



MEDIAPART

Migrations

Morts des exilés dans la Manche : des chercheurs pointent la responsabilité de la France et du Royaume-Uni

Une enquête, dont « Mediapart » et « The Independent » dévoilent les résultats, décortique les politiques mises en place à la frontière franco-britannique. Plus les contrôles sont renforcés, plus le risque de décès augmente... sans jamais mettre fin aux migrations.

Nejma Brahimi

25 mars 2026 à 07h58

C'est un document long de soixante-dix pages, qui décrit minutieusement les effets ravageurs des politiques appliquées à la frontière franco-britannique pour tenter d'empêcher les exilé-es de traverser la Manche. Baptisée « Comment la politique de lutte contre les traversées en *small boats* tue », cette contre-expertise, dont Mediapart et The Independent dévoilent les résultats, est menée par des chercheurs et chercheuses britanniques du Centre for Sociodigital Futures et de Border Forensics (qui mène des investigations sur des cas de violences aux frontières avec l'aide de cartographes).

Entre 1999 et 2026, au moins 525 personnes ont perdu la vie alors qu'elles n'aspiraient qu'à pouvoir circuler librement et se réfugier dans le pays de leur choix. Le rapport démontre que « *le renforcement des contrôles policiers et de la sécurité à la frontière externalisée du Royaume-Uni a mis les voyageurs en danger* » et que « *les politiques étatiques [sont] un facteur déterminant de l'augmentation du nombre de décès* ».

Plutôt que de s'attarder sur celles et ceux qui traversent, à travers des récits de vie, « *un travail considérable déjà accompli par des militants et journalistes* », les chercheurs et chercheuses ont choisi de s'intéresser aux « *autorités qui contrôlent la frontière* ».

Il s'agit de la première enquête reliant « *de manière exhaustive* » les données géospatiales relatives aux

traversées de *small boats*, aux décès et aux pratiques de surveillance des frontières dans le nord de la France.

Constatant que les gouvernements français et britannique publiaient de nombreuses données sur les traversées en *small boats*, « *mais étonnamment, rien sur les décès aux frontières* », elles et ils ont découvert une « *tendance contre-intuitive* » : « *Le nombre de décès dans la Manche augmentait depuis 2023, alors même que le nombre de personnes et d'embarcations effectuant la traversée diminuait*, explique le chercheur Travis Van Isacker. *De cette observation, nous avons formulé l'hypothèse que le contrôle des frontières avait un impact significatif justifiant une enquête approfondie.* »



Un bateau de la gendarmerie nationale française navigue près d'un groupe d'exilé-es qui tentent de monter à bord d'un bateau de passeurs pour traverser la Manche au large de la plage de Gravelines (Nord), le 3 mars 2026. © Photo Sameer Al-Doumy / AFP

Les chercheurs et chercheuses affirment que « *les autorités étaient ou auraient dû être conscientes des conséquences mortelles de leurs politiques* » de lutte contre les traversées. Or, Paris et Londres n'ont cessé, d'un ministre de l'intérieur à l'autre, de signer des accords à tout-va (accords « du Touquet », traité de Sandhurst, plan d'action conjoint, plus récemment l'accord « *one to one* ») et de multiplier les annonces et slogans (comme « Stop the boats »), sans jamais interroger leur inefficacité ni leur dangerosité.

« *Depuis au moins 2009, le gouvernement britannique a régulièrement versé des fonds à la France pour sécuriser ses contrôles frontaliers et surveiller la population de*

migrants en situation irrégulière », soulignent les auteurs du rapport : Les enveloppes financières allouées à la France atteignent plus de 620 millions de livres sterling (plus de 716 millions d'euros) depuis 2020, lit-on dans le rapport.

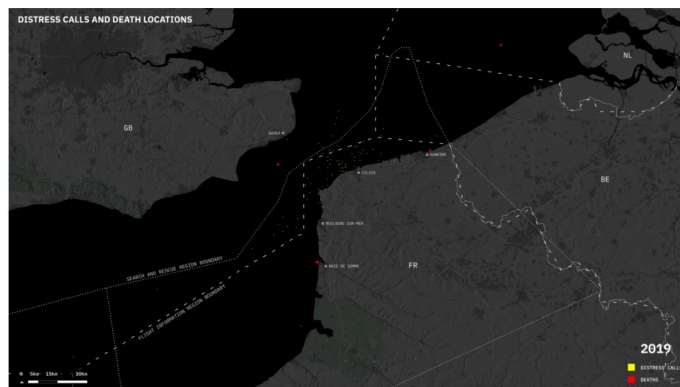
Ces sommes colossales n'ont pourtant « *pas mis fin à l'immigration clandestine vers le Royaume-Uni* » mais l'ont au contraire « *détournée des voies canalisées* » telles que les camions, trains et ferrys utilisés au cours des décennies précédentes, au profit de « *la haute mer où les dangers auxquels [les exilé-es] sont confrontés se sont accrus à chaque accord conclu* ».

Des décès près du rivage

Les chercheurs et chercheuses relèvent, à la suite de la « Déclaration conjointe des dirigeants » (un accord de plus signé en 2023), « *une augmentation spectaculaire du nombre de décès dans la Manche* ». Elles et ils notent que plus les contrôles à la frontière ont été renforcés, plus le matériel utilisé par les exilé-es (fourni par les passeurs) a changé, pour donner lieu à une « *détérioration* » de la qualité des canots pneumatiques permettant la traversée.

Le rapport pointe une corrélation entre les décès et la « *surpopulation accrue à bord* » des bateaux, qui n'a « *cessé d'augmenter d'année en année* ». Une surpopulation souvent ignorée ou sous-estimée par le Home Office, qui s'appuie sur les chiffres des personnes finalement arrivées au Royaume-Uni, sans prendre en compte les éventuelles disparitions ou les interceptions survenues lors de la traversée. « *[Cela] ne rend pas pleinement compte du niveau de surpeuplement pendant la phase la plus dangereuse du voyage.* »

Autre élément très parlant : la cartographie ci-dessous montre que les décès, au cours des dernières années, se sont majoritairement concentrés près du rivage. « *Les canots étant plus souvent surchargés, ils ont tendance à se dégonfler plus tôt au cours du voyage* », expliquent les chercheurs et chercheuses, prenant l'exemple d'un naufrage survenu près du cap Gris-Nez le 12 juillet 2024, une heure seulement après son départ.



Les appels de détresse et lieux de décès. © Center for Sociodigital Futures et Border Forensics

En 2024, les autorités françaises évoquent même un phénomène nouveau : des exilé-es inconscient-es sont extrait-es des embarcations, après avoir été écrasé-es à l'intérieur. « *Ces écrasements sont directement imputables au nombre de personnes, mais aussi à "la violence au moment du départ"* », liée au stress et à la précipitation.

Ces évolutions s'expliquent, là aussi, par le renforcement des contrôles, pour lesquels les chercheurs et chercheuses distinguent trois mécanismes : les interventions en amont, la surveillance aérienne et la surveillance des plages.

Lorsque les autorités ciblent les chaînes d'approvisionnement en matériel (comme avait pu nous l'expliquer l'Office central pour la répression de l'immigration irrégulière et de l'emploi d'étrangers sans titre, l'Ocriest, devenu début 2023 l'Office de lutte contre le trafic illicite de migrants, l'Oltim), elles ne stoppent pas les traversées mais contribuent à l'utilisation de matériel de moindre qualité, puisque les « *matériaux habituels sont indisponibles* ».

Lorsqu'elles rejettent la faute sur les passeurs pour justifier des décès par écrasement, « *elles ne tiennent pas compte des raisons pour lesquelles tant de personnes peuvent ressentir le besoin de s'embarquer de force* » et « *occultent les effets* » des politiques antipasseurs.

Analysant l'activité des avions de surveillance près des côtes – à la fois du Home Office (le ministère de l'intérieur britannique) et de Frontex (l'agence européenne de surveillance des frontières) – comme les trajectoires et la durée des vols, ou l'intensité de l'activité de surveillance, le rapport décrit un dispositif « *extrêmement dense* » couvrant la Manche. Celui-ci est

justifié par « *la nécessité de sauver des vies en mer* » alors qu'il contribue à créer davantage de chaos voire de décès.

Et lorsque la surveillance aérienne est doublée de la surveillance terrestre aux abords des plages françaises, parfois avec usage de la force (la police a déjà pu entrer dans l'eau pour percer les boudins d'un bateau), « *cela contribue à réduire le nombre total d'embarcations disponibles les jours de traversée* » et conduit « *les organisateurs à adopter de nouvelles tactiques* » pour anticiper l'arrivée de la police.

Contactés, ni le Home Office ni le ministère de l'intérieur français ne nous ont répondu.

Une surveillance meurtrière

Après avoir effectué des déplacements réguliers et un travail d'observation sur le littoral nord durant un an, les chercheurs et chercheuses font valoir que cette surveillance aux abords des plages « *a contribué à l'augmentation du nombre de décès en favorisant la surpopulation et les affrontements violents* », en orientant la police française vers les lieux où le matériel nécessaire à la traversée peut être dissimulé et vers les endroits propices à l'interception de groupes « *au moment où ils mettent leurs canots pneumatiques à l'eau* ».

L'une des conséquences les plus marquantes du renforcement de la présence policière sur les plages a sans doute été l'apparition des taxi-boats (qui récupèrent les exilé-es directement dans l'eau), avec les risques que cela comporte. De « *nombreux décès* » sont ainsi survenus au moment où les exilé-es embarquaient sur ces embarcations près des plages. Il s'agit là « *du moment le plus meurtrier du voyage* », poursuivent-ils, notant que l'on passe « *de naufrages occasionnels faisant de nombreuses victimes plus au large à des morts par écrasement et des noyades fréquentes* » près des plages françaises.

Parmi eux, cinq Syriens en 2024 à Wimereux, deux Afghans en février 2025 à Berck et un Somalien en mars 2025 à Équihen. Au moins deux personnes se sont également noyées en tentant de rejoindre ces bateaux-taxis dans les canaux, dont Jumaa al-Hasan qui, selon des témoins, a sauté dans le canal pour échapper à la police qui gazait, battait et poursuivait les personnes

souhaitant monter à bord. Prises ensemble, toutes ces pratiques de surveillance à la frontière, « *distinctes mais inextricablement liées* », ont contribué selon le chercheur Travis Van Isacker à « *créer des circonstances plus dangereuses pour les migrants tentant la traversée de la Manche* ».

La défenseuse des droits pointait elle-même, dans une récente décision, l'absence de protocole régissant l'usage de la force ou des armes par la police dans ce type de situation.

« *Plutôt que de tenir compte des avertissements des agents sur le terrain, les décideurs politiques semblent déterminés à poursuivre leurs politiques de prévention qui, comme cela a été démontré ici, augmentent le niveau de danger lié aux trajets en petites embarcations* », conclut le rapport du Centre for Sociodigital Futures et de Border Forensics. La question est : pourquoi ? Elle « *dépasse légèrement le cadre de cette enquête* », glisse Travis Van Isacker, pour qui les ministres britanniques « *invoqueraient probablement les pressions d'un électorat anti-immigration très actif* ».

Mais deux points devraient selon lui inviter les autorités à interroger leurs politiques : « *Les forces de l'ordre adhèrent sans doute à l'idée que "prévenir les départs équivaut à sauver des vies", une affirmation que les données analysées remettent fondamentalement en question.* » Et si la manière dont le Home Office et le ministère de l'intérieur français évaluent leurs interventions « *les empêche, institutionnellement, de reconnaître les conséquences fatales que [ledit] rapport met en lumière* », celui-ci doit permettre de « *modifier ces calculs, en démontrant le lien essentiel entre contrôle des frontières et risques pour les personnes* ».

Nejma Brahim

Boîte noire

Cet article a été modifié le 25 mars au matin afin de préciser que ni le Home Office, ni le ministère de l'intérieur français n'ont répondu à nos questions.

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart - 127 avenue Ledru-Rollin, 75011 Paris.
RCS Paris 500 631 932. Numéro de CPPAP : 1224Y90071 - Directeur de la publication : Carine Fouteau