

Traversée Ndzواني-Maore en kwassa : l'hiver meurtrier

Plus de 100 personnes ont péri ces deux derniers mois dans le bras de mer qui sépare les deux îles.

ILS étaient partis vers 17 heures la veille, depuis Bambao Mtsanga, la deuxième "gare à kwassa" de Ndzواني, après Chiroroni dans le Nyumakele. Babylone était l'un des 38 passagers - beaucoup de Grand-comoriens, des Anjouanais et quelques Malgaches. Il raconte.

"J'avais été renvoyé de Mayotte une semaine plus tôt par la PAF [Police aux frontières]. Je suis originaire de la Grande-Comore mais je vis à Mayotte depuis trois ans. J'ai attendu que ma famille m'envoie de l'argent pour repartir. La traversée m'a

coûté 120 euros. Nous étions 38, parmi lesquels plusieurs enfants. Je me souviens d'un bébé de trois mois, et de trois enfants de 7, 8 et 9 ans environ. Avant le départ, j'ai dit au passeur que nous étions trop nombreux, mais des femmes m'ont dit de me taire ; il fallait partir, elles étaient pressées. La météo était bonne. La mer aussi. La traversée a duré toute la nuit. Mais quand on est arrivé au large de la Petite Terre, il y a eu de grosses vagues. Nous étions encore assez loin de la plage. L'une d'elles est tombée directement dans le

bateau qui s'est renversé. D'autres vagues nous ont tous séparés. J'ai entendu des cris dans l'eau. J'ai nagé. Puis j'ai trouvé un jerrican sur lequel je me suis appuyé. Nous nous sommes renversés vers 5h15, et je ne suis arrivé sur la plage que vers 5h50 [d'après le lieutenant-colonel de la gendarmerie de Maore, Patrice Martinez, les premiers éléments de l'enquête indiquent que l'accident est survenu à environ 500 mètres du rivage, à un endroit où de forts rouleaux rendent la navigation difficile ; "il semble qu'une dizaine de personnes a pu rejoindre

la côte par ses propres moyens", ndr]. Quand je suis arrivé, nous étions quatre à nous en être sortis, dont une femme. J'ai vu un gardien et je l'ai appelé. Je lui ai dit qu'un kwassa avait coulé au large et il a prévenu la police. Moi je suis parti et il a caché sur les hauteurs." Depuis, Babylone, qui a peur de se faire à nouveau attraper, n'a croisé aucune des têtes qui l'accompagnaient dans cette traversée.

Le naufrage de ce lundi 13 août au large de la plage de Moya, qui a mis un coup de projecteur national (lire ci-contre) sur les migrations dans l'archipel, est l'un des plus meurtriers recensé ces dernières années. Le bilan officiel fait état de 17 morts, 17 disparus et 4 personnes repêchées. Il vient compléter une liste déjà très longue (et non exhaustive) de sinistres survenus ces derniers mois entre Ndzواني et Maore, faisant de cet hiver austral 2007 une saison particulièrement funeste. Au cours du mois de juillet, cinq kwassa (connus) ont coulé, faisant près de 100 morts et disparus.

À Ndzواني, les autorités ambiguës

Nombreux sont ceux qui pensent que des haut gradés trempent dans le trafic de "clandestins".

DANS la nuit du 21 au 22 juillet derniers, un kwassa parti de Domoni fait naufrage au large de Majicavo-Koropa, ville située au nord de Mamoudzou. Bilan : un mort, 26 disparus, 9 rescapés. Le 27 juillet, un nouveau drame se déroule à quelques dizaines de mètres seulement de Domoni, lorsque le kwassa qui vient tout juste de partir se retourne, faisant quatre morts et 22 disparus (pour 14 rescapés). Entre ces deux accidents, un dénominateur commun : le passeur. Tandis que certains de ses "confrères" limitent depuis quelques temps le nombre de passagers en raison du mauvais temps -ce qui, par conséquent, augmente le tarif de la traversée-, lui n'a pas hésité à envoyer à la mort ses "clients". Connu de tous à Domoni, il n'est pourtant pas inquiété par les autorités.

A la gendarmerie de Domoni, le commandant Fattah Abdoul Wahab affirme être à sa recherche. "C'est un grand drame", dit-il. "On est en train de le rechercher. On pensait qu'il avait quitté l'île mais on vient de nous signaler qu'il est ici, à Domoni. Nous allons le retrouver et l'arrêter." Difficile de croire en sa bonne foi, quand nous-mêmes n'avons eu aucun mal à le croiser dans les rues de la vieille ville. Lorsque l'on fait remarquer au commandant Fattah que chaque jour, des kwassas partent de Domoni, mais que jamais ceux qui organisent ces traversées ne sont arrêtés, nous obtenons un silence pour toute réponse.

OFFICIELLEMENT, le discours des autorités anjouanaises certifie que tout est mis en œuvre pour lutter contre les départs de kwassas. "Notre gouvernement a toujours pris en compte cette question. Aussi, je peux vous assurer que notre police des frontières joue son rôle et tente de stopper ces émigrants depuis le port ou l'aéroport", clame M. Fattah. Le 13 mars 2006, le ministre de la Justice, des Finances et de l'Intérieur de l'époque avait pris un arrêté (n°06/007/MIATIPCAI/MEEC) portant interdiction du trafic de passagers clandestins à destination de Maore. Son article premier précise que "le départ à destination de Mayotte d'embarcations à bord desquelles se trouvent des passagers de façon clandestine est formellement interdit". Son article second prévoit que "tout contrevenant à cet arrêté doit payer une amende allant de 1 million fc jusqu'à 1,5 million fc [2.000 à 3.000 euros]". Mais à

Ndzواني, entre la théorie et la pratique, le fossé est immense. Pour preuve : les départs ne sont pas moins nombreux qu'avant, affirment les passeurs. "C'est vrai qu'on nous surveille", dit l'un d'eux. "Mais on arrive quand même à partir en étant discrets. Tous les après-midi, les gens se rassemblent aux lieux connus et les bateaux partent. Il y a notamment beaucoup d'Africains et de Grand-comoriens en ce moment." Bambao Mtsanga, Chiroroni, Domoni : les ports de départ sont les mêmes depuis des années.

Manque de moyens, argue le commandant Fattah en guise d'explication, pour qui "nous n'avons pas la capacité de surveiller toutes les côtes et surtout d'intercepter les kwassas." Un argument là aussi difficile à croire, alors que depuis trois mois, la quasi-totalité des côtes anjouanaises est gardée par la gendarmerie, dans la crainte d'une intervention armée de l'Union des Comores.

LA VRAIE RAISON de l'impuissance des autorités se trouve ailleurs. L'arrêt pris en 2006 n'est toujours pas respecté, explique Mohamed Ahmed Mohamed, substitut du Procureur au Tribunal de première instance de Mutsamudu. "Il y a ces textes effectivement, mais depuis leur entrée en vigueur, on ne les a jamais appliqués car il paraît que d'autres dispositions vont être prises très bientôt" dit-il. D'autre part, se pose un problème juridique : "Dans notre code pénal, aucune loi n'a été prévue pour parler de cette question de la clandestinité." Si selon lui, "notre gouvernement n'a jamais baissé les bras ; actuellement nous sensibilisons sur ce sujet avec des messages à la télévision", la responsabilité de cette situation revient avant tout à la France : "Elle est la seule à pouvoir trouver la solution."

Cependant, la lenteur des autorités quant à l'application de l'arrêt ministériel pourrait trouver sa source dans une corruption généralisée. Des journalistes de l'île affirment que parmi les hauts gradés de la gendarmerie insulaire, certains n'hésitent pas à tremper dans le trafic de "clandestins". "Les passeurs sont encouragés par le prix alléchant de la traversée estimée à 150 euros par personne actuellement et la

complicité de certaines autorités, surtout de la gendarmerie qui ne fait pas son travail", estime pour sa part M. Gharibou, directeur de l'hôpital et ancien maire de Domoni cité par l'agence HZK. Racontant sa courte expérience de maire de la ville, il a affirmé que "même les rapports qu'il adressait à la gendarmerie de la ville étaient montrés aux passeurs ou à leurs chefs".

LES PASSEURS que nous avons interrogés à ce sujet affirment ne pas savoir ce qu'il se trame au-dessus d'eux. "Nous ne sommes que des employés. Nous ne savons pas avec qui nos patrons s'arrangent" dis-

"Parfois, les gendarmes nous voient. Ils ne nous disent jamais d'arrêter, juste de ne pas dépasser le poids."

UN PASSEUR DE DOMONI

ent-ils. Une chose est sûre : "On n'est jamais interpellé." L'un d'eux pense, sans en apporter la preuve, que son patron graisse la patte de certains gendarmes. "Avec le retard des salaires depuis plusieurs mois, c'est facile de corrompre" dit-il. "Parfois, les gendarmes nous voient. Ils ne nous disent jamais d'arrêter, juste de ne pas dépasser le poids".

Un autre assure qu'il a régulièrement à faire à des hautes personnalités de l'île. "Ils viennent souvent nous demander de les amener à Mayotte pour faire des courses, passer des vacances ou pour amener un membre de leur famille se faire soigner." Pour lui, un vaste réseau s'est mis en place : "J'entends des collègues qui disent que des militaires collaborent aux voyages clandestins. Que ce sont eux-mêmes qui amènent les passagers, notamment les Africains. Il ne faut pas oublier que ces gens, quand ils arrivent à Anjouan, passent par le port et l'aéroport." M. Abdou Mohamed nie ces accusations : "Les passeurs s'organisent pour faire venir un kwassa depuis Mohéli ou Ngazidja. Mais nous restons vigilants. Récemment, la gendarmerie a arrêté des étrangers qui venaient pour partir vers Mayotte." A la Police aux frontières, on confirme l'arrestation d'une dizaine de Tanzaniens. Mais le problème reste entier concernant les Comoriens. "On ne peut pas interdire à des Comoriens de venir à Anjouan", précise M. Attoumane, le chef de la PAF.

NEP et RC

RC



Migrations : au-delà des mythes

Une immigration exclusivement miséreuse que seule une lutte intense pourra étouffer. Voilà le plat que l'on veut nous faire avaler.

ALORS qu'ils ne s'intéressent que très rarement au phénomène migratoire dans l'archipel, les médias français ont repris en boucle l'information concernant le naufrage du 13 août dernier. Ainsi le 14 août, le site google.com recensait 72 articles de presse mis en ligne liés à ce naufrage, tandis que lors des précédents accidents, il n'en dénombreait qu'une demi-douzaine. Cette surenchère médiatique qui a vu notamment *Le Monde* consacrer un article, et France 2 envoyer une équipe sur place, a mis en lumière les mythes qui entourent l'immigration dite clandestine à Maore. Tenaces, ces contre-vérités veulent faire de l'immigration des Comoriens un phénomène à ranger dans la même catégorie que celle des Africains qui tentent de rejoindre l'Europe via les enclaves de Ceuta et Melilla au Maroc, ou les îles Canaries dans l'Atlantique. Quels sont ces mythes ?

1 - C'est la misère qui pousse les Comoriens à venir à Maore

"L'extrême pauvreté pousse les Comoriens à tout tenter pour rejoindre Mayotte" titre le 14 août *Le Monde*, dont le correspondant, directeur de *Mayotte Hebdo*, affirme que "la pauvreté des Comores, l'absence de travail et d'espoir, conduisent la population à tout tenter pour venir à Mayotte". *L'Humanité*, de son côté, titre : "Les naufragés de la misère". Il n'est pas un journal qui n'évoque "l'Éldorado" mahorais. Ce n'est certes pas faux. Nombreux sont les Comoriens qui tentent leur chance à Maore pour échapper à la situation économique dramatique qui règne dans l'Union des Comores, particulièrement à Ndzouani.

Mais ce n'est pas non plus la seule explication. En ne relayant que celle-ci, les médias font de Maore une île comme les Canaries, une enclave française qui n'aurait aucun lien particulier avec ses voisins : il s'agit là d'une oeuvre de propagande qui consiste à passer sous silence la situation particulière de Maore au sein de l'archipel des Comores -sur France 2, on a même entendu ceci : "Mayotte est à 70 kilomètres de la première des îles Comores" ! Les migrants ne seraient que des miséreux en quête d'un mieux vivre dans un pays du Nord. C'est négliger les liens familiaux qui persistent, malgré la séparation de 1975. Comme le fait remarquer un communiqué du collectif Comores Masiwa Mane, "face au drame du 13 août 2007, les médias français se contentent de dire que ce sont des "clandestins Comoriens" qui souhaitent se rendre dans "l'île française de Mayotte". Or les choses ne sont pas aussi simples".

Depuis l'instauration du visa Balladur en janvier 1995, nombre de personnes vivant à Maore auparavant en toute légalité sont devenues, du jour au lendemain, clandestines. Elles y ont leurs enfants, leurs parents enterrés parfois, leur travail, leur conjoint. L'histoire de Salima dont nous évoquions le cas en janvier 2006¹ est en ce sens édifiante. Âgée de 55 ans, cette mère de cinq enfants dont trois filles -une de 19 ans, les deux autres, des jumelles, de 22 ans-, elles-mêmes mères de deux enfants chacune, tous nés à Maore, n'avait jamais demandé de titre de séjour. "Quand elle est arrivée à Mayotte, on n'en demandait pas. Les gens n'avaient pas besoin d'avoir des papiers", nous racontait à l'époque l'une de ses filles. Le 5 janvier 2006, alors que des policiers organisaient une descente dans son quartier de Majicavo-Koropa,

Salima faisait partie des personnes arrêtées. Arrivée à Maore quatorze années auparavant, elle était reconduite à la frontière le soir même. "On est venues à Mayotte en 1992", racontait l'une de ses filles. "Moi j'avais 5 ans. Avant on vivait à Tsembehou [Ndzouani, ndr]. Mon père était venu ici travailler, puis on l'avait rejoint. On était venues en avion, on a même le tampon [de la Police aux frontières, ndr] sur notre passeport. A l'époque, il n'y avait pas de visa, les gens étaient libres. Mais trois ans après notre arrivée, mon père est mort. Ma mère a dû se débrouiller pour nous donner à manger. Elle a travaillé dans les champs. Nous, on a fait toutes nos études ici. Ses cinq enfants vivent à Mayotte. Depuis 1992, c'était la première fois qu'elle se faisait arrêter."

A 55 ans, Salima s'est trouvée dans l'obligation de refaire sa vie dans un village où elle n'avait plus aucune attache. "Comment puis-je comprendre, moi qui ai vécu à Mayotte depuis 14 ans ?" disait-elle quelques jours après son "retour" au village natal. "Il y a des gens qui sont arrivés en kwassa depuis moins de trois ans et qui obtiennent des papiers. Nous on est là depuis 14 ans et on n'a rien." Depuis, Salima est revenue en kwassa. Elle fait partie de ces "clandestins" selon les médias.

QUE DIRE DU CAS d'Inaya, qui habite une petite maison à deux pas de la plage de Mjombi, une crique de Domoni qui sert de port de départ des kwassas ? Lorsque nous l'avons rencontré en novembre 2005², elle affirmait avoir rejoint cinq fois Maore en kwassa. Clandestine récidiviste ? Pas vraiment. Si Inaya est née à Ndzouani, elle a

passé quinze ans de sa vie à Maore, sur les traces des membres de sa famille installés là-bas depuis des lustres. Ses propres enfants y ont grandi, étudié, se sont mariés et ont eu eux aussi des enfants. Parce que Maore est aussi chez elle, Inaya y est allée plusieurs fois. "La première fois pour me rest-

"Quand elle est arrivée à Mayotte, les gens n'avaient pas besoin d'avoir des papiers."

LA FILLE DE SALIMA

mener et rendre visite à ma famille. La deuxième fois aussi" explique-t-elle. Deux voyages effectués en avion. Elle ne se rappelle pas de la date. "C'était il y a longtemps" lançait-elle en novembre 2005, "bien avant que la route soit fermée" - entendez l'instauration du visa en 1995. "La troisième fois, j'ai pris une barque ici à Mjombi avec un frère pour rattraper les obsèques d'un autre frère qui s'est suicidé à Nyambadao [un village du sud de Maore, ndr]. A l'époque, on ne se cachait pas en arrivant là-bas par la mer, ni en quittant ici." L'annonce du mariage de l'une de ses filles restée à Domoni et la voilà de nouveau sur le chemin du retour vers son île. Les noces terminées, elle prend le premier kwassa... "Ma vie s'était faite à Maore où j'étais habituée à vivre après 15 ans. Je devais retourner à Ndzouani pour la famille, mais je n'étais plus ici chez moi. C'est à Maore que je travaillais et gagnais de quoi nourrir ma famille. Je n'avais pas de papiers parce que je n'ai pas pensé à les faire à temps, mais je me sens chez moi à Mayotte" expliquait-elle.

On est là bien loin des poncifs véhiculés ●●●

Ci-dessus, une traversée en kwassa en 2005.

(Imaz Press Réunion)

décryptage migrations

... par la pensée dominante, selon lesquels seule la misère pousse les Comoriens à tenter la traversée... Ils sont pourtant nombreux dans ce cas, à prendre le kwassa pour voir la famille, retrouver les enfants, trouver un emploi pendant six mois et repartir. Dernier détail : en 1995, l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) comptait 0 clandestin à Maore. En 2002, ils étaient 40.000. "Parmi ces chiffres il y a tous ceux qui ont toujours vécu à Mayotte, qui n'étaient pas clandestins et qui le deviennent depuis la loi Balladur de 1995", précise Corneille Mandja, ancien président de la Ligue des droits de l'Homme à Maore.

2- La porte dérobée de l'Europe

C'était un titre du Monde en 2006. C'est également l'idée reprise par France 2 dans son récent reportage. Faux, et archi faux. D'abord parce que les Comoriens souhaitaient se rendre en France ne le

Depuis des années, ces derniers sont comparés aux pires des meurtriers. Tous dans le même sac : profitant de la situation, s'enrichissant sur la misère des autres... La réalité est toute autre. La plupart sont des pêcheurs au train de vie extrêmement limité. De simples "employés" qui ne font que transporter des passagers pour le compte d'un patron, propriétaire de la ou les barque(s).

Certes, les récits de traversées qui se finissent à l'eau parce que les passeurs ont ordonné aux passagers de sauter pour pouvoir échapper aux forces de l'ordre sont avérés. Les cas de surcharge des kwassas sont nombreux, comme le montre la récente arrestation au large de Sada, par la PAF, d'une barque comptant huit zébus en plus de la vingtaine de passagers. "Mais comme partout, il y a des fous de la mer. Des têtes brûlées qui ne veulent rien comprendre, qui embarquent plus de 20 personnes, 30, 40... Ces gens là ne connaissent pas la mer en réalité. On les trouve surtout dans le Nyumakele" dénonçait un passeur de Domoni,

Louffi, en novembre 2005¹. Un recensement des kwassas partis depuis Bambao Mtsanga en avril-mai 2006, effectué par les militants de l'Observatoire de l'émigration clandestine anjouanaise (OECA), démontre que tous les passeurs n'abusent pas de leur pouvoir. Selon cette étude, les kwassas étaient la plupart du temps constitués de moins de 15 personnes (5 cas sur 9), alors qu'un seul, parti le 22 mai, dépassait les trente passagers (36). Sur ces neuf départs, deux ne sont pas arrivés à leur destination.

PÈRE DE FAMILLE soucieux de la scolarité de ses enfants l'un d'eux est inscrit dans une école privée qui coûte cher, Louffi a commencé à "traverser" des passagers en 1994. "Quand j'ai besoin d'argent, je fais les démarches auprès des propriétaires et parfois, ce sont eux qui font appel à moi, s'il y a un voyage programmé", expliquait-il en 2005. Il touchait alors 75.000 fc (150 euros) pour la traversée. Un salaire plus que correct comparé au revenu moyen de l'île, mais qui ne tient pas compte des risques encourus. Car l'on oublie bien souvent que quand un kwassa coule, les passeurs s'en sortent rarement.

Depuis quelques années, la Justice française tient à réprimer cette activité. Les peines encourues sont souvent très lourdes, allant jusqu'à 3, 4 ans de prison. Les effets sont cependant nuls - compara-

bles à l'emprisonnement de petits dealers de cocaïne tandis que les gros trafiquants continuent leur business. Intercepté en 1997 à l'entrée de Bouéni, Louffi a été condamné une première fois à huit mois d'emprisonnement ferme. Six ans plus tard, le passeur tombait à nouveau dans le piège de la brigade nautique mahoraise, en septembre 2003, et écopait d'une peine plus lourde -20 mois de détention. Malgré tout, il nous affirmait être prêt à s'y remettre. "On ne dit jamais qu'on ne reprendra pas un chemin qu'on a pris une fois. Quand j'ai la corde, je n'hésite pas à la faire."

4- Les responsables sont les autorités comoriennes

Difficile de ne pas accorder du crédit à cette thèse. Les autorités anjouanaises, non seulement ne font rien pour éviter les départs de kwassas, mais en plus y participent, du moins pour certains de leurs responsables (lire page précédente). Cependant, il convient de replacer dans son contexte géopolitique et historique cette assertion.

Tout d'abord, comme l'affirme l'ancien président de la Ligue des Droits de l'Homme à Maore, Corneille Mandja, "les Comoriens considèrent que Mayotte n'est pas un territoire français et espèrent toujours sa rétrocession." La communauté internationale n'ayant pas reconnu la légitimité de la France à Maore, les autorités comoriennes, qui revendiquent toujours le retour de l'île dans l'ensemble national, n'ont aucune raison d'interdire ce qui ne s'apparente, pour elles, qu'à des déplacements de population à l'intérieur des frontières. Dans cette perspective, le seul reproche que l'on peut faire aux autorités comoriennes est de ne pas faire respecter certaines règles de sécurité.

Si l'on peut, comme l'ont fait nombre d'associations ces dernières semaines, déplorer le "laxisme" des autorités comoriennes, il ne faut pas perdre de vue l'autre partie prenante, tout aussi responsable de ces tragédies : la France. En instaurant un visa en 1994 pour tout ressortissant comorien souhaitant se rendre à Maore, en dépit des liens familiaux très forts qui ont continué à se développer malgré la séparation, celle-ci a ouvert la vane des tragédies maritimes et des trafics en tous genres. Elle avait pourtant su éviter dans un premier temps ce type de décision unilatérale. Si la séparation en 1975 vit la mise en place d'un visa, lorsqu'elle arriva au pouvoir en 1981, la gau-

che française l'annula. Durant une quinzaine d'années, les Comoriens pouvaient se rendre librement, sans remplir aucune formalité administrative, à Maore. L'immigration était alors assez faible, basée sur des échanges commerciaux et familiaux. Dans les années 1980, il était banal de se rendre à Maore depuis l'une des autres îles, en bateau ou en avion, pour voir la famille, trouver du travail ou même faire ses courses. Les accidents étaient alors très rares, car les barques peu chargées. Mais lorsque commença au début des années 1990 le processus d'intégration de l'île aux institutions métropolitaines, la politique migratoire de Paris changea du tout au tout.

En 1993, alors que les premières grèves secouent l'île, les leaders politiques mahorais incapables de répondre aux attentes de la population agitent le chiffon rouge de l'immigration, qui devient pour la première fois l'explication de tous les maux. Ils réclament la mise en place d'un visa entre Maore et les autres îles de l'archipel. Des manifestations sont organisées pour faire pression sur les pouvoirs publics. De son côté, Edouard Balladur, alors Premier ministre et candidat à la présidentielle, escompte satisfaire à la demande des Mahorais pour gagner leurs suffrages. Le 18 janvier 1995, son gouvernement instaure un visa pour tout ressortissant comorien souhaitant se rendre dans l'île restée française : il est depuis appelé "visa Balladur". Un visa qui, depuis une dizaine d'années, est quasi impossible à obtenir.

C'est depuis cette date que remontent les premières disparitions en mer -du moins leur recensement. Si "le véritable bilan est impossible à établir", assure Mélanie Portmann, ancienne coordinatrice de l'OECA, on peut l'estimer à 3.000 victimes depuis dix ans. A titre d'exemple, selon une étude de l'OECA, entre le 1^{er} juillet 2000 et le 31 décembre 2001, les accidents de kwassas avaient fait 183 morts (et 224 rescapés) pour 17 naufrages.

5- La solution : les expulsions

Au lendemain du naufrage du 13 août, le ministre de l'Immigration, de l'Intégration, de l'Identité nationale et du Codéveloppement, Brice Hortefeux, envoyait un communiqué complètement hors sujet. Après avoir "déploré" cet accident, il rappelait que "plus de 16.000 Comoriens ont été éloignés en 2006". Selon le ministre proche de Sarkozy, "ce nouveau drame (...) illustre tragiquement les risques que font courir les trafiquants qui exploitent la misère de ces migrants". Dans ce même communiqué, il "confirme la détermination totale du gouvernement à poursuivre sans répit la lutte contre ces filières criminelles". Quelques lignes plus tôt cependant, il affirmait que c'est parce que l'embarcation "tentait d'échapper à la vigilance des moyens de surveillance côtiers" qu'elle a "emprunté une voie difficile avant de chavirer". Un aveu qui ne dit pas son nom... Il ne lui viendrait pas à l'esprit que c'est l'intensification de cette lutte qui est à l'origine de la multiplication des drames. En effet à cause des risques, les passeurs empruntent des voies dangereuses pour échapper aux deux radars installés en 2005 dans le lagon. Nombreux sont ceux qui, désormais, tentent de rejoindre Maore en la contourant par le sud. Or, affirme un géographe mahorais, la barrière corallienne est très dangereuse à partir de Sada jusqu'à Saziley. Qu'à cela ne tienne : on préfère jouer avec la vie des clandestins plutôt que de trouver une solution alternative. La preuve : le territoire va être prochainement équipé d'un troisième radar pour intercepter les embarcations.

NOMBRE DES PASSAGERS du kwassa qui a coulé le 13 août étaient des personnes récemment reconduites à la frontière. Cela n'empêche pas les autorités de réaffirmer leur volonté d'atteindre l'objectif chiffré à 12.000 reconduites cette année. Pourtant, ce n'est un secret pour personne, la politique du chiffre n'a résolu en rien le problème de l'immigration "clandestine". Renvoyés un jour, les "clandestins" reviennent le lendemain. En juillet, le directeur de la PAF lui-même le reconnaissait. Dans un entretien accordé au Mahorais, il déclarait : "Il faut être lucide, sur les 13.500 étrangers reconduits à la frontière [en 2006], combien sont revenus ?"

"Il faut être lucide, sur les 13.500 étrangers reconduits à la frontière [en 2006], combien sont revenus ?"

L'EX-DIRECTEUR DE LA PAF DE MAORE

font que très rarement par Maore. La plupart possédant la double nationalité ou ayant un membre de la famille installée en France², il n'ont pas besoin de passer par Maore pour rejoindre la France. D'autre part, si les médias pré-cités s'étaient renseignés, ils sauraient que l'obtention d'un visa pour Maore ne permet en aucun cas de rejoindre la France, ni l'Europe. En effet, le visa d'entrée sur le territoire mahorais est propre à ce territoire, et ne permet pas d'aller plus loin. Pour rejoindre la France ou la Réunion, il faut demander un autre visa, très difficile à obtenir.

3- Les passeurs sont des salauds

Selon une dépêche AFP du 20 août, le pilote de l'embarcation qui avait fait naufrage le 13 août a été mis en examen et écroué. L'homme, dont l'identité et la nationalité n'ont pas été précisées, a "reconnu avoir déjà piloté à de nombreuses reprises des embarcations de ce type entre Anjouan et Mayotte et avoir été condamné pour cela à deux reprises, ce qu'a confirmé l'enquête". Encore un salaud de passeur qui va payer !

¹ Lire *Kashkazi* n°23, janvier 2006

² Lire *Kashkazi* n°18, novembre 2005

³ La diaspora comorienne en France est estimée à environ 800.000 personnes.

mtsamdu, ngazidja, pleure ses morts

DARSALAM. CE QUARTIER DE MTSAMDU,

village du Washili, au nord-est de l'île de Ngazidja, est encore sous le choc. Parmi les victimes du naufrage d'un kwassa, le 3 juillet au large de Domoni, sept étaient originaires de ce quartier. Blottie dans un coin de la minuscule pièce qui fait office de salle de séjour dans sa case en tôle, Ma Halima est effondrée. Elle a perdu ses deux filles, Halima, qui avait moins de 25 ans, et sa petite sœur, Moinourou, âgée de 8 ans. Toutes deux faisaient partie des dix habitants de Mtsamdu qui s'étaient rendus à Ndzuanu pour monter dans la même embarcation.

Halima revenait de vacances passées auprès de sa mère. Vivant en situation irrégulière à Maore, elle avait passé quelques temps au village, pendant que son conjoint était rentré en France. "Elle avait décidé de retourner à Mayotte de peur de complications pour la première grossesse qu'elle venait de débiter", explique sa mère. "C'est également pour des raisons sanitaires, que Moinourou a fait partie du voyage", poursuit Ahamad Abdou Islam, alias Barouf, adjoint au préfet de la région et habitant de Mtsamdu. Quant à Fatouma et Hamida, deux autres jeunes filles du quartier, "elles espéraient refaire leur vie à Mayotte", indique un jeune homme du village...

Au total, quatre femmes et trois enfants entre 5 et 8 ans, tous originaires de Mtsamdu, ont péri dans

ce naufrage. Seuls trois sur les dix ont échappé à la mort, parmi lesquels Jevredi, considéré comme l'organisateur de cette expédition. "C'est vrai que je vis à Mayotte depuis longtemps et que je viens régulièrement à Ngazidja. C'est mon dix-huitième voyage", affirme ce jeune, qui se défend d'avoir une quelconque responsabilité dans cette aventure fatale. "Comme je connais bien Mayotte, ces gens étaient rassurés de partir avec moi. Je n'ai incité personne à partir. La seule personne que j'ai emmenée avec moi, c'est un petit garçon de la famille qui avait 5 ans et qui est mort dans mes bras", se défend Jevredi.

Selon lui, il y avait une vingtaine de passagers à bord du kwassa. "Nous sommes partis de Domoni. La météo ne présentait pas beaucoup de risques. Nous étions à une heure des côtes parce qu'on apercevait encore les lumières. Le téléphone portable d'un des pilotes a sonné, mais celui-ci n'entendait rien à cause du bruit du moteur. On l'a appelé une deuxième fois, puis une troisième fois. Au bout du troisième appel, les pilotes ont éteint les moteurs pour entendre leur correspondant. C'est à ce moment là qu'une vague a renversé la barque. Nous nous sommes tous trouvés dans l'eau. Les pilotes ont rapidement détaché les moteurs, permettant ainsi à la barque de se redresser. Mais il n'y avait plus rien à faire. Certains passagers

avaient déjà coulé. D'autres se sont accrochés à des bouées de fortune et ont été emportés dans le noir. Sept d'entre nous sont morts dans la barque et on a jeté les corps dans l'océan. Je pense qu'il était 16 heures le lendemain, lorsqu'une pirogue de pêcheurs nous a retrouvés", raconte Jevredi.

Au bled, ce 3 juillet est marqué d'une pierre noire. "C'est une journée de deuil que nous entendons commémorer chaque année pour sensibiliser les gens sur les risques de l'immigration", affirme l'adjoint au préfet de la région.

Posé sur les versants volcaniques du Karthala, le village n'offre rien qui retiendrait ses habitants sur ces terres arides. Mais contrairement aux villages voisins, Mtsamdu compte peu de migrants. Une vingtaine de ressortissants vivrait à Maore. L'installation de ces personnes sert cependant de pompe aspirante pour d'autres candidats même si, selon Barouf, leur principale motivation serait d'ordre sanitaire. "La complication des démarches administratives pour l'obtention d'un visa et l'incompétence des établissements hospitaliers de l'île, expliquent en grande partie le recours aux voies illégales", affirme-t-il. Comme pour étayer son propos, il révèle que "trois malades [des femmes, ndr] sont partis pour Mayotte, juste avant le dernier drame".

KAMAL'EDDINE SAINDOU