

Morts en eau trouble

Exorde

Nuit du 24 novembre 2021, 1 h 43, le canot coule. Premier appel : « *Nous avons besoin d'aide [...] le moteur est cassé. S'il vous plaît.* »

Nuit du 24 novembre 2021, il est 3 h 31 :

« *Je suis dans l'eau, nous sommes en train de mourir.*

— *Oui, mais vous êtes dans les eaux anglaises.*

— *Pas les eaux anglaises ! Les eaux françaises, pouvez-vous venir vite ? »*

« *Si tu n'attends¹ pas, tu ne seras pas sauvé, ça te fera les pieds.* »

« *Les Anglais, ils vont vite s'occuper d'eux, parce que ça va me gonfler, là.* »

Nuit du 24 novembre 2021, le temps passe, les appels se succèdent, il est 4 h 03, 4 h 09, 4 h 11.

« *Je vais lui sortir la phrase magique : "Pas de localisation, pas de bateau de sauvetage !" »*

Le temps passe, il est 4 h 16.

« *Quel est le problème ? Arrête d'appuyer sur les boutons, il est con, lui.* »

Suite à l'exorde

Ce dialogue macabre, cynique et inhumain s'est tenu entre le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de Griz-Nez, dit Cross, et l'embarcation tristement nommée par le Cross « Migrant 7 », et a continué jusqu'à 4 h 22, dernier appel, derniers signes de vie. Les corps ont été retrouvés le lendemain. Ils étaient trente-trois, vingt-sept sont morts, quatre ont été portés disparus, et seulement deux ont survécu.

Cette histoire, c'est l'histoire d'un très mauvais film, d'un abandon, d'une tragédie.

Durant cette nuit, les secours français et britanniques n'eurent de cesse de se renvoyer la responsabilité. Cette nuit-là ni *le Flamant*, patrouilleur de la Marine nationale, ni *le Valiant* de la Royal Navy ne se dirigèrent vers l'embarcation, laissant alors les trente-trois migrants dans un état de dénuement extrême.

Narration

Parmi les naufragés se trouvaient Mohammed Sheika Ahmad, un des deux seuls survivants. Ce jeune homme de 21 ans avait quitté le Kurdistan car il souhaitait partir travailler en Angleterre afin de rassembler l'argent nécessaire pour soigner sa sœur restée en Irak. Selon son témoignage, personne n'est mort pendant la nuit. Mais à l'aube, nombre d'entre eux ont lâché les restes de l'épave et se sont laissés mourir par froid et par désespoir.

Si Mohammed a eu de la chance, ce n'est pas le cas de tous les passagers. Nous pouvons ainsi citer l'exemple de Maryam Nouri Mohammad Amin, une femme kurde originaire de l'Irak.

¹ D'après l'article du *Monde* du 13 novembre 2022 retranscrivant les propos enregistrés au Cross Gris-Nez cette nuit-là, il semble que l'opératrice ait dit en aparté : « *Ah bah tu n'entends pas, tu ne seras pas sauvé* » (N.D.E.).

Maryam rêvait de l'eldorado britannique et de rejoindre son futur époux, déjà en Angleterre. Munie d'un visa italien, elle avait traversé la Turquie, l'Italie, puis l'Allemagne et enfin la France. Son fiancé a raconté à la BBC qu'elle lui écrivait des messages lorsque le canot pneumatique a commencé à se dégonfler. Le signal s'est interrompu en plein milieu de la Manche. Son futur mari a quasiment assisté à sa mort en direct.

Maryam n'est pas la seule victime de ce douloureux drame.

Il s'appelait Muhamad Qadir, et était âgé de 21 ans

Il s'appelait Husain Tanha, et était âgé de 24 ans.

Elle s'appelait Hasti, et était âgée de 7 ans seulement.

En tout ils étaient vingt-sept.

Eux aussi... eux aussi rêvaient d'un monde meilleur, ils ont pris tous les risques au péril de leur vie pour faire de leur rêve britannique une réalité.

Ils sont morts, morts d'avoir rêvé d'une vie meilleure.

Leurs rêves ont échoué, ils sont morts dans la Manche, cette mer où se noient tant de migrants, dont les rêves et espoirs restent pour toujours damnés dans les abysses.

Selon le droit

Pourtant cette tragédie humaine n'aurait jamais dû se produire, au regard de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de Montego Bay de 1982, qui rappelle en son article 98 l'obligation de prêter assistance « *à quiconque est trouvé en péril en mer* ».

Par leur inaction, les services de secours français et britanniques ont failli à leurs obligations.

Comment expliquez-vous que, à la suite de cette tragédie, le préfet maritime de Cherbourg mais aussi l'opératrice et ses adjoints en poste cette nuit-là aient quitté leurs fonctions ?

Et comment expliquez-vous que depuis ce drame, consigne a été donnée de traiter tout appel d'assistance comme un naufrage potentiel, comme l'affirme un employé du Cross... L'aveu ici est terrible : les appels d'assistance n'étaient donc pas tous jusqu'ici considérés comme des appels au secours.

Ainsi, le Cross du cap Gris-Nez semble avoir failli à son devoir. Si ces faits étaient corroborés par l'instruction en cours, ils tomberaient alors sous la qualification de non-assistance à personne en danger, infraction prévue et réprimée par l'article 223-6, al. 2 du Code pénal (« *Sera puni [...] quiconque s'abstient volontairement de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ou pour les tiers, il pouvait lui prêter soit par son action personnelle, soit en provoquant un secours* »).

Réfutation

Et si, Mesdames et Messieurs, nous décidions de voir ce drame d'un autre angle en adoptant la position des mis en cause ?

Et si nous acceptons la dure réalité que le Cross Gris-Nez et Douvres n'aient pas pleinement saisi la gravité de la situation dans laquelle l'embarcation se trouvait ?

Et si nous acceptons le fait que cette tragédie ait été causée par une incapacité de statuer sur la position géographique précise du canot entre les eaux françaises et britanniques ?

Et si nous acceptions le fait que cette nuit-là le Cross Gris-Nez était bien débordé et en manque de navires de sauvetage, par ce qu'eux-mêmes appelaient « une nuit de migrants » ?

Eh bien si nous prenions en considération ces thèses, cela ne permettrait en aucun cas de justifier l'abandon de ces vingt-sept vies.

Il semble que les autorités aient sciemment laissé mourir ces innocents.

Au manque de conscience du danger, nous pouvons opposer les dix-huit appels.

Mesdames, Messieurs, je vous le demande, selon vous, dix-huit appels de détresse d'une même embarcation ne sont-ils pas suffisants pour prendre la mesure d'un danger ?

Les secours français ne sont pas intervenus, considérant, à tort ou à raison, que le canot en péril se trouverait bientôt dans les eaux anglaises.

On ne peut pas non plus retenir l'argument du manque de navire de sauvetage car, selon la résolution de l'Assemblée nationale, au même moment, un navire marchand présent dans la zone avait indiqué au Cross sa disponibilité pour venir en aide aux naufragés. L'officier du Cross avait alors répondu : « Nous sommes au courant de la situation, vous pouvez passer votre chemin. »

Péroraison

Ce naufrage est le plus grave survenu dans la Manche depuis que des migrants entreprennent de rejoindre l'Angleterre à bord de canots pneumatiques de fortune.

Dans ce cas, c'est l'absence complète de coordination, le dépassement des services de secours, leur minimisation de la situation et surtout leur manque total d'humanité qui ont conduit à cette véritable condamnation à mort.

Si nous n'agissons pas de façon concrète, ce genre de situation se reproduira inlassablement, encore et encore. Ce qu'il nous faut, Mesdames, Messieurs, c'est du courage politique, du courage citoyen. Il est de notre devoir, à vous dans cette salle et à moi, à nous, Français et Britanniques, de lutter, de nous engager afin que la Manche, déjà Styx des migrants, ne devienne pas un immense cimetière à ciel ouvert.