

Des paquebots de croisière et des trains sanitaires pour les migrants?

Table des matières

<u>Un problème mal posé.....</u>	<u>1</u>
<u>Reposer le problème en partant des gens réels, des moyens réels, des responsabilités réelles et des possibilités réelles</u>	<u>2</u>
<u>Données du problème.....</u>	<u>3</u>
<u>Quelques chiffres.....</u>	<u>4</u>
<u>Quelques conséquences.....</u>	<u>5</u>
<u>Les migrations par voie terrestre: des trains sanitaires.....</u>	<u>5</u>
<u>Conclusion</u>	<u>6</u>

Un problème mal posé

Un des facteurs problématiques dans la question des migrants repose sur notre façon de poser le problème : nous nous trouvons devant deux positions idéologiques opposées, une position identitaire en faveur de la fermeture des frontières et du rejet des migrants, et une position humaniste qui est favorable à leur accueil.

Tant que nous abordons le problème dans ce cadre de logique par opposition, qui limite la réalité à deux visions opposées, nous limitons notre façon de l’appréhender à ces deux seules visions. Les discours demeurent limités à des échanges polémiques dans lesquels chaque groupe défend ses positions et tente de démontrer qu’il a « raison » et que l’autre a « tort », ces controverses visant non pas tant à résoudre le problème qu’à récolter les voix des futurs électeurs, autrement dit à instrumentaliser la question.

Ceci justifiant cela, cette instrumentalisation s'effectue à travers une désinformation tous azimuts destinée à manipuler l'opinion, si bien que beaucoup de propos tenus dans ce contexte n'ont plus rien à voir avec les faits réels. Si l'on rajoute l'influence des agences de désinformation qui rétribuent en masse des gens pour mettre en ligne des propos convenus à l'avance, qui ne reflètent en rien l'opinion personnelle des gens qui les diffusent, via les réseaux sociaux, les forums, les campagnes par messages électroniques, etc., pour donner corps à des thèses données, faire croire à leur popularité, puis les brandir en prétendant parler au nom du peuple, nous nous retrouvons face à des communicants utilisant ces thèses pour se propulser politiquement, nous savons que les cartes des territoires représentés sont de fausses représentations des faits, destinées à nous abuser, et en fait dépourvues de la représentativité, qui n'ont pas plus de corps physique que des hologrammes.

Si bien que chaque camp concentre son énergie sur ce conflit, la lutte contre ses opposants, la recherche d'éléments de langage, etc., plutôt que sur la résolution du problème lui-même qui ne fait que s’aggraver avec le temps. Ces énergies qui s’affrontent se détruisent mutuellement, aucun des groupes n’est en mesure d’avancer, et les débats tournent en rond, chacun répétant

Des paquebots de croisière et des trains sanitaires pour les migrants,

©Isabelle AUBERT-BAUDRON, 28 01 2020

La sémantique générale pour les nuls - Pour une économie non-aristotélicienne

sempiternellement, comme des magnétophones, les mêmes arguments conformes au modèle idéologique statique prôné.

Or aucun des deux groupes n'a une vision globale de ce qui se passe réellement et ne peut avoir totalement « raison » : les deux conceptions, vécues comme inconciliables a priori, s'excluent l'une l'autre, alors qu'elles sont face à une seule et même situation. Chaque groupe l'appréhende avec des critères d'évaluation différents, et une partie des débats se résume à des échanges verbaux qui ne mènent à rien, entre des gens qui sont d'accord pour ne jamais être d'accord, ce qui les rend incapables de s'entendre d'une part, et d'autre part de s'attaquer ensemble sérieusement à la résolution du problème lui-même. C'est pourquoi cet abord idéologique de la question, qui fait abstraction du coefficient des observateurs et des éléments objectifs de la situation constitue une grande part de ce problème.

A partir de là, il me semblerait plus cohérent de mettre de côté ces positions idéologiques pour examiner la question dans le cadre d'une démarche scientifique, plus réaliste, basée non plus sur des opinions ou des croyances, mais sur l'examen des faits tangibles et démontrables, avec pour cadre légal, les fondements démocratiques de notre constitution et des instances internationales.

Dans les premières versions de cet article, je m'étais concentrée sur l'arrivée des migrants par mer. Ce faisant, j'avais fait abstraction de la partie terrestre du phénomène. Je rajoute donc en dernière partie un paragraphe consacré à cette question.

Reposer le problème en partant des gens réels, des moyens réels, des responsabilités réelles et des possibilités réelles

Concernant les migrants dont l'arrivée en masse par la mer est problématique pour le continent européen, je me suis demandée quelle sorte de bateau pourrait être utilisée pour saper à la base le trafic des passeurs: les paquebots de croisière qui peuvent héberger plusieurs milliers de gens pendant une semaine, et où les migrants pourraient être hébergés provisoirement, le temps de voir qui est qui et qui fait quoi, d'où il vient, etc., et de prendre le temps de voir ce qu'il peut en advenir une fois sur terre.

La location de ces bateaux pourrait être partagée entre tous les pays européens, mais les migrants, qui paient pour les bateaux des passeurs, pourraient aussi participer à cette location. Vu les prix exorbitants exigés par les passeurs, les paquebots de croisière leur reviendraient de toute façon moins cher.

La plupart des migrants viennent de pays en guerre. Ces pays ne sont pas entrés en guerre tout seuls, un beau jour, comme soudainement frappés par un virus : ces guerres sont menées par un ensemble d'acteurs internationaux qui les financent ou y participent directement.

En conséquence, ces acteurs ont une responsabilité dans ces conflits, et dans le fait que les habitants de ces pays partent de chez eux pour fuir la guerre, et qu'ils viennent en Europe dans l'espoir d'y vivre en sécurité. De ce fait il serait dans l'ordre des choses que les États et les acteurs privés qui sont à l'origine de leurs malheurs participent à réparer les conséquences de leurs décisions et de leurs actes en aidant financièrement les réfugiés.

Une des données du problème est que nous l'abordons généralement sous des angles conflictuels, où chaque analyse repose sur un débat entre 2 partisans de possibilités opposées, et en mélangeant les niveaux d'abstraction (politique, religieux, idéologique, militaire, etc.). Tout cela entraîne une confusion, des incompréhensions, des malentendus, qui rendent les problèmes

Des paquebots de croisière et des trains sanitaires pour les migrants,

©Isabelle AUBERT-BAUDRON, 28 01 2020

La sémantique générale pour les nuls - Pour une économie non-aristotélicienne

inextricables. J'essaie donc d'aborder celui-ci sous un angle pratique, en partant des besoins humains réels et des moyens réels dont nous disposons pour y répondre.

Est-ce que nous disposons de bateaux capables d'héberger un certain temps dans des conditions décentes les migrants fuyant leur pays par la mer, afin de réduire le nombre de ceux qui entrent en Europe, en le limitant temporairement à ceux qui viennent par la terre ? Oui, nous disposons de tels bateaux: Oasis of the Seas et Allure of the Seas peuvent accueillir 6296 passagers, et le dernier né, Symphony of the seas, peut en accueillir 8000 !



Le « Symphony of the seas », plus gros navire de croisière au monde livré par le chantier naval STX, a levé l'ancre du port de Saint-Nazaire samedi 24 mars devant plusieurs centaines de personnes venues assister à la manœuvre spectaculaire.

<https://youtu.be/RQelKhYc29A>

Données du problème

Pratiquement, qu'est-ce qui est nécessaire pour mettre cela en place ?

- Il est impossible aux migrants, dont bon nombre n'ont plus de papiers, de s'inscrire légalement à des croisières de tourisme.

- Les paquebots sont construits par les Chantiers de l'Atlantique à Saint Nazaire. Il devrait être de l'ordre du possible pour nos dirigeants d'entrer en relation avec un site de chantiers navals français,

- L'embarquement et le suivi des gens devraient être organisés officiellement, ce qui implique que l'opération soit menée par les gouvernements ou au niveau européen. En conséquence, il faudrait que les États (ou l'Europe / l'ONU, etc.) puissent disposer de tels bateaux le temps nécessaire.

Une telle opération peut entrer dans le cadre du partenariat public-privé : exemple: l'État loue les paquebots aux sociétés qui les possèdent, et fait payer une partie du trajet aux migrants de façon à combler le prix de la location et à effectuer l'opération sans déboursier d'argent public. Les associations d'aide aux migrants pourraient participer financièrement pour payer le séjour des plus démunis, de même que des gens fortunés désireux de s'impliquer dans la résolution du problème.

Pour les gens concernés, une telle solution serait éminemment moins chère que les tarifs que leurs imposent les passeurs. Le gouvernement met un site en ligne avec un numéro de téléphone, un formulaire de contact, et les migrants peuvent alors s'inscrire eux-mêmes directement, sans intermédiaire mafieux. Ensuite, une fois à bord, ils peuvent bénéficier de conditions confortables leur permettant de décompresser, de déstresser pendant leur séjour à bord.

En plus de l'encadrement de la sécurité (identité, origine, etc.), il peut y avoir une organisation permettant de prévoir leur avenir, en répertoriant les professions des gens, et ce qu'ils peuvent apporter à leur pays d'accueil, en fonction des besoins de ces derniers. Ainsi cette immigration pourrait répondre aux intérêts respectifs, autant des arrivants que des pays d'accueil. Par le biais des associations d'aide aux migrants, ils pourraient entrer en contact avec des citoyens des pays d'accueil désireux de les héberger.

Ils pourraient aussi, une fois à bord, s'organiser entre eux avec l'aide des ONG pour les tâches de la vie quotidienne en fonction de leurs professions : il ne me paraît pas réaliste d'attendre que le personnel employé pour les croisières continue de l'être dans cette circonstance : planifier les repas avec des aliments auxquels ils sont habitués (riz, lentilles, blé, épices, etc.), ce qui serait bien moins onéreux que les plateaux repas et une multitude de plats, faire la cuisine, le ménage, etc.. Les médecins s'occuperaient de la santé, les enseignants pourraient enseigner, etc., si bien qu'une fois ordonnée la vie quotidienne permettant de vivre correctement à bord, les migrants s'occuperaient aux tâches nécessaires à leur séjour sur le paquebot.

Le personnel fourni par les États pourrait alors se limiter à l'encadrement et aux forces de l'ordre, et les dépenses, à la nourriture, aux médicaments, au matériel médical et aux produits de santé.

Il me semblerait aussi nécessaire d'expliquer aux migrants ce que venir en Europe implique de leur part, à savoir accepter le mode de vie et les lois de leur pays d'accueil. En résumé leur enseigner les bases légales, sans quoi, venant d'une autre culture, ils ne peuvent les connaître, et ce faisant, ne peuvent les respecter. Ainsi, il me semble utile de les prévenir qu'il n'est pas réaliste de venir en Europe en s'attendant à y vivre comme dans un pays régi par la charia: il s'agit là d'une question de cohérence vis-à-vis d'eux-mêmes et de leurs pays d'accueil. Si cela ne leur convient pas, rien ne les empêche de demander à être orientés vers un pays correspondant au mode de vie qu'ils souhaitent.

Ceci dit, les gens qui ont déjà trouvé asile dans les petites communes qui les ont accueillis n'ont manifestement pas du tout envie de reproduire les conditions de vie de leurs pays d'origine: ils font de leur mieux pour s'adapter et ne demandent qu'à vivre tranquillement en harmonie avec les habitants. Les réticences que pouvaient avoir ces derniers, confrontées aux faits, ont disparu, ceux-ci ayant constaté que les nouveaux arrivants ne leur causaient aucun préjudice et que leurs craintes de départ n'étaient pas fondées.

Quelques chiffres

En ce qui concerne les croisières en Méditerranée, les prix de celles-ci sont en moyenne de 500 € par semaine par personne.

Actuellement les migrants arrivant par la mer paient de fortes sommes (pouvant atteindre 10 000 € ou plus) pour voyager sur un bateau surpeuplé avec une probabilité importante de mourir pendant le voyage, sans savoir s'ils arriveront ni où ils arriveront, ni quels pays ils vont traverser ensuite, la seule certitude étant que la suite du voyage va être difficile et périlleuse.

Se pose le problème du contrôle des passagers au départ, pour éviter d'embarquer des gens constituant des menaces, mais je suppose qu'un tel contrôle à l'embarquement serait plus facile à organiser et plus efficace que de laisser des milliers de migrants entrer illégalement, en traversant des frontières improvisées à la hâte dans les conditions d'urgence actuelles.

Pour ce qui est des migrants eux-mêmes, la plupart sont des gens éduqués appartenant à la classe moyenne, pouvant déboursier 10 000 €. Avec la formule des bateaux de croisière, pour un prix de 500 € par semaine, ils pourraient séjourner pendant $10\,000 / 500 = 20$ semaines = 5 mois. En appliquant l'organisation décrite plus haut, le coût de leur séjour serait bien inférieur. Prendre en compte leurs connaissances et leurs capacités professionnelles serait de l'intérêt général et de toute façon plus sensé et plus réaliste que les réactions présentes, qui consistent à les considérer comme un flux informe et incontrôlable et à adopter des mesures dans l'urgence.

Dans de telles conditions, aucun migrant ne serait plus volontaire pour un voyage dangereux. Seuls les gens problématiques choisiraient les chemins illégaux, leur nombre serait limité, et ils seraient plus faciles à détecter. En conséquence, il semble que les paquebots de croisière, en plus du niveau humain, seraient également plus efficaces sur le plan de la sécurité.

Ces paquebots pourraient également représenter une alternative à la jungle de Calais, dans la mesure où ils pourraient héberger les gens qui y vivent actuellement.

Enfin ils pourrait représenter une alternative de réinsertion pour les passeurs, qui, en tant qu'intermédiaires avec les migrants, pourraient alors être intégrés dans cette nouvelle organisation. Ils pourraient ainsi sortir de l'emprise des réseaux criminels pour gagner leur vie légalement, ce que bon nombre d'entre eux n'ont très probablement pas eu la possibilité de faire auparavant, ces réseaux étant la seule possibilité qu'ils ont de pouvoir subsister hors d'une économie officielle qui les a exclus et qui ne prospère que sur le terreau de la pauvreté.

Quelques conséquences

- Sécurisation de la Méditerranée,
- Désengorgement de Calais,
- Conditions d'accueil organisées de façon plus humaine et plus cohérente,
- Apport dans le pays de nouveaux citoyens permettant d'apporter des solutions à des problèmes tels que la baisse de la fécondité, la désertification des villages et des petites villes, la fermeture des écoles et la disparition des services publics : il n'est pas cohérent d'un côté de se plaindre des difficultés engendrées par ces problèmes dans notre vie et notre milieu, et de l'autre de rejeter les gens qui nous permettraient d'équilibrer le renouvellement des générations et de réduire les déséquilibres de population entre la ville et la campagne,
- Diminution des tensions avec les autres pays confrontés au problème : ceux dont sont originaires les migrants ainsi que les autres pays d'accueil, diminution des conflits entre pays européens,
- Amélioration de l'image du pays à l'extérieur, plus conforme à « nos valeurs »,
- Diminution du nombre des passeurs, dépourvus de fonction et par manque de candidats, et diminution des trafics humains dont les politiques les plus restrictives en matière d'immigration représentent paradoxalement la base de leur fonds de commerce illégal, contrairement aux arguments qu'elles avancent.

Les migrations par voie terrestre: des trains sanitaires

Les personnes qui viennent de pays en guerre (Afghanistan, Syrie, Irak, etc.) viennent par la terre, en traversant les diverses frontières. Il est possible de sécuriser le parcours terrestre des réfugiés, ce qui peut être réalisé facilement, dans chaque pays, via des trains sanitaires qui

Des paquebots de croisière et des trains sanitaires pour les migrants,

©Isabelle AUBERT-BAUDRON, 28 01 2020

La sémantique générale pour les nuls - Pour une économie non-aristotélicienne

permettraient aux gens de voyager en sécurité, dignement, et d'être accompagnés et nourris correctement.

De tels trains ont existé en France durant les deux guerres mondiales. Ils avaient pour fonction de rapatrier les soldats blessés au front. Voir à ce sujet le texte de Michel Aubert, *Train sanitaire 529 – Voyage en zone libre Rapatriement des blessés militaires du 9 septembre au 19 septembre 1940*, Interzone Editions.

Ce texte est un témoignage important car il décrit les côtés pratiques de l'organisation de ces voyages, par des particuliers volontaires animés d'un même esprit rassemblant leurs capacités respectives pour assurer ce rapatriement, en coopération avec le gouvernement et les autorités locales. Autrement dit, il démontre que de tels trains sanitaires sont possibles dès l'instant où des individus s'organisent pour les mettre en place.

Sécuriser ainsi la traversée des différents pays via les réseaux ferroviaires locaux implique une organisation commune entre les différents pays concernés. Cette organisation rentre dans les fonctions de l'ONU.

Conclusion

Bien entendu, ces propositions demandent d'être examinées et complétées, car beaucoup de données m'échappent. De plus, il ne s'agit ici que de possibilités parmi d'autres : nous sommes devant non pas deux possibilités opposées, mais une infinité, à côté desquelles nous passons, non pas par manque de moyens, ni en raison de mauvaises intentions, mais du seul fait d'idées fausses et de préjugés.

Nous devons également prendre en compte nos ressources réelles, et les moyens réels dont nous disposons, qui sont généralement bien plus étendus que ceux que nous utilisons généralement.

Sur de telles bases, le problème des migrants peut cesser d'être une source de problèmes insolubles et de conflits tous azimuts pour devenir maîtrisable à brève échéance, à des coûts bien moindres que les solutions proposées jusqu'ici, et de façon bénéfique pour toutes les parties.

Isabelle AUBERT-BAUDRON, 28 01 2020.