Revue européenne des migrations internationales

vol. 30 - n°3 et 4 | 2014

Les traces de la dispersion / Numéro ouvert

Traces liquides : enquête sur la mort de migrants dans la zone-frontière maritime de l'Union européenne

Liquid Traces: Investigating the Deaths of Migrants at the EU's Maritime Frontier

Rastros líquidos: investigación sobre la muerte de emigrantes en la zona-frontera marítima de la Unión Europea

Charles Heller et Lorenzo Pezzani

Traducteur : Mylène Trouvé et Matthieu Renault

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/remi/7106>

DOI : 10.4000/remi.7106

ISSN : 1777-5418

Éditeur

Université de Poitiers

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2014

Pagination : 71-107

ISBN : 979-10-90426-23-8

ISSN : 0765-0752

Référence électronique

Charles Heller et Lorenzo Pezzani, « Traces liquides : enquête sur la mort de migrants dans la zone-frontière maritime de l'Union européenne », *Revue européenne des migrations internationales* [En ligne], vol. 30 - n°3 et 4 | 2014, mis en ligne le 01 décembre 2017, consulté le 15 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/remi/7106> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/remi.7106>

Traces liquides : enquête sur la mort de migrants dans la zone-frontière maritime de l'Union européenne

❖ Charles Heller¹ et Lorenzo Pezzani²

Si la géographie exprime, dans l'étymologie même de son nom, la possibilité d'écrire et par conséquent de lire la surface de la terre, le territoire liquide de la mer semble constituer le défi ultime en termes d'analyse spatiale³. Les eaux, qui recouvrent plus de 70 % de la surface de notre planète, sont constamment agitées par des courants et des vagues qui semblent effacer toute trace du passé maintenant la mer dans une sorte de présent permanent. Selon les mots de Barthes (1972), la mer est un « champ non-signifiant » qui « ne porte aucun message ». En outre, en raison de sa vaste étendue et de l'absence d'habitat stable à sa surface, les événements maritimes échappent au regard public et demeurent donc largement inconnus. La mort en mer et la violation des droits

1 Doctorant au Centre de recherche en architecture, Goldsmiths, Université de Londres, Lewisham Way, New Cross, London SE14 6NW, UK et chercheur associé du projet ERC *Forensic Architecture*, il a contribué à fonder la plateforme de cartographie en ligne watchthemed.net ; chazheller@yahoo.com

2 Doctorant au Centre de recherche en architecture, Goldsmiths, Université de Londres, Lewisham Way, New Cross, London SE14 6NW, UK et chercheur associé du projet ERC *Forensic Architecture*, il a contribué à fonder la plateforme de cartographie en ligne watchthemed.net ; lpezz009@campus.goldsmiths.ac.uk

3 Cet article est initialement paru en anglais sous la référence : Heller Charles and Pezzani Lorenzo (2014) *Liquid Traces: Investigating the Deaths of Migrants at the EU's Maritime Frontier*, in *Forensic Architecture* Ed., *Forensis: The Architecture of Public Truth*, Berlin, Sternberg Press, pp. 657-684. Il a été traduit en français par Mylène Trouvé et Matthieu Renault.

des migrants ne font pas exception à cette situation⁴. Alors qu'entre 1988 et novembre 2012, la presse et les ONG faisaient état de plus de 14 000 morts dans la zone-frontière maritime de l'Union européenne⁵ – dont plus de 7 000 dans le seul canal de Sicile –, les circonstances de ces morts n'ont que rarement été établies avec précision et les responsabilités sont le plus souvent restées indéterminées. Bien d'autres vies ont été perdues sans qu'il soit enregistré aucune trace si ce n'est l'absence qui hante les familles des disparus⁶.

C'est en réponse aux défis que pose cette zone-frontière liquide que nous avons débuté le projet *Forensic Oceanography* au cours de l'été 2011, afin de tenter de documenter la mort et la violation des droits de migrants en mer. Cet effort a été stimulé par les nouvelles exigences concernant l'établissement des responsabilités qui ont émergé à la suite du « Printemps arabe », lequel a constitué un moment de paroxysme et de rupture à plus d'un titre. La révolution tunisienne et la guerre civile libyenne ont conduit à la réouverture soudaine des routes de la migration clandestine en Méditerranée centrale. Si ce contexte a généré un intense mouvement de populations, les conditions précaires dans lesquelles les traversées se sont déroulées ont entraîné un nombre record de décès. Pourtant, comme nous le verrons, l'espace maritime précis dans lequel ces drames ont eu lieu faisait l'objet d'une surveillance sans précédent en raison de l'intervention militaire conduite par l'OTAN en Libye. Un grand nombre de

4 La terminologie employée pour décrire les « migrants » – soit des personnes qui traversent les frontières politiques pour vivre dans un autre pays pour un temps plus ou moins long et qui, à un moment de leur trajectoire ou de leur séjour, se soustraient au contrôle et à l'autorisation de l'État – est hautement politisée et contestée. Dans leur emploi par les médias européens et dans les politiques publiques, les termes d'« immigrants illégaux » et de « migrants clandestins » sont fréquemment utilisés pour indiquer la violation de la loi et les deux termes comportent une connotation négative. Dans notre recherche, nous employons alternativement les expressions « migrants illégalisés » et « migration clandestine ». Nous employons les mots « migrants illégalisés » lorsque nous souhaitons souligner l'effet des politiques publiques qui rendent l'immigration illégale en premier lieu. La seconde expression, « migration clandestine », peut sembler problématique dans la mesure où elle est très clairement marquée par le langage du pouvoir ; pourtant, dans ses connotations étymologiques de dissimulation et de secret, « clandestin » qualifie précisément les stratégies de migrants qui, s'étant vus refuser l'accès aux moyens légaux d'entrer sur le territoire d'un État, doivent passer les frontières sans être détectés. Ainsi nous avons recours aux termes « migration clandestine » lorsque nous nous référons aux *stratégies des migrants* et que nous désirons mettre l'accent sur la dimension « esthétique » des frontières, comme cela sera discuté plus loin. Dans les deux cas, nous refusons toute terminologie qui réduirait des personnes à leurs (non)statuts, et mettons l'accent sur la dimension processuelle et active que ces deux termes impliquent : l'acte d'illégaliser, l'acte de traverser une frontière en tentant de ne pas être détecté. À propos des politiques du langage des migrations, voir Düvell (2008) et Bauder (2013).

5 L'appareil conceptuel permettant de décrire les processus liés aux frontières diffère passablement entre la littérature francophone et anglophone. Les auteurs distinguent « *border* » – la ligne de frontière formelle d'un État – de « *frontier* » – l'espace qui s'étend au-delà de la frontière formellement définie et où les pratiques de la frontière (« *bordering practices* ») opèrent et s'espacent de manière plus fluide. Ici, « *border* » a été traduit par « frontière » et « *frontier* » par « zone-frontière ». Pour une discussion de ces distinctions en anglais, voir Mezzadra et Neilson (2013 : 14-16) et plus généralement Paasi (2009), ainsi que Newman (2006). Pour un article synthétique qui restitue certaines des transformations des pratiques aux frontières et leur spatialisation qui nous intéressent ici, voir Cuttitta (2007). Pour une généalogie du concept de frontière et les difficultés de traductions, voir Balibar (1996).

6 Pour plus d'informations, voir Fortress Europe, [en ligne]. URL : <http://fortresseurope.blogspot.com/p/la-fortezza.html> et <http://www.unitedagainstracism.org/pdfs/listofdeaths.pdf>

navires militaires et d'avions patrouilleurs des États occidentaux opéraient dans cet espace et tout semblait indiquer que, bien qu'elles aient disposé des moyens de surveillance requis pour être les témoins de ces drames, les forces militaires ont failli à leur obligation de secourir les migrants en détresse.

Cela a été particulièrement évident lors de l'incident désormais connu comme l'affaire du « bateau abandonné à la mort » (« *left-to-die boat* »), lors duquel soixante-trois migrants ont perdu la vie après avoir dérivé pendant quatorze jours dans la zone de surveillance maritime de l'OTAN, ceci en dépit de plusieurs signaux de détresse signalant leur position et d'interactions répétées, notamment la visite d'un hélicoptère militaire et une rencontre avec un navire militaire (voir Figure 1) (Heller *et al.*, 2012). En reconstituant précisément ces événements et l'implication des différents acteurs, nous avons prouvé l'existence de traces laissées dans l'eau et démontré qu'en les déchiffrant attentivement la mer elle-même pouvait être transformée en un témoin susceptible d'être interrogé. L'océan d'aujourd'hui est en réalité non seulement traversé par l'énergie qui forme ses vagues et ses courants, mais également par les différentes ondes électromagnétiques envoyées et reçues par de multiples systèmes de détection qui créent une toute nouvelle mer. Les bouées mesurant les courants, l'imagerie satellitaire optique et radar, les transpondeurs émettant des signaux destinés au repérage et au suivi des navires et les téléphones mobiles des migrants comptent parmi les nombreux appareils qui enregistrent et lisent les profondeurs et la surface de la mer, ainsi que les objets et les organismes vivants qui la parcourent. En attribuant une nouvelle fonction à ce dispositif technologique de détection, nous avons tâché d'amener la mer à témoigner de la manière dont elle a été rendue mortifère.

Car les migrants ne meurent pas simplement en mer, ils meurent aussi de l'utilisation stratégique qui est faite de la mer. Comme l'illustre cet incident particulier, même s'ils se noient suite à un naufrage ou s'ils meurent de faim en dérivant sur les courants marins, leur mort n'est en rien « naturelle ». Selon Grosz, la mer, comme tout environnement géographique, peut être conçue comme dotée d'un « géopouvoir [qui] précède, rend possible, facilite, suscite et limite "la vie" » (Yusoff, Grosz *et al.*, 2012 : 973-975), mais inversement les pratiques politiques façonnent la manière dont ce géopouvoir opère et influent sur la façon dont certains sont dotés et d'autres limités par ce pouvoir (Depledge, 2013). Notre projet ne pouvait donc se limiter à une lecture de la mer ayant pour objectif de documenter certains incidents, mais exigeait que nous tentions de saisir les conditions qui ont conduit la mer à devenir si meurtrière. Comme nous le démontrerons, la Méditerranée a été rendue mortifère à travers des formes de gouvernementalité militarisée de la mobilité qui infligent la mort en créant d'abord des conditions dangereuses de traversée pour ensuite en s'abstenant de venir en aide aux personnes en péril. Cette gouvernementalité est façonnée par une structure légale complexe et par un mode de gouvernance de la mer qui permettent aux acteurs étatiques d'étendre ou de restreindre leurs droits et obligations de manière sélective. Ce qui émerge de ces conditions est une forme de violence diffuse et partagée entre de nombreux acteurs et qui souvent, comme dans le cas qui fait l'objet de notre enquête, opère moins par l'action directe d'un acteur unique qu'à travers l'inactivité d'acteurs multiples. En raison de cette forme de violence systémique, il est difficile de détecter puis d'apporter la preuve des responsabilités particulières pour ces morts et pour

Figure 1 : Carte représentant l'enchaînement des événements tels qu'établis pour le rapport *Forensic Oceanography : Rapport sur le bateau « abandonné à la mort », avril 2012*

Source : Modèle de dérive de Richard Limeburner, Institut océanographique de Woods Hole.
Crédit : Charles Heller, Lorenzo Pezzani et SITU Studio.

Légende de la figure 1 : - Le bateau des migrants quitte le port de **Tripoli** entre 00h00 et 02h00 GMT le 27 mars 2011, avec soixante-douze personnes à bord. Le 23 mars 2011, l'OTAN avait établi une zone de surveillance maritime (**zone hachurée en violet**) dans le but d'imposer l'embargo sur les armes à la Libye. Selon le département de la Défense des États-Unis, le 24 mars 2011, trente-huit navires militaires étaient déployés au large des côtes libyennes.

- À 14h55 GMT, le bateau est survolé par un avion de patrouille français qui transmet leur localisation (**point A**) au Centre de coordination de sauvetage maritime (MRCC) de Rome.
- Après s'être dirigés vers Lampedusa pendant quinze à dix-huit heures, les migrants envoient un signal de détresse par téléphone satellite. Le bateau est localisé par GPS à 16h52 GMT le 27 mars 2011 (**point B**) par l'opérateur de téléphone satellite Thuraya. Peu après ce signal, les gardes-côtes italiens signalent le bateau en détresse et diffusent ses coordonnées géographiques à tous les navires dans la zone. Ils informent également le MRCC Malte et le QG de l'OTAN à Naples.
- Le bateau navigue pendant environ deux heures avant d'être survolé par un hélicoptère. Comme juste après cette rencontre le téléphone satellite est jeté à l'eau, le dernier signal détecté par l'opérateur satellite E à 19h08 GMT le 27 mars 2011 (**point C**) correspond probablement à la localisation du bateau à ce moment. Sans trop bouger de leur position, les migrants croisent plusieurs bateaux de pêche, qui ne leur portent pas assistance. Ils sont ensuite survolés une nouvelle fois par un hélicoptère militaire, qui cette fois lâche de l'eau et des biscuits avant de repartir. Entre 00h00 et 01h00 GMT, ils reprennent leur navigation N-NO vers Lampedusa.
- À environ 07h00 GMT le 28 mars 2011, après être entré dans la zone de recherche et de secours en mer (SAR) maltaise (**indiquée par les pointillés jaunes**), le bateau tombe en panne d'essence et commence à dériver en direction S-SE (**point D**).
- Entre le 3 et le 5 avril 2011, après sept à huit jours de drive, les passagers croisent un bâtiment militaire (**point E**). Bien qu'il s'approche de leur embarcation en faisant des cercles et qu'il est venu suffisamment près pour être témoin de la détresse des passagers – la moitié a alors déjà péri – il quitte la zone sans leur porter secours.
- Le 10 avril 2011, le bateau accoste à nouveau sur le territoire libyen, à **Zlitan**. Au moment du débarquement, onze migrants sont toujours vivants. Deux décéderont peu de temps après.

ces violations du droit. Avant de décrire les stratégies et les méthodologies que nous avons employées pour recueillir le témoignage de la mer aux fins de reconstituer l'affaire du « bateau abandonné à la mort » et d'autres, il est d'abord nécessaire de retracer plus largement les conditions politiques, juridiques et technologiques à travers lesquelles opère la gouvernementalité de la mobilité en Méditerranée et de comprendre en quoi elles mènent structurellement à la mort de migrants en grand nombre. Ce détour est nécessaire pour expliquer notre pratique, car ce sont ces conditions que nous avons cherché à reconstituer dans le but de rompre l'impunité des acteurs impliqués.

Gouvernance maritime : au-delà du clivage « liberté *versus* clôture »

Dans *Le Nomos de la Terre*, le juriste et théoricien politique allemand Schmitt (2001) a exprimé l'archétype d'une vision de la mer comme espace anarchique au sein duquel l'impossibilité de dessiner des frontières identifiées et pérennes a rendu tout aussi difficile pour les États européens l'établissement d'un ordre légal durable et la fondation de leurs revendications de souveraineté⁷. « La mer », écrit-il, « n'a pas de caractère au sens originel de ce mot qui vient du grec *charassein*, graver un sillon, une rayure, une empreinte » (Schmitt, 2001 : 48). Sur cette vision, Schmitt a conçu la distinction fondamentale et binaire entre, d'une part, une terre solide sur laquelle les territoires peuvent être clairement démarqués les uns des autres et où l'ordre peut être imposé et, d'autre part, une mer dont les frontières ne peuvent être ni tracées, ni maintenues et où la liberté règne en maîtresse absolue. La production de mappemondes a illustré cette évolution en représentant, depuis le début du XVII^e siècle, la terre (européenne) avec force détails en termes de morphologie géographique, d'environnement façonné par l'homme et de frontières politiques, et en signifiant le territoire de la mer environnante comme un espace géométrique abstrait et sans aspérité, ouvert à la navigation (cf. Figure 2)⁸.

Alors qu'aujourd'hui persistent encore des idéalizations de la mer comme monde vide et sans loi (Helmreich, 2011)⁹, les études récentes sur la gouvernance maritime établissent au contraire que les océans sont de longue date sillonnés par de multiples régimes d'appropriation et de différenciation juridique¹⁰. Le géographe Steinberg en particulier a œuvré à démontrer comment la gouvernance maritime, imposée par les États (occidentaux) et le capital, a oscillé entre deux pôles tout au long de la modernité : d'un côté le désir d'un découpage des océans qui reflète celui des frontières territoriales terrestres, de l'autre une vision des océans comme bien commun, ouvert à la libre navigation – les « mers libres ». Cependant, plutôt que la mise en œuvre de l'une ou l'autre de ces tendances apparemment opposées, ce que nous observons à travers toute

7 Pour une étude plus large de ce texte, voir également Steinberg (2011).

8 Pour un exposé historique mettant en parallèle l'évolution des pratiques de cartographie des océans et celle de la gouvernance et des idéologies, voir les travaux de Steinberg (2001 et 2009).

9 Voir également Sekula et Burch (2010).

10 Benton situe les origines de ce processus au début des temps modernes (2010 : 105).

cette période est plutôt leur enchevêtrement fécond¹¹.

Figure 2 : Carte mondiale de Frederik de Wit (1662) *Nova orbis tabula, in lucem edita*, Bibliothèque royale de Belgique

Source : Wikimedia Commons [en ligne].

URL : http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Nova_Orbis_Tabula_in_Lucem_Edit.jpg

Cette tension féconde est à l'œuvre dans l'un des moments fondateurs du droit maritime, communément appelé la « Bataille des livres » (1580-1650), centrée autour de l'opposition entre la vision d'une mer libre exprimée par le juriste hollandais Hugo Grotius dans son texte de 1609 *Mare liberum* (« la mer libre ») et la défense de la division et du contrôle maritimes formulée par l'Anglais John Selden dans *Mare Clausum* (« la mer fermée ») en 1635¹². Mais cet apparent contraste cache une convergence plus profonde. En soulignant que la *mare clausum* ne peut s'étendre que tant que l'on y exerce un contrôle effectif, Selden acceptait implicitement l'idée d'une liberté de navigation pour

11 Steinberg (1999) estime que cette période remonte à la Bulle pontificale de 1493. La bulle fut établie et amendée l'année suivante par le Traité de Tordesillas.

12 Des traductions anglaises de ces textes en latin ont été publiées : Grotius (1916) et Selden (1972).

les zones hauturières (Steinberg, 2001 : 97 ; 105)¹³. À l'inverse, le concept de « liberté des mers » forgé par Grotius a conduit à l'usage fréquent de la coercition pour garantir la fluidité et la sécurité des routes commerciales ou bloquer celles des concurrents (Benton, 2010 : 106). Comme l'écrit Steinberg (2001), « la liberté requiert une régulation policière et la mobilité requiert de la stabilité, et ces deux activités demandent des efforts permanents pour strier un océan idéalement lisse ».

Pour les deux pôles de la gouvernance des mers, la capacité à cartographier, mesurer et exercer une surveillance sur l'espace maritime était fondamentale. Ce savoir n'a pas précédé son application au service du pouvoir, mais a été intrinsèquement lié, dans sa production même, à la guerre, au commerce et à l'impérialisme. C'est l'association d'épistémologies scientifiques et de réseaux militaires et commerciaux occidentaux quadrillant la planète qui a permis la prise de mesures systématique sur de vastes étendues et qui a généré une connaissance de plus en plus détaillée des vents, courants, profondeurs, masses terrestres et organismes vivants qui composent le système global de l'océan¹⁴. Cette compréhension de la mer a joué un rôle essentiel pour permettre une navigation rapide et sécurisée, ainsi que pour dresser la carte du territoire et de la vie maritime qui rendra finalement possible sa division, son exploitation et sa régulation.

Ainsi, si Schmitt (2001) avait effectivement raison d'affirmer que la mer elle-même ne peut être découpée et possédée comme la terre ferme, il n'en va pas de même des ressources que renferment l'eau et son sous-sol, ni du trafic maritime à sa surface. En dépassant l'opposition binaire mer/terre et en étant attentifs à la dimension verticale des espaces maritimes, nous sommes à même de déchiffrer une forme de gouvernance bien plus complexe que la simple opposition entre contrôle territorial et flux déterritorialisé.

La coexistence et la tension entre les tendances à la clôture (*enclosure*) de l'espace maritime et à la liberté de navigation dans le domaine de la gouvernance maritime ont donné lieu, d'une part, à une forme de souveraineté « dégroupée » (« *unbundled* », pour reprendre le terme de la sociologue Sassen, 2006) où les droits et obligations de l'État sont séparés et réagencés en couches successives dans l'espace, et, d'autre part, à une gouvernance en mouvement qui tend à compenser l'impossibilité à contrôler l'intégralité de l'étendue liquide en se concentrant sur le contrôle des routes maritimes. Alors qu'en 1702 l'étendue des eaux territoriales pouvait être définie par Cornelius Bynkershoek comme l'aire couverte par des tirs de canon depuis les côtes de chaque État et que la gouvernance des routes était dépendante de la présence de navires le long des

13 Il convient également de rappeler que les deux penseurs écrivaient depuis la perspective et au service des États mercantiles qui défiaient la suprématie ibérique (Miéville, 2006 : 211).

14 Avant l'émergence d'institutions scientifiques relativement indépendantes, le savoir océanographique était produit par des marins impliqués dans des activités militaires et commerciales. Même au tournant du XIXe siècle, les scientifiques travaillaient fréquemment à l'intérieur des institutions navales et s'appuyaient sur leurs infrastructures ; le fait que les bateaux associés aux pionniers de l'océanographie étaient exclusivement militaires en est une illustration frappante. Pour un aperçu général de l'émergence de l'océanographie, voir Garrison (2009). Pour des exemples spécifiques et théorisés, lire Reidy (2008) et Burnett (2009).

corridors maritimes clés, de nos jours la création d'un régime juridictionnel et d'un mode de gouvernance bien plus complexe a été permise par le dispositif technologique contemporain, décrit ci-après, qui transforme l'espace maritime en un « sensorium » dense et extensif¹⁵. Dans cette situation, comme nous le verrons à travers le cas de la Méditerranée, de multiples lignes de clôture, parallèles aux côtes et divisant la surface et le volume de l'océan en des régimes de souveraineté partielle, croisent les lignes de contrôle diagonales aux côtes, dont le tracé toujours changeant tente de suivre celui des voies maritimes. Ces ensembles de lignes et les pôles de la gouvernance maritime auxquels ils renvoient ne font pas que coexister puisque, comme nous le verrons, le découpage des régimes de souveraineté partielle constitue la base légale qui permet à la gouvernance en mouvement de s'étendre ou de se rétracter de manière sélective dans le contrôle des « mers libres ».

Lignes de clôture : souveraineté dégroupée en mer

Les couches successives de juridiction qui, en disséquant à la fois la surface et le volume de la mer, déterminent l'architecture actuelle des territoires maritimes, sont principalement codifiées dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) de 1982¹⁶. Après avoir établi des critères qui permettent de déterminer la position de ce que l'on appelle la « ligne de base » (la ligne idéale qui correspond généralement à la laisse de basse mer qui longe la côte), la convention définit les contours de plusieurs zones juridictionnelles sur lesquelles les États exercent un contrôle et un privilège exclusif moindres. Celles-ci incluent, entre autres, les « eaux territoriales » qui s'étendent jusqu'à douze miles nautiques de la ligne de base et à l'intérieur de laquelle les États disposent d'une entière souveraineté ; les « zones contiguës », qui couvrent jusqu'à vingt-quatre miles nautiques et à l'intérieur desquelles les États peuvent exercer certaines fonctions de police des frontières ; les « zones économiques exclusives » (ZEE), qui peuvent délimiter une zone s'étendant jusqu'à 2 000 miles nautiques de la ligne de base et à l'intérieur desquelles les États côtiers ont l'exclusivité sur les ressources naturelles à la fois de la mer (comme le poisson) et du sol (comme le gaz ou le pétrole). Au-delà de cette zone se trouve la « haute mer » où aucun État ne peut exercer sa pleine souveraineté et dont il ne peut soumettre la moindre parcelle à sa juridiction. Si la haute mer est « ouverte à l'utilisation à des fins exclusivement pacifiques par tous les États », elle n'en devient pas pour autant un vide juridique, car les droits et obligations de chaque acteur et de chaque État sont encadrés par le droit international. La juridiction des États s'applique aux bateaux qui en portent le pavillon, faisant de chaque bateau un petit morceau flottant de juridiction nationale et transformant la haute mer en un espace international au sens fort du terme puisque tous les États sont potentiellement en contact les uns avec les autres (Cuttitta, 2007). Enfin, les navires et les États côtiers ont également certaines obligations particulières. Parmi celles-ci, deux obligations d'une importance cruciale pour notre enquête sur l'affaire du « bateau abandonné à la mort » : le devoir d'assistance

15 Pour un usage du concept de « sensorium » en lien avec les assemblages technologiques étendant les sens humains, voir Cote (2010) et Latour (2006).

16 Pour un excellent résumé, voir Suárez de Vivero (2009).

Figure 3 : Carte des juridictions maritimes en Méditerranée

Sources : Données compilées par www.marineplan.es et l'Organisation Maritime Internationale.
Crédit : Lorenzo Pezzani.

à personne en détresse et l'obligation pour les États côtiers de coordonner des opérations de sauvetage. À ces fins, des zones de recherche et de sauvetage (*Search and Rescue*, ou SAR) ont été définies en haute mer, délimitant les aires géographiques à l'intérieur desquelles les États côtiers ont la responsabilité légale de coordonner des opérations de sauvetage¹⁷.

Ce qui ressort de ce processus de clôture de la haute mer par des régimes juridiques divers et parfois concurrents est l'image d'un espace de souveraineté dégroupée, dans lequel les droits et obligations qui composent l'État moderne sur la terre ferme sont dégroupés et appliqués à des degrés variables selon l'étendue spatiale et le problème spécifique en jeu (Steinberg, 2011)¹⁸. En résulte un espace légal morcelé fait de fragments se chevauchant et entrant souvent en conflit les uns avec les autres. La Méditerranée représente un exemple paradigmatique de ce phénomène qui y est reproduit à plus petite échelle, mais avec une rapidité et une intensité accrues. Jusque récemment, la plupart des États méditerranéens s'abstenaient de revendiquer l'exclusivité au-delà de leurs eaux territoriales, de peur d'être pris dans d'épineux conflits légaux et de voir réduits les avantages garantis par la haute mer en termes de navigation.

Figure 4 : Schéma représentant les concepts juridiques marins

Source : Suárez de Vivero Juan Luis (2010) *Jurisdictional Waters in The Mediterranean and Black Seas*, Parlement Européen, p. 27.

17 Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage maritime (SAR), 1979.

18 Pour une approche de la question de la souveraineté dégroupée dans une perspective historique et dans d'autres champs, voir Sassen (2006).

Néanmoins, depuis le début des années 1990, dans un nouveau contexte géopolitique, la Méditerranée est entrée dans une phase de juridictionnalisation accélérée et les zones d'usage maritime exclusif ont proliféré, étendant les juridictions nationales à ce qui relevait jusque-là de la haute mer. Il s'agit de zones de protection environnementale et de préservation des ressources naturelles qui ne sont souvent même pas prévues par la CNUDM, mais qui contribuent à subdiviser plus avant la haute mer selon des fonctions spécifiques telles que la pêche, la protection environnementale et les sites archéologiques. La complexité de ces juridictions maritimes donne à son tour lieu à de nombreux litiges qui impliquent non seulement les États, mais aussi des entreprises de pêche, des compagnies pétrolières et de transport maritime, et qui sont souvent débattus à l'occasion de campagnes scientifiques qui visent à cartographier et mesurer l'étendue des zones de pêche, la morphologie des fonds marins et la présence de minéraux sous ces derniers¹⁹.

Ces chevauchements, ces conflits de délimitation et ces interprétations divergentes, qui sont le produit du récent découpage de la mer, constituent moins des dysfonctionnements que l'expression exacerbée de la condition structurelle du droit mondial qui, comme Fischer-Lescano et Teubner l'ont affirmé (2004 : 1004), résulte de contradictions profondes entre les secteurs en conflit d'une société globale. De plus, comme nous le verrons lorsque nous aborderons le contrôle en mer des migrants illégalisés, ce contexte participe désormais de la capacité des États et des autres acteurs à moduler l'application des droits et le respect des obligations en mer en fonction de leurs intérêts particuliers, étendant et rétractant leurs revendications juridictionnelles à volonté – par exemple, en interceptant des migrants en haute mer ou en se soustrayant à l'obligation d'assistance à personne en danger. Cette souveraineté dégroupée et élastique constitue le cœur des opérations de gouvernance mobile appliquée au contrôle policier de la soi-disant « liberté des mers ».

Lignes de contrôle : la gouvernance mobile à travers les systèmes scopiques

Outre les lignes de clôture parallèles aux côtes dont nous avons discuté plus haut, la Méditerranée est quadrillée de lignes de contrôle diagonales en constante évolution. Celles-ci illustrent les efforts de la gouvernance maritime pour s'adapter aux tracés des routes maritimes et contrôler la « liberté » de la haute mer. Comme Foucault le notait déjà à la fin des années 1970, cette articulation entre liberté et contrôle est caractéristique des formes de gouvernance de la mobilité dans les sociétés (néo)libérales. Ces formes visent dans le même temps à « maximiser les éléments positifs, que l'on circule le mieux possible, et [à] minimiser ce qui est risque et inconvenient comme le vol, les maladies, tout en sachant parfaitement qu'on ne les supprimera jamais » (Foucault, 2004 : 21). Alors que les eaux méditerranéennes jouent un rôle central dans le commerce mondial – il est estimé qu'elles sont traversées chaque année par un total de 200 000 navires marchands (Abdulla et Linden, 2008 : 8)²⁰ –, la densité du trafic et

19 Pour un aperçu de ces litiges, consulter Suárez de Vivero (2009).

20 Ce rapport ajoute qu'environ 30 % du commerce maritime mondial est en provenance ou à destination de 300 ports méditerranéens.

l'espace maritime lui-même sont perçus à travers un prisme sécuritaire comme étant constamment sous le coup de menaces telles que le terrorisme international, la criminalité, la pêche illégale, la pollution et bien sûr les migrations « illégalisées ». Pour détecter les menaces au sein de ce flux abondant de navires et de biens, les États déploient des moyens de surveillance, mobilisent des patrouilles de l'armée et de la police des frontières, ainsi que des organismes de secours en mer. En plus des initiatives nationales, l'opération de l'OTAN, *Active Endeavour*, a été lancée dans le sillage des événements du 11 septembre 2001 dans un but dissuasif et aux fins de protéger le trafic civil en Méditerranée. Le contrôle policier est donc devenu une composante de plus en plus structurelle de la supposée liberté de la haute mer. L'exercice du « droit de visite » en est une illustration. Alors que selon la CNUDM, ce droit autorise des officiers de l'État à monter à bord d'un navire en haute mer en cas de « circonstances exceptionnelles », il en est venu à être brandi pour justifier un nombre croissant et un large éventail d'interventions, y compris pour l'interception routinière de migrants en mer (Papastavridis, 2011a)²¹. Néanmoins, le déploiement de forces aériennes et navales demeure insuffisant pour contrôler les vastes eaux méditerranéennes. Le tri du « mauvais » trafic parmi la grande quantité de « bonne » mobilité à l'intérieur d'un espace extrêmement vaste nécessite l'assemblage d'un dispositif technologique de surveillance sophistiqué et de plus en plus automatisé.

Dans un objectif de surveillance, les côtes méditerranéennes et les navires appartenant aux États sont équipés de radars qui scannent l'horizon à partir d'ondes-radio à haute fréquence. Les données ainsi référencées et échangées de manière automatisée pour la localisation des grands navires commerciaux (AIS) ou pour les bateaux de pêche (VMS) sont envoyées par des transpondeurs embarqués via la fréquence radio VHF et captées par des receveurs satellites ou côtiers. L'ensemble des informations collectées fournit une image en temps réel de tous les navires détectés²². Les différents types de satellites également

21 Pour les spécifications des Nations unies sur les pratiques qui devraient être couvertes par le terme « interception », lire la conclusion du Comité exécutif du Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (2003) *Conclusion sur les garanties de protection dans les mesures d'interception*, 97 (LIV), [en ligne]. URL : <http://www.unhcr.fr/4b30a2621d.html>. Pour l'usage du « droit de visite » en tant que fondement pour l'interception, lire la résolution de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe (2011) *The interception and rescue at sea of asylum seekers, refugees and irregular migrants*, 22e séance, résolution 1821, document 12628, [en ligne]. URL : <http://assembly.coe.int/ASP/XRef/X2H-DW-XSL.asp?fileid=18006&lang=fr>

22 AIS (Système d'Identification Automatique) est un transpondeur embarqué sur les navires destiné à la sécurité maritime et, en particulier, à la prévention des collisions en mer. Il fournit des informations sur l'identification, la position, la vitesse et la direction. Ces données en temps réel sont accessibles au public et disponibles sur différents sites tels que www.marinetraffic.com. Alors qu'il est obligatoire pour les grands navires marchands, il ne l'est pas à bord de certaines catégories de navires tels que les navires de guerre. Les données VMS (*Vessel Monitoring System* ou Système de surveillance des navires) sont obligatoires pour les bateaux de pêche supérieurs à quinze mètres et sont utilisées pour surveiller la pêche. Si le système VMS fonctionne de manière similaire à l'AIS, le système demeure extrêmement contrôlé par les organismes étatiques. Cf. European Commission and Joint Research Centre (2008) *Integrated Policy for the EU, Working Document III, on Maritime Surveillance Systems*, Italy, Ispra, [online]. URL : http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/integrated_maritime_surveillance/documents/maritime-surveillance_en.pdf

Figure 5 : Carte illustrant la densité des images de radars à synthèse d'ouverture disponibles en 2001 dans le bassin méditerranéen (produite par le Centre commun de recherche de la Commission européenne)

Processing procedure step 4

Joint Research Centre

Source : Tarchi Dario (2006) *Oil spills statistics in the Mediterranean*, présentation PowerPoint diffusée lors du cours de formation spécialisé sur la gestion de la pollution par hydrocarbures, p. 26.

mobilisés²³ « photographient » la surface de la mer en fonction de leurs trajectoires et sont utilisés pour détecter les navires non-identifiés, ou encore de la pollution. La constante émission et réception des différentes ondes électromagnétiques que génèrent ces technologies confère une nouvelle signification à la métaphore de Braudel (1976) sur la mer Méditerranée comme « champ électromagnétique » du point de vue de sa relation au monde extérieur. Ces technologies ne créent pas simplement une nouvelle représentation de la mer : elles reconstituent intégralement une nouvelle mer, une mer simultanément composée de matière et de médias. L'objectif actuellement poursuivi par différents organismes qui aspirent à gouverner la mer est d'assembler ces différentes technologies afin d'obtenir une « image maritime intégrée » la plus complète possible. Ceci est un défi à la fois technologique et institutionnel puisque cela requiert l'interopérabilité entre des organismes de différents pays (à la fois à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE) relevant de différents champs d'activité. Émerge de cet assemblage ce que Knorr Cetina (2009 : 64) a nommé, en référence aux marchés financiers, un « système scopique » : « Lorsqu'il est associé à un préfixe, un scope (dérivé du grec *scopein*, "voir") est un instrument permettant de voir, d'observer, tel un périscope. [...] Un système scopique est un assemblage de matériel, de logiciels, alimentés par l'homme qui ensemble, fonctionnent comme un scope : comme un mécanisme d'observation et de projection [...] ».

Figure 6 : Capture d'écran de l'un des portails de localisation des bateaux qui rassemble et représente en temps réel les données AIS (Système d'identification automatique)

Source : MarineTraffic [en ligne]. URL : www.marinetraffic.com

23 Deux types d'images sont produites à partir de satellites optiques qui captent les réflectances à des fréquences différentes, telles que la lumière visible et la lumière infrarouge, tandis que les satellites équipés de radars à synthèse d'ouverture (RSO) émettent un signal radio et créent une image sur la base de la variation des retours.

Bien que l'assemblage de technologies et d'institutions qui constitue le système scopique méditerranéen permette une « vision » de la mer qui outre-passe de loin celle de son ancêtre, le télescope, il est encore loin de produire la vision panoptique totalisante que les agences nationales et les compagnies de surveillance appellent régulièrement de leurs vœux. Les agences atteignent leurs limites lorsqu'elles sont confrontées à une vaste quantité de données générées par un trafic maritime dense et par le déploiement croissant de nouvelles technologies de télédétection. Pour traiter la surcharge d'information qui en découle, les agences de surveillance ont de plus en plus recours aux algorithmes qui permettent la détection automatique d'« anomalies » pour distinguer les « menaces » au trafic maritime « normal »²⁴. La détection de petits bateaux, du type de ceux utilisés pour la migration clandestine (tels que des embarcations pneumatiques de dix mètres ou des bateaux en bois de quinze mètres) constitue un défi plus grand encore sur une telle superficie. De ce point de vue, toutes les solutions à ce jour se sont heurtées au conflit entre résolution et couverture : la détection de petites embarcations nécessite des moyens de détection de haute résolution (comme l'imagerie satellite RSO), ce qui n'est possible que sur de petites surfaces, laissant l'essentiel de l'espace maritime sans surveillance (Silva et Greidanus, 2011). Ainsi, le système scopique méditerranéen opère une forme de surveillance incomplète et parcellaire.

Éprouvant l'impossibilité de surveiller l'intégralité de l'espace maritime et la totalité du trafic qui le traverse, les agences nationales concentrent l'attention de leur gouvernementalité mobile sur les principales voies maritimes. Une forme de « viapolitique » (« *viapolitics* ») – concept forgé par Walters (2011) pour décrire une politique qui prend pour objet les routes et les véhicules – est ainsi à l'œuvre. Pour Walters (2011), « les véhicules et leurs infrastructures sont des nœuds, des relais, des surfaces, des volumes au sein d'une gouvernance de la population et du territoire inégale et dispersée ». Le mode de gouvernance de la zone-frontière maritime de l'UE est donc façonné en profondeur et, dans une certaine mesure, est consubstantiel au dispositif de surveillance qui le rend possible. Car si la frontière n'existe que par sa violation, cette dernière doit avant tout être détectée soit par la perception humaine, soit par l'une de ses multiples extensions technologiques. Inversement, les stratégies d'invisibilité développées par les migrants tentant de franchir les frontières clandestinement de façon à passer au travers des failles et interstices de ce dispositif de surveillance sont essentielles pour déjouer le régime de mobilité contrôlée opérant dans la zone-frontière qu'est devenue la Méditerranée.

24 De telles techniques sont d'ores et déjà mises en œuvre par l'OTAN par exemple (voir Finman, 2010). Les agences de l'UE sont encore en train de développer cette pratique, avec le projet « Blue Hub » du Joint Research Centre (JRC) de l'UE qui ouvre la voie en Europe.

Une zone-frontière contestée : savoirs mobiles, frontières élastiques et politique de l'irresponsabilité

Tout comme l'océan, la mobilité des hommes s'est avérée, à travers l'histoire, particulièrement difficile à gouverner. Au cours des vingt dernières années, de sévères restrictions ont été imposées au mouvement des individus à travers la Méditerranée, avec l'introduction des visas Schengen et l'externalisation progressive des contrôles aux frontières dans l'espace maritime et dans les pays nord-africains. Ceci a mis fin à l'ère post-Seconde Guerre mondiale au cours de laquelle des programmes de recrutement de travailleurs étrangers vers les pays européens et les relations postcoloniales encourageaient l'afflux de travailleurs maghrébins, qui traversaient alors d'une rive à l'autre en ferry²⁵. Les récentes restrictions à la circulation des migrants extra-européens se sont cependant montrées inefficaces en termes d'infléchissement des flux migratoires « indésirables ». L'immigration en provenance des rives sud de la Méditerranée s'est poursuivie, mais sous une forme clandestine et précaire, opérant entre autres des traversées sur des bateaux hors d'état de naviguer²⁶.

Ceux qui souhaitent traverser la Méditerranée, bien que l'accès aux moyens formels et légaux leur soit refusé, ont dû créer une nouvelle infrastructure de transport, constituée aussi bien de bateaux que par des relations interpersonnelles et par la connaissance des frontières. Confrontés à l'interconnexion entre les moyens de surveillance des organismes nationaux visant à former une « image maritime intégrée » et à contrôler la mobilité, les migrants illégalisés ont développé leur propre réseau social à travers lequel l'information et les services s'échangent. Comme le démontre le travail du sociologue Alioua, contrairement à ce qui est communément admis, le recours aux services de passeurs est généralement limité à des étapes particulièrement difficiles du franchissement des frontières, tandis que la plus grande partie des trajectoires des migrants sont organisées de manière autonome et collective. Par leur mobilité, les migrants génèrent progressivement un savoir commun qui leur permet de s'orienter dans de nouveaux environnements et de savoir où et comment traverser les frontières sans être détectés (Alioua *et al.*, 2013). Ce savoir et cette pratique collectifs du franchissement des frontières comportent une dimension esthétique profonde et ambivalente, dans la mesure où ils dépendent des conditions d'apparition des migrants²⁷. Le terme « clandestin » lui-même, provenant du latin *clandestinus* qui signifie « secret » ou « caché », renvoie à leur objectif de circuler sans être détectés ; c'est aussi la raison pour laquelle la plupart des passages de frontières commencent de nuit. Toutefois, ce désir de ne pas être détecté est

25 Pour un aperçu de l'émergence historique d'un régime des migrations en Europe et du dispositif utilisé pour le mettre en œuvre, voir Migreurop (2013).

26 Il y a plusieurs raisons à cela, parmi lesquelles le besoin de travailleurs migrants non- ou déqualifiés dans les économies européennes, les contraintes imposées aux démocraties libérales par le régime des droits de l'homme et, parce qu'une fois établis, les réseaux migratoires tendent à devenir autosuffisants et relativement autonomes par rapport aux politiques. Voir De Guchteneire et Pécoud (2006).

27 Notre conception de l'esthétique est influencée par le travail de Rancière (2000), pour qui la politique repose en premier lieu sur le « partage du sensible », qu'il définit comme la distribution et la redistribution du temps et des espaces, des lieux et des identités, cette manière de découper et redécouper le visible et l'invisible, de distinguer la parole et le bruit.

Figure 7 : Morts aux frontières de l'Europe

Source : Migreurop (2013) *Atlas of Migration in Europe: A Critical Geography of Migration Policies*, London, New Internationalist Publications, 144 p.

toujours mesuré par rapport au risque de mourir en mer sans que personne s'en aperçoive, comme dans le cas du « bateau abandonné à la mort » où les migrants, en détresse, ont fait tout leur possible pour être repérés et sauvés²⁸.

En réponse à la capacité des migrants illégalisés à continuer à rejoindre les côtes du Sud de l'Europe, la Méditerranée a progressivement été militarisée et transformée en une zone-frontière qui permet d'étendre ou de restreindre les pratiques du contrôle aux frontières au-delà du périmètre légal de l'UE, ajoutant ainsi plus de friction encore à la mobilité des migrants.

Dans un important rapport soumis en 2003 par CIVIPOL à la Commission européenne, la société de service et de conseil du ministère de l'Intérieur français, les auteurs expliquent que pour « tenir une frontière maritime que seule la géographie a créée », il est nécessaire de dépasser la compréhension des frontières maritimes telles que délimitées par les eaux territoriales des États membres de l'UE²⁹. Afin d'exploiter le géopouvoir de la mer et se servir de ses caractéristiques physiques pour renforcer les frontières, la surveillance ne doit couvrir « ni un point d'entrée comme pour un aéroport, ni une ligne comme une frontière terrestre qu'il faut surveiller, mais une surface sur une profondeur variable »³⁰. La souveraineté dégroupée à l'œuvre en haute mer a permis aux États côtiers européens et extra-européens – assistés depuis 2001 par l'OTAN dans le cadre de son opération *Active Endeavour* et depuis 2006 par Frontex (l'agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures) – de déployer des patrouilles dans la zone-frontière maritime impliquant des bateaux, des hélicoptères, des avions, ainsi que les technologies de surveillance citées ci-avant pour intercepter les migrants en mer.

Par l'intermédiaire de ces moyens de gouvernance en mouvement, la ligne de frontière est devenue élastique, s'étirant et se rétractant en fonction du mouvement des patrouilles, s'étendant sur une zone qui n'a pas de limites clairement définies. Cependant, la militarisation croissante de la zone-frontière maritime de l'UE n'a pas atteint l'objectif affiché de stopper le flux de migrants illégalisés, mais a en revanche provoqué l'éclatement des routes migratoires vers des zones de traversée plus longues et périlleuses³¹. C'est donc l'utilisation

28 Dans ce cadre également, les réseaux sociaux ont joué un rôle central : comme plusieurs centaines de personnes avant et après eux, les passagers en détresse ont utilisé un téléphone satellite pour contacter le Père Mussie Zerai, un prêtre érythréen vivant à Rome qui a pendant plusieurs années défendu le cas de migrants traversant par la Lybie, et dont le numéro de téléphone a circulé de bouche à oreille.

29 CIVIPOL (2003) *Rapport final sur l'étude de faisabilité relative au contrôle des frontières maritimes de l'Union européenne*, transmis à la Commission européenne, p. 8 et 71, [en ligne]. URL : http://www.ifmer.org/assets/documents/files/documents_ifm/st11490-re01fr03.pdf

30 *Ibid.*, p. 8.

31 Cette conséquence est clairement reconnue dans le rapport qui note qu'alors que la majorité de l'immigration illégale par voie maritime empreinte des voies à « flux focal », dont « la géographie dicte la localisation des zones de passage, à savoir les détroits ou passages resserrés qui rapprochent les pays de Schengen de pays de transit ou d'émigration », il est observé que « lorsqu'un point focal est rendu étanche du fait des mesures de surveillance et d'interception prises, on constate un déplacement des tentatives vers un autre point focal en général plus difficile à franchir sur un espace maritime plus large, donc plus risqué pour les candidats (*Ibid.*, p. 9). Cet effet a été également largement étudié dans la littérature académique (voir par exemple De Haas, 2008).

stratégique de l'environnement maritime en tant que zone-frontière qui a fait de la mer un meurtrier involontaire. Le fait que de telles politiques restent à l'œuvre en dépit de la connaissance qu'ont les décideurs publics de leur « échec » est un rappel de la dimension productive d'une migration illégalisée. Elle permet aux gouvernements de s'engager dans une « guerre contre l'immigration » sans fin dont les bénéfices incluent la capacité à attirer le vote populiste, à maintenir à flot les industries militaires et de surveillance et, dernier bénéfice, mais non le moindre, à fournir au marché du travail un approvisionnement constant en main-d'œuvre déqualifiée et précarisée. Tel est le supplément *obscène* et occulté de la *scène* spectacularisée des contrôles aux frontières véhiculé quotidiennement dans les médias et les discours politiques, vers lequel De Genova (2013) attire à juste titre notre attention (Rodier, 2012).

Il résulte de ces politiques et de ces pratiques militarisées qu'une fois en mer, les migrants se trouvent fréquemment dans des situations critiques de détresse dues à une multitude de facteurs tels que des pannes de moteur, des embarcations surchargées, ou une perte de direction. Mais dès qu'ils entrent en mer Méditerranée, ils pénètrent dans un espace de responsabilité internationale. Nous avons déjà mentionné l'obligation pour les navires en mer de porter assistance à personne en détresse et pour les États côtiers de coordonner les sauvetages à l'intérieur de leurs zones de recherche et de sauvetage (*Search and Rescue* ou SAR). Le recours stratégique à la notion de « sauvetage » a parfois permis aux États côtiers de justifier certaines opérations de police en haute mer, voire même à l'intérieur d'eaux territoriales étrangères, qui auraient autrement eu peu de fondement légal, brouillant ainsi la limite entre surveillance policière et action humanitaire³². Mais le sauvetage s'accompagne de la charge du débarquement qui, à son tour, implique la responsabilité de traiter d'éventuelles demandes d'asile ou de déporter des migrants, conformément à ce qu'on appelle le règlement de Dublin³³. Afin d'éviter de s'engager dans des missions de sauvetage, les États ont stratégiquement exploité la souveraineté partielle en mer et la nature élastique du droit international (Gammeltoft-Hansen et Aalberts, 2010 : 18 ; Suárez de Vivero, 2009). La délimitation des zones SAR a été le premier champ de bataille. En Méditerranée centrale, la Tunisie et la Libye se sont abstenues de définir les limites de leurs zones SAR, tandis que les zones SAR de l'Italie et de Malte se chevauchent et ces États sont signataires de versions différentes de la convention SAR, une situation qui, à de multiples reprises, a conduit à des conflits quant à la responsabilité des États dans le cadre

32 Ce fut par exemple le cas de l'Espagne (Anderson, 2012 : 8) ou de l'Italie lors du procès Hirsi *et al.* devant la Cour européenne des Droits de l'Homme (Tondini, 2010).

33 La Directive sur le traitement des personnes secourues en mer (adoptée en mai 2004 par le Comité sur la Sécurité maritime conjointement aux amendements SAR et SOLAS) comprend les dispositions suivantes : « Il appartient au gouvernement responsable de la région SAR dans laquelle les survivants ont été sauvés de fournir un lieu sûr pour le débarquement ou de veiller à ce qu'un tel lieu sûr soit fourni » (Résolution MSC.167 (78), 2.5, Doc. MSC 78/26/Add.2 du 20 mai 2004).

d'opérations de secours dans ces zones³⁴. Ces tensions ont été exacerbées par le manque de définition claire, dans le droit maritime international, de concepts tels que « détresse » et « assistance », autorisant ainsi des interprétations divergentes (Papastavridis, 2011b). En outre, le refus des États côtiers de débarquer les migrants a conduit à une réticence accrue de la part des marins à permettre aux personnes en détresse de monter à bord de leurs navires, craignant, dans certains cas, d'être passibles de sanctions pénales en étant accusées de « faciliter l'immigration illégale ». De cette manière, les normes légales internationales établies pour déterminer la responsabilité d'assistance aux personnes en détresse en mer ont précisément été utilisées dans le but d'échapper à cette responsabilité. En conséquence, de nombreux migrants sont restés sans assistance, ce qui a conduit à des tragédies humaines. C'est précisément cette politique de l'irresponsabilité qui a été à l'œuvre dans le déroulement de l'affaire du bateau « abandonné à la mort ».

Alors que les gardes-côtes italiens et maltais ont été informés de la détresse des passagers et de la localisation du navire (à l'extérieur de leurs zones SAR, mais sur le point de pénétrer sur la zone où se chevauchent et se confrontent leurs responsabilités), ils se sont contentés d'envoyer des signaux de détresse aux vaisseaux en transit dans cette zone et d'informer le commandement de l'OTAN, alors en charge de contrôler « l'aire de surveillance maritime » (*Maritime Surveillance Area*) dans laquelle se trouvaient les passagers. Cependant, durant l'opération militaire en Libye, l'OTAN a opéré une pratique d'assistance minimale, dont le but était de s'assurer que les migrants puissent poursuivre leur voyage jusqu'à ce qu'ils entrent dans la zone de recherche et de sauvetage (SAR) de l'Italie ou de Malte et que leur situation devienne ainsi du ressort de ces États. Alors que cela s'est produit à plusieurs reprises, dans l'affaire du « bateau abandonné à la mort » l'évaluation de la situation de détresse des migrants et l'assistance minimale qui leur a été apportée (un hélicoptère les a approchés par deux fois et leur a largué des bouteilles d'eau et des biscuits) ont été clairement insuffisantes. Quelques heures après le survol de l'hélicoptère, le bateau à court de carburant a commencé à dériver vers la côte libyenne, abandonné aux vents et courants implacables qui ont infligé une mort lente à ses passagers.

Si des migrants meurent ainsi en mer de toute une série de causes directes, telles que la déshydratation, le manque de nourriture, l'ingestion d'eau salée et la noyade – des causes toutes liées au géopouvoir de la mer – il doit ressortir de ce qui précède que c'est bien la mise en œuvre de politiques migratoires imposées par l'UE et leur articulation avec un certain régime juridique et de

34 Ce conflit est très bien résumé par Gammeltoft-Hansen et Aalberts (2010 : 21) : « *Italy has signed the 2004 amendments to the SAR and SOLAS conventions that stipulate that the migrants should be disembarked on the territory of the state within which's [sic] SAR zone its vessel is identified or intercepted. Malta however, due to the size of its SAR zone, has refused to ratify these amendments for fears that it would impose unrealistic obligations to disembark migrants rescued by other states and private vessels. Malta consequently maintains the interpretation that the coordinating country's obligation is to disembark rescued persons at the nearest safe port of call. This has led to tensions between Malta and Italy following a series of incidents where migrants were rescued in Malta's SAR zone yet closer to the Italian islands Lampedusa and Pantelleria. The result has been lengthy stand-off during which migrants have died, and a number of confrontations between Italian and Maltese naval vessels literally trying to block each other from entering its territorial waters and disembark rescued migrants* ».

gouvernance maritime qui a transformé la mer en un liquide mortifère, à la fois lieu et instrument d'un nombre croissant de morts et de violations structurelles des droits des migrants. Il ressort de ceci une forme de violence qui est exercée moins en appliquant une force destructrice sur un acteur désigné qu'en créant *les conditions* dans lesquelles la mer devient un piège liquide et en s'abstenant de venir en aide à ceux qui sont pris dans celui-ci. En cela, la gouvernementalité de la migration en mer constitue un exemple de forme de pouvoir biopolitique, tel que décrit par Foucault, qui est exercé non seulement en soutenant et en protégeant activement la vie de certaines populations, mais aussi en causant la mort d'autres populations simplement par l'absence de quelque forme d'action. Pour paraphraser le résumé que Foucault fait de cette forme de pouvoir, on peut dire que le régime de mobilité opérant dans la zone-frontière maritime de l'UE « fait s'écouler et laisse couler » (« *makes flow and lets drown* »)³⁵. Ce régime produit ainsi une forme de violence systémique qui tue sans toucher et qui est exercée par plusieurs acteurs simultanément. C'est pourquoi les responsabilités pour ces morts et pour les violations qui sont le produit structurel de ce régime sont partagées, diffuses et par conséquent, difficiles à définir. Alors, depuis de nombreuses années, les organisations défendant les droits des migrants ont répertorié le nombre de décès et dénoncé ce régime mortifère. Il aura fallu attendre l'année 2011 et les changements géopolitiques radicaux produits par le « Printemps arabe » et par l'intervention militaire en Libye pour que de nouvelles opportunités pour documenter et contester cette forme de violence se fassent jour.

2011 : ruptures dans le régime de migrations et nouvelles opportunités de déterminer les responsabilités pour les morts en mer

En regard du contexte précédemment décrit, l'année 2011 représente à plus d'un titre un moment de paroxysme et de rupture. Ce que l'on appelle le « Printemps arabe » a conduit en Tunisie à un vide temporaire en termes de pouvoir politique, qui a permis à plus de 28 000 personnes de rejoindre l'Italie par la mer cette année-là. Cette mobilité intense, dans le sillage immédiat de la révolution, indique clairement que la soif de liberté et de justice du peuple tunisien renvoyait non seulement à la manière dont était gouverné leur pays, mais aussi au régime migratoire violent et discriminatoire imposé par l'UE – avec la participation active du régime Ben Ali – à l'intérieur, mais aussi au-delà

35 Dans son cours du 17 mars 1976, Foucault aborde la forme de pouvoir qui s'exerce sur la vie – le biopouvoir – qui a émergé au XIX^e siècle. Foucault soutient que, dans la théorie classique de la souveraineté, le droit de vie ou de mort était l'un des attributs élémentaires de la souveraineté, mais était exercé d'une manière largement négative, en prenant la vie des sujets. Le nouveau pouvoir sur la vie qui émerge au cours du XIX^e siècle est bien plus productif en ceci qu'il se fonde sur l'attention accordée à la vie. La mort est moins imposée par une action directe qu'à travers l'absence de soin. Dans ce processus, le droit de vie ou de mort fut radicalement transformé : « *Sovereignty's old right – to take live or let live – wasn't replaced, but it came to be complemented by a new right which does not erase the old right but which does penetrate it. [...] It is the power to "make" live and "let" die* » (2003 : 240-241).

des frontières tunisiennes³⁶. Le soulèvement libyen aura bien plus poussé la population à des déplacements forcés qu'à se saisir de cette nouvelle liberté. La guerre civile et l'intervention militaire de l'OTAN qui l'ont suivi ont contraint presque 26 000 personnes à traverser la mer pour rejoindre les côtes du sud de l'Italie ; le gouvernement de Kadhafi ayant activement contribué à forcer les migrants à monter à bord des bateaux avec pour objectif de s'en servir comme armes de guerre³⁷. Avec des embarcations surchargées et sans le moindre souci des mesures de sécurité minimales habituellement fournies par les passeurs, plus de 1 822 décès ont été recensés en Méditerranée centrale en 2011, un record historique³⁸.

Figure 8 : Carte des parcours des différents chalutiers et présence d'obstacles (rochers ou épaves) autour de l'île de Lampedusa, Mazara de Vallo, juillet 2012

Source : Vidéo décrivant le système de navigation numérique à bord d'un des chalutiers de la flotte de Mazara del Vallo (Sicile du Sud).

Crédit : Charles Heller et Lorenzo Pezzani.

Cependant, ces morts se sont produites alors que la militarisation de la zone-frontière maritime de l'UE venait de prendre une tout autre dimension.

36 Les récents travaux de Cassarino (2013) constituent un rappel important que ces politiques n'ont pas seulement été imposées à la Tunisie par l'UE dans le cadre d'une relation déséquilibrée, mais que le régime de Ben Ali a instrumentalisé les politiques d'externalisation pour poursuivre ses propres objectifs de contrôle politique et social.

37 Il faut noter que contrairement au discours alarmiste des politiciens européens, les personnes fuyant la Libye n'ont généralement pas quitté l'Afrique du Nord : plus de 700 000 personnes ont migré vers les pays voisins contre seulement 25 935 personnes arrivant sur les côtes italiennes et 1 530 à Malte. Cf. Organisation Internationale des Migrations (2011), *Migration Crisis from Libya: Daily Statistical Report*, 20 octobre, 3 p., [en ligne]. URL : http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/map_1166.pdf

38 Voir Bureau du Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (2012) *Mediterranean takes record as most deadly stretch of water for refugees and migrants in 2011*, notes d'information, 31 janvier, [en ligne]. URL : <http://www.unhcr.org/4f27e01f9.html>

À la présence des habituels acteurs d'une « guerre à l'immigration » de basse intensité s'était en effet adjoint un grand nombre de navires militaires et d'aéronefs de patrouille déployés par les États occidentaux au large des côtes libyennes en soutien à l'intervention militaire internationale. Leur mission comprenait la surveillance d'une large zone maritime autour des côtes libyennes afin d'imposer un embargo sur les armes³⁹.

Dans ce contexte, s'est formée une coalition d'ONG dans le but d'identifier les responsabilités directes pour ces morts. Elles ont soutenu que, compte tenu des moyens déployés, il était impossible que le personnel militaire et les agents du contrôle aux frontières n'aient pas été témoins de la situation de détresse des migrants en mer⁴⁰. L'incident du « bateau abandonné à la mort » offrait un exemple édifiant et la coalition a décidé de se concentrer sur cet incident paradigmatique pour lancer une procédure judiciaire pour non-assistance à personne en danger en mer. En soutien à cet effort et en collaboration avec le bureau d'architecture SITU Research, nous avons produit un rapport de soixante-treize pages qui, en mobilisant une large variété d'outils de cartographies numériques et de technologies de modélisation, et en se fondant sur un assemblage inhabituel de témoignages humains et non-humains, a permis de reconstituer aussi fidèlement que possible ce qui était arrivé à ce navire⁴¹. Ayant décrit ci-dessus les conditions qui ont transformé la mer en un liquide meurtrier, nous sommes désormais en mesure d'expliquer comment nous avons amené la mer à témoigner des conditions qui l'ont conduite à tuer.

Au vu de notre présentation du système scopique mis en place pour surveiller le trafic maritime, il devrait être entendu qu'il est désormais inexact de dire que la mer résiste complètement à l'écriture. L'espace maritime est constamment enregistré par les caméras optiques et thermiques, les radars en mer, dans les airs ou au sol, les technologies de localisation des bateaux et les satellites qui traduisent certaines circonstances physiques en données numériques selon un ensemble de protocoles spécifiques qui définissent les conditions de visibilité d'événements, objets ou personnes donnés. Alors que la plupart de ces instruments de télédétection demeurent exclusivement aux mains des États et de leurs services, certains types de systèmes automatiques de localisation des navires (« Système d'identification automatique » ou *Automatic Identification System*, AIS), des données météorologiques, ainsi que certaines images satellite sont accessibles au public. En outre, des réseaux civils parallèles s'ajoutent à

39 Le Vice-Amiral Rinaldo Veri, Commandant du commandement maritime de l'OTAN à Naples, responsable de la mise en œuvre de l'embargo, déclara le 4 avril 2011 que « toute personne pensant pouvoir passer au travers du filet de la surveillance maritime et de l'interdiction de l'OTAN doit y réfléchir à deux fois » (OTAN, *VADM Veri holds Press Conference aboard ITS Etna*, 4 avril 2011, [en ligne]. URL : <http://www.jfcmnaples.nato.int/page167503642.aspx>).

40 Pour le communiqué de presse initial émis par l'ONG française GISTI (Groupe d'information et de soutien des immigrés), qui établit une relation explicite entre surveillance et responsabilité, voir GISTI (2011) *Le Gisti va déposer plainte contre l'OTAN, l'Union européenne et les pays de la coalition en opération en Libye*, 9 juin, [en ligne]. URL : <http://www.gisti.org/spip.php?article2304>

41 Les documents et le rapport que nous avons produits concernant ce cas sont consultables à l'adresse suivante : <http://www.forensic-architecture.org/case/left-die-boat/>. Le rapport dans sa version française peut être consulté en ligne à l'adresse suivante : http://www.fidh.org/IMG/pdf/final_drafftrench_public_light.pdf

ces capteurs : les migrants filment fréquemment leur traversée à l'aide de leur téléphone portable, tandis que des réseaux d'amateurs de navires et d'avions militaires partagent des photographies de l'activité navale, contribuant ce faisant à documenter, transmettre et archiver les événements maritimes. À travers ce vaste processus de traduction de l'espace maritime en images et données, la mer est devenue un vaste sensorium, une sorte d'archive numérique qui peut être interrogée et contre-interrogée en tant que témoin. C'est exactement ce que nous avons fait pour produire notre rapport : en l'absence de témoins extérieurs, nous avons utilisé l'environnement même où les événements ont eu lieu, la mer elle-même, pour corroborer les témoignages des survivants.

Mais dans un contexte où la télédétection est aussi centrale au processus de contrôle de l'immigration illégalisée et où la réussite d'une traversée clandestine des frontières dépend pour une part du fait de ne pas être détecté, comment éviter de devenir les complices de la tentative gouvernementale de contrôler la migration par la mise en lumière de la transgression des frontières ? L'utilisation de ces technologies et d'autres sources d'information nécessitaient que nous nous positionnions stratégiquement par rapport à l'usage habituel qui en est fait par les agences de contrôle des frontières. Alors que ces dernières choisissent de manière ambiguë de dévoiler les pratiques de migration clandestine tout en occultant la violence de l'exclusion politique et légale qui est à l'origine de cette clandestinité ainsi que les nombreuses violations que génère le régime migratoire, notre approche se devait de prendre le contre-pied de cette stratégie (De Genova, 2013). Notre objectif était non pas de dupliquer l'œil de la surveillance policière, mais d'exercer un « regard désobéissant »⁴², un regard qui refuse de révéler les actes de migration clandestine, mais cherche à rendre visible la violence du régime de mobilité opérant aux frontières de l'UE. Appliquer cette stratégie à l'enquête sur le « bateau abandonné à la mort » impliquait de rediriger la lumière jetée par le dispositif de surveillance sur la migration clandestine vers l'acte de contrôle de la mer, et de spatialiser les pratiques des différents acteurs afin de réinscrire leur responsabilité à l'intérieur de l'espace de souveraineté regroupée en mer⁴³.

Comme il peut être observé plus en détail dans notre rapport sur le « bateau abandonné à la mort », nous avons mobilisé différentes technologies de détection pour reconstruire les événements et déterminer le degré d'implication des différentes parties. Dans cet effort, il s'est avéré crucial de coupler une solide compréhension des caractéristiques techniques de ces technologies et une analyse approfondie du tissu économique, scientifique et politique dans lequel elles s'inscrivent et qui dictent à la fois leur usage potentiel et le cadre épistémologique qu'elles imposent au monde⁴⁴. C'est seulement à partir de là qu'il a été possible de nous insérer dans la chaîne de production complexe qu'implique leur utilisation, de façon à localiser les nœuds spécifiques à partir desquels nous pouvions extraire l'information et nous la réapproprier dans le but de réaliser la reconstruction spatio-temporelle des événements et des acteurs impliqués dans l'incident.

42 Dans la version originale, l'auteur utilise entre guillemets la formulation suivante : « *disobedient gaze* ».

43 Nous développons ce concept du « regard désobéissant » dans Heller et Pezzani (2013).

44 Pour un examen plus approfondi de ce tissu de relations, voir Kurgan (2013).

Figure 9 : Analyse de l'image du 4 avril 2011, Radarsat-1, Radar à synthèse d'ouverture (RSO) par Rossana Padeletti, spécialiste des SIG (systèmes d'information géographiques) et de la télédétection

En superposant le modèle de dérive du « bateau abandonné à la mort » et en soulignant en jaune la position du bateau le jour où l'image a été prise, l'analyse de Padeletti montre que soixante-dix-huit navires de plus de cinquante mètres entouraient le bateau des migrants à la dérive au moment où, selon le témoignage des survivants, ils rencontrèrent un navire militaire. Il se peut que d'autres navires aient été présents dans la partie est de l'image, qui présentait trop de bruit de fond pour détecter des cibles possibles.

Source : Addendum au rapport *Forensic Oceanography*, rapport sur le « bateau abandonné à la mort », juin 2013.

Nous avons tout d'abord reconstitué le parcours du bateau des migrants jusqu'à son point de dérive en géo-référençant la position des appels de détresse émis depuis un téléphone satellitaire et en reconstituant la vitesse et l'itinéraire du bateau sur la base d'entretiens détaillés auprès des survivants. Mais, pour déterminer l'ensemble de l'itinéraire emprunté par le bateau au cours des quatorze jours de sa dérive fatale, nous avons également dû faire parler les vents et les courants. Un océanographe a reconstitué un modèle du bateau à la dérive en analysant les données concernant les vents et les courants collectées par des bouées dans le canal de Sicile. De cette façon, nous avons pu déterminer que, sur la majeure partie de sa trajectoire, le navire des migrants était resté à l'intérieur de l'aire de surveillance maritime de l'OTAN.

Une fois déterminée la trajectoire du bateau des migrants et lorsqu'il fut établi grâce au tracé des signaux de détresse envoyés que les autres navires circulant dans la zone à ce moment précis avaient été informés de cette situation de détresse, la question clé est devenue : « quels navires étaient dans les environs immédiats et n'ont pas répondu à l'appel ? ». Pour y répondre, nous nous sommes appuyés sur l'imagerie satellitaire de radars à synthèse d'ouverture (RSO) qui, analysée par un spécialiste de la télédétection, nous a permis d'établir la présence d'un certain nombre de navires dans l'environnement immédiat du bateau des migrants. Cependant, la résolution relativement basse des images (un pixel représente cinquante ou soixante-quinze mètres) ne nous a pas permis de localiser les bateaux de migrants (généralement de petites embarcations en bois ou en plastique), mais uniquement les navires militaires et marchands plus grands. La définition de l'image est ainsi devenue une question éminemment politique en permettant de déterminer la frontière entre le visible et l'invisible et de se démarquer résolument par la pratique d'un « regard désobéissant » du risque de complicité. Ce faisant, nous avons non seulement détourné la technologie habituellement utilisée pour la surveillance, mais nous avons redéfini l'objectif même des images produites par cette surveillance : la disponibilité de ces images RSO était probablement due en premier lieu aux opérations militaires menées en Libye, puisque l'augmentation significative du nombre d'images disponibles coïncidait avec les dates du conflit.

Dans un troisième emploi stratégique de la technologie de surveillance, cette fois en concordance avec l'affirmation faite par la coalition des ONG, nous avons converti le savoir généré par les moyens de surveillance en preuves attestant de la responsabilité. Alors que les forces armées avaient déployé des moyens de surveillance exceptionnels pour imposer l'embargo et détecter toute menace maritime, le savoir ainsi généré leur permettait également d'être informées de la situation de détresse des migrants – les plaçant ainsi dans l'obligation d'apporter leur assistance. Après avoir rassemblé plusieurs déclarations officielles louant la capacité technique des moyens de surveillance déployés en Méditerranée, nous avons mené une analyse détaillée de la portée et de la précision des technologies de détection afin de prouver que les forces navales en opération au moment de l'affaire du « bateau abandonné à la mort » disposaient des moyens de détecter sa dérive. Alors que, comme nous le rappelle Latour (2013), la capacité de percevoir (*to sense*) les événements devrait s'accompagner de « sensibilité » – d'une capacité de répondre à ces événements –, le manque de réponse en dépit du savoir généré par la surveillance est devenu dans ce cas une preuve de culpabilité. Ainsi, nous avons tenté de combler l'écart que la politique de

l'irresponsabilité tente de maintenir entre la possibilité de percevoir un certain événement (de détresse) et l'obligation d'intervention.

Si plusieurs questions concernant l'identité des différents acteurs impliqués restent ouvertes – en particulier concernant l'hélicoptère et le navire de guerre qui sont entrés en contact avec les migrants –, nous avons été à même de fournir une reconstitution précise et de démontrer l'implication et les manquements de plusieurs protagonistes, parmi lesquels l'OTAN et la coalition de forces armées nationales, les gardes-côtes italiens et maltais, les navires marchands et les bateaux de pêche présents dans la zone, ainsi que les troupes de Kadhafi. La multiplicité des acteurs, d'une part, et la partialité et le chevauchement des régimes juridiques traversés par le bateau des migrants, d'autre part, soulèvent la question de qui doit être tenu pour responsable de la violence systémique perpétrée à l'encontre des passagers. Tandis que la fragmentation des régimes juridiques en mer permet si souvent d'échapper à la responsabilité, elle a dans ce cas au contraire été utilisée pour *multiplier* les acteurs potentiellement légalement responsables et les tribunes où leur responsabilité pouvait être jugée et débattue.

Non seulement plusieurs plaintes ont été portées devant les tribunaux français, italiens, espagnols et belges pour non-assistance à personnes en danger en mer – trouvant chaque fois un large écho dans la presse –, mais plusieurs autres initiatives ont été développées en parallèle : deux enquêtes documentaires ont été diffusées à la télévision et lors de festivals (Bos et Nicol, 2012 ; Liberti et Segre, 2012) ; un rapport a été publié par le Conseil de l'Europe, conduisant à l'audience de représentants de différents pays ; et enfin, l'affaire a été présentée à des auditoires composés de militants et d'universitaires à de nombreuses occasions à travers l'Europe et l'Afrique du Nord. Toutes ces tribunes, avec leurs langages, règles et technologies respectives, sont devenues des lieux de jugement. Par ailleurs, même s'il avait été possible de déterminer la responsabilité des nombreux acteurs directement impliqués dans cet incident, cela aurait été insuffisant tant que les multiples politiques d'exclusion, de militarisation et d'irresponsabilité qui ont, en premier lieu, façonné cet incident n'étaient pas mises à leur tour sur le banc des accusés. Alors qu'il est demeuré impossible à ce jour de demander, dans un cadre légal, des comptes pour *tous* les migrants morts aux frontières de l'UE, les différents acteurs enquêtant sur cette affaire ont dû aller au-delà du domaine du droit pour s'aventurer dans celui de la politique. De cette façon, ils ont dénoncé la violence du déni de la liberté de mouvement, ainsi que les morts qu'il génère, soulignant par là-même que la somme de toutes les obligations juridiques ne parviendra pas à réparer la violence de cette exclusion fondatrice.

Conclusion : terres liquides

Il a été nécessaire, pour comprendre les conditions qui ont produit cette mer mortifère et qui ont conduit à la violation structurelle des droits des migrants, de suivre les méandres de l'histoire de la gouvernance des mers et son articulation avec le contrôle de la mobilité. Ce n'est qu'à travers un combat au « corps à corps » avec ces conditions que nous avons été en mesure de réinscrire l'historicité et la responsabilité dans une mer d'impunité.

Ainsi compris, des incidents tels que celui du « bateau abandonné à la mort » jettent un nouvel éclairage sur les formes contemporaines de gouvernance maritime et de gestion des flux migratoires. L'image de la Méditerranée qui en découle est celle d'un environnement traversé par « un épais tissu complexe de relations, d'associations, et de chaînes d'actions impliquant des personnes, des environnements et des artifices » (Weizman, 2012 : 6). C'est l'ensemble de ce champ de forces qui constitue la forme particulière de gouvernance à l'œuvre en mer. Concernant le contrôle des migrants illégalisés, nous avons constaté que l'extension ou la rétractation sélectives de la souveraineté que permet cet espace a conduit à une forme de gouvernementalité qui, bien que hautement militarisée, détourne et module le mouvement plutôt que de le bloquer, brouille la frontière entre les fonctions humanitaires et policières et entraîne des morts à grande échelle en créant des conditions de traversée précaires et en s'abstenant d'agir pour sauver les personnes prises dans ce piège liquide. Le fantasme d'une gouvernance douce (« *soft governance* ») qui rendrait le mouvement des personnes et des biens à la fois ordonné et productif n'est que pure chimère puisqu'il y aura toujours des sujets qui n'accepteront pas cet ordre et les tentatives pour les dompter ne pourront, structurellement, que conduire à des morts et à des violations du droit. Les morts aux frontières de l'UE sont, en ce sens, le fantôme néropolitique qui hante cette vision de la gouvernementalité néolibérale (Mezzadra et Neilson, 2013). Ils continueront sans relâche, tant que le régime migratoire et la gouvernance des mers actuels prévaudront. Alors que les citoyens européens semblent avoir fini par accepter ces morts comme un moindre mal nécessaire, documenter les infractions au droit, lancer des plaintes contentieuses et soutenir la mobilisation des familles des migrants perdus en mer dans leur lutte pour faire la lumière sur ce qui est arrivé à leurs proches, peut être considéré comme l'introduction de « grains de sable » dans les mécanismes de ce régime migratoire, dans le but de le bloquer temporairement, de pousser au changement⁴⁵. Bien que les résultats soient modestes, un important changement a eu lieu : les États, les entités militaires et les autres acteurs en mer n'ont plus le monopole de la surveillance. La société civile réclame que cette compétence soit accompagnée d'un niveau supérieur de responsabilité, et elle mobilise en réaction les mêmes technologies de détection pour suivre les (in) actions des différents acteurs impliqués dans cette zone-frontière qu'est la mer, réinscrivant leur responsabilité là où ils s'efforcent de s'y soustraire.

45 À la suite du cas du « bateau abandonné à la mort », nous avons continué notre collaboration avec le mouvement pour les droits des migrants à travers différentes enquêtes et en développant une nouvelle plateforme collaborative de cartographie en ligne, *WatchTheMed* (www.watchthemed.net).

Figure 10 : Carte des migrations irrégulières et des flux composites

Le projet I-Map développé par l'ICMPD en collaboration avec des organisations étatiques et internationales est une cartographie qui retrace les routes migratoires, initialement aux frontières de l'Europe, mais qui s'étend de plus en plus vers l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Eurasie. I-Map a été conçu pour développer, au sein des organismes de gestion des frontières et des migrations, une sensibilité nouvelle à l'égard de la complexité des routes migratoires couvrant de larges aires géographiques (Casas-Cortes *et al.*, 2013).

Source : I-Map (2012) *Dialogue on Mediterranean Transit Migration (MTM)*.
Crédit : Centre international pour le développement des politiques migratoires (ICMPD).

Mais si le changement qui peut être initié par une telle pratique n'en est qu'à ses débuts, nous observons d'ores et déjà une tendance à la transposition sur terre des formes de gouvernance de type maritime, dans une frappante inversion de l'opposition binaire terre-mer de Schmitt (2001). Alors que, comme nous l'avons vu, le défi pour Schmitt consistait à imposer à l'océan une forme de pouvoir caractéristique de la terre, la mer est devenue un laboratoire au sein duquel de nouvelles formes de gouvernance ont été mises au point et expérimentées et elles se voient aujourd'hui appliquées sur la terre ferme. Comme en mer, les pratiques du contrôle des frontières sur terre ont été dégroupées de leurs limites territoriales et deviennent de plus en plus diffuses et mobiles, capables de suivre des routes en évolution constante. De la notion de « gestion des routes » qui émane des opérations de traçage des routes empruntées par les migrants circulant clandestinement (voir Figure 6), à celle de « gestion intégrée des frontières » qui vise au contrôle de la migration « avant, pendant et après la frontière », les pratiques de contrôle des frontières semblent en avoir fini avec les approches fixistes du territoire (Casas-Cortes *et al.*, 2013). Dans un mouvement qui fait écho à la pratique de la gouvernance maritime depuis plusieurs siècles, leur objet semble s'être déplacé vers les routes des migrants à travers différents espaces géographiques et politiques. Plutôt que la « solidification de la mer » – un terme suggéré par le collectif *Multiplicity* pour décrire l'invasion progressive de la mer par des logiques terrestres de production des frontières – ce que nous observons ici correspond plutôt à une « liquéfaction de la terre » (Boeri et Palmesino, 2002).

Il y aurait une autre façon, plus souhaitable, de s'inspirer de la mer, qui demeure en dehors du champ de vision hégémonique de l'opinion publique et des cercles politiques. En observant le monde « depuis la mer », depuis la perspective du mouvement constant de l'élément liquide qui résiste à l'appropriation, on pourrait percevoir que la liberté indisciplinée de la mobilité humaine, loin d'être une anomalie, est une constante de l'histoire et qu'elle persiste malgré les pratiques qui tentent de la domestiquer.

❖ Références bibliographiques

Abdulla Ameer and Linden Olof (Eds.) (2008) *Maritime traffic effects on biodiversity in the Mediterranean Sea: Review of impacts, priority areas and mitigation measures*. Malaga, IUCN Centre for Mediterranean Cooperation, Malaga, IUCN Centre for Mediterranean Cooperation, 184 p.

Alioua Mehdi and Heller Charles (2013) Transnational Migration, Clandestinity and Globalization – Sub-Saharan Transmigrants, in Susanne Witzgall, Gerlinde Vogl and Sven Kesselring Eds., *New Mobilities Regimes in Art and Social Sciences*, London, Ashgate Publishing, pp. 175-184.

Andersson Ruben (2012) A Game of Risk: Boat migration and the business of bordering Europe, *Anthropology Today*, 28 (6), pp. 7-11.

Andreone Gemma (2004) Observations sur la « juridictionnalisation » de La Méditerranée, *Annuaire Du Droit de La Mer*, 9, pp. 7-25.

Balibar Étienne (1996) Qu'est-ce qu'une frontière ?, in Étienne Balibar, *La crainte des masses. Politique et philosophie avant et après Marx*, Paris, Galilée, pp. 371-380.

- Barthes Roland** (1972a) *Nouveaux essais critiques*, Paris, Le Seuil, 192 p.
- Barthes Roland** (1972b) *Mythologies*, New York, Hill and Wang, 112 p.
- Bauder Harald** (2013) Why We Should Use the Term Illegalized Immigrant, *RCIS Research Brief*, 1, pp. 1-7, [online]. URL: http://www.ryerson.ca/content/dam/rcis/documents/RCIS_RB_Bauder_No_2013_1.pdf
- Benton Lauren** (2010) *A Search for Sovereignty: Law and Geography in European Empires, 1400-1900*, Cambridge, Cambridge University Press, 358 p.
- Boeri Stefano and Palmesino John** (2002) Materials for a research programme on contemporary flows through the Mediterranean, *Archis*, special November Flow-Issue.
- Bos Emiliano and Nicol Paul** (Dirs.) (2012) *Mare Deserto*, Switzerland, RSI, January 24, 52 min., [online]. URL: <http://la1.rsi.ch/falo/wel-come.cfm?idg=0&ids=0&idc=42593>
- Braudel Fernand** (1976) *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin.
- Burnett Graham** (2009) Hydrographic Discipline among the Navigators, in James Ackerman Ed., *The Imperial Map: Cartography and the Mastery of Empire*, Chicago, University of Chicago Press, pp. 185-255.
- Casas-Cortes Maribel, Cobarrubias Sebastian and Pickles John** (2013) Re-bordering the neighbourhood: Europe's emerging geographies of non-accession integration, *European Urban and Regional Studies*, 20 (1), pp. 37-58.
- Cassarino Jean-Pierre** (2013) *Tunisia's New Drivers in Migration Governance*, Paper submitted for the 2013 International Studies Association Conference, San Francisco, California, April 3-6.
- Cote Mark** (2010) Technics and the Human Sensorium: Rethinking Media Theory through the Body, *Theory & Event*, 13 (4).
- Cuttitta Paolo** (2007) Le monde-frontière. Le contrôle de l'immigration dans l'espace globalisé, *Cultures & Conflits*, 68, pp. 61-84.
- De Genova Nicholas** (2013) Spectacles of migrant "illegality": The scene of exclusion, the obscene of inclusion, *Ethnic and Racial Studies*, 36 (7), pp. 1180-1198.
- De Guchteneire Paul and Pécoud Antoine** (2006) International Migration, Border Controls and Human Rights: Assessing the Relevance of a Right to Mobility, *Journal of Borderlands Studies*, 21 (1), pp. 69-86.
- De Haas Hein** (2008) The myth of invasion: The inconvenient realities of migration from Africa to the European Union, *Third World Quarterly*, 29 (17), pp. 1305-1322.
- Depledge Duncan** (2013) Geopolitical material: Assemblages of geopower and the constitution of the geopolitical stage, *Political Geography*, pp. 1-2.
- Düvell Franck** (2008) Clandestine migration in Europe, *Social Science Information*, 47 (4), pp. 479-497.
- Finman Brian** (2010) Keeping the Med safe – how it's done, *NATO Review*, [online]. URL : http://www.nato.int/docu/review/2010/maritime_security/Safe_Mediterranean/EN/index.htm

Fischer-Lescano Andreas and Teubner Gunther (2004) Regime-Collisions: The Vain Search for Legal Unity in the Fragmentation of Global Law, *Michigan Journal of International Law*, 25 (4), pp. 999-1046.

Foucault Michel (2004) *Sécurité, territoire, population, Cours au Collège de France (1977-1978)*, Paris, Gallimard, 435 p.

Foucault Michel (2003) *"Society Must Be Defended": Lectures at the Collège de France, 1975-1976*, trans. David Macey, New York, Picador, 336 p.

Gammeltoft-Hansen Thomas and Aalberts Tanja E. (2010) Sovereignty at Sea: The law and politics of saving lives in the Mare Liberum, *DIIS Working Paper*, pp. 1-31.

Garrison Tom (2009) *Essentials of Oceanography*, Belmont, Brooks/Cole Cengage Learning, pp. 22-44.

Grotius Hugo (1916) *The Freedom of the Seas, or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade*, trans. Ralph Van Deman Magoffin, New York, Oxford University Press, 188 p.

Heller Charles and Pezzani Lorenzo (2013) A disobedient gaze: strategic interventions in the knowledge(s) of maritime borders, *Postcolonial Studies*, 16 (3), pp. 289-298.

Heller Charles, Pezzani Lorenzo et SITU Studio (2012) *Forensic Oceanography : Rapport sur le bateau « abandonné à la mort »*, Londres, Centre de recherche en architecture, Goldsmiths, Université de Londres, 94 p., [en ligne]. URL : http://www.fidh.org/IMG/pdf/final_draftfrench_public_light.pdf

Helmreich Stefan (2011) Nature/Culture/Seawater, *American Anthropologist*, 113 (1), pp. 132-144.

Knorr Cetina Karin (2009) The Synthetic Situation: Interactionism for a Global World, *Symbolic Interaction*, 32 (1), pp. 61-87.

Kurgan Laura (2013) *Close Up at a Distance: Mapping, Technology and Politics*, New York, Zone Books, 232 p.

Latour Bruno (2013) *Anthropocene and the Globe Theatre*, Latour's 4th Gifford, Lectures, University of Edinburgh, February 18-28.

Latour Bruno (2006) Air, in Caroline A. Jones Ed., *Sensorium*, Cambridge, MIT Press, pp. 104-107.

Liberti Stefano and Segre Andrea (Dirs.) (2012) *Mare Chiuso*, Italy, Zalab, 60 min.

Mezzadra Sandro and Neilson Brett (2013) *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*, Durham, Duke University Press, 174 p.

Miéville China (2006) *Between Equal Rights: A Marxist Theory of International Law*, London, Haymarket Books, 211 p.

Migreurop (2013) *Atlas of Migration in Europe: a Critical Geography of Migration Policies*, London, New Internationalist Publications, 144 p.

Newman David (2006) The lines that continue to separate us: borders in our "borderless" world, *Progress in Human Geography*, 30 (2), pp. 143-161.

Paasi Anssi (2009) Political Boundaries, in Rob Kitchin and Nigel Thrift Eds., *International Encyclopedia in Human Geography*, London, Elsevier, pp. 217-227.

Papastavridis Efthymios (2011a) The Right of Visit on the High Seas in a Theoretical Perspective: Mare Liberum versus Mare Clausum Revisited, *Leiden Journal of International Law*, 24 (1), pp. 45-69.

Papastavridis Efthymios (2011b) Rescuing "Boat People" in the Mediterranean Sea: The Responsibility of States under the Law of the Sea, *European Journal of International Law*, [online]. URL: <http://www.ejiltalk.org/rescuing-boat-people-in-the-mediterranean-sea-the-responsibility-of-states-under-the-law-of-the-sea/>

Rancière Jacques (2000) *Le Partage du sensible, esthétique et politique*, Paris, La Fabrique éditions, 74 p.

Reidy Michael S. (2008) The Royal Navy and the Rise of Modern Geophysics, *Trafalgar Chronicle*, 8, pp. 222-237.

Rodier Claire (2012) *Xénophobie business : À quoi servent les contrôles migratoires ?*, Paris, La Découverte, 200 p.

Sassen Saskia (2006) *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages*, Princeton, Princeton University Press, 493 p.

Schmitt Carl (2001) *Le Nomos de la Terre dans le droit des gens du jus publicum europaeum*, Paris, PUF, 363 p.

Sekula Allan and Burch Noël (Dirs.) (2010) *The Forgotten space*, Amsterdam, Doc. Eye, 112 min.

Selden John (1972) *Of the Dominion, or Ownership of the Sea: Two Books*, New York, Arno.

Silva Victor M. G. and Greidanus Harm (2011) *JRC-Frontex Spaceborne SAR Small Boat Detection Campaign – Italy & Spain*, 64 p., [online]. URL: <http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/111111111/24183/1/lbna25065enn.pdf>

Steinberg Philip E. (2011) Free Sea, in Stephen Legg Ed., *Sovereignty, Spatiality, and Carl Schmitt: Geographies of the Nomos*, London, Routledge, pp. 268-275

Steinberg Philip E. (2009) Sovereignty, Territory, and the Mapping of Mobility: A View from the Outside, *Annals of the Association of American Geographers*, 99 (3), pp. 467-495.

Steinberg Philip E. (2001) *The Social Construction of the Ocean*, Cambridge, Cambridge University Press, 258 p.

Steinberg Philip E. (1999) Lines of Division, Lines of Connection: Stewardship in the World Ocean, *Geographical Review*, 89 (2), pp. 254-264.

Suárez de Vivero Juan Luis (2009) *Eaux territoriales en Méditerranée et en mer Noire*, Bruxelles, Parlement Européen, 156 p.

Tondini Matteo (2010) Fishers of Men? The Interception of Migrants in the Mediterranean Sea and Their Forced Return to Libya, *INEX Paper*, [online]. URL: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1873544

Walters William (2011) *Where Are the Missing Vehicles? Critical Reflections on Viapolitics*, Paper presented at the Summer School on "Border Crossing Selves", Seoul, Hanyang University.

Weizman Eyal (2012) *Forensic Architecture: Notes from Fields and Forums*, Ostfildern, Hatje Cantz, 44 p.

Yusoff Kathryn, Grosz Elizabeth, Clark Nigel, Saldanha Arun and Nash Catherine (2012) Geopower: A panel on Elizabeth Grosz's *Chaos, Territory, Art: Deleuze and the Framing of the Earth*, *Environment and Planning D: Society and Space*, 30, pp. 971-988.

Charles Heller et Lorenzo Pezzani

❖ **Traces liquides : enquête sur la mort de migrants dans la zone-frontière maritime de l'Union européenne**

Parce que toute trace sur l'eau semble être immédiatement dissoute par les courants, les mers ont été maintenues dans une sorte de présent permanent qui résiste à toute écriture de l'histoire. L'étendue de liquide infini a également représenté un défi pour la gouvernance : l'impossibilité de dresser des frontières stables dans des eaux en constant mouvement a conduit à considérer les mers comme un espace de liberté absolue – les « mers libres ». Dans cet article, nous démontrons qu'au contraire, les mers sont de plus en plus documentées et divisées, et ceci de manière inextricable. Un appareil de détection complexe est fondamental pour une forme de gouvernance qui associe la division des espaces maritimes et le contrôle du mouvement et qui instrumentalise le chevauchement partiel et la nature élastique des juridictions maritimes et du droit international. C'est dans ces conditions que les régimes de migration imposés par l'UE fonctionnent, en étendant sélectivement les droits souverains des États par des patrouilles en haute mer, tout en leur permettant de se rétracter de leurs responsabilités, comme dans les nombreux cas de non-assistance aux migrants en mer. À travers les politiques et les conditions de la gouvernance maritime de l'UE, la mer se transforme en un liquide mortel – la cause directe de plus de 14 000 décès documentés au cours des quinze dernières années. Cependant, en utilisant les mêmes appareils de télédétection que ceux déployés en Méditerranée et en spatialisant les violations des droits des migrants en mer, il est possible de ré-inscrire la notion de responsabilité dans une mer d'impunité.

❖ **Liquid Traces: Investigating the Deaths of Migrants at the EU's Maritime Frontier**

Because any trace on water seems to be immediately dissolved by currents, the seas have long been associated with a permanent present that resists any writing of history. The infinite liquid expanse has equally represented a challenge for governance: the impossibility of drawing stable boundaries in ever changing waters has led to consider the seas as a space of absolute freedom and flow – the “free seas.” In this article, we demonstrate that on the contrary, the seas are increasingly documented and divided, and inextricably so. A complex sensing apparatus is fundamental to a form of governance that combines the division of maritime spaces and the control of movement, and that instrumentalises the partial, overlapping, and “elastic” nature of maritime jurisdictions and international law. It is in these conditions that the EU imposed migration regime operates, selectively expanding sovereign rights through patrols in the high seas but also retracting from responsibility, as in the many instances of non-assistance to migrants at sea. Through the policies and the conditions of maritime governance organized by the EU the sea is turned into a deadly liquid – the direct cause of over 13.000 documented deaths over the last fifteen years. However, by using the Mediterranean's remote sensing apparatus against the grain and spatialising violations of migrants' rights at sea, it is possible to re-inscribe responsibility into a sea of impunity.

❖ **Rastros líquidos: investigación sobre la muerte de emigrantes en la zona-frontera marítima de la Unión Europea**

Porque todo rastro sobre el agua parece ser inmediatamente disuelto por las corrientes, los mares han sido asociados durante mucho tiempo con un presente permanente, que resiste a toda escritura de la historia. La extensión de líquido infinito ha representado también un desafío para la gobernabilidad: la imposibilidad de trazar fronteras estables en aguas en movimiento constante condujo a considerar los mares como un espacio de libertad absoluta – «los mares libres». En este artículo, demostramos que, al contrario, los mares están cada vez más inextricablemente documentados y divididos. Un aparato de detección compleja es fundamental para una forma de gobernabilidad que asocia la división de los espacios marítimos y el control del movimiento y que instrumentaliza el solapamiento parcial y la naturaleza elástica de las jurisdicciones marítimas y del derecho internacional. Es en las condiciones como los regímenes de migración impuestos por la UE funcionan, extendiendo selectivamente a los derechos soberanos de los Estados por patrullas en alta mar, permitiéndoles retractarse de sus responsabilidades, como en los numerosos casos de falta de asistencia a los emigrantes en mar. A través de las políticas y de las condiciones de la gobernabilidad marítima de la UE, el mar se transforma en un líquido mortal – la causa directa de más de 14 000 defunciones documentadas en el curso de los quince últimos años. Sin embargo, la utilización de los mismos aparatos de teledetección que los de Mediterráneo y la especialización de las violaciones de los derechos de los emigrantes en mar, permite reinscribir responsabilidades en un mar de impunidad.