



Le pilote humanitaire a organisé 138 vols, en plus de trois ans, pour venir en aide aux embarcations de fortune dérivant entre la Libye et les côtes européennes.

« Nous n'avions pas d'excuse pour ne pas agir »

Professionnel de l'humanitaire, José Benavente a fondé en 2018 l'association Pilotes volontaires, dont les bénévoles survolent la Méditerranée pour porter secours aux migrants en détresse. Plus de 599 y ont laissé leur vie ces quatre derniers mois. Inacceptable pour l'équipe, qui poursuit sans relâche sa mission.

Pourquoi vous êtes-vous lancé dans cette aventure ?

La source de mon engagement remonte au début des années 1990. J'étais alors en mission humanitaire en Afrique. Déjà nous entendions parler de naufrages vers les îles Canaries. J'avais été choqué par cette situation. Quand en 2015-2016, les tentatives en Méditerranée se sont multipliées, mes souvenirs ont refait surface. Des ONG comme SOS Méditerranée, Open Arms portaient secours en mer. L'observation depuis la passerelle de leurs navires demeure alors limitée, un soutien aérien paraît nécessaire. Avec quelques amis, nous lançons Pilotes volontaires début 2018.

Comment avez-vous réussi à mettre en œuvre votre projet ?

Grâce à nos économies, nous avons acheté un petit avion. Actuellement, nous sommes une douzaine de bénévoles français et belges. Nous décollons depuis l'île

••• italienne de Lampedusa. Nos missions durent au minimum un mois. En plus de trois ans, nous avons repéré 139 embarcations avec à leur bord plus de 9 500 personnes. Sur cette période, au moins 6 200 décès ont été recensés selon l'Organisation internationale pour les migrations.

Comment travaillez-vous ?

Nous survolons une zone de 150 km de long sur 80 km de large. Nous signalons tous les bateaux qui sont loin des côtes, surchargés ou en manque de gilets de sauvetage. Car la situation peut basculer d'un instant à l'autre : des canots qui semblaient stables ont coulé sous nos yeux en l'espace de cinq minutes.

Une fois le signalement effectué, qui intervient ?

Il existe trois zones placées sous la responsabilité respective de la Libye, de Malte et de l'Italie. Si le bateau est repéré dans la première, les garde-côtes libyens sont censés le récupérer. Les navires d'ONG se retrouvent parfois chargés du sauvetage ou décident d'intervenir faute de réponse des autorités. Mais ils ont été immobilisés dans les ports italiens à plusieurs reprises.



Entre deux missions à Lampedusa, José Benavente nous accueille dans l'Ain, où il s'est installé avec sa famille après plus de vingt ans à l'étranger. Lorsque nous lui demandons de choisir des objets, il semble ennuyé : « Nos affaires sont en Ouganda où nous avons une maison. » Un pied ici, le regard au large.

Ou ont dû errer plusieurs jours en mer, avec des personnes à bord, ne recevant pas l'autorisation de débarquer.

Dans la nuit du 21 au 22 avril, 130 personnes sont mortes noyées. La responsabilité des garde-côtes libyens comme des autorités italienne et maltaise a été mise en cause. En 2017 déjà, des migrants étaient décédés en raison d'un défaut de réponse des Libyens...

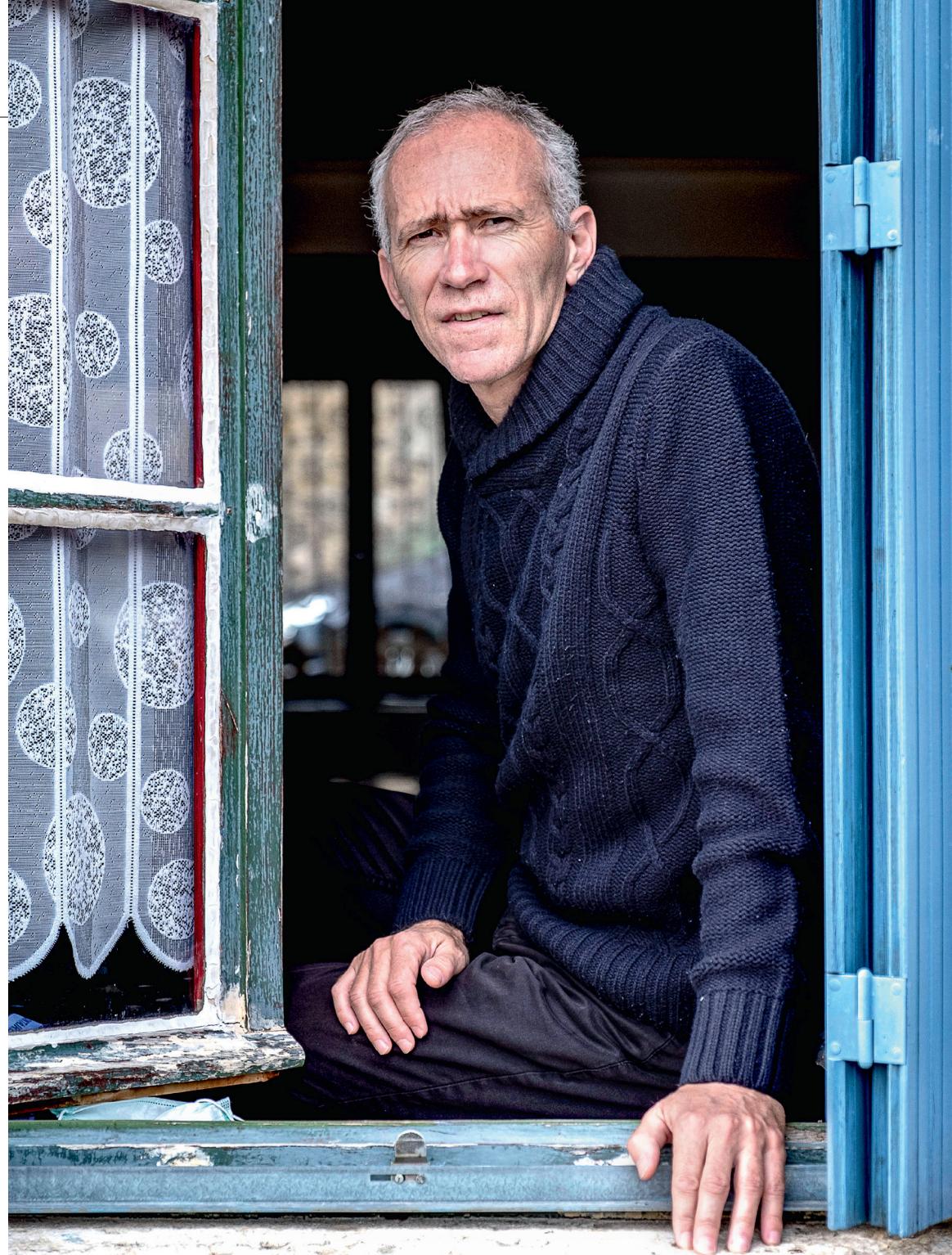
Quand nous appelons les garde-côtes libyens, nous n'avons jamais de réponse. Nous envoyons donc simultanément un message aux centres de coordination des secours en mer maltais et italien avec en copie les ONG si elles sont dans le secteur ; nous n'avons pas le droit de solliciter ces dernières directement. Ne pas savoir s'ils vont être secourus ou dans quelles conditions génère de l'inquiétude, de la frustration.

Les Libyens bénéficient pourtant d'aides européennes...

Ils ne sont pas en capacité d'assurer la coordination et les secours sur l'ensemble de leur zone, et cela malgré le soutien aérien de l'agence européenne Frontex. Le 28 mars dernier une embarcation avec environ 150 personnes a été secourue 48 heures après notre signalement ! Tout, en fait, est mis en œuvre pour ramener les exilés en Libye, un pays en guerre, où ils subissent viols, torture et extorsions. C'est une grave violation de la convention de 1951 relative au statut des réfugiés et du droit maritime international stipulant qu'ils doivent être débarqués dans un port sûr.

Au regard du sort réservé aux migrants interceptés par les Libyens, avez-vous hésité à continuer votre mission ?

Nous nous sommes posé la question : faut-il voler quand il n'y a pas d'ONG en mer ? Si ces bateaux ne sont pas repérés, cela finira sûrement en naufrage, dans l'indifférence.



PHOTOS : BRUNO AMSELLEM POUR LE PÈLERIN

Nous avons établi des contacts avec des organisations humanitaires présentes sur le territoire libyen, afin qu'elles essayent d'apporter lors du débarquement une assistance médicale a minima et des produits de première nécessité.

En 2019, l'Italie vous a interdit de décoller au motif que votre avion n'était pas conforme. Vous avez dû acheter un autre appareil...

Nous avons pourtant effectué 82 vols sans que ça ne pose aucun problème ! Notre présence dérangeait, nous avons été à plusieurs reprises témoins de situations particulièrement gênantes, il fallait nous écarter de la scène de crime.

Les ONG sont accusées de provoquer un appel d'air. En portant secours, n'encouragez-vous pas les traversées ?

Nous avons volé durant plusieurs mois alors qu'il n'y avait aucun navire d'ONG. Malgré cela, les traversées se poursuivaient. L'argument ne tient donc pas. Ces hommes et ces femmes avec leurs enfants, sur le chemin de l'exil parfois depuis plusieurs années, ne sont plus maîtres de leur destin. Ayant souvent vécu des moments très durs dans les centres de détention libyens, ils sont prêts à tout. Alors, quand ils ont la possibilité d'embarquer sur ces cercueils flottants, ils ne se demandent pas s'il y a des ONG en mer pour les secourir en cas de naufrage. Je considère que tenter de sauver des vies devrait faire l'unanimité et ce quelles que soient nos convictions politiques, philosophiques ou religieuses.

Face aux difficultés, ne vous êtes-vous jamais découragé ?

Depuis plus de trois ans je ne décroche pas, je ne suis pas beaucoup avec les miens. J'ai la chance d'avoir une épouse et deux enfants qui sont particulièrement compréhensifs, mais je compte bien

... préserver davantage cette vie de famille à l'avenir. C'est difficile de renoncer. Avec mes amis, quand nous avons décidé de nous lancer, nous étions au courant de ce qui se passait en Méditerranée et en Libye, nous avions les moyens et l'expérience pour agir. Nous n'avions pas d'excuse.

Comment en êtes-vous venu à travailler dans l'humanitaire ?

J'ai su assez tôt que je voulais faire un métier pour aider, secourir les autres. Déjà à l'âge de 15 ans, j'envisageais d'intégrer un peloton de secours en montagne. Je me passionnais alors pour la spéléologie. Lors d'une expédition sportive en Chine, j'ai rencontré un hydrologue qui travaillait sur des forages d'eau potable en Algérie pour une association. À mon retour en France, j'ai poussé la porte de l'Institut Bioforce-Développement, à Vénissieux, où je me suis spécialisé dans l'approvisionnement en eau potable. Ma formation achevée, je suis parti en mission avec Action contre la faim.

Saviez-vous déjà piloter un avion ?

Non, j'ai découvert l'aviation bien plus tard. Quand j'étais gamin à Vénissieux, le mercredi, avec des copains du quartier, on pédalait jusqu'à l'aérodrome de Corbas. On s'accrochait alors au grillage pour voir les décollages. Mais ça ne m'attirait pas plus que ça. J'ai compris que c'était un outil fantastique lors des missions humanitaires : il permettait de franchir des lignes de front, de traverser des territoires dépourvus de routes ou des régions non sécurisées. En 2007, alors au Comité international de la Croix-Rouge, j'ai rejoint le département des opérations aériennes.

Dans quelle mesure votre histoire familiale a-t-elle forgé votre engagement ?

À la fin des années 1940, mon père quitte l'Espagne franquiste et traverse les Pyrénées. Il est alors accueilli par des sympathisants

« J'ai passé mon enfance avec des exilés. Rares sont ceux qui évoquent leur périple. Celui-ci reste un traumatisme ou une humiliation... »

SA BIO

- 1969**
Naissance à Lyon.
- 1994**
Première mission en Sierra Leone.
- 1996**
Diplômé de l'Institut Bioforce-Développement.
- 1999**
Rejoint le Comité international de La Croix-Rouge.
- 2006**
Obtient son brevet de pilote professionnel.
- 2018**
Cofonde Pilotes volontaires.
- 2019**
Cesse son activité salariée pour se consacrer entièrement à Pilotes volontaires.

du Parti communiste. Il devait ensuite embarquer à Marseille dans un bateau pour l'Argentine. Mais se trompant de quai, il s'est retrouvé dans un train, direction Lyon ! Ma mère, elle, est arrivée au début des années 1960, plutôt pour des raisons économiques. J'ai passé mon enfance entouré d'exilés espagnols. Les personnes exilées n'évoquent pas beaucoup leur périple, voire pas du tout. Celui-ci reste traumatisant ou humiliant. L'histoire de mes parents, je l'ai entendue de la bouche des uns et des autres quand ils en parlaient autour d'un bon repas. Inconsciemment, cela m'a influencé.

Quelles valeurs vous ont-ils transmises ?

À Vénissieux, ma mère, très impliquée à titre bénévole, faisait des courses, préparait à manger pour les personnes âgées et isolées. Mon père, qui a longtemps travaillé dans le BTP, s'était investi au sein d'un syndicat. Parlant un peu mieux français que ses compagnons, il leur donnait des coups de main. S'entraider était naturel. ■

Le mot Pèlerin m'évoque Saint-Jacques de Compostelle et la région de Galice où vécut ma mère qui était très croyante. Lors de notre premier voyage en Espagne en 1977, ce fut l'un des premiers endroits que nous avons visités.




SON UNIVERS



GAILLE HENKENS/DIVERGENCE

LE COLIBRI

Nous avons baptisé notre avion du nom de cet oiseau en référence à sa légende. Alors qu'un incendie ravageait la forêt, le colibri s'activait. Le volatile cherchait quelques gouttes d'eau avec son bec pour les jeter sur les flammes. « Colibri ! Tu n'es pas fou ? Ce n'est pas avec ces gouttes d'eau que tu vas éteindre le feu ! » lui lança-t-on. Et l'oiseau de répondre : « Je fais ma part. »

UNE LITHOGRAPHIE DE XAVIER

Cette œuvre a été réalisée par l'artiste contemporain Xavier. Quatre-vingt-neuf exemplaires ont été tirés pour être mis en vente sur notre site pilotes-volontaires.org. Nous ne disposons que de quatre mois de trésorerie. À l'avenir, nous espérons lever des fonds afin de rémunérer les bénévoles et pérenniser ainsi notre action.



UN LIVRE, LES ENFANTS DE LA CLARÉE

Je n'ai pas beaucoup le temps pour lire. Mais, ces derniers jours, la météo nous a cloués au sol. J'en ai donc profité pour me plonger dans ce récit signé par le journaliste Raphaël Krafft (Éd. Marchialy). Il y évoque la Guinée, où nous avons vécu avec mon épouse. Il est question des tentatives de traversées de frontières franco-italienne. Ce qui m'a rappelé les souvenirs d'une maraude près de Briançon, dans les Alpes, il y a un an.

UN PAYSAGE

Nous sommes à Arandas (Ain), le village où nous sommes installés depuis bientôt deux ans et plus précisément à La Croix du Mortier, à 834 mètres d'altitude. J'aime y monter. Je m'assois au pied du calvaire et je profite du panorama.



PHOTOS : BRUNO ANSELLEM POUR LE PÉLERIN