

Éléments d'information et de réflexion pour un bilan de la FF2

Rappel des enjeux

- Briser le blocus illégal de Gaza après l'attaque criminelle contre la première flottille et alors quel « allègement » n'est que de la poudre aux yeux, et que la « communauté internationale », donta France, se contente au mieux de belles paroles sur l'illégalité du blocus.
- Préparer une flottille internationale qui soit grandement améliorée quantitativement (plus de bateaux) et qualitativement (des bateaux porteurs de campagnes nationales exprimant la volonté de leurs citoyens, élus, personnalités, d'imposer la fin du blocus). Travailler au quotidien avec d'autres campagnes.
- Mettre sur pied en France une campagne d'envergure inégalée, réussir le pari de faire travailler ensemble des dizaines d'organisations dont l'histoire et les pratiques sont différentes.
- Mettre en évidence les violations du droit international par Israël et exiger son application.
- Apporter de l'aide humanitaire, même si ce n'est pas la priorité.

Le calendrier

Dès juillet 2010, réunions avec les organisateurs de la première flottille afin d'évaluer les possibilités. Accord en France du Collectif et de la Plateforme pour se joindre à l'action, d'autres collectifs locaux ou régionaux s'ajoutant à la campagne. Un Comité de coordination national se met en place, qui orchestrera la campagne au jour le jour pendant un an.

D'abord prévue à la fin de l'automne, à partir de plusieurs ports de Méditerranée, la mission est reportée à plusieurs reprises car l'entreprise est énorme et demande plus de temps et de préparation que prévu (nous n'avons JAMAIS assumé une action de cette envergure, avec toutes les complexités qu'elle comporte).

La date finalement sera le 28 juin 2011. Une vingtaine de campagnes seront impliquées, une dizaine de bateaux (moins que le projet d'origine, plusieurs campagnes ayant dû revoir leurs objectifs à la baisse et se regrouper).

Les difficultés

Internes:

- Les réunions internationales mensuelles permettent d'avancer ensemble mais avec de nombreuses difficultés, il est compliqué de faire travailler ensemble et au même rythme des orgas européennes, arabes, américaines, asiatiques etc. qui ont toutes des expressions et des contraintes différentes (néanmoins elles permettent de cimenter les campagnes nationales autour de cet énorme projet choisi par tous, de partager les expériences et les problèmes, d'essayer de les résoudre ensemble. La confiance s'instaure vite).
- Trouver les bateaux s'avère extrêmement compliqué, d'autant plus que de nombreuses campagnes ne sont pas présentes en Méditerranée. La plupart des campagnes se tournent alors vers la campagne grecque, les camarades grecs ayant l'expérience et l'expertise nécessaire (rappelons qu'en 2008, ils ont réussi à atteindre Gaza), dans un contexte politique qui le permet, pour trouver des marchés où chacun pourra « s'approvisionner » (ils y ont passé un temps et une énergie considérable, au détriment de leur propre campagne).

Pratiquement toutes les campagnes finissent (certaines très tardivement) par devoir acheter leur bateau en Grèce, et donc à devoir partir de Grèce. Mais ce regroupement en Grèce, qui fait peser un poids très lourd sur la Grèce, est préoccupant politiquement et inquiète nos amis grecs.

Politiques:

Il est rapidement évident que nous sommes confrontés à une grosse offensive diplomatique et médiatique israélienne, appuyée par la plupart des pays où l'action se prépare, y compris le secrétaire général de l'ONU, pour faire en sorte que la FF2 échoue, qu'elle ne puisse pas se

mettre en place.

En France

La campagne

Nous avons décidé d'avoir un bateau français, partant de France, sous pavillon français, qui représenterait la volonté de solidarité de la population. Pour réaliser cet objectif, nous avons mis en mouvement et en musique environ 70 orga, une gageure, du jamais réalisé, avec des difficultés aussi dans le quotidien parfois, mais en réussissant la plus grande mobilisation du mouvement de solidarité. L'écho dans la population apparaît de façon évidente dans les quelque 1500 actions diverses menées partout en France et les 700 000 € collectés.

De même nous avons reçu le soutien de centaines d'élu-e-s et de personnalités, du jamais vu à ce niveau. Nous avons aussi été très présents au sein de la coalition internationale : Comité de pilotage (SC) et Comité de coordination du SC.

Les autorités françaises

Lors de différentes rencontres, le discours a été constant: le blocus n'est pas acceptable mais la flottille n'est pas le moyen approprié d'apporter de l'aide à la population de Gaza (pour rappel, l'aide n'est qu'un des aspects de notre campagne qui a choisi en priorité la démarche politique de soutien aux droits des Palestiniens, d'exigence de l'application du droit international et de la levée immédiate du blocus). Contrairement à d'autres gouvernement, délibérément hostiles et menaçants, le MAE a constamment indiqué que la France n'interdirait pas le départ de notre bateau mais qu'il déconseillait fortement de participer à cette flottille.

Les bateaux

Nous avons rapidement recherché un bateau passager, après avoir rejeté l'option cargo qui ne permettait pas d'avoir une réelle représentation de la campagne à bord. Départ de Marseille décidé.

Une première recherche, menée début mars par des marins/militants experts, aboutit à un engagement pour un bateau qui se trouve en Egypte.

Après négociation, dépôt de garantie et visites multiples -mais tardives - sur place en avril - mai, l'option est abandonnée car les travaux durent et pour des raisons administratives les délais feraient que nous n'aurions pas le temps de gagner Marseille et d'en repartir. A ce moment là le départ est prévu le 18 juin, afin d'être sur zone à temps pour retrouver le reste de la flottille qui part de Grèce et de Turquie (le Mavi Marmara). Nous sommes donc déphasés par rapport à l'objectif (nous ferons quand même une mobilisation nationale à Marseille le 18 juin).

Nous nous retournons en urgence vers les Grecs -comme les autres campagnes- et trouvons un superbe bateau, le Louise Michel. Mais il bat pavillon grec et se trouve au Pirée d'où il devra partir. Notre objectif n'est toujours pas atteint.

Et la collecte se monte à des centaines de milliers d'euros. Le Comité de coordination de la campagne française décide alors de tenter d'acheter un deuxième bateau en France et grâce à la détermination de nombreux militants, nous y arrivons, c'est le Dignité. Il partira bien de France (Corse), sous pavillon français. Objectif atteint et soulagement intense de nos amis grecs: ça allège un peu la pression sur la Grèce, d'autant plus que le bateau irlandais est en Turquie.

Le 25 juin, le Dignité quitte la Corse à marche forcée pour atteindre la Grèce et se joindre à la Flottille de la Liberté 2.

Par ailleurs, et parce que la dimension humanitaire est réelle (l'Afps et le CBSP participent à l'achat de cette aide), la campagne française décide d'acheter des parts (12.5 % pour 30 000 €) d'un cargo affrété par les Grecs, les Suédois et les Norvégiens, qui transportera les médicaments que nous avons décidé d'acheter .

Grèce, fin juin 2011

Au fil des réunions internationales, la situation politique et sociale en Grèce se dégradant gravement, les camarades de la campagne grecque nous demandent des délais afin de gérer la pression de plus en plus grande qui s'abat sur leurs autorités et leur société. Nous acceptons. Quel autre choix? Ils sont les mieux à même de juger de la situation. Ce sera donc le 28 juin; les passagers sont tous présents à Athènes. La logistique est parfaitement assurée mais la politique ne suit pas et les autorités grecques se dévoilent: les bateaux ne partiront pas de Grèce (ni de Turquie d'ailleurs), les pressions israéliennes ont été trop fortes. Les bateaux sont maintenus à quai au Pirée sous divers prétextes administratifs. Un ordre -jamais signifié directement ni à la FF2 ni aux campagnes nationales- est émis par le cabinet grec: aucun bateau ne sera autorisé à quitter la Grèce pour se rendre à Gaza. La campagne US boat to Gaza tente de sortir et le Audacity of Hope est arraisonné par des commandos grecs le 1er juillet, le capitaine arrêté. Il en sera de même plus tard pour le Tahrir, le bateau canadien. Dans le même temps, les 27 et 29 juin le bateau irlandais est saboté en Turquie et le Juliano (le bateau grec) également en Grèce, alors que les 2 cargos de la Ff2 ne sont pas autorisés à naviguer.

La flottille est prisonnière du gouvernement grec soumis au chantage israélien avec la complicité de l'ensemble de l'Union européenne: le blocus de Gaza s'étend jusqu'aux ports grecs.

Les différentes campagnes tentent de trouver des solutions administratives et mènent la campagne médiatique. La campagne française aussi bien sûr. Le Louise Michel étant bloqué, une partie de la délégation française regagne Paris pour y mener le combat politique et médiatique.

Le 4 juillet le Dignité que, par prudence, nous n'avions pas fait entrer au Pirée, quitte alors la marina où il était en attente et se dirige vers les eaux internationales. La nécessité de se ravitailler en carburant l'amène à une halte en Crète où, malgré une extrême prudence il est arrêté par la marine grecque le 7 juillet. Il faudra des heures de négociations et l'aide des autorités consulaires françaises pour qu'il puisse repartir. Une partie des passagers doit rentrer en France. D'autres rejoignent le bateau dont des représentants d'autres campagnes. Le Dignité devient porteur de la voix et de la détermination de toute la flottille (le soutien des autres campagnes est total).

A ce moment là, le Comité de pilotage (SC) de la flottille décide qu'il faut donner une date butoir pour tenter de partir vers Gaza. C'est aussi la décision du Comité de coordination en France. Le Dignité se dirige alors vers une île grecque proche de la Turquie et prend à bord 3 autres passagers mandatés par le CC. D'autres retard apparaissent et finalement le bateau peut quitter l'île, avec 16 passagers civils à bord dont 3 internationaux et 3 journalistes. Direction officielle l'Egypte, réelle Gaza.

Le 19 juillet 2011, après 36 h de mer, attaque dans les eaux internationales par 11 navires de guerre israéliens, à 38 milles marins des côtes palestiniennes, détournement du navire et vol de son équipement, kidnapping des personnes, vol des affaires personnelles, séquestration en centre de rétention en Israël puis « déportation » en France.

Quelles leçons tirer?

Les erreurs

Notre inexpérience, bien sûr, dans une entreprise aussi énorme: avoir été des amateurs confrontés à des professionnels dotés de tous les moyens, avoir dû apprendre sur le tas, de nos tâtonnements partagés.

Comme vu plus haut, avoir regroupé les bateaux dans un même pays/ port (mais comment faire autrement vu les circonstances?).

Avoir évalué la situation du gouvernement grec avec trop d'optimisme (mais c'était la position de la campagne grecque. Comment aller contre eux, dans leur pays, sachant qu'ils sont tous des militants expérimentés par ailleurs), par rapport à la volonté israélienne d'empêcher la flottille à tout prix.

D'où la situation de blocage où, les bateaux étant séquestrés, la mission -aller à Gaza pour en briser le blocus- n'a pu être remplie.

Les réussites

Avoir mobilisé aussi largement et profondément,

Avoir réussi le pari de travailler ensemble, malgré toutes nos différences,

Avoir mis crûment en évidence l'étendue du blocus illégal, la complicité des Etats (de l'UE toute entière) et des instances internationales,

Avoir mis en évidence la volonté israélienne de tout faire pour maintenir le blocus de Gaza et la disproportion de moyens utilisés par l'armée israélienne (150 soldats et commandos contre 16 civils, ce qui serait grotesque et risible si ça ne révélait pas une tel mépris du droit), comme ils le font sans cesse à l'encontre des Palestiniens,

Avoir mis en évidence que la détermination des militants de la solidarité est une bien grosse épine dans le pied des autorités d'occupation (on aura rarement vu mobiliser autant de moyens et d'énergie en Israël et chez ses alliés pour empêcher cette flottille),

Avoir remis le blocus de Gaza et l'occupation de l'ensemble de la Palestine au premier plan. Nous avons eu une couverture médiatique très importante (y compris en Israël).

En France

Nos erreurs sont d'abord les erreurs collectives de la flottille, nos réussites également.

Certes nous n'avons pas été jusqu'à Gaza (nous étions à environ 50 km quand nous avons été attaqués et kidnappés).

Mais nous avons finalement acheté 2 bateaux, dont l'un a mené l'action presque à son terme, défiant les marines grecque et israélienne, mettant en évidence l'importance de la mobilisation citoyenne.

L'état des lieux aujourd'hui et les questions en cours:

La cargaison

Nous n'avons pas amené d'aide humanitaire à Gaza. Les cargos sont toujours maintenus à quai, les marchandises achetées par d'autres campagnes toujours bloquées dans des entrepôts au Pirée. Le ciment commandé par les Suédois ne leur a pas été livré et nous avons eu les pires difficultés pour trouver les médicaments que nous voulions acheminer et que nous n'avons finalement pas pu acheter avant le 28 juin. Le Dignité ne portait donc aucune cargaison humanitaire.

Nous allons faire en sorte que l'argent que l'AFPS avait affecté sur ses fonds propres (30 000 €, provenant de SOS Gaza, prévus pour le bateau) soit utilisé pour envoyer des médicaments à Gaza.

Le bilan financier

Nous avons réalisé une campagne superbe, inédite, tous les groupes, collectifs se sont mobilisés partout en France. Nous avons récolté (et dépensé) plus de 700 000 € dont environ 550 000 ont été consacrés à l'achat etc. des bateaux. Le bilan financier définitif est en cours, mais les comptes sont sans ambiguïté. Voir le détail ci-dessous.

A noter qu'en outre l'AFPS a pris à sa charge les dépenses de ses militants tant pour les réunions internationales tout au long de la campagne, que pour les transports entre France et Grèce, soit au total environ 10 000€, comme contribution complémentaire à la campagne.

Le devenir des 2 bateaux français

Nous possédons à ce jour deux bateaux, dont l'un, le Louise Michel, est encore en Grèce (curieusement, les papiers qui manquaient nous ont été fournis!) et nous allons le vendre afin de récupérer une partie de l'argent investi. Il faut nous attendre à des frais supplémentaires (avocats).

L'autre est toujours aux mains des pirates qui l'ont attaqué et nous lançons une action en justice contre l'Etat israélien pour voies de faits contre le Dignité et ses passagers. Nous allons aussi relancer le MAE à ce sujet.

Le cargo que nous avons affrété pour acheminer l'aide devrait être mis en vente aussi. L'utilisation des fonds qui seront récupérés de la vente des 2 bateaux sera discutée au sein du CC,

Nos militants

Certains d'entre nous sont frustrés que cette immense campagne n'ait pas débouché sur une victoire totale et l'arrivée de la Flottille à Gaza. N'oublions pas que les menaces étaient claires: empêcher la FF2 par tous les moyens, diplomatiques, politiques et militaires (avec menaces de couler les bateaux etc ou attaque meurtrière comme en 2010), maintenir à toute force le blocus de Gaza. Certes on aurait pu penser que les autorités israéliennes seraient un peu moins brutales ou plus raisonnables (pour améliorer un peu leur image très dégradée) mais elles ont malheureusement montré au fil des décennies d'occupation que ce n'est jamais leur choix. Sans compter la complicité encore flagrante de la « communauté internationale ». Et dont nos autorités aussi sont comptables.

Je pense que le bilan complet que nous tirerons ensemble (le comité de coordination va proposer une AG militante en octobre dans ce but) devra prendre en compte un fait majeur: nous nous sommes lancés dans une entreprise inédite et énorme, nous avons pu faire (tous ensemble, les 70 orgas françaises, les dizaines d'orgas des autres campagnes) des erreurs de jugement dûs à notre inexpérience en la matière mais nous avons au moins résolument démontré la solidarité des peuples à défaut de leurs gouvernements- avec le peuple palestinien sous occupation, contre le blocus de Gaza.

Claude Léostic

représentant l'Afps dans la campagne française (vice-présidente de l'Afps), et la campagne française dans le SC international, et passagère du Dignité.

8 septembre 2011

Bilan financier au 5 septembre

	Recettes	Dépenses
Globales	710 000€	699 000€
Achat des 2 bateaux et dépôt de garantie pour le bateau égyptien, part du cargo		550 000€
Mobilisation et communication (dépenses de la campagne en France, des tournées, rassemblement de Marseille, conférences de presse...)		65 000€
Frais juridiques (dépenses effectives et provisions)		32 000€
Frais de déplacements (achat des bateaux, allers/retours France Grèce...) et équipage		34 000€
Logistique et accueil à Athènes		6 000€
Prêt à la campagne grecque		10 000€
divers (matériel)		2 000€