

## 250328 InfoMigrants

<https://www.infomigrants.net/fr/post/63669/cest-fini-nous-sommes-finis--les-lacunes-des-secours-lors-du-nauffrage-du-24-novembre-2021-confirmees-par-lenquete-publique-britannique>

### Actualités



La commémoration du naufrage du 24 novembre 2021, en novembre 2024 à Calais. Crédit : InfoMigrants

- [Sauvetage](#)
- [Décès](#)
- [naufrage](#)

## "C'est fini, nous sommes finis" : les lacunes des secours lors du naufrage du 24 novembre 2021 confirmées par l'enquête publique britannique

Par [La rédaction](#)

Les auditions des familles de victimes, d'un survivant et de garde-côtes dans le cadre de la commission d'enquête publique britannique sur le naufrage du 24 novembre 2021 ont pris fin. Ces derniers jours ont permis de détailler davantage les manquements des secours français, mais aussi ceux des garde-côtes britanniques, dans l'évènement à ce jour le plus meurtrier dans la Manche.

Après un mois d'audition, la commission d'enquête Cranston sur le naufrage du 24 novembre 2021 a pris fin jeudi 27 mars. Cette commission britannique, diffusée en live au grand public, a eu lieu en parallèle des procédures judiciaires françaises. Pour rappel, dans l'enquête pénale en France, sept militaires ont été mis en examen pour non-assistance à personne en danger. Onze passeurs présumés sont également poursuivis.

La prochaine étape consiste à préparer un rapport et des recommandations, qui seront soumis au secrétariat d'État aux transports britannique, initiateur de cette commission.

Reuzgar était l'une des dernières personnes auditionnées. Ce père de famille kurde a perdu sa mère, ses deux sœurs et son fils dans le naufrage du 24 novembre 2021. La nouvelle du drame lui est apparue au journal télévisé du lendemain, avant que les autorités anglaises le

contactent, plusieurs semaines plus tard. "Ils m'ont demandé mon ADN pour pouvoir identifier les corps retrouvés. C'est comme ça que j'ai su", [retrace le père de famille](#).

"Décrire l'impact de cette tragédie sur ma vie est impossible. Ils me manquent tous les jours", confie-t-il. "J'ai l'impression de les apercevoir partout où mon regard se pose. Pendant 22 ans, j'ai veillé sur eux, je me réveillais la nuit pour les border avec leur couverture. Tout ce que je voulais, c'est qu'ils soient en sécurité."

*A lire aussi*

["Leur cri quand le bateau a chaviré, je n'ai jamais rien entendu d'aussi désespéré" : Issa, survivant du naufrage du 24 novembre 2021, demande justice](#)

Son fils de 16 ans, Mubin Rizghar Hussein, est l'un de ceux qui a tenté à de multiples reprises d'appeler les secours, français puis anglais, pour tenter de sauver les passagers. En vain.

## **Appel au secours renvoyé aux Britanniques**

L'embarcation avait pris la mer initialement vers 22 heures. "Au bout d'une heure, on a vu un bateau français, qui venait de Calais. Le conducteur a dit : il n'y a pas de souci à se faire, ils sont là pour veiller, jusqu'à ce qu'on soit dans les eaux anglaises", a raconté le premier jour de la commission d'enquête l'un des deux seuls survivants du naufrage, Issa Mohamed Omar, Somalien de 31 ans. "Ce bateau nous a suivi pendant une heure, une heure et demie. Il braquait de la lumière sur nous, une lumière forte."

Tant que les embarcations ne se signalent pas en détresse, les moyens de secours français les escortent jusqu'à la ligne frontalière maritime, pour passer le relais aux secours anglais. Une pratique tout à fait courante : "si personne ne demande d'assistance, que le canot avance à allure régulière, on reste à distance et on le suit. On ne force personne à être secouru", expliquait l'ex porte-parole de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord, Véronique Magnin, à InfoMigrants.

*A lire aussi*

["On est là pour agir" : l'Abeille Normandie, le navire français qui secourt les migrants dans la Manche](#)

Au bout de cette heure et demie, selon Issa, ce bateau a fait demi-tour. Alors que leur canot s'approche des eaux anglaises, c'est un patrouilleur de la Border Force, le Valiant, stationné au port de Douvres, qui est missionné à 1h30 pour aller l'assister, rappelle [Le Monde](#).

"Les problèmes ont démarré peu après, vers 2h du matin, quand de l'eau a commencé à entrer dans le bateau", raconte Issa. C'est en effet à 1h48 que Mubin Rizghar Hussein, le fils de Reuzgar, appelle les secours français. L'appel est alors transféré aux secours anglais. Le jeune homme répète plusieurs fois, en anglais : "C'est fini, nous sommes finis, finis."

## **Un mayday non pris en compte**

La commission d'enquête a mis en lumière différentes lacunes du côté des garde-côtes britanniques : un sous-effectif de l'unité cette nuit-là, une mauvaise coordination avec les secours français, ou encore l'incapacité à utiliser correctement WhatsApp et les géolocalisations transmises par les passagers.

À la suite des appels de détresse, à 2h27 - soit 3h27 côté français -, un *mayday*, un signal d'urgence exceptionnel envoyé à tous les bateaux de la zone, est déclenché par les Britanniques. Un dispositif rare et grave, que les secours français ont pourtant ignoré, malgré la présence du navire de la marine le Flamant à une quinzaine de minutes de navigation, a révélé l'enquête pénale française [relayée par Le Monde](#).

L'enquête pénale pointe le fait que l'équipage du Flamant n'était pas connectée au canal 16, la fréquence internationale de détresse, sur laquelle le centre de secours britannique de Douvres a émis ses *mayday*. Il s'agit pourtant d'une obligation en mer. "J'ai lancé un appel de détresse pour faire intervenir un navire gris avec un pavillon français. Cependant, ils ont complètement ignoré l'appel de détresse, et donc, oui, ça n'a pas fonctionné comme je le souhaitais", a confirmé devant la commission d'enquête Neal Gibson, présent à l'unité des garde-côtes britanniques ce soir-là.

Le Monde explique que malgré l'absence de cette veille obligatoire sur le canal 16, un signal s'est bel et bien déclenché à bord du Flamant, mais n'a pas entraîné la réaction appropriée. Comme le révèle l'enquête pénale, un militaire à bord a même commenté : "Pas de panique hein. (...) On n'est pas payés au Zodiac non plus."

Ne voyant pas de bateau à l'horizon, Mubin Rizghar Hussein rappelle donc plusieurs fois les secours anglais, paniqué. "On est en train de mourir, où est le bateau ?", insiste l'adolescent dans un appel passé quatre minutes après le déclenchement du premier *mayday*. À l'autre bout du fil, Neal Gibson lui intime "Arrêtez d'appeler (...) Car, à chaque fois que vous appelez, on pense qu'il y a un autre bateau" en détresse, comme le retranscrivent les appels étudiés par la commission d'enquête. Et le garde-côte d'ajouter : "Tu vas devoir être patient (...) Je ne peux pas faire avancer le bateau plus vite."

### **"Requins avec des lasers qui encerclent les bateaux" : manque de considération des sauveteurs britanniques**

Neal Gibson assure au jeune que les secours seront sur place "dans moins d'une demi-heure". En réalité, le Valiant n'arrivera qu'une heure plus tard, à 3h27. Son équipage ne trouve personne sur place, envoyé sur une géolocalisation datant de plus d'une heure, selon la commission d'enquête - qui ne correspond donc plus à au lieu de présence du canot et de la noyade de ses occupants.

Interrogé par la commission d'enquête le fait d'avoir dit au jeune homme "arrêtez d'appeler", le garde-côte Neal Gibson a fondu en larmes lors de son audition. Pour expliquer cette injonction, ainsi que le manque d'ajustement des moyens déployés par les Britanniques face à l'inaction des Français, les chargés du secours en mer invoquent la difficulté récurrente d'évaluation du niveau de détresse.

"Neuf fois sur dix, en fait presque systématiquement", les passagers exilés se signalant en détresse s'avèrent être "sains et saufs" et souhaitent simplement être assistés jusqu'à leur arrivée sur les côtes britanniques, a soutenu devant la commission Christopher Barnett, du centre national de coordination des sauvetages des garde-côtes de Fareham.

D'où les propos du chargé du commandement tactique aérien à Fareham, Dominic Golden. Cette nuit-là, ce dernier a indiqué à un pilote d'hélicoptère, toujours dans un appel retranscrit par la commission : "Comme d'habitude, cette série d'appels téléphoniques commence à

arriver, du genre : "Je suis perdu, je coule, le fauteuil roulant de ma mère est en train de tomber par-dessus bord" (...) les premiers appels (...) arrivent maintenant, des requins avec des lasers qui encerclent les bateaux et on est tous en train de mourir".

Un cynisme qui n'est pas sans rappeler les propos du CROSS côté français, révélés par Le Monde dès fin 2021, qui avait choqué le grand public : "t'as les pieds dans l'eau, bah... je t'ai pas demandé de partir", avait notamment lâché une opératrice du CROSS, militaire de 21 ans.

### **"Si la mission a échoué, c'est d'abord parce que la météo était mauvaise", selon le Home Office**

"Aucun de nos agents ne peut être tenu responsable de l'échec de cette mission de secours", a soutenu devant la commission de Cranston l'avocat du Home Office, l'équivalent britannique du ministère de l'Intérieur, autorité des garde-côtes. "Si les passagers sont décédés, c'est parce que le bateau fourni par les trafiquants ne tenait pas la route. Si la mission de secours en mer a échoué, c'est d'abord parce que la météo était mauvaise", a-t-il défendu.

La responsabilité est aussi mise sur leurs homologues français. "Les Français ont tardé à nous envoyer les informations dont ils disposaient" et leur bateau le plus proche de la zone, le Flamant, "n'a pas répondu à notre SOS", a insisté l'avocat.

Du fait de tous ces éléments mis en lumière et détaillé par la commission de Cranston, "la tragédie du 24 novembre 2021 était évitable et elle n'aurait jamais dû avoir lieu", a conclu l'avocate des familles de disparus.