

Naufrage dans la Manche en 2021 : l'enquête progresse

Les militaires en mer le jour du drame n'écoutaient pas le canal radio de détresse, comme ils auraient dû le faire

Un nouvel élément accablant, dans la recherche des responsabilités qui ont conduit à la mort d'au moins vingt-sept personnes, dans la Manche, le 24 novembre 2021, qui tentaient de rejoindre le Royaume-Uni, a été ajouté au dossier judiciaire. Selon de nouveaux éléments consultés par *Le Monde*, les enquêteurs ont établi que l'équipage du navire de la marine nationale le *Flamant*, qui patrouillait en mer cette nuit-là, ne surveillait pas le canal 16, la fréquence internationale de détresse, sur laquelle le centre de secours britannique de Douvres a émis quatre messages d'alerte « mayday ».

Les Britanniques demandaient alors à tous les bateaux sur zone de porter assistance à l'embarcation transportant une trentaine de passagers. La veille du canal 16 est « obligatoire », soulignent les enquêteurs dans une synthèse versée en procédure, fin 2023.

À côté des investigations portant sur l'identification des passagers qui ont fourni aux victimes une embarcation pneumatique impropre à la navigation, la justice enquête depuis le 5 janvier 2023 sur des faits de non-assistance à personne en danger, qui ont conduit à la mise en examen de sept militaires en mai et juin 2023. Cinq d'entre eux étaient en service au sein du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) de Gris-Nez (Pas-de-Calais) et deux officiers à bord du *Flamant*.

Déjà, les enquêteurs s'étaient étonnés que le Cross, chargé de la coordination des secours, ait refusé d'envoyer le *Flamant* dans la zone où était localisée l'embarcation en détresse. Les secours français sont soupçonnés d'avoir at-

tendu que le canot pneumatique passe dans les eaux anglaises pour se décharger sur leurs homologues britanniques. L'instruction a permis d'établir qu'aucun moyen de sauvetage n'avait été envoyé vers le bateau de migrants, malgré leurs nombreux appels aux secours français. « Aidez-nous (...). Nous sommes en train de mourir », avait ainsi imploré un des occupants du « small boat ».

« **Obligation réglementaire** » Lors de sa garde à vue, l'officier du Cross Frédéric J. avait expliqué avoir « privilégié la surveillance d'une embarcation ne demandant pas assistance », rappellent les enquêteurs. Les militaires du Cross avaient aussi plaidé au cours des auditions que le mayday est destiné aux navires sur zone, afin de les informer d'une urgence et qu'ils puissent apporter leur aide.

Or, il est désormais établi que le *Flamant*, qui avait précisément pour mission de secourir des embarcations de migrants, n'a pas veillé le canal 16 pendant sept heures, soit entre 22h12, le 23 novembre, et 5h15, le 24 novembre, heure française. « On ne veille pas le canal 16 », a d'ailleurs déclaré l'un des chefs de quart. Des propos recueillis par le biais de l'exploitation de la bande sonore de la passerelle du navire français.

« La veille du canal 16 est une obligation réglementaire, et c'est également une consigne d'application permanente au sein de la marine nationale », soulignent les enquêteurs, qui voient dans la violation de la consigne une infraction pénale punie, dans le code de justice militaire, de deux ans de prison.

L'instruction révèle que les militaires du *Flamant* ont malgré tout été destinataires de trois alertes émises par les secours britanni-



Lors d'une manifestation, après le naufrage, à Calais (Pas-de-Calais), le 24 novembre 2021. AMÉE THIRION POUR LE MONDE.

ques. En dépit de l'absence de veille de la fréquence de détresse, ces alertes leur sont parvenues par radio VHF, sous la forme d'un puissant signal sonore qui ne s'arrête qu'après une manipulation de la radio. Pour autant, « aucun des personnels présents ne s'est inquiété de ces alarmes situées en zone britannique » ni n'a repris la veille du canal 16 pour en savoir davantage. Au contraire, lors de la première alerte, survenue à 3h27 du matin, un militaire fait ce commentaire : « Pas de panique hein. (...) On n'est pas payés au Zodiaque non plus. »

Une nouvelle alerte retentit en passerelle, un peu plus d'un quart d'heure plus tard. Le personnel ne réagit pas davantage. « Parce que, si on s'en occupe... après... euh... pfff... », commente sommairement le chef de quart. A 4 heures du matin, une troisième alerte est diffusée. Cette fois, le chef de quart commente les coordonnées géographiques de l'embarcation, partagées par les Britanniques, et s'exclame : « Putain, mais c'est... là où j'ai le curseur. » Son collègue officier lui répond alors : « Ehen, c'est [chez] les Anglais. » A 4h18 du matin, un dernier message est émis par Douvres, mais il n'est pas reçu par le *Flamant*.

Lors de son audition, en 2023, par les gendarmes de la section de recherche maritime de Cher-

bourg (Manche), Audrey M., la commandante du *Flamant*, avait expliqué ne plus se souvenir des messages d'alerte envoyés par les Britanniques. Elle a été mise en examen, aux côtés de l'officier Thomas H., également de service sur la passerelle du navire la nuit du drame. Il avait reconnu devant les enquêteurs que le *Flamant* n'était pas engagé sur une urgence, mais n'avait pas de souvenir d'un quelconque message de détresse. Toutefois, il n'excluait pas, à l'époque, un « défaut de veille du canal 16 ».

« **Nous avons été trop passifs** » Thomas H. a également mis en cause le personnel du Cross, en lien direct avec les migrants, mais dont la communication « n'a pas été à la hauteur des alertes ». « Du coup, nous avons été trop passifs sur la mer. On n'a pas pu mettre les moyens qu'on aurait pu utiliser. » Sollicité par *Le Monde*, la marine nationale n'a pas souhaité faire de commentaire.

Le travail des enquêteurs et de la juge d'instruction aboutira-t-il un jour à un procès ? Selon nos informations, les avocats de l'un des secouristes du Cross Gris-Nez ont déposé une requête en nullité, afin d'obtenir l'annulation de l'ensemble de la procédure portant sur les faits de non-assistance à personne en danger.

« On ne veille pas le canal 16 », a déclaré un chef de quart du navire, selon l'exploitation de la bande sonore de la passerelle

« Etant militaire, notre client a soulevé l'incompétence de la juridiction d'instruction actuellement saisie », ont confirmé au Monde Stanislas Lequette et Sébastien Schapira, tout en refusant de détailler leur initiative.

Dans leur requête de trente et une pages, que *Le Monde* a pu consulter, les avocats estiment que l'enquête sur leur client aurait dû être menée par un magistrat spécialisé en matière militaire et non par la juge d'instruction de la juridiction nationale de lutte contre la criminalité organisée du tribunal de Paris. Les avocats rappellent que leur position est partagée par le ministère des armées qui estimait, dans un avis rendu en décembre 2022, que la juge d'instruction n'était pas compétente pour enquêter sur des militaires.

Un argument balayé par le parquet de Paris, qui considérait dans

son réquisitoire supplétif, en janvier 2023, que « l'enquête portant sur le réseau ayant organisé le passage des victimes en Angleterre (...) ne saurait être dissociée de l'enquête portant sur les circonstances ayant conduit au naufrage et à l'absence de secours efficace porté aux victimes ».

La cour d'appel de Paris devrait se prononcer prochainement sur ce point de procédure pouvant entraîner l'annulation des gardes à vue, des écoutes téléphoniques et surtout des mises en examen des militaires. La requête de la défense « ne fait que refléter le refus de certains de faire face à leur responsabilité », fustigent Matthieu Chirez et Thomas Ricard, avocats de nombreuses familles de victimes.

En parallèle de l'enquête pénale, l'épouse et les enfants de Fikiru Gizaw, un Ethiopien mort noyé le 24 novembre 2021, ainsi que la Ligue des droits de l'homme et l'association d'aide aux migrants Utopia 56 ont par ailleurs déposé, jeudi 14 mars, une requête indemnitaire auprès du tribunal administratif de Lille. Ce recours vise à « obtenir réparation du préjudice subi en raison des carences commises par l'Etat dans l'organisation des secours en mer », fait valoir l'avocat Emmanuel Daoud.

ABDELKAKIM IDRISI ET JULIA PASQUAL

L'administration refuse des visas à des familles de victimes

Cinq proches n'ont pas pu être entendus par la juge d'instruction à Paris. Le ministère de l'intérieur a fait prévaloir un risque migratoire

Ismail Hamad Khudur voulait « échanger avec les juges », s'assurer que « l'enquête avance ». Mustafa Mina Nabi cherchait, lui, une forme d'« écoute » et de « considération ». Il se sentait « légitime » à honorer la convocation de la magistrate instructrice de la juridiction nationale de lutte contre la criminalité organisée, qui souhaitait l'auditionner à Paris.

Cette magistrate dirige l'enquête sur les circonstances du naufrage survenu le 24 novembre 2021 dans la Manche, au cours duquel au moins vingt-sept personnes sont mortes noyées. Le bilan de cet accident est le plus lourd depuis l'escale de ces traversées, à la fin de l'année 2018. Parmi les victimes se trouvaient les fils de Mustafa Mina Nabi et d'Ismail Hamad Khudur. En se rendant auprès de la juge, ce dernier aurait aimé « aider à arrêter les passeurs » qui ont conduit son fils de 19 ans, Muslem, vers une mort certaine. En vain.

Son audition ainsi que celle de cinq autres parties civiles étaient

programmées au mois de décembre 2023. Une seule personne, Zana Mamand Mohamad, a pu honorer le rendez-vous. Les autres ont essuyé des refus de visa auprès des représentations diplomatiques de la France au Kurdistan irakien et en Ethiopie.

« La demande de Mustafa Mina Nabi présente un risque de détournement de l'objet du visa à des fins migratoires », a ainsi justifié le ministère de l'intérieur dans un courrier du 22 janvier adressé à l'avocat du Kurde, Matthieu Chirez, qui demandait un réexamen du refus de visa. L'avocat faisait valoir que son client a un fils mineur au Kurdistan qu'il n'envisage pas d'« abandonner », et qu'il a déjà perdu son fils de 19 ans « dans une eau à 13°C, après avoir agonisé dans des conditions particulièrement horribles ».

Ismail Hamad Khudur, également suspect aux yeux de l'administration, vit, lui, avec ses trois enfants mineurs et son épouse. Un autre Kurde, Rasul Farkha Hussein, dont le fils de 18 ans s'est

« Ces refus sont un déni de justice et une entrave à la manifestation de la vérité »

EMMANUEL DAUD
avocat de l'épouse d'une victime

noyé dans la Manche, a lui aussi été soupçonné de vouloir migrer en Europe, alors qu'il a un enfant mineur au Kurdistan. A propos de Henok Hallu Gebrehiwot, un ressortissant éthiopien qui a perdu sa sœur dans le naufrage du 24 novembre 2021, le ministère de l'intérieur considère que, « eu égard à sa situation personnelle et en considération des attaches (...) dont il dispose en France et dans son pays de résidence (32 ans, célibataire, sans attaches matérielles ou financières justifiées en Ethio-

pie), sa demande présente un risque de détournement ».

Sollicité par *Le Monde*, le ministère de l'intérieur n'a pas donné plus d'explications. « Comme père, je voulais participer à l'enquête », mariée Mustafa Mina Nabi, joint au téléphone, comme toutes les parties civiles qui témoignent. « Si des citoyens français avaient été victimes d'une tragédie en Irak, comment leurs proches réagiraient au fait de ne pas pouvoir se rendre dans le pays ? »

« **Informations pas fiables** » Les occupants du bateau qui a chaviré le 24 novembre 2021 avaient appelé à l'aide à de nombreuses reprises les secours français et britanniques. L'enquête pénale, toujours en cours, a pu établir qu'aucun moyen n'a été envoyé par les sauveteurs français pour leur porter assistance.

Les refus de visa sont un « déni de justice et une entrave à la manifestation de la vérité », fustige l'avocat Emmanuel Daoud, qui défend une

Erythréenne dont le mari est mort et qui n'a pas pu honorer la convocation de la juge d'instruction. L'ambassade de France à Addis-Abeba – compétente pour les demandes d'Erythrée – considère que « les informations communiquées pour justifier l'objet et les conditions du séjour envisagé ne sont pas fiables ».

Du Kurdistan, Zana Mamand Mohamad – qui a perdu son frère dans le naufrage – assure pourtant que « tous les dossiers de demande de visa comportaient les garanties requises ». « Chaque demande de visa nous a pris environ un mois et a coûté entre 500 et 1000 dollars, entre les déplacements, la traduction et la validation de documents, poursuit-il. Au consulat d'Erbil, nous avons montré un solde bancaire pour prouver la solvabilité de chacun et le voyage était pris en charge par l'office des Nations unies contre la drogue et le crime. »

Contactée, l'agence onusienne confirme avoir accepté de prendre à sa charge les billets d'avion des

parties civiles, dans le cadre d'un soutien financier au gouvernement régional du Kurdistan irakien dans la lutte contre le trafic de migrants. Les documents fournis attestant des ressources ou de l'objet du séjour « ne sont pas suffisamment probants », a toutefois balayé de façon répétée la Place Beauvau.

Zana Mamand Mohamad est donc le seul à avoir été autorisé à venir en France. Un déplacement – le second qu'il réalise – qui lui a permis de voir que « la justice avance ». « Les précisions que ces familles peuvent apporter sur le parcours migratoire des victimes et la manière dont elles ont été approchées par les réseaux de passeurs sont des éléments très utiles à l'avancée du dossier, font valoir les avocats Matthieu Chirez, Thomas Ricard et Matthieu Delignou, qui défendent au total 90 parties civiles dans ce dossier, constituées de proches de 21 victimes et d'un rescapé. Ces refus sont inadmissibles. »

A. E. L. ET J. P.