincu·es que seules des frontières ouvertes mettront un terme au business des passeurs et à toutes ces morts prévisibles en mer, conséquence de l'illégalisation de la migration. Dans notre travail, nous constatons que les conditions de la traversée se dégradent avec chaque nouveau durcissement du régime migratoire. Nous nous réjouissons de chaque bateau qui atteint sa destination, même si nous sommes conscient·es du fait que la traversée de la Méditerranée n'est qu'un tout petit pas sur le chemin d'une vie sûre et digne.

SL : On dit que les cartes servent un point de vue politique. Pourquoi est-il important pour vous de vous approprier les cartes et conventions officielles et comment servent-elles vos objectifs ?

IF : Les conventions officielles définissent les frontières et les responsabilités nationales. Elles encadrent le travail des actrices et acteurs, tels les garde-côtes et les navires SAR, ainsi que notre propre travail. Afin de soutenir les personnes en détresse, il est essentiel de connaître la position d'un bateau par rapport aux frontières et aux zones de sauvetage. Ainsi, nous pouvons évaluer si les droits humains ont été violés par des activités étatiques illégales. La carte de [watchthem.net](http://watchthem.net) est particulière : elle ne montre pas seulement les frontières définies par les États, mais aussi les lieux des catastrophes et des décès. Vous y trouverez

beaucoup de grands cercles rouges : les chiffres à l'intérieur indiquent le nombre de signalements dans une région donnée, de sorte que vous pouvez immédiatement détecter les zones et routes migratoires les plus meurtrières de la Méditerranée.

SL : Il y a beaucoup de discussions autour de la participation et de la prise de décision démocratique à propos du *crowdmapping*. Qu'en est-il des *boat people* au sein d'Alarmphone ?

IF : Le réseau Alarmphone est composé d'environ 150 activistes autour de la Méditerranée dont certain·es assurent régulièrement le service téléphonique. Plusieurs membres ont fait personnellement l'expérience d'une telle traversée en bateau et assistent aujourd'hui d'autres personnes ou s'impliquent d'une autre manière. Celles et ceux qui vivent au Maroc ou en Tunisie peuvent assurer le suivi des dossiers – une autre partie importante de notre travail. Par exemple, si des personnes sont renvoyées illégalement et arrêtées, ces membres entrent en contact avec elles, leurs ami·es ou leurs familles afin de savoir ce qu'il s'est passé. Certains migrant·es décident finalement de venir en Europe où nous pouvons les accueillir. Notre travail est largement basé sur les expériences de personnes qui ont été *boat people* à un moment particulier de leur vie.

## Repenser la critique cartographique

Le travail quotidien d'Alarmphone tourne autour de l'appropriation de diverses cartes, outils numériques et conventions cartographiques. Pour prendre des décisions en commun, Alarmphone et les *boat people* peuvent établir et maintenir une communication « imperceptible » (Papadopoulos *et al.*, 2008, p. 214) pour les garde-côtes

et les patrouilles frontalières. La communication et la cartographie en temps réel deviennent ainsi des actes de subversion lorsqu'elles permettent d'identifier les violations des droits humains, de détecter les petits trous dans le dispositif frontalier européen et de les transformer en une amélioration instantanée de la situation des *boat people*.

L'exemple d'Alarmphone est intéressant en ce qui concerne la critique cartographique. La subversion ne réside pas dans la réinterprétation des conventions cartographiques; elle se situe plutôt dans l'appropriation des cartes et des conventions et leur combinaison avec d'autres outils numériques. Au sein de ces assemblages complexes, les cartes deviennent une sorte d'outil d'organisation pour les flux de données, de corps et de bateaux. Elles aident à identifier les moyens à mettre en œuvre et le moment propice à une intervention subversive (Cobarrubias et Pickles, 2009). Ces cartographies quotidiennes créent un espace d'imagination géographique alternative. Au lieu de rejeter les normes cartographiques, les activistes d'Alarmphone se servent des plateformes de cartographie numérique et de leurs principes de fonctionnement pour s'approprier temporairement les frontières territoriales de l'Europe.

## Références

Alarmphone, «For a 'Watch the Med – Alarmphone' for Boatpeople» [2014]; [alarmphone.org/en/call](http://alarmphone.org/en/call), [12 janvier 2017].

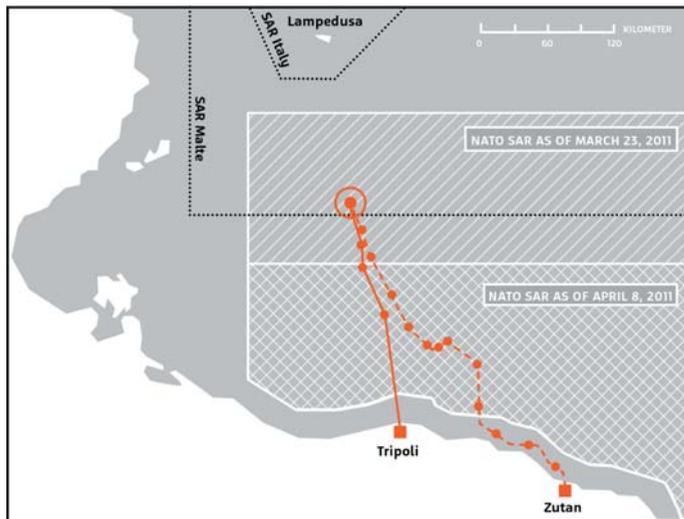
Alarmphone, «Moving On. One Year Alarmphone» [2016]; [alarmphone.org/pt/intros/moving-on-6](http://alarmphone.org/pt/intros/moving-on-6), [13 janvier 2018].

Charles Heller et Lorenzo Pezzani, «Case. 'Left-to-Die Boat'» dans Forensic Architecture (éd.), *Forensis. The Architecture of Public Truth*, Berlin, Sternberg Press, 2014, p. 637-656.

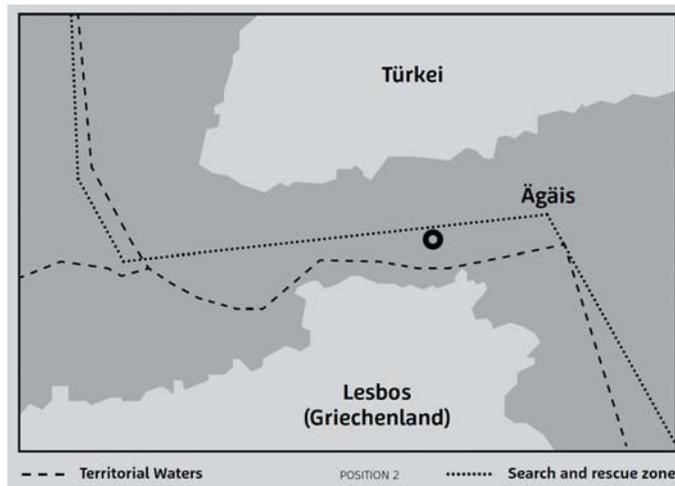
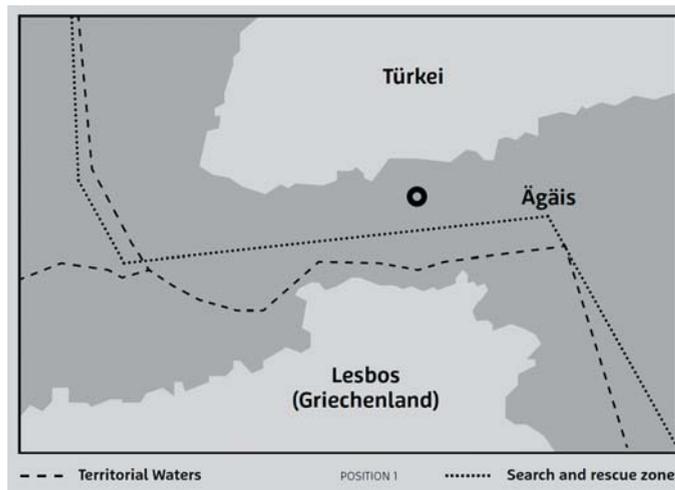
Bernd Kasperek et Marc Speer, «Of Hope. Ungarn und der Lange Sommer der Migration»; <https://bordermonitoring.eu/ungarn/2015/09/of-hope>, [12 janvier 2017].

Map Mos Maiorum, «Closing Statement. Documenting Racist Controls with Mapping Software» [2014]; [map.nadir.org/ushahidi/page/index/8](http://map.nadir.org/ushahidi/page/index/8), [12 janvier 2017].

Matthias Monroy, «Staatsanwaltschaft Ermittelt gegen Refugee-Konvoi und Fluchthilfe-Webseite»; [cilip.de/2015/11/06/staatsanwaltschaft-ermittelt-gegen-refugee-konvoi-und-fluchthilfe-webseite](http://cilip.de/2015/11/06/staatsanwaltschaft-ermittelt-gegen-refugee-konvoi-und-fluchthilfe-webseite), [12 janvier 2017].

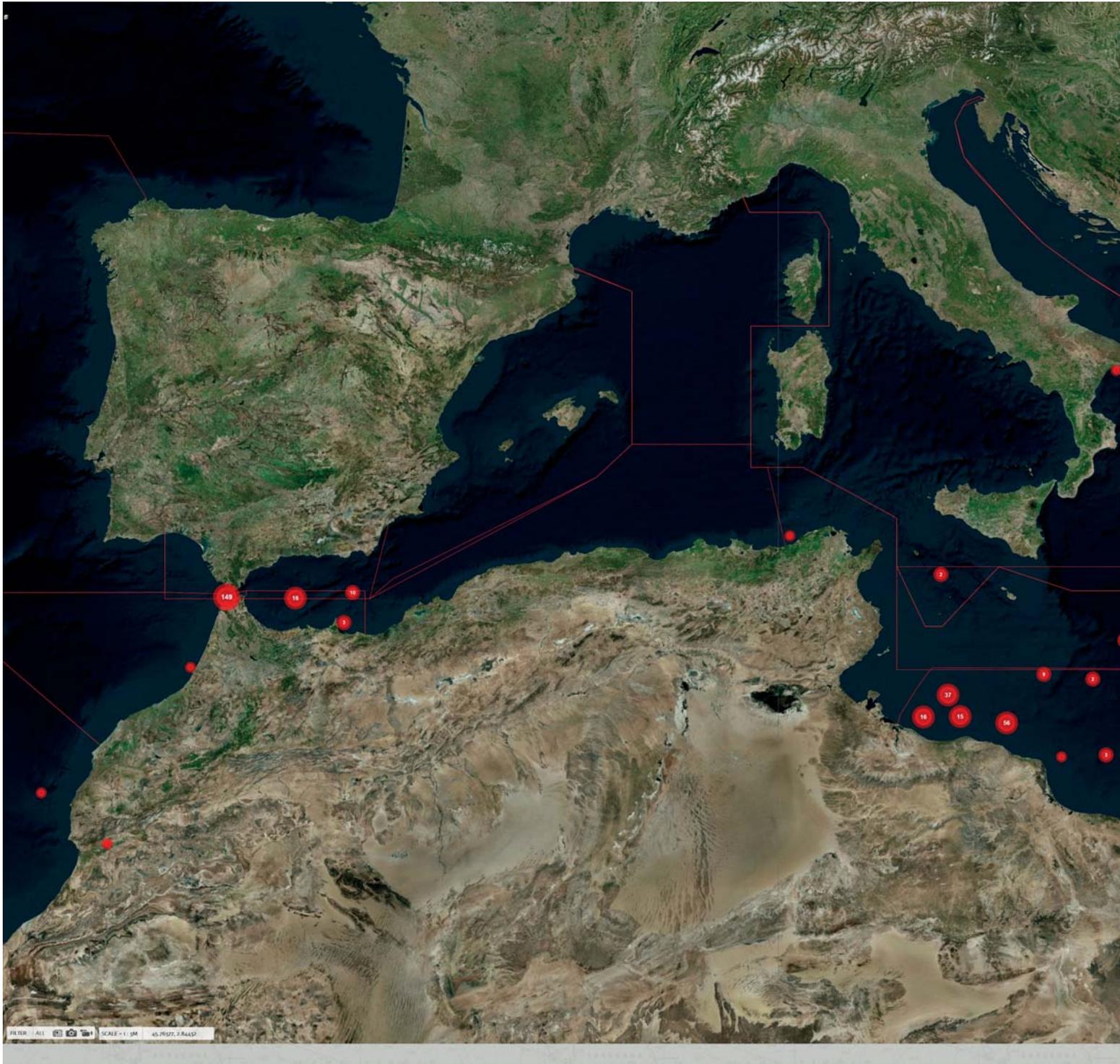


La dérive du «left-to-die-boat». Graphique par Watch the Med.



Un bateau localisé et contextualisé via la plateforme cartographique watchthemed.net. Graphiques par Alarmphone.

La ligne en tirets représente les démarcations territoriales internationales, la ligne en pointillés, les zones de recherche et de secours respectives.





Les points rouges montrent le nombre de cas dans chaque région. Les zones de recherche et de secours sont délimitées par des traits rouges. Capture-écran de watchthemed.net