



Border

Forensics

# Comment la politique «Stop the Boats» tue

Une contre-enquête sur le coût humain de l'externalisation de la frontière britannique dans la Manche

## Rapport d'enquête

Mars 2026

Ce rapport a été publié en mars 2026 par Border Forensics, en collaboration avec le Centre for Sociodigital Futures (CenSoF).

*Border Forensics est une agence de recherche et d'investigation basée à Genève. Nous développons des méthodes d'investigation visuelle, géospatiale et open source afin de documenter différentes formes de violence liées à l'existence et au contrôle des frontières, qu'elles soient étatiques ou sociales. En collaboration avec les personnes affectées et des organisations de la société civile, nous produisons des rapports, des cartes, des reconstructions vidéo ainsi que diverses visualisations 3D, afin de soutenir leurs revendications de vérité et de justice.*

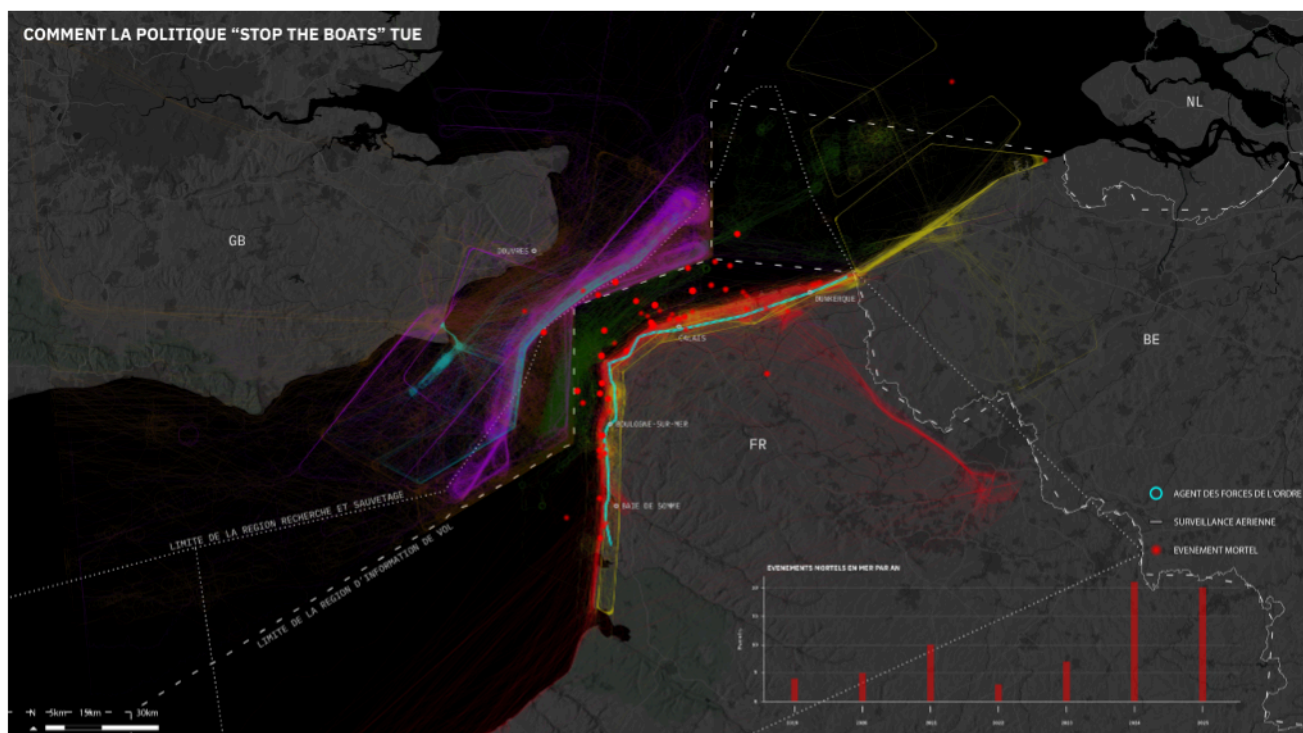
# Border Forensics

Maison des Associations  
Rue des Savoises 15  
1205 Geneva  
[info@borderforensics.org](mailto:info@borderforensics.org)  
[borderforensics.org](http://borderforensics.org)



# Contents

|                                                                                                                                                        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| RÉSUMÉ .....                                                                                                                                           | 4  |
| INTRODUCTION .....                                                                                                                                     | 7  |
| Sommaire et conclusions principales.....                                                                                                               | 8  |
| Éléments à prendre en considération par les décideurs politiques.....                                                                                  | 10 |
| MÉTHODOLOGIE .....                                                                                                                                     | 14 |
| Compter les morts .....                                                                                                                                | 16 |
| Déterminer des tendances .....                                                                                                                         | 17 |
| Enquête sur les mécanismes.....                                                                                                                        | 20 |
| Recherche qualitative et implications .....                                                                                                            | 22 |
| SECTION 1. DES ACCORDS MORTELS :                                                                                                                       |    |
| FINANCER UNE FRONTIÈRE EXTERNALISÉE .....                                                                                                              | 24 |
| SECTION 2. TENDANCES MAJEURES DES DÉCÈS DE PERSONNES MIGRANTES                                                                                         |    |
| DANS LA MANCHE.....                                                                                                                                    | 33 |
| Nombre de morts .....                                                                                                                                  | 33 |
| Une densité croissante à bord .....                                                                                                                    | 35 |
| Des décès plus proches des côtes.....                                                                                                                  | 40 |
| SECTION 3. DES PRATIQUES DES FORCES DE L'ORDRE AUX FRONTIÈRES                                                                                          |    |
| QUI PRODUISENT DES TRAVERSÉES MORTELLES .....                                                                                                          | 45 |
| Sous-section 3.1. Lutte contre les réseaux de passeurs et perturbation des chaînes d'approvisionnement.....                                            | 46 |
| Coopération internationale                                                                                                                             |    |
| La production d'écrasements mortels .....                                                                                                              | 51 |
| Les effets déstabilisants de la «lutte contre les gangs»                                                                                               |    |
| Sous section 3.2. Surveillance aérienne.....                                                                                                           | 55 |
| Dispositifs avancés de reconnaissance : l'opération conjointe «Opal Coast» de Frontex et l'opération «Phoenix» du ministère de l'Intérieur britannique |    |
| Vols français : surveillance et coordination des interventions policières au sol                                                                       |    |
| Recherche et sauvetage, ou « stopper les bateaux » :                                                                                                   |    |
| des logiques contradictoires ? .....                                                                                                                   | 68 |
| Sous section 3:3. Patrouilles policières et usage de la force pour empêcher les départs.....                                                           | 70 |
| Les effets d'une présence policière accrue sur les conditions matérielles                                                                              |    |
| Des interventions policières dangereuses                                                                                                               |    |
| AT WHAT COST? CONCLUSIONS AND LOOKING AHEAD .....                                                                                                      | 81 |
| HOMMAGE.....                                                                                                                                           | 85 |
| INVESTIGATION TEAM .....                                                                                                                               | 86 |
| REMERCIEMENTS .....                                                                                                                                    | 87 |
| FINANCEMENT.....                                                                                                                                       | 87 |



Visualisation des lieux de décès dans la Manche, avec les trajectoires d'aéronefs de surveillance et les effectifs de police français déployés le long du littoral du nord de la France.

Border Forensics, 2026

## RÉSUMÉ

Ce rapport présente les conclusions d'une enquête collaborative menée pendant un an par des chercheurs du *ESRC Center for Sociodigital Futures* de l'université de Bristol et par Border Forensics, une agence de recherche et d'investigation indépendante basée à Genève, en Suisse. Le rapport démontre comment la politique «Stop the Boats» du gouvernement britannique, ainsi que les plus de 625 millions de livres sterling versés à la France pour empêcher les départs en mer, ont directement contribué à une forte augmentation du nombre de décès parmi les personnes migrantes tentant de traverser la Manche à bord de ce que l'on appelle des «petites embarcations».

S'appuyant sur des données fournies par des militants agissant en solidarité avec les personnes migrantes dans le nord de la France, sur les registres des garde-côtes français et sur les données publiques du ministère de l'Intérieur britannique, cette enquête met en évidence une augmentation spectaculaire des incidents mortels à partir de l'été 2023. Il est crucial de noter que **cette hausse du nombre de décès est survenue alors que le nombre de canots pneumatiques et de personnes arrivant au Royaume-Uni diminuait**, et en dépit d'un renforcement de la surveillance aérienne et des capacités de recherche et de sauvetage en mer.



Une analyse géospatiale a montré que ces décès se sont produits plus près des côtes françaises, et des entretiens avec des militants et des personnes migrantes ont révélé qu'ils résultent de nouveaux mécanismes mortels : **une surpopulation extrême à bord**, entraînant l'écrasement de personnes à l'intérieur des canots pneumatiques, et **des mises à l'eau chaotiques**, souvent au milieu d'interventions policières violentes visant à empêcher les départs. Les effets entremêlés de trois pratiques de contrôle aux frontières à l'origine de ces mécanismes sont examinés en détail dans le rapport :

### 1. Mesures de lutte contre le trafic «en amont» et perturbation des chaînes d'approvisionnement

La coopération internationale a réduit la disponibilité des canots pneumatiques et autres équipements nécessaires aux traversées en petite embarcation, ce qui a conduit les passeurs à se procurer des bateaux pneumatiques plus grands et de moindre qualité, qui sont de plus en plus surchargés. Les mesures de lutte contre le trafic ont également réduit les possibilités pour les groupes disposant de peu de moyens d'organiser leurs propres traversées — renforçant ainsi l'emprise des passeurs professionnels sur le marché — et ont exacerbé la concurrence pour obtenir une place à bord.

### 2. Renforcement de la surveillance aérienne

Bien qu'elle soit principalement présentée comme un moyen de soutenir les opérations de recherche et de sauvetage, l'analyse des trajectoires de vol et des documents officiels a montré que la majeure partie de la surveillance aérienne de la Manche vise à coordonner les patrouilles policières au sol et à recueillir des données et des renseignements à des fins de poursuites judiciaires. En permettant une détection et une intervention policière plus rapides, cette surveillance a contribué à l'augmentation de la densité des bateaux de personnes migrantes et à l'émergence de nouvelles tactiques dangereuses pour les départs en embarcations de petite taille.

### 3. Renforcement de l'activité policière sur les côtes françaises

La présence policière de plus en plus importante sur les côtes françaises, financée par le Royaume-Uni, a modifié la géographie des départs en embarcations de petite taille et favorisé le recours aux «bateaux-taxis», qui présentent des risques accrus pour les personnes migrantes contraintes de monter à bord de canots déjà en mer. Les tactiques violentes de la police, en particulier l'utilisation d'armes anti-émeutes telles que les gaz lacrymogènes, les grenades assourdissantes et les balles en caoutchouc, ont également mis directement en danger les personnes migrantes et provoqué des mouvements de panique, des phénomènes d'écrasements sous le nombre de passagers tentant de monter à bord et des noyades dans les eaux peu profondes.

Ce rapport démontre comment ces pratiques de contrôle aux frontières, dont les autorités affirment qu'elles «sauvent des vies» en empêchant les tentatives de traversées, ont accru les risques auxquels sont confrontées les personnes contraintes d'entreprendre ces voyages illégalisés pour rejoindre le Royaume-Uni. Il montre également que les autorités britanniques et françaises connaissaient, ou auraient dû connaître, les conséquences mortelles de leurs politiques.

Des décennies de renforcement de la sécurité et des contrôles à la frontière externalisée du Royaume-Uni n'ont pas mis fin aux voyages illégalisés et, bien qu'il s'agisse d'une priorité politique depuis 2019, les traversées en petites embarcations n'ont pas cessé. Comme le montre ce rapport, le renforcement des contrôles n'a pas seulement échoué à atteindre l'objectif fixé, mais a également entraîné davantage de décès dans la Manche. La question reste ouverte de savoir si cette réalité pourra être reconnue par les décideurs politiques et conduire à une réévaluation fondamentale de l'externalisation des frontières britanniques. Pour l'instant, alors que la prochaine phase de coopération bilatérale pour la période 2026-2029 s'apprête à débiter, le gouvernement britannique semble déterminé à continuer d'utiliser d'importantes sommes d'argent pour inciter les Français à adopter des tactiques toujours plus risquées pour contrôler sa frontière, quel qu'en soit le coût humain.

## INTRODUCTION

En 1999, la Croix-Rouge a ouvert un centre d'accueil à Sangatte, en France, pour les personnes se voyant refuser un transport sûr vers le Royaume-Uni (RU) en raison de contrôles frontaliers «juxtaposés»<sup>1</sup> exigeant que les voyageurs passent les formalités d'immigration avant de traverser la Manche. De cette année-là jusqu'en 2026, les journalistes ont recensé au moins 525 décès de personnes migrantes à la frontière britannique avec l'Europe<sup>2</sup>. Pendant plus de 20 ans, ceux qui ont perdu la vie tentaient pour la plupart de voyager cachés dans des camions, des trains et des conteneurs maritimes. Plus de la moitié de tous les décès (309) se sont produits depuis 2019, date à laquelle les traversées à bord de ce que l'on appelle des «petites embarcations»<sup>3</sup> sont devenues monnaie courante. Parmi ces personnes, pas moins de 197 sont mortes ou ont disparu dans la Manche, dont 129 – soit près d'un quart de tous les décès enregistrés depuis la mise en place de la frontière externalisée du Royaume-Uni – au cours des trois années allant de 2023 à la fin de 2025.

Cette récente flambée du nombre de décès n'est pas clairement corrélée à une augmentation du nombre de personnes effectuant la traversée. Au contraire, la Manche est devenue plus meurtrière à la suite d'une explosion des investissements du gouvernement britannique et d'une coopération accrue avec les États européens pour «arrêter les bateaux» («Stop the boats»).

Reprenant le schéma bien connu d'autres zones frontalières du monde, telles que le désert de Sonora<sup>4</sup>, la mer Méditerranée<sup>5</sup> et l'océan Atlantique<sup>6</sup>, le renforcement des contrôles policiers et de la sécurité à la frontière externalisée du Royaume-Uni a mis les personnes migrantes en danger. D'après des enquêtes forensiques menées en Méditerranée, il est désormais bien établi que les acteurs étatiques

- 1 Pour plus d'informations sur les contrôles juxtaposés mis en place par le Royaume-Uni de l'autre côté de la Manche, voir Home Office, 'The UK's Juxtaposed Border Controls', Home Office in the Media, 6 April 2023, <https://homeofficemedia.blog.gov.uk/2023/04/06/the-uks-juxtaposed-border-controls/>.
- 2 Maël Galisson, 'Voir Calais et mourir, 367 fois', Les Jours, 15 Mai 2023, <https://lesjours.fr/obsessions/calais-migrants-morts/ep1-memorial/>.
- 3 Ce rapport utilise le terme « petite embarcation » par souci de cohérence avec la terminologie la plus couramment employée dans les médias, et pour éviter les connotations raciales négatives associées à des expressions telles que « traversées de migrants ». Il convient toutefois de préciser que ce terme a commencé à désigner ce type de traversée en 2018, à une époque où les traversées de la Manche étaient principalement effectuées par de petites embarcations spécialement conçues à cet effet et aptes à la navigation. Les grands canots pneumatiques utilisés aujourd'hui ne peuvent être qualifiés de bateaux et accueillent régulièrement entre 50 et 100 passagers. Les raisons de ce passage à des embarcations plus grandes et non aptes à la navigation – que le gouvernement et les médias continuent de qualifier de « petites embarcations » – sont analysées en détail dans la section 3.
- 4 Denise N. Obinna, 'Death in the Borderlands: Necropolitics and Migration-Related Mortality at the US-Mexico Border', *Politics & Policy* 53, no. 3 (2025): e70046, <https://doi.org/10.1111/polp.70046>.
- 5 Laura Lo Presti, 'Terraqueous Necropolitics: Unfolding the Low-Operational, Forensic, and Evocative Mapping of Mediterranean Sea Crossings in the Age of Lethal Borders', *ACME: An International Journal for Critical Geographies* 18, no. 6 (2019): 1347–67, <https://doi.org/10.14288/acme.v18i6.1829>.
- 6 Óscar Prieto-Flores, 'Necropolitics at the Southern European Border: Deaths and Missing Migrants on the Western Mediterranean and Atlantic Coasts', *Journal of Race, Ethnicity, and Politics*, 24 Mars 2025, 1–17, <https://doi.org/10.1017/rep.2025.19>.

européens peuvent causer la mort de personnes migrantes illégalisés<sup>7</sup> en les abandonnant en mer<sup>8</sup> ou en recourant à la force pour les refouler<sup>9</sup>. Il y a également eu des cas où l'(in)action des États a joué un rôle dans la mort de personnes migrantes dans la Manche<sup>10</sup>.

Cependant, les personnes migrantes ne sont pas seulement tuées lors de tentatives de traversée par des interventions directes des acteurs étatiques. Les politiques de sécurisation des frontières influent sur la manière dont les traversées sont menées et sur le niveau de danger auquel les voyageurs sont confrontés. Dans la région de la Manche, l'augmentation du nombre de décès à partir de 2023 résulte davantage des changements dans les conditions matérielles des traversées en embarcations de petite taille — nombre croissant de personnes par embarcation, qualité moindre des canots pneumatiques utilisés, chaos lors des mises à l'eau — que des actions des agents de l'État lors de moments «spectaculaires»<sup>11</sup> d'intervention. Cette enquête montre comment les gouvernements britannique et français ont sciemment manipulé ces conditions matérielles et portent donc autant de responsabilité pour les facteurs contextuels contribuant aux décès lors des tentatives de traversée que pour les opérations de leur police des frontières.

## Sommaire et conclusions principales

Rédigé en collaboration par des chercheurs du *Centre for Sociodigital Futures* et de *Border Forensics*, ce rapport démontre comment les politiques étatiques visant à «arrêter les bateaux» ont rendu les traversées plus dangereuses et ont finalement conduit à une augmentation dramatique du nombre de décès dans la Manche.

Ce rapport commence par une brève description de la méthodologie «*contre-forensique digitale*» utilisée dans le cadre de cette enquête. À travers l'analyse de données produites principalement par des acteurs étatiques, il démontre non seulement les effets mortels du renforcement des contrôles frontaliers dans la Manche, mais aussi que les autorités étaient ou auraient dû être conscientes des conséquences mortelles de leurs politiques.

7 H. Bauder, 'Why We Should Use the Term "Illegalized" Refugee or Immigrant: A Commentary', *International Journal of Refugee Law* 26, no. 3 (2014): 327–32, <https://doi.org/10.1093/ijrl/eeu032>.

8 Charles Heller and Lorenzo Pezzani, 'The Left-to-Die Boat', *Forensic Architecture*, 11 Avril 2012, <https://forensic-architecture.org/investigation/the-left-to-die-boat>.

9 Stefanos Levidis and Christina Varvia, 'The Pylos Shipwreck', *Forensic Architecture*, 7 Juillet 2023, <https://forensic-architecture.org/investigation/the-pylos-shipwreck>.

10 Sir Ross Cranston, *The Cranston Inquiry Report: Report of the Public Inquiry into the Events of 23 to 24 Novembre 2021, When over 30 People Died Attempting to Cross the English Channel in a Small Boat*, HC 1581 (2026), [https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/2026/02/DFT\\_Cranston-inquiry-report\\_WEB.pdf](https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/2026/02/DFT_Cranston-inquiry-report_WEB.pdf).

11 Nicholas De Genova, 'Spectacles of Migrant "Illegality": The Scene of Exclusion, the Obscene of Inclusion', *Ethnic and Racial Studies* 36, no. 7 (2013): 1180–98, <https://doi.org/10.1080/01419870.2013.783710>.



La première partie résume les accords bilatéraux conclus entre les gouvernements français et britannique pour contrôler la frontière externalisée du Royaume-Uni, en mettant spécifiquement l'accent sur les paiements destinés à empêcher les départs de petites embarcations. Depuis la signature du traité de Sandhurst de 2018, le Royaume-Uni a fourni plus de 625 millions de livres sterling pour renforcer les effectifs policiers, l'équipement et les technologies de surveillance le long des côtes françaises, une somme colossale qui a été systématiquement utilisée dans les négociations pour repousser les limites de ce que les Français sont prêts à faire pour empêcher les traversées en embarcations de petite taille.

La deuxième section analyse les tendances concernant le nombre de personnes décédées lors de traversées en petites embarcations, mettant en évidence un pic en 2023-2024 à la suite de la signature de la Déclaration conjointe des dirigeants franco-britanniques<sup>12</sup>, pour un montant de 476 millions de livres sterling. Au niveau annuel, le nombre de décès ne présente pas de corrélation claire avec le nombre d'arrivées, ce qui signifie qu'une augmentation des traversées n'entraîne pas nécessairement une augmentation du nombre de décès. Cependant, il existe une corrélation positive entre les décès et la surpopulation à bord des embarcations, qui n'a cessé d'augmenter d'année en année. Les moyennes du Home Office concernant le nombre de personnes par embarcation sont calculées à partir des données du nombre de personnes arrivées au Royaume-Uni et peuvent donc sous-estimer la densité réelle de passagers à bord des petites embarcations au moment du départ. L'analyse des données des localisations fournies par les garde-côtes français a montré qu'il s'agit là du moment le plus meurtrier du voyage et a révélé un changement dans les lieux et les circonstances des décès des personnes migrantes dans la Manche : 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.

12 Prime Minister's Office, 'UK-France Joint Leaders' Declaration', GOV.UK, 10 Mars 2023, <https://www.gov.uk/government/publications/uk-france-joint-leaders-declaration/uk-france-joint-leaders-declaration>.

La troisième section analyse trois pratiques frontalières étatiques qui ont contribué à la récente augmentation des incidents mortels malgré les améliorations apportées aux opérations de recherche et de sauvetage en mer (SAR) :

1. 'les interventions «en amont» de lutte contre le trafic illicite visant à perturber les chaînes d'approvisionnement en matériel nécessaire aux traversées en petites embarcations;
2. une surveillance aérienne accrue le long de la côte afin de mieux coordonner l'activité policière au sol ; et
3. des interventions policières plus fréquentes et plus violentes à l'encontre des petites embarcations quittant la côte française.

Ces pratiques s'inscrivent dans la stratégie du gouvernement britannique visant à arrêter et à dissuader les personnes migrantes en situation irrégulière en collaborant avec le gouvernement français pour empêcher les traversées. Elles sont également justifiées, sur le plan rhétorique, par l'argument selon lequel «empêcher les traversées dangereuses en petites embarcations» permettra «en fin de compte de sauver des vies»<sup>13</sup>. À première vue, cet argument peut sembler logique ; si personne ne peut prendre la mer, personne ne se noiera. La réalité, cependant, est que les stratégies visant à empêcher les traversées ont mis davantage de personnes en danger. Les chaînes d'approvisionnement ayant été perturbées, les passeurs doivent faire appel à d'autres fournisseurs proposant des produits de qualité inférieure. Le nombre réduit de canots pneumatiques atteignant les côtes françaises a donc pour conséquence que ceux qui parviennent à passer embarquent davantage de passagers. Une surveillance aérienne plus intensive a rendu impossible l'organisation par des groupes disposant de peu de moyens de leurs propres traversées, ce qui a entraîné une surpopulation à bord des embarcations et un recours accru à des passeurs professionnels. La présence accrue de policiers patrouillant sur les plages et l'amélioration des capacités de détection des embarquements ont conduit à l'émergence de nouvelles tactiques dangereuses telles que les "bateaux-taxis", et l'utilisation agressive par la police d'armes anti-émeutes sème la panique parmi les personnes migrantes, provoquant des bousculades mortelles et le départ de canots pneumatiques insuffisamment gonflés.

Malgré les efforts accrus visant à empêcher les traversées en petites embarcations et les dangers qui y sont associés, les personnes ont toujours traversé les frontières et continueront de le faire, même si les États européens adoptent des politiques d'immigration de plus en plus restrictives et suppriment les protections

13 Home Office, 'Factsheet: Maritime Primacy', Home Office in the Media, 14 April 2022, <https://homeofficemedia.blog.gov.uk/2022/04/14/factsheet-maritime-primacy/>.

juridiques accordées aux demandeurs d'asile. L'intérêt politique pour les traversées en embarcations de petite taille restant élevé, la dernière section examine les dernières propositions politiques visant à «arrêter les bateaux» — interceptions et renvois forcés en mer — et analyse les dangers accrus qu'elles représentent pour les personnes migrantes.

## Éléments à prendre en considération par les décideurs politiques

La publication de ce rapport coïncide avec l'anniversaire de la Déclaration conjointe des dirigeants britanniques et français<sup>14</sup>, qui a entraîné la plus forte augmentation du nombre de décès lors des tentatives de traversée de la Manche en 2023-2024. Lorsque cet accord a été annoncé en mars 2023, il existait déjà suffisamment de preuves pour que les décideurs politiques prennent conscience que leurs efforts visant à perturber les chaînes d'approvisionnement et à renforcer les patrouilles policières conduisaient à une surpopulation accrue à bords des canots pneumatiques et à d'autres risques, tels que le départ de petites embarcations depuis des secteurs situés plus loin sur le littoral français.

Depuis la Déclaration, les effets néfastes du renforcement des contrôles aux frontières ont été largement reconnus au sein du gouvernement. Dans son registre des risques institutionnels 2023-2024, le ministère de l'Intérieur britannique a ajouté un nouveau risque critique : «préjudice grave, blessure ou décès... résultant de tentatives d'arrivée au Royaume-Uni par des moyens dangereux», mais a proposé d'atténuer ce risque par des mesures dont ce rapport montre qu'elles y contribuent, telles que l'intervention en amont et la «collaboration avec les Français»<sup>15</sup>. Des ministres britanniques ont également directement attribué les décès dans la Manche au renforcement des contrôles aux frontières, bien qu'ils tentent toujours de rejeter la responsabilité sur «les gangs de passeurs effroyables qui mettent la vie des gens en danger»<sup>16</sup>. En novembre 2024, Angela Eagle, alors ministre d'État chargée de la sécurité des frontières et de l'asile, a admis que le nombre de décès dans la Manche «a atteint un niveau record... car la pression exercée sur les réseaux de passeurs s'est accrue, les embarcations sont surchargées et l'anarchie règne davantage sur les plages françaises»<sup>17</sup>. Lors d'un échange franc au cours du sommet du G7 de 2024 entre le ministre français de l'Intérieur de l'époque

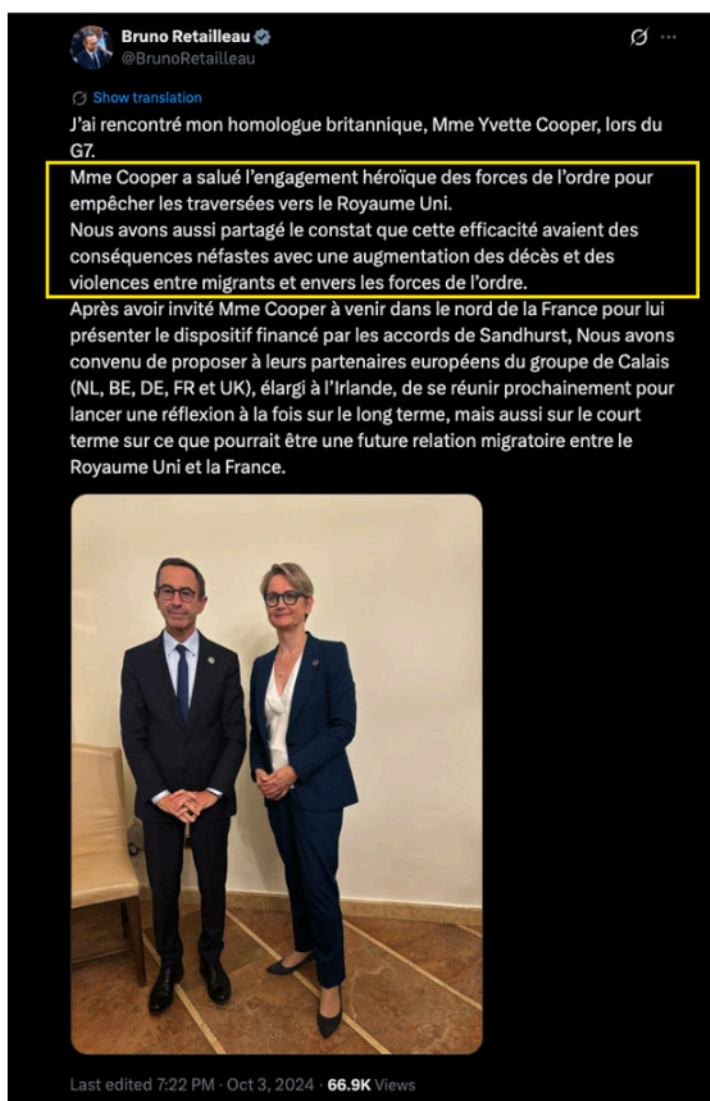
14 Prime Minister's Office, 'UK-France Joint Leaders' Declaration'.

15 Home Office, Annual Report and Accounts 2023 to 2024, HC 184 (Home Office, 2024), [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/66b249b40808eaf43b50de07/2023-24\\_Home\\_Office\\_Annual\\_Report\\_and\\_Accounts.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/66b249b40808eaf43b50de07/2023-24_Home_Office_Annual_Report_and_Accounts.pdf).

16 Suella Braverman, 'Small Boats Incident in the Channel', Hansard, 14 December 2022, <https://hansard.parliament.uk/commons/2022-12-14/debates/D6B7CC8D-19CC-4664-8E71-547E343B5ABC/SmallBoatsIncidentInTheChannel>.

17 Small Boat Crossings: Hearing on Volume 756, House of Commons 6 November 2024 (2024), <https://hansard.parliament.uk/Commons/2024-11-06/debates/77B1E99D-C873-49E1-9EB9-B6F57C0B939C/SmallBoatCrossings>.

et la ministre de l'Intérieur britannique, Yvette Cooper aurait «salué les efforts héroïques des forces de l'ordre pour empêcher les traversées», mais «reconnu que cette approche avait des conséquences néfastes, entraînant une augmentation du nombre de décès et de la violence parmi les personnes migrantes et à l'encontre des forces de l'ordre» [souligné par les auteurs]<sup>18</sup>. Bien que pleinement conscients de ces conséquences néfastes, les ministres ont persisté dans leurs politiques et ont même poussé à l'adoption de nouvelles tactiques dangereuses visant à intercepter et à neutraliser les canots pneumatiques déjà en mer<sup>19</sup>.



- 18 Bruno Retailleau, 'Bruno Retailleau on X: "J'ai Rencontré Mon Homologue Britannique, Mme Yvette Cooper, Lors Du G7..."', X (Formerly Twitter), 3 Octobre 2024, <https://x.com/BrunoRetailleau/status/1841891630007124414>.
- 19 Hugh Schofield and Paul Pradier, 'France Makes First Interception Targeting Small Boat Crossings to UK', BBC News, 20 Janvier 2026, <https://www.bbc.co.uk/news/articles/ceqz1lzdwx1o>.



Les conséquences du fait que des acteurs étatiques reconnaissent ainsi les effets néfastes du contrôle des frontières ne sont pas purement théoriques. Comme l'ont fait valoir les avocats représentant les familles des personnes décédées dans le plus grand naufrage dans la Manche lors de l'enquête Cranston<sup>20</sup>, menée au Royaume-Uni, l'article 2 de la Convention européenne des droits de l'homme, transposé dans la législation britannique par l'article 6 de la loi de 1998 sur les droits de l'Homme, impose aux États une obligation positive de protéger les personnes dont la vie est en danger «dont l'État a connaissance ou devrait avoir connaissance»<sup>21</sup>. Les données et les déclarations présentées dans ce rapport montrent que les gouvernements du Royaume-Uni et de la France avaient connaissance ou auraient dû avoir connaissance du risque de mort auquel étaient confrontés les personnes migrantes légalisées tentant de traverser la Manche, et que ces risques augmentent à mesure que des efforts accrus étaient déployés pour les arrêter. Le fait que des ministères britanniques aient ensuite explicitement admis le lien entre les «efforts héroïques des forces de l'ordre» et les décès et violences à la frontière rend non seulement indéfendables les justifications supplémentaires du déploiement de forces de police sur la côte française pour «sauver des vies», mais aussi, compte tenu de l'obligation qui incombe aux autorités de prendre des mesures pour «éviter, minimiser ou atténuer» les risques pour la vie<sup>22</sup>, il convient d'examiner les arguments juridiques concernant d'éventuelles violations de l'article 2 pour les personnes décédées depuis à la frontière britannique à la suite d'interventions de l'État.

Il est difficile d'évaluer la responsabilité juridique des acteurs étatiques pour les décès à la frontière dans des situations où celle-ci a été si soigneusement externalisée à d'autres — les forces de police d'un autre pays ou les éléments naturels —, et tout cela dépasse le cadre du présent rapport. Néanmoins, en analysant minutieusement les données et les communications gouvernementales, ce rapport pose des questions difficiles aux décideurs politiques dont les décisions ont conduit à la densification extrême des embarcations et aux départs violentés des canots pneumatiques qui ont entraîné tant de pertes en vies humaines. Alors que ce rapport est publié au moment où la prochaine phase de la coopération franco-britannique en matière de contrôle de la migration illégalisée dans la Manche est en cours de finalisation pour les années fiscales 2026-2029<sup>23</sup>, ses conclusions constituent un avertissement clair quant aux risques pour la vie que présente la poursuite des politiques «Stop the Boats», risques que les autorités ne peuvent plus ignorer ni prétendre qu'ils étaient imprévisibles.

- 20 Cranston, The Cranston Inquiry Report: Report of the Public Inquiry into the Events of 23 to 24 Novembre 2021, When over 30 People Died Attempting to Cross the English Channel in a Small Boat.
- 21 Sonali Naik et al., 'Closing Statement on Behalf of the Bereaved Families and Survivor', The Cranston Inquiry, 17 Avril 2025, 4, <https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/2025/04/Cranston-Inquiry-Closing-Statement-Bereaved-Families-and-Survivor-17-04-2025.pdf>.
- 22 Naik et al., 'Closing Statement on Behalf of the Bereaved Families and Survivor', 5.
- 23 Prime Minister's Office, 'UK-France Leaders Declaration', GOV.UK, 10 Juillet 2025, <https://www.gov.uk/government/news/uk-france-leaders-declaration>.



## MÉTHODOLOGIE

Ce rapport est le fruit d'une enquête collaborative menée par des chercheurs du Centre for Sociodigital Futures (CenSoF) de l'université de Bristol et de Border Forensics. Le CenSoF est un centre de recherche interdisciplinaire, financé par le Conseil de recherche économique et sociale du Royaume-Uni, qui examine comment les technologies numériques conditionnent de plus en plus la vie sociale dans divers domaines, y compris la manière dont les personnes se déplacent au sein des sociétés contemporaines. Dans ce cadre général, ce projet vise à comprendre comment les nouvelles formes de surveillance numérique aux frontières condamnent l'avenir des migrants illégalisés, parfois de manière définitive. Border Forensics est une agence de recherche indépendante basée à Genève, en Suisse, qui mobilise des analyses spatiales, visuelles et statistiques, ainsi que des pratiques esthétiques créatives, pour enquêter sur la violence inhérente des frontières.

L'approche dite de «*contre-forensique digitale*» utilisée dans cette enquête renverse le regard *forensique étatique* en analysant les données recueillies auprès d'acteurs étatiques afin de mettre en évidence ce qu'elles révèlent, non pas sur ceux qui traversent la frontière, mais sur les autorités qui la contrôlent<sup>24</sup>. Ce choix méthodologique de travailler principalement avec des informations statistiques comporte le risque de reproduire le «regard de l'État»<sup>25</sup> sur la mobilité humaine, et en particulier de réduire les vies qui ont connu une fin prématurée à la frontière à un simple chiffre dans un tableau, vidé de toute humanité et de tout lien affectif. Bien que les noms des défunts soient indiqués lorsqu'ils sont connus, nous ne pouvons malheureusement fournir que peu de détails sur leur vie ici.

Un travail considérable a déjà été accompli par des militants et des journalistes pour porter à l'attention du public les histoires de nombreuses personnes tuées à la frontière britannique.<sup>26</sup> La présente enquête complète ce travail en cherchant à comprendre les liens et les tendances plus larges qui se dégagent des décès survenus à la frontière de la Manche et leurs origines dans l'évolution des politiques de sécurité frontalière du Royaume-Uni. En mobilisant diverses sources – notamment des ensembles de données et des documents produits par l'État –, le rapport démontre dans quelle mesure les autorités connaissaient, ou auraient raisonnablement dû connaître, les conséquences mortelles de leurs pratiques, et conteste leur «tyrannie de la vérité»<sup>27</sup> à l'aide de leurs propres chiffres et déclarations.

24 Eyal Weizman, *Forensic Architecture: Violence at the Threshold of Detectability* (Zone Books, 2017), 64.

25 Martina Tazzioli, 'Counter-Mapping the Techno-Hype in Migration Research', *Mobilities*, 18 Janvier 2023, 1–16, <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2165447>.

26 Galisson, 'Voir Calais et mourir, 367 fois'; Calais Migrant Solidarity, 'Deaths at the Calais Border', Calais Migrant Solidarity, 29 Avril 2014, <https://calaismigrantsolidarity.wordpress.com/deaths-at-the-calais-border/>.

27 Charles Heller and Lorenzo Pezzani, 'Drifting Images, Liquid Traces: Disrupting the Aesthetic Regime of the EU's Maritime Frontier', *antiAtlas Journal*, no. 2 (Décembre 2017), <https://www.antiatlas-journal.net/anti-atlas/02-drifting-images-liquid-traces/>.

Malgré l'abondance de données recueillies par les agences étatiques dans le cadre de la surveillance et du contrôle des personnes à la frontière externalisée du Royaume-Uni, il n'existe aucun registre officiel des personnes décédées ou portées disparues<sup>28</sup>. Face aux «indicateurs convenus pour mesurer les progrès et le succès»<sup>29</sup> à travers lesquels les gouvernements britannique et français évaluent leurs activités — par exemple le nombre de départs empêchés, la quantité de matériel saisi ou le nombre de personnes arrivant au Royaume-Uni –, les décès et les préjudices liés au contrôle des frontières n'apparaissent que comme des externalités, si tant est qu'ils soient effectivement pris en compte. Bien que la France et le Royaume-Uni procèdent à des examens stratégiques réguliers des effets de l'investissement britannique, ils refusent de publier leurs conclusions<sup>30</sup>.

Dans ce contexte où les États rechignent à reconnaître la «face cachée de leur politique migratoire», la décision de recenser les morts devient une exigence de responsabilité<sup>31</sup>. Il s'agit «d'une expression de la volonté politique de reconnaître et de savoir»<sup>32</sup> non seulement qui sont ces personnes tuées par la frontière, mais aussi pourquoi leur vie a été fauchée. Ce n'est qu'avec cette connaissance que nous pourrions agir pour empêcher de nouveaux décès dans la Manche.

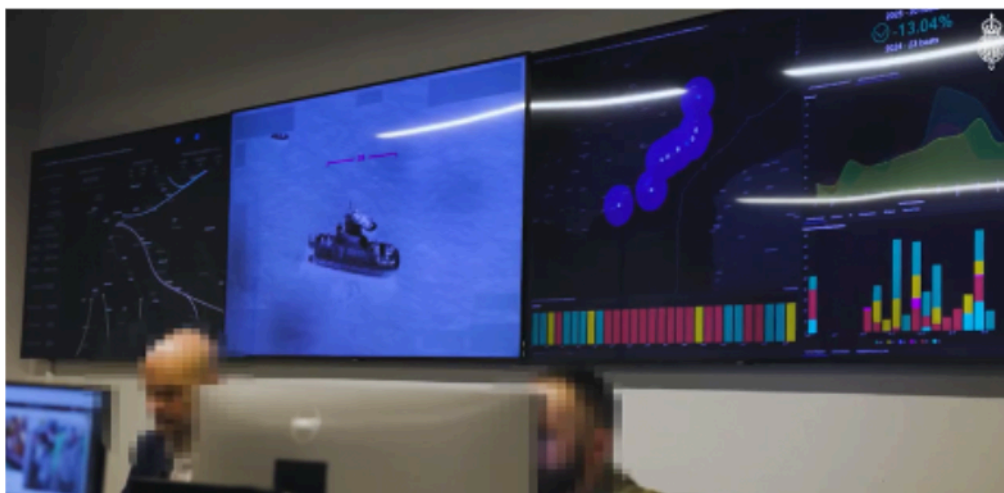
28 Refugee Council, Deaths in the Channel - What Needs to Change, Briefing Paper (2025), <https://www-media.refugeecouncil.org.uk/media/documents/Deaths-in-the-Channel-Refugee-Council-report-January-2025.pdf>.

29 Prime Minister's Office, 'UK-France Joint Leaders' Declaration'.

30 Melanie Gower, Unauthorised Migration: UK-France Border Cooperation, Commons Library Research Briefing CBP-9681 (House of Commons Library, 2026), 10, <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-9681/CBP-9681.pdf>.

31 Charles Heller and Antoine Pécoud, 'The Politics of Counting Migrants' Deaths in the Mediterranean', Border Criminologies, Faculty of Law Blogs, University of Oxford, 23 Octobre 2020, <https://blogs.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2020/10/politics-counting>.

32 Katja Franko Aas and Helene O. I. Gundhus, 'Policing Humanitarian Borderlands: Frontex, Human Rights and the Precariousness of Life', British Journal of Criminology 55, no. 1 (2015): 12, <https://doi.org/10.1093/bjc/azu086>.



Agents du UK Border Security Command devant un tableau de bord de suivi des small boats, développé par Sorrel AI, tel qu'il apparaît dans la vidéo de communication du Home Office The Fight to Tackle People-Smugglers: Inside Border Security Command. En haut à droite, un indicateur vert particulièrement visible, accompagné d'une flèche, compare le nombre d'arrivées en petites embarcations à celui enregistré à la même période l'année précédente.

## Compter les morts

La première étape de l'enquête a consisté à recouper les registres des personnes décédées ou portées disparues à la frontière externalisée du Royaume-Uni, compilés par les groupes militants Calais Migrant Solidarity (CMS)<sup>33</sup>, le Groupe Décès et le journaliste Maël Galisson<sup>34</sup>. À partir de ces listes répertoriant tous les décès, les cas où l'on soupçonnait que des personnes étaient décédées au cours d'une traversée illégalisée de la Manche ont été sélectionnés et analysés. Bien que les traversées soient devenues un phénomène régulier à partir de novembre 2018, les premiers décès sont survenus en 2019. Par conséquent, les données analysées pour cette enquête couvrent la période allant de 2019 à la fin de l'année 2025.

Les critères de sélection des cas de décès survenus au cours de tentatives de traversée ont exclu trois cas qui se sont produits après la fin d'une tentative : Aleksandra Hazhar, décédée à l'âge de trois jours seulement après que sa mère eut accouché prématurément alors qu'elle avait été détenue par la police pendant six heures, transie de froid et trempée, après une tentative de traversée ratée tandis qu'elle suppliait qu'on l'emmène à l'hôpital<sup>35</sup>; ainsi que Recep Baysal et Mehmet Ali Geçsöyler, deux hommes turcs tués par un chauffeur routier polonais qui a délibérément foncé dans un groupe de personnes rentrant à leur camp après une tentative de traversée ratée<sup>36</sup>.

33 Calais Migrant Solidarity, 'Deaths at the Calais Border', n.d.

34 Galisson, 'Voir Calais et mourir, 367 fois'.

35 La mère d'Aleksandra a publié une lettre expliquant pourquoi sa fille est née prématurément : 'In the Name of God / Au Nom de Dieu', Calais Migrant Solidarity, 29 January 2021, <https://calaismigrantsolidarity.wordpress.com/2021/01/29/in-the-name-of-god-au-nom-de-dieu/>. La famille a également partagé son histoire avec les médias : May Bulman, 'The Tragedy of a Newborn Refugee Who Died as Her Family Tried to Reach Safety', The Independent, 8 March 2021, <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/refugee-baby-death-france-calais-b1808163.html>.

36 Matthias Tesson and Marine Langlois, 'Calais: une quinzaine de migrants fauchés sur l'autoroute, deux personnes tuées', BFM Grand Littoral, 17 November 2023, [https://www.bfmtv.com/grand-littoral/calais-une-quinzaine-de-migrants-fauches-sur-l-a16-deux-personnes-tuees\\_AN-202311170425.html](https://www.bfmtv.com/grand-littoral/calais-une-quinzaine-de-migrants-fauches-sur-l-a16-deux-personnes-tuees_AN-202311170425.html).



Tous les efforts possibles ont été déployés pour attribuer les corps retrouvés en mer ou sur les plages à un incident initial au cours duquel la personne est entrée dans la mer. Dans les cas où il existe des doutes de la part d'organisations de veille des naufrages en Manche qu'une personne retrouvée décédée a été impliquée dans un incident, mais sans certitude raisonnable – par exemple, la personne non identifiée retrouvée dans les filets d'un bateau de pêche le 10 décembre 2021<sup>37</sup> –, la découverte du corps a été enregistrée comme un incident distinct. Il est donc possible que le nombre d'incidents mortels en 2019, 2020, 2021, 2024 et 2025 soit légèrement surestimé de quelques incidents, car au cours de ces années, des corps ont été retrouvés et n'ont pas pu être reliés à un autre incident connu. Les tentatives visant à établir une correspondance entre des corps retrouvés a posteriori et des incidents ont permis de découvrir que deux cas initialement inclus dans les données de ces organisations n'étaient pas des personnes migrantes illégalisées : un corps retrouvé sur la plage des Palominos aux Hemmes-de-Marck, en France, le 18 décembre 2021<sup>38</sup>, et un autre sur la plage de Knokke-Heist, en Belgique, le 24 décembre 2021<sup>39</sup>.

Des divergences ont également été constatées dans le nombre de personnes portées disparues entre les listes recoupées au cours de cette enquête. À certaines occasions, le blog de CMS «Liste des mort.es à la frontière<sup>40</sup>» mentionne des personnes disparues qui ne figurent pas dans les communiqués de presse officiels ni dans les reportages des médias. Les informations de CMS sont recueillies par le biais de témoignages directs de survivants et de témoins auxquels les autorités ne donnent pas toujours crédit<sup>41</sup>. Les personnes disparues mentionnées sur le blog de CMS qui ne figurent pas dans d'autres rapports ont donc été enregistrées comme «signalées» plutôt que comme «confirmées» disparues. Les totaux relatifs aux personnes décédées et disparues dans la Manche sont ainsi basés sur ce chiffre plus large de «disparus signalés», compte tenu de l'incapacité des autorités à enquêter de manière adéquate sur les signalements de personnes disparues en mer<sup>42</sup>.

37 Olivier Pecqueux, 'Un corps remonté dans des filets de pêche, au large de Calais', La Voix du Nord, 10 December 2021, <https://www.lavoixdunord.fr/1112181/article/2021-12-10/un-corps-remonte-dans-des-filets-de-peche-au-large-de-calais>.

38 Isabelle Hodey, 'Marck: un corps découvert samedi sur la plage des Hemmes de Marck', La Voix du Nord, 19 Décembre 2021, <https://www.lavoixdunord.fr/1116471/article/2021-12-19/marck-un-corps-decouvert-samedi-sur-la-plage-des-hemmes-de-marck>.

39 Mathias Mariën, 'Lichaam aangetroffen op strand Knokke-Heist: "Identificatie volop bezig"', hln.be, 24 Décembre 2021, <https://www.hln.be/knokke-heist/lichaam-aangetroffen-op-strand-knokke-heist-identificatie-volop-bezig-a4bca24f/>.

40 Calais Migrant Solidarity, 'Deaths at the Calais Border', Calais Migrant Solidarity, 29 Avril 2014, <https://calaismigrantsolidarity.wordpress.com/deaths-at-the-calais-border/>.

41 Maël Galisson et al., 'France Failing to Probe Police Role in Syrian Migrant Drowning', <https://www.newarab.com/>, The New Arab, 8 Juillet 2025, <https://www.newarab.com/investigations/france-no-justice-syrian-migrant-drowned-after-police-chase>.

42 Tom Levitt et al., '"They Can't Grieve": Families in Limbo as Channel Boat Victims Left Unidentified', Global Development, The Guardian, 1 Mars 2024, <https://www.theguardian.com/global-development/2024/mar/01/refugee-migrant-families-france-deaths-unidentified-channel-crossings>.



## Déterminer des tendances

Après avoir procédé à un examen approfondi de la chronologie de tous les incidents mortels impliquant des personnes migrantes lors de traversées illégalisées de la Manche depuis 2019, l'attention s'est portée sur l'identification des tendances sous-jacentes à ces incidents. Les données relatives aux localisations des décès<sup>43</sup> et aux alertes adressées aux garde-côtes français concernant des petites embarcations en détresse<sup>44</sup> ont été analysées afin de comprendre l'évolution de leur répartition géographique.

Constatant la fréquence accrue des incidents mortels à proximité des côtes françaises à partir de l'été 2023, une analyse plus approfondie a été menée sur les données publiques publiées par le ministère de l'Intérieur britannique concernant le nombre de personnes effectuant la traversée<sup>45</sup>, ainsi que sur les mesures françaises visant à empêcher les traversées. Ces données ont mis en évidence une nette tendance à une surpopulation croissante à bord des canots pneumatiques, mais ne reflétaient que le nombre de personnes ayant réussi la traversée, et non les tentatives infructueuses, ni le nombre de personnes ayant renoncé et choisi d'être secourues par les autorités françaises avant que le canot sur lequel elles voyageaient n'atteigne le Royaume-Uni avec les passagers restants<sup>46</sup>. Pour calculer l'augmentation réelle de la densité à bord des petites embarcations au fil du temps, il a fallu analyser les données de transparence du ministère de l'intérieur britannique parallèlement aux données opérationnelles des garde-côtes français<sup>47</sup> et du rapport sur les opérations conjointes (JORA)<sup>48</sup> de l'Agence européenne des garde-frontières et des garde-côtes (Frontex), qui recensait également le nombre de personnes n'ayant pas atteint le Royaume-Uni lors de leurs tentatives.

Afin de mieux caractériser les tendances en matière de surpopulation à bord, trois mesures complémentaires de la densité de passagers à bord des embarcations ont été calculées à partir de ces ensembles de données combinés pour établir les chiffres présentés à la section 2. La densité finale correspond à la mesure implicitement présentée dans les données publiques du Home Office : elle reflète

43 Nicolas Lambert and Maël Galisson, 'A Calais La Frontière Tue!', A Calais La Frontière Tue!, n.d., <https://neocarto.github.io/calais/>.

44 Ministère de la Transition écologique, 'Opérations Coordonnées Par Les CROSS', Datagouv, n.d., <https://www.data.gouv.fr/datasets/operations-coordonnees-par-les-cross/>.

45 Home Office, 'Small Boat Arrivals: Last 7 Days', GOV.UK, n.d., <https://www.gov.uk/government/publications/migrants-detected-crossing-the-english-channel-in-small-boats/migrants-detected-crossing-the-english-channel-in-small-boats-last-7-days>.

46 See for example, Ben Quinn and Diane Taylor, 'One Dead and Dozens Rescued in Latest Attempt to Cross Channel', World News, The Guardian, 28 Juillet 2024, <https://www.theguardian.com/uk-news/article/2024/jul/28/channel-crossing-dead-and-dozens-rescued>.

47 Ministère de la Transition écologique, 'Opérations Coordonnées Par Les CROSS'.

48 Frontex, 'Joint Operation OPAL COAST', Public Register of Documents, 26 Juin 2024, <https://prd.frontex.europa.eu/document/joint-operation-opal-coast/>.

le nombre moyen de personnes par embarcation en se basant uniquement sur celles qui sont parvenues à atteindre le Royaume-Uni. Bien qu'utile pour décrire les résultats, cette mesure sous-estime le niveau réel de surpopulation à bord au départ, car elle exclut les personnes qui n'ont pas achevé la traversée. Pour mettre en évidence cette incohérence, un indicateur de densité initiale a été créé à partir des données du système français de rapports opérationnels des centres de coordination des opérations de sauvetage (CROSS). Ces sources recensent les incidents au cours desquels des personnes ont été secourues par les autorités françaises ou les traversées qui n'ont été que partiellement menées à bien. Comme certains passagers sont interceptés lors des opérations de sauvetage ou ne terminent pas la traversée, cette densité initiale est systématiquement supérieure à la densité finale dérivée des statistiques d'arrivée du Home Office. Un troisième indicateur, appelé «densité potentielle», a ensuite été estimé afin de tenir compte des actions préventives menées par les autorités françaises chargées de l'application de la loi sur les plages, notamment la saisie de bateaux avant leur départ. Cet indicateur se base sur la densité finale, mais prend également en compte le nombre de bateaux interceptés ou détruits avant qu'ils ne puissent être mis à l'eau. L'hypothèse sous-jacente est que, si ces embarcations n'avaient pas été saisies, le même groupe de personnes tentant la traversée aurait été réparti sur un plus grand nombre de bateaux. En d'autres termes, la disponibilité d'un plus grand nombre d'embarcations aurait probablement réduit le nombre de passagers par bateau. La densité potentielle représente donc l'occupation estimée en l'absence d'interventions préventives de la police. La comparaison de ces indicateurs suggère que la réduction du nombre de bateaux disponibles due aux saisies policières augmente la densité à bord des embarcations qui partent effectivement, un facteur qui semble être associé à des risques accrus et, potentiellement, à l'augmentation des incidents mortels observés.

Outre l'analyse des données publiées volontairement par ces acteurs étatiques, de multiples demandes itératives ont été formulées en vertu des lois sur la liberté d'information. Toutes n'ont pas abouti – notamment une demande d'informations détenues par le Royaume-Uni concernant les activités de la police française visant à empêcher les traversées à un niveau détaillé, qui a été refusée bien que le Home Office ait conclu un accord avec les autorités françaises pour partager des informations depuis le 29 avril 2024. Les informations obtenues auprès du ministère français de l'Intérieur par le journaliste d'investigation Alexandre Léchenet<sup>49</sup> à la suite d'une procédure judiciaire ont fourni un aperçu des activités de la police

49 Alexandre Léchenet and Esther Webber, 'Helicopters, Riding Boots and Vacuum Cleaners: How French Border Force Spends UK Money', POLITICO, 13 Novembre 2023, <https://www.politico.eu/article/helicopters-riding-boots-and-vacuum-cleaners-how-french-border-force-spends-uk-money/>.

française visant à contrer les embarcations de petite taille entre 2018 et 2023. Les États contrôlent les flux d'information relatifs à leurs politiques migratoires<sup>50</sup>, d'une manière que ce rapport entend contester sans avoir toutefois réussi à la subvertir entièrement.

Pour bien comprendre les tendances et les mécanismes sous-jacents à l'augmentation du nombre de décès dans la Manche, il a fallu compléter les données officielles par celles recueillies par des associations de défense des droits des migrants, des militants solidaires et des journalistes documentant la violence et les décès aux frontières du Royaume-Uni. Des groupes tels qu'Alarm Phone, le Groupe Décès, Humans for Rights Network, Human Rights Observers et Utopia 56 ont partagé les données qu'ils collectent sur les activités policières, les appels de détresse émis par des voyageurs en mer et les signalements de personnes décédées ou portées disparues à la frontière. L'analyse complémentaire de leurs données, combinée à celles obtenues auprès des acteurs étatiques et présentée dans ce rapport, vient compléter les publications de ces groupes. Ces dernières mettent l'accent sur les expériences vécues par les personnes migrantes concernant la violence et les préjudices infligés à la frontière franco-britannique, quand notre travail d'investigation permet d'offrir un compte rendu plus structurel des conséquences des politiques frontalières<sup>51</sup>. Ces organisations luttent depuis des années pour documenter, demander des comptes aux autorités et, à terme, mettre fin à la violence des frontières ; cette enquête ne se contente pas de s'appuyer sur mais vise à faire progresser leur travail en cours.

## Enquête sur les mécanismes

Les trois mécanismes de la politique frontalière — les interventions «en amont» de lutte contre le trafic, la surveillance aérienne et l'activité policière sur les plages — ont chacun nécessité des efforts d'enquête supplémentaires.

Afin d'évaluer l'activité de lutte contre les réseaux de passeurs menée par les forces de l'ordre, des demandes d'accès à l'information ont été adressées à Euro-pol pour connaître le nombre de messages échangés via son application SIENA

50 Travis Van Isacker and William Walters, 'Rethinking Freedom of Information Research: Selective Flows of Information in Borders and Migration Studies', *Political Anthropological Research on International Social Sciences* 5, no. 2 (2024): 189–210, <https://doi.org/10.1163/25903276-bja10060>.

51 Lily MacTaggart et al., *You Can't Stay but You Can't Go - State Violence at the UK France Border* (Humans for Rights Network, 2025), <https://static1.squarespace.com/static/5a69d94949fc2bad10754433/t/692f1b0f7ef338123aa38752/1764694799800/HfRN+-+Final+Report.pdf>; Human Rights Observers, 'HRO: Human Rights Observers - Reports', HRO: Human Rights Observers, n.d., <https://humanrightsobservers.org/reports/>; Lily MacTaggart et al., *We Want to Be Safe: The Impact of Violence against Children on the UK-France Border in 2024* (Project Play, 2025), [https://www.project-play.org/\\_files/ugd/6fd156\\_8f08fe713f004cb69238ed232f539137.pdf](https://www.project-play.org/_files/ugd/6fd156_8f08fe713f004cb69238ed232f539137.pdf); Katie Hall et al., 'Nowhere Safe: The Impact of UK-Funded Border Violence against Children in Northern France', Project Play, 28 Février 2025, [https://www.project-play.org/\\_files/ugd/6fd156\\_b06c3cdbc8545c99dd87cf031039e62.pdf](https://www.project-play.org/_files/ugd/6fd156_b06c3cdbc8545c99dd87cf031039e62.pdf).



(Secure Information Exchange Network Application). Bien que l'accès aux messages eux-mêmes aient été refusés, les en-têtes de messages ont permis d'évaluer par approximation l'ampleur de l'activité d'Europol liée aux enquêtes de lutte contre le trafic dans la Manche.

Le mécanisme le plus exigeant en termes de travail d'enquête était la surveillance aérienne. Tout d'abord, une liste des avions participant à la surveillance de la Manche a été établie en observant les trajectoires de vol pour chacun des jours où l'évaluation du risque de traversées en petites embarcations, réalisée dans le cadre de l'opération Deveran du Royaume-Uni<sup>52</sup>, indiquait un risque au moins probable<sup>53</sup>. Les avions ont ensuite été classés en fonction de l'agence qui les exploitait. Cette catégorisation a permis de distinguer les différents objectifs opérationnels de la surveillance aérienne à la frontière : intelligence, surveillance et reconnaissance (ISR) pour les forces de l'ordre, ou recherche et sauvetage (SAR) pour assurer la sécurité de la vie en mer. Pour chaque catégorie d'opérateur, l'analyse des «signaux de données de surveillance dépendante automatique en mode diffusion» (ADS-B) a permis de déterminer où les avions avaient tendance à patrouiller, les types de trajectoires de vol qu'ils suivaient, ainsi que la durée et l'intensité de leur activité de surveillance. En classant les avions selon leur affiliation institutionnelle, l'analyse met en évidence la manière dont différents acteurs contribuent à la surveillance de la frontière : certains avions se concentrent sur les zones de départ côtières, d'autres patrouillent le centre de la Manche ou les voies de navigation, tandis que d'autres semblent effectuer des vols de reconnaissance plus étendus.

Afin de reconstituer et de visualiser les patrouilles de surveillance aérienne présentées à la section 3.2, les trajectoires de vol ont été collectées à l'aide des signaux ADS-B. L'ADS-B est un système grâce auquel les appareils diffusent périodiquement leur position, leur altitude, vitesse et identification via des signaux radio. Ces signaux sont captés par un réseau de récepteurs au sol gérés par des passionnés d'aviation et des organisations du monde entier, puis agrégés sur des plateformes en accès libre. En superposant les trajectoires enregistrées des avions identifiés sur les périodes durant lesquelles ils étaient actifs dans la Manche, il a été possible de reconstituer leurs déplacements au cours des missions de surveillance.

Les trajectoires collectées ont ensuite été traitées et analysées à l'aide d'un logiciel de système d'information géographique (SIG). À partir de ces données, plusieurs

52 Met Office, 'Op DEVERAN Weather Assessment', Cranston Inquiry Evidence, 22 Novembre 2021, [https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ006332\\_20211122\\_Channel\\_Crossing\\_Assessment\\_OS.pdf](https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ006332_20211122_Channel_Crossing_Assessment_OS.pdf).

53 Une liste d'évaluations pour les années 2023 à 2025 a été obtenue auprès du Met Office par le biais de demandes d'accès à l'information.



indicateurs ont été calculés, notamment le nombre total d'heures de vol effectuées par chaque avion et chaque opérateur, ainsi que la répartition spatiale de leurs patrouilles. La cartographie des trajectoires permet de visualiser les couloirs de surveillance, les boucles de patrouille répétées et les zones de surveillance concentrée, mettant ainsi en évidence les schémas de déploiement de la surveillance aérienne le long de la frontière.

Il est important de noter que la couverture ADS-B n'est pas intégrale. La réception dépend de la disponibilité des récepteurs au sol et du fait que les avions émettent ou non des signaux ADS-B pendant leurs missions. Certains peuvent désactiver ou limiter leurs transmissions, et la réception du signal peut être plus faible au-dessus des zones en pleine mer. Par conséquent, l'ensemble de données présenté à la section 3.2 doit être considéré comme le niveau minimum observable de l'activité de surveillance aérienne : les vols capturés représentent ceux qui étaient détectables via le réseau ADS-B, ce qui signifie que l'ampleur réelle de l'activité de surveillance dans la Manche pourrait être supérieure à ce qui est indiqué.

Pour enquêter sur les interventions policières sur la plage, les chercheurs ont dû se rendre en France à plusieurs reprises au cours d'une période d'un an, à partir d'octobre 2024, afin d'observer la police de leurs propres yeux. Des vidéos et photographies supplémentaires, recueillies et partagées par les organisations de défense des droits des personnes migrantes et de monitoring des activités policières dans le nord de la France, ont également été analysées et ont apporté des éclairages supplémentaires sur les tactiques policières, en particulier l'utilisation de gaz lacrymogènes et d'autres armes anti-émeutes pour empêcher les départs.

## Recherche qualitative et implications

Afin de compléter l'analyse des données quantitatives et les autres techniques d'enquête décrites précédemment, d'importants travaux de recherche qualitative et documentaire ont été menés pour étayer les conclusions de cette enquête. Des entretiens et des discussions de groupe ont été organisés avec des personnes migrantes en situation irrégularisée, des militants, des bénévoles des services de recherche et de sauvetage (SAR), ainsi qu'avec une personne faisant l'objet d'accusations de trafic d'êtres humains lors d'un travail de terrain en France, afin d'acquérir une compréhension directe des effets du renforcement des contrôles aux frontières. Les chercheurs ont également assisté à des salons professionnels consacrés à la sécurité frontalière et se sont entretenus avec des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur et des prestataires du secteur privé — notamment, parmi tant d'autres, des représentants de 2Excel Aviation, Anduril, PAL Aerospace, Prevail Partners et Tekever — travaillant dans le domaine de la sécurité frontalière

et de la recherche et du sauvetage dans la Manche. Malheureusement, toutes les demandes d'entretien formel ont été ignorées ou refusées par ces groupes privés, mais les discussions informelles et franches menées dans le cadre des salons professionnels ont fourni des informations précieuses sur les pratiques, par ailleurs opaques, des agences de contrôle des frontières. Et bien qu'ils ne souhaitent pas officialiser ces déclarations, les agents des Border Forces présents lors de ces événements ont reconnu la conclusion de ce rapport selon laquelle les efforts accrus de la police française pour empêcher les traversées ont conduit à des traversées plus dangereuses ces dernières années.

Une analyse des reportages médiatiques et de la littérature grise — y compris les communiqués de presse gouvernementaux, les rapports des groupes de réflexion sur les migrations, les transcriptions des débats parlementaires et les déclarations ministérielles — concernant la sécurité aux frontières du Royaume-Uni a également été menée. Cette analyse a éclairé l'examen de la chronologie des accords de financement entre la France et le Royaume-Uni, et en particulier de la justification des politiques successives visant à freiner les traversées en petites embarcations depuis 2019. Des travaux universitaires critiques et des rapports de groupes de réflexion ont mis en évidence un consensus selon lequel les traversées sont devenues «bien plus dangereuses» en raison des «mesures mises en place par le Royaume-Uni et la France pour empêcher les bateaux de quitter les eaux françaises»<sup>54</sup>, et ont fourni une base documentaire aux affirmations formulées ici concernant la prévisibilité des effets du renforcement des contrôles aux frontières. Le présent rapport fait autant que possible référence à des documents et déclarations gouvernementaux afin de montrer clairement que les autorités elles-mêmes sont conscientes des conséquences mortelles de leurs politiques.

54 Mixed Migration Centre, *Beyond Restrictions: How Migration and Smuggling Adapt to Changing Policies across the Mediterranean, the Atlantic and the English Channel* (2025), 28, [https://mixedmigration.org/wp-content/uploads/2025/03/373\\_Beyond-Restrictions-Med-Atl-and-Eng-Channel-REPORT.pdf](https://mixedmigration.org/wp-content/uploads/2025/03/373_Beyond-Restrictions-Med-Atl-and-Eng-Channel-REPORT.pdf).

## SECTION 1.

### DES ACCORDS MORTELS : FINANCER UNE FRONTIÈRE EXTERNALISÉE

Parallèlement à des mesures telles que la création d'un «environnement hostile» à l'intérieur du pays pour les personnes migrantes illégalisées en Grande-Bretagne, la fin de la libre circulation sans visa pour les ressortissants européens après le Brexit et l'érosion des droits des demandeurs d'asile et des réfugiés, l'investissement dans la sécurité frontalière à Calais et à Dunkerque a été perçu comme un moyen pour les ministres de se montrer «fermes» en matière de migration et d'apaiser un électorat de plus en plus hostile à l'immigration. Depuis au moins 2009, le gouvernement britannique a régulièrement versé des fonds à la France pour sécuriser ses contrôles frontaliers juxtaposés et surveiller la population de personnes migrantes en situation irrégularisée, dont la grande majorité a l'intention de demander l'asile au Royaume-Uni<sup>55</sup>, mais se trouve bloquée dans le nord de la France. Au fil des années, ces sommes ont considérablement augmenté, parallèlement à l'approche de plus en plus hostile du gouvernement britannique vis-à-vis de l'immigration.

Les centaines de millions de livres sterling investies dans la fortification des frontières britanniques en France n'ont pas mis fin à l'immigration illégalisée vers le Royaume-Uni. Au contraire, cela l'a détournée des «voies canalisées»<sup>56</sup> utilisées au cours des décennies précédentes — camions, trains et ferries — vers la haute mer, où les dangers auxquels sont confrontés les voyageurs se sont accrus à chaque accord conclu. En précipitant cette transition vers les traversées maritimes, l'augmentation des investissements dans la sécurité aux frontières semble avoir eu l'effet inverse de celui escompté. Selon l'Oxford Migration Observatory, avec l'augmentation des traversées en petites embarcations, «le nombre de personnes détectées arrivant au Royaume-Uni sans autorisation a fortement augmenté»<sup>57</sup> ; «Quelqu'un aurait dû penser à ce changement», a fait remarquer un agent de la Border Force dans une évaluation interne du ministère de l'Intérieur datant de 2019<sup>58</sup>.

55 Peter William Walsh and Mihnea V. Cuibus, 'People Crossing the English Channel in Small Boats', Migration Observatory, 30 Janvier 2026, <https://migrationobservatory.ox.ac.uk/resources/briefings/people-crossing-the-english-channel-in-small-boats/>.

56 Oral evidence: Border Security and irregular migration: The work of the Border Security Command: Hearing on HC 1321 before the Home Affairs Committee (2025), at 33, <https://committees.parliament.uk/oralevidence/16519/pdf/>.

57 Mihnea Cuibus and Peter William Walters, 'Unauthorised Migration in the UK', Migration Observatory, 21 Janvier 2025, <https://migrationobservatory.ox.ac.uk/resources/briefings/unauthorised-migration-in-the-uk/>.

58 Home Office, 'Small Boats Response: Lessons Learned Review June 2019', Cranston Inquiry Evidence, Juin 2019, 11, [https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ006137\\_Small\\_Boats\\_Response\\_Lessons\\_Learned\\_Review\\_June\\_2019\\_Home\\_Office\\_06\\_2019.pdf](https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ006137_Small_Boats_Response_Lessons_Learned_Review_June_2019_Home_Office_06_2019.pdf).

Cette section présente un bref historique des accords bilatéraux et des programmes de financement entre le Royaume-Uni et la France dans le domaine de la sécurité aux frontières et du contrôle des migrations. Si bon nombre de ces accords portaient sur des mesures plus générales visant à contrôler les migrations illégales vers le Royaume-Uni, nous nous intéressons ici plus particulièrement aux dispositions spécifiques aux petites embarcations, telles que le financement des patrouilles de police et l'acquisition de technologies de surveillance. Cet aperçu retrace les origines de la dangereuse stratégie visant à lutter contre les traversées en petites embarcations en empêchant les départs depuis la France, le Royaume-Uni n'ayant pas réussi à mettre en œuvre d'autres politiques, telles que les refoulements en mer ou l'expulsion des arrivants vers un pays tiers comme le Rwanda. Il souligne également que les politiques sécuritaires aux frontières du Royaume-Uni ont généralement des conséquences imprévues. Tout comme les infrastructures de sécurité dans et autour des ports du nord de la France ont conduit les personnes migrantes et les passeurs à adapter leurs méthodes et à découvrir que la frontière britannique était plus perméable qu'il n'y paraissait, l'accent mis récemment sur le «démantèlement des gangs» et la «destruction de leur modèle économique» a alimenté la demande de passeurs professionnels<sup>59</sup>. Et, comme le montreront les sections suivantes, le renforcement de la surveillance des frontières et des contrôles policiers, présenté par les responsables comme un moyen de «sauver des vies», a entraîné davantage de décès.

### **Historique du financement britannique des opérations de police françaises à la frontière de la Manche**

L'histoire récente de l'intensification des investissements du gouvernement britannique dans sa frontière externalisée en France a débuté en 2009. Au cours de l'été de cette année-là, une première enveloppe de 15 millions de livres sterling est allouée à l'achat de scanners et d'autres équipements technologiques destinés à renforcer les contrôles de sécurité aux postes de contrôle juxtaposés pour le trafic routier à destination de la Grande-Bretagne<sup>60</sup>. Peu après, la «Jungle Pachtoune», qui abritait des centaines de personnes, pour la plupart des Afghans tentant de rejoindre le Royaume-Uni, est évacuée par la police française<sup>61</sup>. Entre 2014 et 2016, alors que le nombre de personnes arrivant à Calais augmentait au cours de ce que l'on a appelé le «long été de la migration» et qu'une vaste «jungle» s'instal-

59 Chloe Sydney, *How Smuggling Really Works: Drivers, Operations, and Impacts* (Mixed Migration Centre, 2025), [https://mixedmigration.org/wp-content/uploads/2025/12/405\\_How-smuggling-really-works-Drivers-Operations-and-Impacts-Final-For-Web\\_9Dec2025.pdf](https://mixedmigration.org/wp-content/uploads/2025/12/405_How-smuggling-really-works-Drivers-Operations-and-Impacts-Final-For-Web_9Dec2025.pdf).

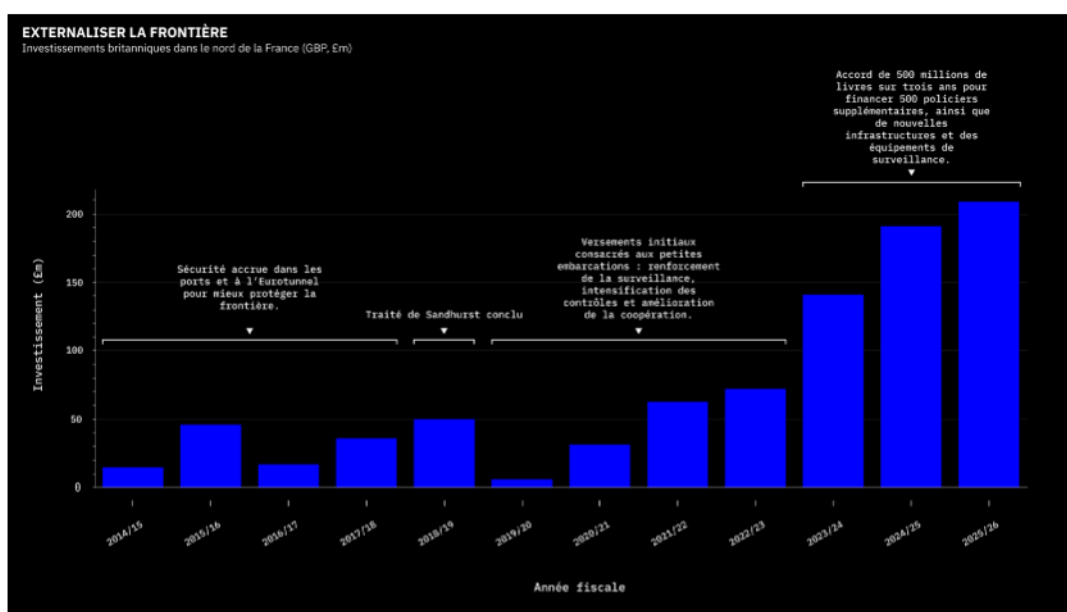
60 Andrew Woodcock, 'Britain Pledges £15m to Tighten Border Controls', *The Independent*, 6 Juillet 2009, <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/britain-pledges-pound-15m-to-tighten-border-controls-1734049.html>.

61 Angelique Chrisafis, "'It Was Filthy, but It Was Our Only Hope'", *UK News, The Guardian*, 22 Septembre 2009, <https://www.theguardian.com/uk/2009/sep/22/afghans-camps-calais-police>.



lait près du port, le gouvernement britannique a débloqué 113,66 millions de livres supplémentaires pour des «améliorations en matière de sécurité», telles que des clôtures, des caméras de surveillance et des technologies de détection dans les ports maritimes et à l'Eurotunnel.<sup>62</sup>

En janvier 2018, le Royaume-Uni et la France ont signé le traité de Sandhurst afin de «réduire le nombre de personnes» tentant de franchir de manière illégalisée la frontière «au péril de leur sécurité et de leur vie»<sup>63</sup>. Dans le cadre de cet accord, le Royaume-Uni a versé à la France une première enveloppe de 44,5 millions de livres sterling. L'un des principaux projets financés par l'accord de Sandhurst a été la création d'un Centre commun d'information et de coordination (CCIC) à Coquelles, en France, où les services de police des frontières britanniques et français sont regroupés afin de faciliter l'échange en temps réel de renseignements opérationnels<sup>64</sup>.



Financement accordé à la France par le gouvernement britannique pour le contrôle de sa frontière externalisée.  
Border Forensics, 2026

62 Baroness Williams of Trafford, 'Asylum: English Channel - Question for the Home Office', UK Parliament Written Questions, Answers and Statements, 18 Septembre 2020, <https://questions-statements.parliament.uk/written-questions/detail/2020-09-18/hl8269>.

63 UK/France: Treaty Concerning the Reinforcement of Cooperation for the Coordinated Management of Their Shared Border, TS No.1/2018 (2018), [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a74ad7140f0b61df477795e/Treaty\\_Concerning\\_the\\_Reinforcement\\_Of\\_Cooperation\\_For\\_The\\_Coordinated\\_Management\\_Of\\_Their\\_Shared\\_Border.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a74ad7140f0b61df477795e/Treaty_Concerning_the_Reinforcement_Of_Cooperation_For_The_Coordinated_Management_Of_Their_Shared_Border.pdf).

64 Sajid Javid, 'Joint UK-France Centre Opens in Calais to Tackle Criminality at Border', GOV.UK, 27 Novembre 2018, <https://www.gov.uk/government/news/joint-uk-france-centre-opens-in-calais-to-tackle-criminality-at-border>.

Lorsque les premiers groupes, composés principalement de ressortissants iraniens, ont commencé à effectuer des traversées en petites embarcations au cours des derniers mois de 2018<sup>65</sup>, le ministre de l'Intérieur britannique de l'époque, Sajid Javid, a écourté son safari de Noël pour déclarer un «incident majeur». Lors de son discours à la Chambre des communes, il a admis que des traversées maritimes commençaient à se multiplier en réaction au renforcement des mesures de sécurité dans les ports du nord de la France<sup>66</sup>, un point de vue partagé par les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur qui estimaient que ces tentatives de traversée par la mer étaient «une conséquence d'investissements considérables... de la collaboration avec les autorités françaises [et] du renforcement de la sécurité dans et autour des ports du nord de la France»<sup>67</sup>.

En janvier 2019, le premier «plan d'action conjoint» bilatéral visant spécifiquement à lutter contre les traversées en petites embarcations a été annoncé. Le Royaume-Uni s'est engagé à verser 3,25 millions de livres sterling de nouveaux fonds, en plus de ce qui avait déjà été convenu dans le cadre du traité de Sandhurst, pour financer des «mesures de sécurité préventives» et des équipements «tels que la vidéosurveillance, des lunettes de vision nocturne et des systèmes de reconnaissance des plaques d'immatriculation»<sup>68</sup>. Quelques mois plus tard, une enveloppe supplémentaire de 2,25 millions de livres sterling a été allouée pour financer un contingent de réservistes de la Gendarmerie nationale française destiné à renforcer les patrouilles de police sur les plages du Nord-Pas-de-Calais<sup>69</sup>.

Ce «plan d'action conjoint» de 2019 a constitué un élément clé de la stratégie du gouvernement visant à lutter contre l'immigration illégalisée en petites embarcations. Comme l'indique un document interne du ministère de l'Intérieur présentant les «enseignements tirés» de sa première réponse à ce phénomène :

«Le moyen le plus efficace de lutter contre ce mode opératoire consistant à utiliser de petites embarcations est d'empêcher les migrants de mettre leurs bateaux à l'eau dans la Manche»<sup>70</sup>.

- 65 Robin Sykes, 'English Channel Migrant Boat Crossings', Library Briefing, House of Lords, 7 Mars 2019, 4, <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/LLN-2019-0029/LLN-2019-0029.pdf>.
- 66 Sajid Javid, 'Oral Statement to Parliament: Migrant Crossings', GOV.UK, 7 Janvier 2019, <https://www.gov.uk/government/speeches/statement-migrant-crossings>.
- 67 David Bolt, 'An Inspection of the Border Force Operation to Deter and Detect Clandestine Entrants to the UK August 2024 - November 2024' (Independent Chief Inspector of Borders and Immigration, 2025), 36, [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/67e27002d8e313b503358d26/An\\_inspection\\_of\\_the\\_Border\\_Force\\_operation\\_to\\_deter\\_and\\_detect\\_clandestine\\_entrants\\_to\\_the\\_UK\\_August\\_2024\\_November\\_2024.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/67e27002d8e313b503358d26/An_inspection_of_the_Border_Force_operation_to_deter_and_detect_clandestine_entrants_to_the_UK_August_2024_November_2024.pdf).
- 68 Christophe Castaner and Sajid Javid, 'Joint Action Plan by the UK and France on Combatting Illegal Migration Involving Small Boats in the English Channel', 24 Janvier 2019, [https://data.parliament.uk/DepositedPapers/Files/DEP2019-0107/Joint\\_Action\\_Plan\\_Small\\_Boats.pdf](https://data.parliament.uk/DepositedPapers/Files/DEP2019-0107/Joint_Action_Plan_Small_Boats.pdf).
- 69 Melanie Gower, 'Unauthorised Migration: Timeline and Overview of UK-French Cooperation', Commons Library Research Briefing no. 9681 (House of Commons Library, 2025), <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-9681/CBP-9681.pdf>.
- 70 Home Office, 'Small Boats Response: Lessons Learned Review June 2019', 15.

Cette étude du ministère de l'Intérieur a également clairement montré que les pressions financières et politiques exercées par le Royaume-Uni pouvaient influencer directement la mesure de la réponse française pour tenter d'arrêter ces embarcations :

«L'engagement opérationnel et l'intervention politique ont entraîné des changements radicaux dans les relations avec les Français, repoussant sans cesse les limites de ce qui était acceptable et de ce que les Français étaient prêts à faire pour soutenir les efforts visant à empêcher les petites embarcations de quitter la France.<sup>71</sup>»

Ce qui n'était pas encore en place en 2019, mais qui a été identifié comme un «enseignement clé» à mettre en œuvre à la suite de l'examen, était la «nécessité d'une source de financement durable pour soutenir les efforts [de lutte contre les petites embarcations] à l'avenir».<sup>72</sup>

Depuis 2020, les enveloppes financières allouées au gouvernement français pour mettre fin aux traversées en petites embarcations ont grimpé en flèche pour atteindre plus de 620,3 millions de livres sterling<sup>73</sup>. En 2020, 28,1 millions de livres sterling ont été alloués pour «soutenir les efforts de la France contre les petites embarcations à Boulogne et à Dunkerque», et en juillet 2021, 54 millions de livres sterling supplémentaires ont été engagés pour renforcer la surveillance technologique et déployer des patrouilles de police jusqu'à la Baie de Somme, plus au sud. La raison : les précédentes «modifications des mesures répressives» ont incité les passeurs à mettre leurs bateaux à l'eau «plus loin des ports du nord de la France», où la présence policière s'était renforcée<sup>74</sup>.

Ces mesures n'ont eu qu'un effet négligeable sur le nombre d'arrivées en petites embarcations au Royaume-Uni. Tout au long de l'automne 2021, le nombre de personnes arrivant sur le territoire britannique a continué d'augmenter. En novembre, 209 embarcations de petite taille ont traversé la Manche, un chiffre sans précédent qui reste à ce jour le record mensuel pour l'année 2026<sup>75</sup>. Un rapport de la commission parlementaire chargée des affaires intérieures indiquait que, bien qu'il y

<sup>71</sup> Home Office, 'Small Boats Response: Lessons Learned Review June 2019', 5.

<sup>72</sup> Home Office, 'Small Boats Response: Lessons Learned Review June 2019', 17.

<sup>73</sup> Lord Sharpe of Epsom, 'Undocumented Migrants: English Channel - Question for the Home Office', UK Parliament Written Questions, Answers and Statements, 12 Janvier 2024, <https://questions-statements.parliament.uk/written-questions/detail/2023-12-13/HL1170>.

<sup>74</sup> Home Affairs Committee, Channel Crossings, Migration and Asylum: First Report of Session 2022-23, HC 199 (House of Commons, 2022), 13, <https://committees.parliament.uk/publications/30524/documents/180091/default/>.

<sup>75</sup> The Cranston Inquiry, INQ010749 – Transcript of Day 16 – Family Impact Statements and Closing Statements, 27 Mars 2025, <https://cranston.independent-inquiry.uk/transcript/transcript-of-day-16-thursday-27th-march-2025/>.

ait eu une augmentation du nombre d'interceptions par les Français, avec l'aide des services de renseignement et du matériel britanniques, en 2021, la ministre de l'Intérieur de l'époque, Priti Patel, estimait toujours «qu'un renforcement des contrôles du côté français de la Manche était possible»<sup>76</sup>. Elle aurait «cherché à obtenir un taux [d'interception] de 75 % si le financement britannique devait être maintenu»<sup>77</sup>. Les Français ont perçu cela, ainsi que les menaces de la ministre de l'Intérieur de mettre en œuvre des tactiques de refoulement en mer si les navires des forces frontalières britanniques ne pouvaient pas débarquer les personnes migrantes secourues dans les ports français, comme un «chantage financier»<sup>78</sup>.

Le 14 avril 2022, le gouvernement a discrètement abandonné son projet de refoulement, baptisé «Opération Sommen»<sup>79</sup>, tout en annonçant qu'il chercherait plutôt à renvoyer au Rwanda les personnes arrivant à bord de petites embarcations. Ce plan d'expulsion, jugé illégal par la Cour suprême en novembre 2023<sup>80</sup>, était censé dissuader de nouvelles traversées, bien qu'aucune preuve ne permette de l'affirmer<sup>81</sup>. Si la politique relative au Rwanda n'a été officiellement abandonnée qu'après l'arrivée au pouvoir du gouvernement travailliste en juillet 2024, elle a été bloquée juridiquement à la suite de l'injonction de la Cour européenne des droits de l'homme contre le premier vol prévu le 14 juin 2022<sup>82</sup>. Le renvoi des personnes migrantes traversant la Manche vers d'autres pays européens, en particulier la France<sup>83</sup>, qui constituait un élément clé de la réponse initiale du gouvernement pour tenter de dissuader les traversées de la Manche en 2020, n'était également plus possible après la fin de la période de transition du Brexit<sup>84</sup>. Incapable de refouler les personnes migrantes vers les eaux françaises ou de renvoyer ceux

76 Home Affairs Committee, Channel Crossings, Migration and Asylum: First Report of Session 2022-23, 13.

77 Home Affairs Committee, Channel Crossings, Migration and Asylum: First Report of Session 2022-23, 13.

78 Steven Swinford et al., 'France Accuses Priti Patel of Financial Blackmail over Migrant Crossings', The Times, 9 Septembre 2021, <https://www.thetimes.com/uk/transport/article/french-anger-at-priti-patel-plan-to-block-channel-migrants-from-uk-waters-t8wspq9qr>; Rajeev Syal et al., 'France Accuses Patel of Blackmail in Row over Channel Migrants', UK News, The Guardian, 9 Septembre 2021, <https://www.theguardian.com/uk-news/2021/sep/09/france-accuses-patel-of-blackmail-in-row-over-channel-migrants>.

79 Steve Whitton, 'Combined SOP for Preventing Small Boats Progressing through UK Territorial Waters', Border Force Maritime Command, 22 Juillet 2021, [https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ003287\\_Border\\_Force\\_Maritime\\_Command\\_BFMC\\_Combined\\_SOP\\_for\\_preventing\\_small\\_boats\\_progressing\\_through\\_UK\\_Territorial\\_Waters\\_provided\\_by\\_MCA\\_22\\_07\\_2021.pdf](https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ003287_Border_Force_Maritime_Command_BFMC_Combined_SOP_for_preventing_small_boats_progressing_through_UK_Territorial_Waters_provided_by_MCA_22_07_2021.pdf).

80 R (on the Application of AAA and Others) v Secretary of State for the Home Department, [2023] UKSC 42 (The Supreme Court of the United Kingdom 15 November 2023), <https://supremecourt.uk/cases/uksc-2023-0093>.

81 Matthew Rycroft, 'Letter from Matthew Rycroft to Rt Hon Priti Patel: Migration and Economic Development Partnership', 13 Avril 2022, <https://www.gov.uk/government/publications/migration-and-economic-development-partnership-ministerial-direction/letter-from-matthew-rycroft-to-rt-hon-priti-patel-accessible>.

82 Caroline Davies, 'The Tortuous Journey of the UK Government's Rwanda Plan', World News, The Guardian, 22 April 2024, <https://www.theguardian.com/world/2024/apr/22/uk-rwanda-scheme-courts-key-dates>.

83 Le rapport Lessons Learned de 2019 du Home Office montre que des 'strategic interventions', telles que des 'face to face meetings between Home Secretary and his French counterpart', ont permis au Royaume-Uni de renvoyer des personnes ayant traversé la Manche au titre de l'article 13.2 du règlement de Dublin, qui n'avait jamais été utilisé et n'aurait auparavant pas pu l'être. Cette règle permettait le renvoi d'une personne vers un autre pays signataire de Dublin si elle y avait séjourné 'for over five months', mais, grâce aux négociations, le rapport indique que les autorités françaises étaient 'interpreting this period of residence generously'.

84 Corporate Watch, 'The Home Office Deportation Drive against Channel-Crossing Migrants: A Balance Sheet', Corporate Watch, 29 Avril 2021, <https://corporatewatch.org/the-home-office-deportation-drive-against-channel-crossing-migrants-a-balance-sheet/>.



qui arrivaient vers un pays tiers, le gouvernement britannique a réinvesti dans sa stratégie initiale consistant à augmenter le financement de la police française pour empêcher les départs. Le 14 novembre 2022, le gouvernement s'est engagé à verser 62,2 millions de livres supplémentaires afin de «renforcer la coopération en vue de rendre la route des petites embarcations non viable»<sup>85</sup>.

Une grande partie des fonds issus de ces accords initiaux visant à empêcher les départs en petites embarcations a servi à financer un renforcement des effectifs policiers chargés de patrouiller le littoral français, ainsi qu'à l'achat d'équipements destinés à améliorer leurs capacités. Le journaliste de POLITICO Alexandre Léchenet a obtenu des documents officiels détaillant les achats effectués grâce aux fonds de Sandhurst entre 2021 et 2023<sup>86</sup>. Ces documents ont révélé que les fonds britanniques ont été affectés à :

- des jumelles, des caméras de chasse, des lampes torches, des lunettes de vision nocturne et des drones afin d'améliorer la capacité des patrouilles à pied de la police française à détecter des personnes dans les dunes ;
- des voitures, des camions, des véhicules tout-terrain, des buggies et des chevaux, qui leur ont permis de se déplacer plus rapidement hors des sentiers battus et sur les plages ; et
- des centaines d'heures de vol pour les hélicoptères et les avions de la police afin d'effectuer des patrouilles de surveillance.

Despite these tools, and the police's increased surveillance capabilities, the numbers of people who succeeded to cross the Channel also rose dramatically over these years:

- 8,462 in 2020,
- 25,526 in 2021,
- 45,755 in 2022.

85 Bolt, An Inspection of the Border Force Operation to Deter and Detect Clandestine Entrants to the UK August 2024 - November 2024, 30.

86 Léchenet and Webber, 'Helicopters, Riding Boots and Vacuum Cleaners'.



Des policiers français circulent à bord d'un SUV, acquis grâce à des financements britanniques, à Grand-Fort-Philippe.  
Border Forensics / CC BY

Dans un contexte marqué par cette augmentation continue du nombre de traversées de la Manche, et face à la pression politique exercée par les électeurs, le Premier ministre Rishi Sunak a annoncé, le 4 janvier 2023, son engagement à «mettre un terme aux traversées en bateau». Le 10 mars, il a signé une nouvelle «Déclaration conjointe des dirigeants» avec le président français Emmanuel Macron. Dans le cadre de cet accord, le Royaume-Uni a promis à la France son plus important programme de financement à ce jour : 476 millions de livres sterling sur trois ans pour «la lutte contre la traite des êtres humains, le trafic de migrants et l'immigration clandestine... non pas pour gérer le problème, mais pour y mettre fin»<sup>87</sup>. Les Français ont accepté d'apporter leur propre «contribution substantielle et continue», qui serait, selon certaines sources, trois à cinq fois supérieure à celle du Royaume-Uni<sup>88</sup>. La déclaration affirmait que ces fonds permettraient de «sauver des vies et d'éviter de nouvelles tragédies dans la Manche». «À cette fin», ont déclaré les dirigeants, les fonds britanniques financeraient le déploiement de 500 policiers français supplémentaires sur le littoral, «de nouvelles infrastructures et de nouveaux équipements de surveillance pour permettre une détection plus rapide des tentatives de traversée», ainsi que «davantage de drones, d'hélicoptères et d'avions dans le ciel». Il y aurait également une coopération renforcée en matière de renseignement entre la France et le Royaume-Uni, ainsi qu'avec d'autres États membres de l'Union européenne, afin de poursuivre les organisateurs des traver-

87 Prime Minister's Office, 'UK-France Joint Leaders' Declaration'.

88 Gower, Unauthorised Migration: UK-France Border Cooperation, 4 & 7.

sées et de perturber leurs chaînes d'approvisionnement pour «limiter la disponibilité du matériel en France». Bien que bon nombre des initiatives contenues dans la Déclaration conjointe des dirigeants franco-britanniques ne soient pas nouvelles, celle-ci a marqué un tournant dans le mode opératoire des forces de l'ordre. Des organisations de veille des pratiques policières sur le littoral français actives dans le nord de la France ont expliqué qu'au printemps et à l'été 2023, la police était devenue plus efficace et plus agressive dans ses interventions visant à empêcher les départs de petites embarcations.

Cette enquête démontre qu'à la suite de cette déclaration commune des dirigeants franco-britanniques, et des centaines de millions de livres sterling allouées à la France, il s'est produit une augmentation spectaculaire du nombre de décès dans la Manche. Entre la date de la déclaration et la fin de l'année 2025, 114 personnes ont perdu la vie en tentant de traverser la Manche, et pas moins de 15 personnes sont toujours portées disparues en mer<sup>89</sup>. Trois ans plus tard, et grâce à de nouvelles données disponibles, il est désormais possible d'analyser de manière plus approfondie le lien entre ces décès et les politiques de sécurité aux frontières découlant de la promesse de Sunak visant à mettre un terme aux arrivées par bateau («Stop the boats»).

---

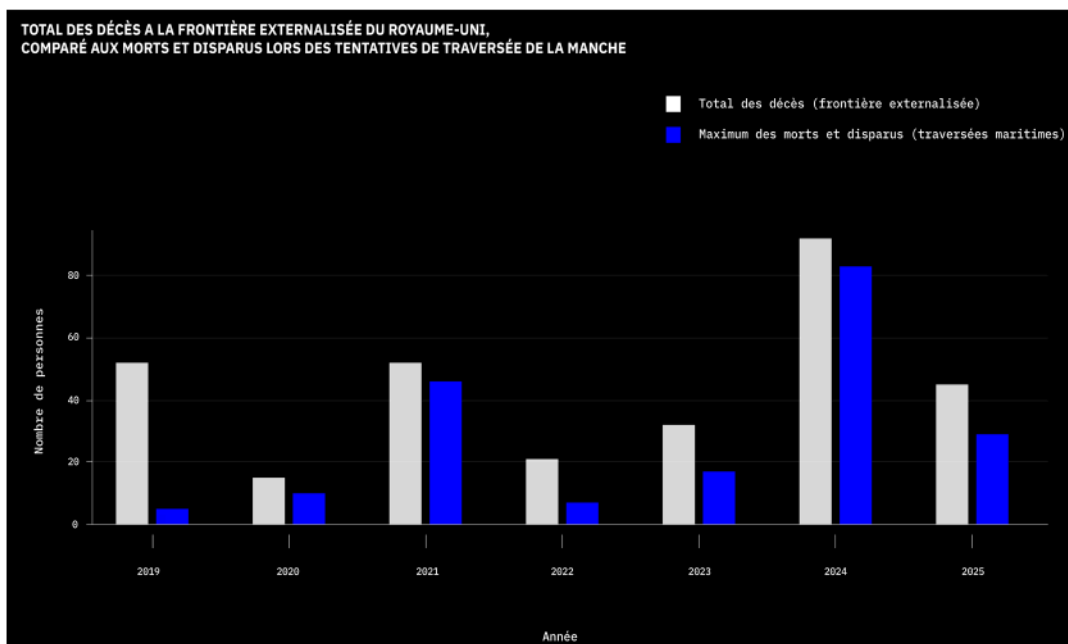
89 Calais Migrant Solidarity, 'Deaths at the Calais Border', n.d.

## SECTION 2.

### TENDANCES MAJEURES DES DÉCÈS DE PERSONNES MIGRANTES DANS LA MANCHE

Cette section donne un aperçu des lieux, des circonstances et du nombre de personnes ayant perdu la vie lors de tentatives de traversée de la Manche. Elle met également en évidence l'ampleur du phénomène de surcharge croissante à bord des canots pneumatiques, une «tendance inquiétante» qui, comme le reconnaît le ministère de l'Intérieur britannique, a entraîné une augmentation du nombre de décès, conjuguée à la «détérioration» de la qualité des canots pneumatiques utilisés<sup>90</sup>. Les pratiques frontalières des États qui alimentent ces tendances sont présentées en détail dans la section 3.

#### Nombre de morts



Nombre total de décès à la frontière externalisée du Royaume-Uni, comparé au nombre de personnes mortes ou portées disparues lors de tentatives de traversée de la Manche, 2019-2026.

Border Forensics, 2026

90 Charles Hymas, 'Watch: Moment Dozens of Migrants Rush to Board Boat to Cross the Channel', The Telegraph, 4 Septembre 2024, <https://www.telegraph.co.uk/news/2024/09/04/dozens-migrants-dinghy-sank-france-channel-deaths/>.



| MORTS ET NOMBRE D'ARRIVÉES EN PETITES EMBARCATIONS (2019-2025) |                                  |                 |                                 |                   |                   |                          |                           |                          |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------|---------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| ANNÉE                                                          | Arrivées en petites embarcations | Bateaux arrivés | Densité des bateaux à l'arrivée | Morts et disparus | Accidents mortels | Total de morts confirmés | Disparus en mer confirmés | Signalés disparus en mer |
| 2019                                                           | 1843                             | 164             | 11                              | 5                 | 4                 | 5                        | 0                         | 0                        |
| 2020                                                           | 8462                             | 641             | 13                              | 10                | 5                 | 8                        | 0                         | 2                        |
| 2021                                                           | 28526                            | 1034            | 27                              | 46                | 9                 | 33                       | 8                         | 5                        |
| 2022                                                           | 45755                            | 1110            | 41                              | 7                 | 3                 | 5                        | 2                         | 0                        |
| 2023                                                           | 29437                            | 602             | 49                              | 17                | 6                 | 13                       | 2                         | 2                        |
| 2024                                                           | 36818                            | 695             | 53                              | 83                | 22                | 76                       | 2                         | 5                        |
| 2025                                                           | 41472                            | 672             | 62                              | 29                | 20                | 25                       | 0                         | 4                        |

Les chiffres présentés dans le tableau ci-dessus sont compilés à partir de données recueillies par des militant·es, des journalistes et des organisations suivant les décès aux frontières britanniques. Le nombre total de décès provient des données fournies par Groupe Décès. Les nombres d'incidents, de décès confirmés et de personnes portées disparues lors des tentatives de traversée de la Manche résultent d'un croisement d'informations issues de Calais Migrant Solidarity, Groupe Décès, du projet Missing Migrants Project de l'International Organization for Migration, ainsi que de Les tués de Calais de Maël Galisson. Les chiffres supplémentaires concernant les personnes signalées disparues en mer proviennent de Deaths at the Calais Border de Calais Migrant Solidarity et incluent des situations dans lesquelles les personnes n'ont pas fait l'objet d'une déclaration officielle de disparition.

Border Forensics, 2026.

Les chiffres relatifs au nombre total de morts et de disparus lors des tentatives de traversée de la Manche chaque année doivent être replacés dans le contexte du nombre total de traversées et des incidents mortels isolés. Plus de 1 000 canots pneumatiques transportant des dizaines de milliers de personnes ont réussi à atteindre le Royaume-Uni en 2021 et 2022, années au cours desquelles on n'a dénombré respectivement que neuf et trois incidents mortels. Sur les 46 morts et disparus en 2021, 31 étaient liés à un seul incident : le naufrage survenu dans la nuit du 23 au 24 novembre, lorsque les garde-côtes français et britanniques n'ont pas réussi à coordonner efficacement le sauvetage d'un canot en train de couler, bien qu'ils aient été informés de sa détresse et de sa position depuis des heures<sup>91</sup>. (L'enquête indépendante Cranston a récemment conclu que les décès de ces personnes auraient pu être «évités» <sup>92</sup> et a critiqué les «défaillances systémiques»

91 Travis Van Isacker, "We Were Treated like Animals": The Full Story of Britain's Deadliest Small Boat Disaster', The Conversation, 24 Juillet 2025, <https://doi.org/10.64628/AB.faad6d4gc>.

92 Diane Taylor, "They Were Humans": Inquiry into Mass Channel Drowning Hears from Families', UK News, The Guardian, 5 Février 2026, <https://www.theguardian.com/uk-news/2026/feb/05/cranston-inquiry-into-mass-channel-drowning-hears-from-families>.

au sein des garde-côtes britanniques avant l'incident, qui ont contribué à la défaillance de l'intervention de recherche et sauvetage (SAR) cette nuit-là<sup>93</sup>.) En 2022, un nombre record de personnes et de canots pneumatiques a traversé la Manche, mais on ne dénombre que trois incidents mortels, faisant sept morts et disparus. Le nombre élevé de traversées réussies et le nombre relativement faible de décès au cours de ces deux années remettent en cause les arguments selon lesquels les traversées en petites embarcations sont intrinsèquement mortelles, et selon lesquels chaque canot pneumatique, bien que manifestement inapte à la navigation, est en soi un «piège mortel»<sup>94</sup>.

Vers la fin de l'année 2023, la situation change. Alors qu'aucun décès n'avait été déploré lors des tentatives de traversée de la Manche avant le mois d'août, au cours des quatre derniers mois de l'année, 17 personnes ont trouvé la mort ou ont été portées disparues lors de six incidents mortels. Cette hausse soudaine s'est produite malgré une baisse simultanée du nombre de personnes et de bateaux effectuant la traversée : les statistiques du Home Office ont enregistré 13 397 arrivées de petites embarcations au troisième trimestre 2023, mais seulement 4 607 au cours des trois derniers mois de l'année<sup>95</sup>.

De fin 2023 à fin 2025, 112 personnes ont été confirmées mortes ou portées disparues lors de tentatives de traversée de la Manche, et neuf autres ont été signalées disparues. Pour la seule année 2024, on a dénombré 76 décès confirmés, soit plus que pour toutes les années précédentes réunies. Et ce, alors que 9 000 personnes de moins ont effectué le voyage à bord de 415 canots pneumatiques en 2024 qu'en 2022.

## Une densité croissante à bord

La prise en compte du nombre de bateaux ayant effectué la traversée est également essentielle. Ce chiffre est indiqué dans la deuxième colonne du tableau précédent. Là encore, on observe un changement significatif en 2023 : la tendance à l'augmentation progressive du nombre de traversées s'inverse, avec 500 arrivées de moins cette année-là qu'en 2022. Malgré une diminution du nombre de bateaux, le nombre d'arrivées est néanmoins resté élevé. La taille des canots pneumatiques utilisés pour les traversées a augmenté au fil des ans – passant d'environ 3 mètres

93 Cranston, The Cranston Inquiry Report: Report of the Public Inquiry into the Events of 23 to 24 Novembre 2021, When over 30 People Died Attempting to Cross the English Channel in a Small Boat.

94 Charles Hymas and Ollie Corfe, "“Death Trap” Boats Overloaded with Migrants Surge under Starmer", The Telegraph, 3 Juin 2025, <https://www.telegraph.co.uk/news/2025/06/03/death-trap-boats-channel-migrants-surge-keir-starmer/>.

95 Home Office, 'Immigration System Statistics Data Tables', GOV.UK, 27 Novembre 2025, <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/immigration-system-statistics-data-tables>.

en 2020 à 8 mètres en 2022<sup>96</sup>, et quelques «super-canots» de 12 mètres ont été observés en 2025<sup>97</sup>. Cependant, l'augmentation de la taille des bateaux n'explique que partiellement cette augmentation. La plupart des canots utilisés depuis 2022 ont conservé une longueur d'environ 8 mètres, mais ont chacun transporté un nombre de passagers systématiquement plus élevé.

Le ministère de l'Intérieur britannique, dans le cadre de la publication de ses statistiques sur les arrivées irrégulières, a déclaré que «le nombre moyen de personnes par embarcation a augmenté d'année en année»<sup>98</sup>, et des journalistes soulignent que cette moyenne a «plus que doublé depuis 2021»<sup>99</sup>. En septembre 2025, une moyenne de 71 personnes par embarcation était enregistrée, et les chiffres des arrivées étaient similaires à ceux du même mois en 2022, malgré une baisse de 30 % du nombre de traversées.

Ces moyennes ne reflètent toutefois pas de manière adéquate la densité croissante à bord des embarcations au fil des années. Il s'agit de valeurs moyennes calculées en divisant le nombre de personnes par embarcation sur une base quotidienne, hebdomadaire, mensuelle ou annuelle, ce qui ne rend pas compte de la grande variation du nombre de personnes par embarcation ni de la grave surpopulation qui règne dans bon nombre d'entre elles. Par exemple, le 18 juillet 2024, six traversées ont été effectuées avec respectivement 9, 34, 43, 64, 83 et 84 personnes<sup>100</sup>. La moyenne arrondie de 53 pour cette journée a été considérablement faussée par un seul bateau transportant 9 personnes, alors que trois embarcations comptaient plus de 60 passagers et deux autres plus de 80.

Comme présenté dans la section «Méthodologie», ces statistiques s'appuient également sur les données «Arrivées» du Home Office<sup>101</sup>, qui ne recensent que les personnes et les embarcations parvenant à atteindre les eaux territoriales britanniques. De nombreuses tentatives de traversées, parmi lesquelles certaines des plus surchargées, échouent et n'apparaissent donc pas dans les statistiques

96 Emma Yeomans, 'How Migrant Crisis Grew from Small Boats to Bigger, Deadlier Crossings', The Times, 14 Octobre 2025, <https://the-times.shorthandstories.com/how-migrant-crisis-grew-from-small-boats-to-bigger-deadlier-crossings/>.

97 Charles Hymas, "'Super Dinghy' Brings Almost 100 Migrants across Channel to Britain', The Telegraph, 30 September 2025, <https://www.telegraph.co.uk/news/2025/09/30/almost-100-migrants-cross-english-channel-in-super-dinghy/>.

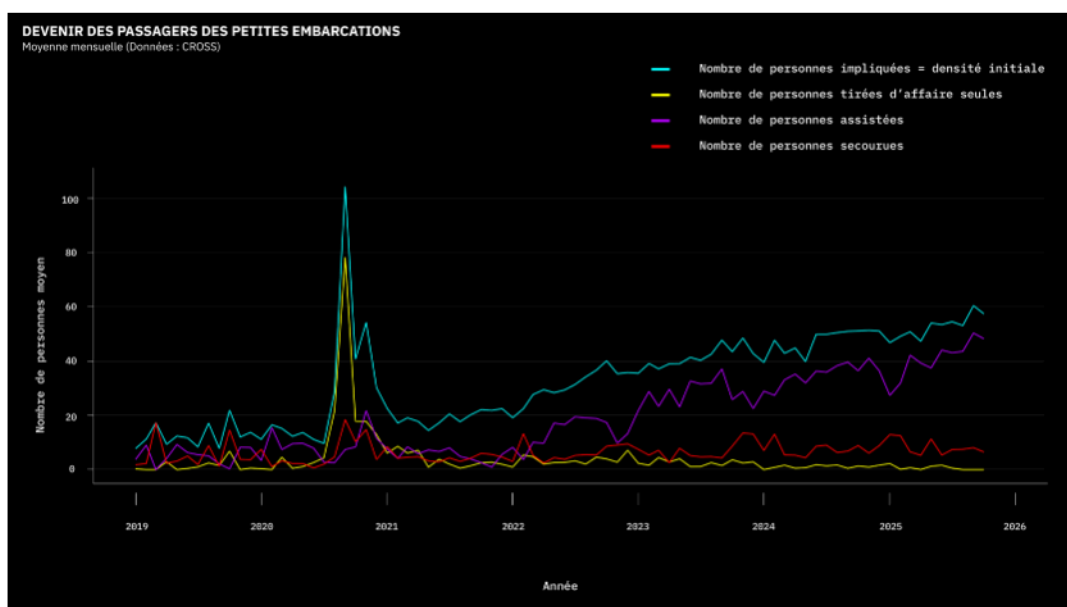
98 Home Office, 'How Many People Come to the UK Irregularly?', GOV.UK, 27 Novembre 2025, <https://www.gov.uk/government/statistics/immigration-system-statistics-year-ending-september-2025/how-many-people-come-to-the-uk-irregularly>.

99 BBC News, 'Tracking UK Migration: Small Boats, Asylum Hotels and Visas', BBC News, 27 Novembre 2025, <https://www.bbc.co.uk/news/articles/c70989jrdweo>.

100 Les chiffres relatifs au nombre de personnes impliquées dans chaque événement individuel de petite embarcation ont été obtenus auprès du Home Office pour cette enquête au moyen de demandes d'accès à l'information.

101 Home Office, 'Transparency Data: Small Boat Arrivals and Preventions – Last 7 Days', GOV.UK, n.d., <https://www.gov.uk/government/publications/migrants-detected-crossing-the-english-channel-in-small-boats/migrants-detected-crossing-the-english-channel-in-small-boats-last-7-days>.

britanniques. Il n'est pas rare que les garde-côtes français secourent une partie, mais pas la totalité, des passagers d'un canot pneumatique surchargé, qui poursuit ensuite sa route vers le Royaume-Uni. Par exemple, pour citer un cas précis, un canot aurait transporté 112 personnes, dont deux sont tombées par-dessus bord et se sont noyées, tandis que trois autres ont perdu la vie à l'intérieur, écrasées sous le poids des autres passagers<sup>102</sup>. Les garde-côtes français ont secouru 49 des voyageurs avant que le canot ne poursuive sa route vers le Royaume-Uni avec les 58 autres. Ce dernier chiffre est le seul enregistré dans les statistiques britanniques et ne reflète pas fidèlement le nombre de personnes à bord au moment fatidique du départ – et donc sous-estime la densité de l'embarcation à son départ.



Issues des passagers lors des incidents de traversée de la Manche enregistrés, sur la base des données opérationnelles des garde-côtes français. Le graphique compare le nombre de personnes embarquées au départ aux issues recensées, et montre que les statistiques d'arrivées du Home Office ne rendent pas nécessairement compte de la surcharge des embarcations au moment du départ. Le pic observé à la fin de l'année 2020 résulte d'une anomalie dans les données du CROSS : les garde-côtes semblent avoir inclus parmi les « personnes impliquées » dans l'incident le nombre de membres d'équipage et de passagers présents à bord des ferries et navires commerciaux ayant signalé les incidents.

Border Forensics, 2026

Le graphique ci-dessus, qui détaille le sort des passagers des embarcations, présente les résultats des tentatives de traversée enregistrées dans les données opérationnelles des centres de coordination des secours maritimes des garde-côtes

102 Premar Manche et Mer du Nord, 'Décès de Cinq Personnes En Mer à Bord d'une Embarcation de Migrants à Proximité de La Plage de Wimereux (62)', Préfecture Maritime de La Manche et de La Mer Du Nord, 23 Avril 2024, <https://www.premar-manche.gouv.fr/communiqués-presse/deces-de-cinq-personnes-en-mer-a-bord-d-une-embarcation-de-migrants-a-proximite-de-la-plage-de-wimereux-62>.



français<sup>103</sup>. Il indique le nombre de personnes initialement impliquées dans ces tentatives, ainsi que celles qui ont été secourues, assistées ou qui ont réussi à se mettre en sécurité par leurs propres moyens. Le nombre total de personnes impliquées correspond à la densité de passagers à bord initiale au moment où la tentative de traversée a commencé. Étant donné que certains passagers sont secourus ou interceptés avant d’atteindre le Royaume-Uni, le nombre finalement enregistré dans les statistiques d’arrivées du Home Office — la densité finale — peut différer du nombre initial de personnes à bord. Cela illustre l’une des principales limites de la prise de décision du Home Office, qui s’appuie uniquement sur ses propres données d’arrivées<sup>104</sup> : elle ne rend pas pleinement compte du niveau de la densité à bord pendant la phase la plus dangereuse du voyage.



Comparaison entre la densité finale à l’arrivée et la densité potentielle estimée, montrant que la prévention des départs peut accroître la surcharge des traversées sans réduire le nombre d’arrivées.

Border Forensics, 2026

Afin de permettre une meilleure compréhension de l’évolution du phénomène de surpeuplement à bord des petites embarcations, le graphique ci-dessus met en regard la densité d’arrivée finale et ce que nous avons appelé la densité «potentielle», tandis que les barres rouges indiquent le nombre mensuel de bateaux interceptés par les autorités françaises<sup>105</sup>. La densité potentielle est une approximation

<sup>103</sup> Ministère de la Transition écologique, ‘Opérations Coordonnées Par Les CROSS’.

<sup>104</sup> Home Office, ‘Border Security, Asylum and Immigration Bill 2025: Overarching Impact Assessment (Accessible)’, GOV.UK, 2 Décembre 2025, <https://www.gov.uk/government/publications/border-security-asylum-and-immigration-bill-2025-impact-assessment/border-security-asylum-and-immigration-bill-2025-impact-assessment-accessible>.

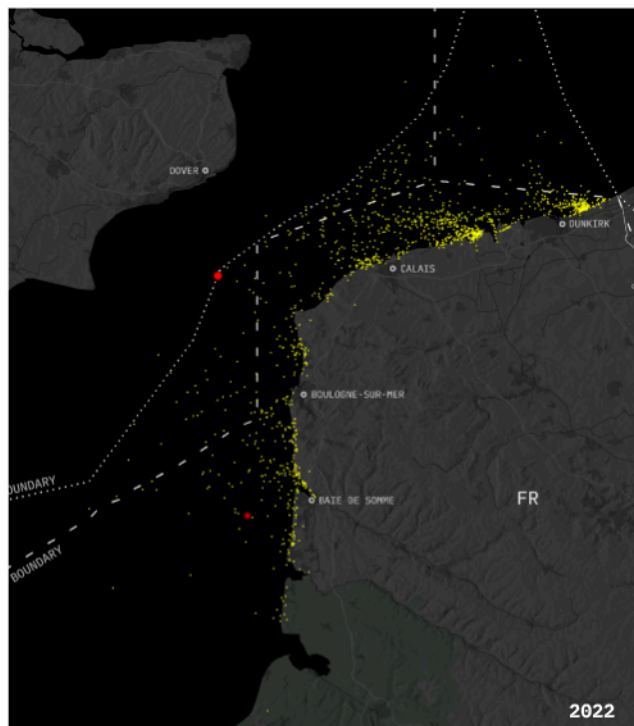
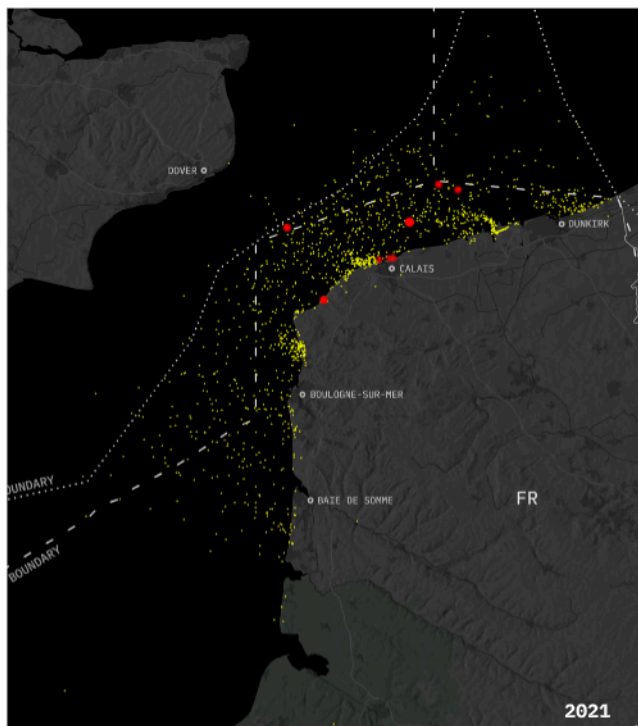
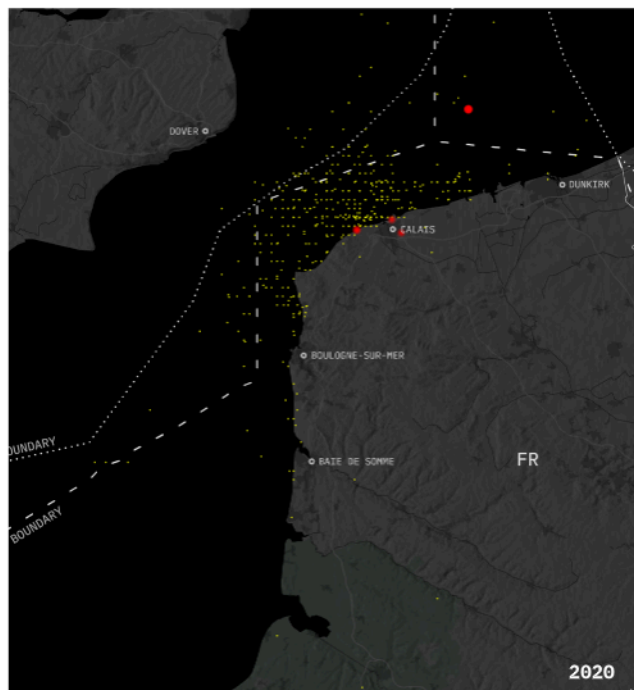
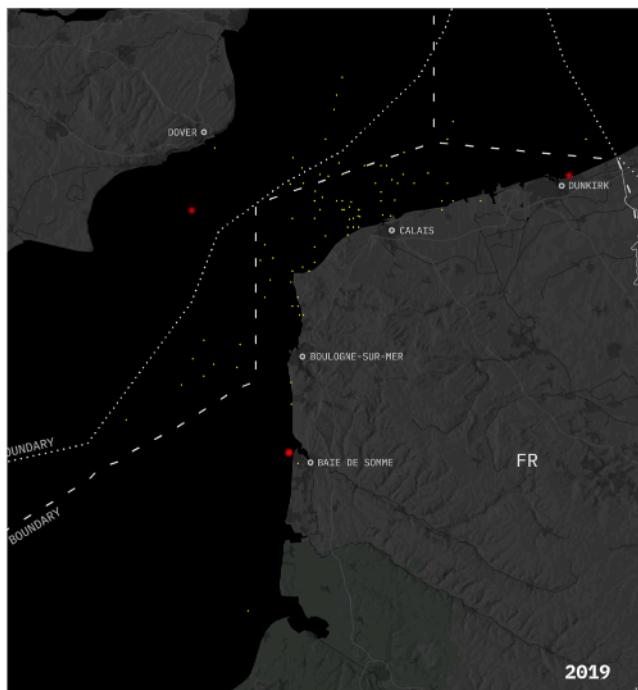
<sup>105</sup> Home Office, ‘Weekly Summary of Small Boat Arrivals and Preventions’, GOV.UK, n.d., <https://www.gov.uk/government/publications/migrants-detected-crossing-the-english-channel-in-small-boats/weekly-summary-of-small-boat-arrivals-and-preventions>.

du nombre réduit de personnes par embarcation qui aurait pu être atteint si chaque «bateau intercepté» par la police française avait pris en charge une part égale des voyageurs ayant réussi leur traversée. Il est important de rappeler que les chiffres français relatifs à la prévention concernent des personnes qui ont peut-être été empêchées de tenter une traversée un jour donné, mais qui continueront ensuite à faire de multiples tentatives supplémentaires — parfois dix ou plus — jusqu'à ce qu'elles y parviennent<sup>106</sup>. Ainsi, l'un des effets observables de la prévention des départs est que, si le nombre total d'arrivées ne diminue pas proportionnellement, la densité de passagers augmente parmi les embarcations qui parviennent à partir. La divergence croissante entre les courbes de densité finale et potentielle, en particulier pendant les périodes où les interceptions augmentent, montre comment les mesures de répression peuvent concentrer les voyageurs sur un nombre réduit d'embarcations, augmentant ainsi la densité à bord des embarcations qui effectuent le voyage.

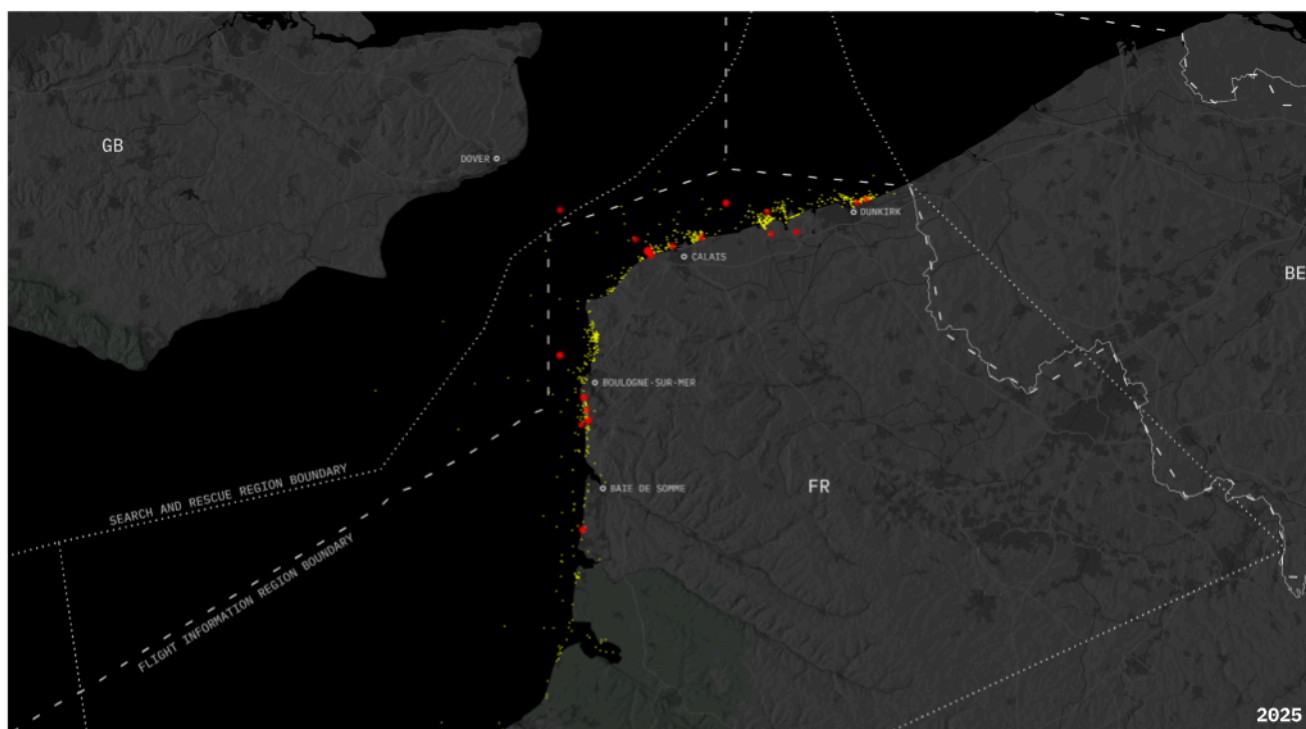
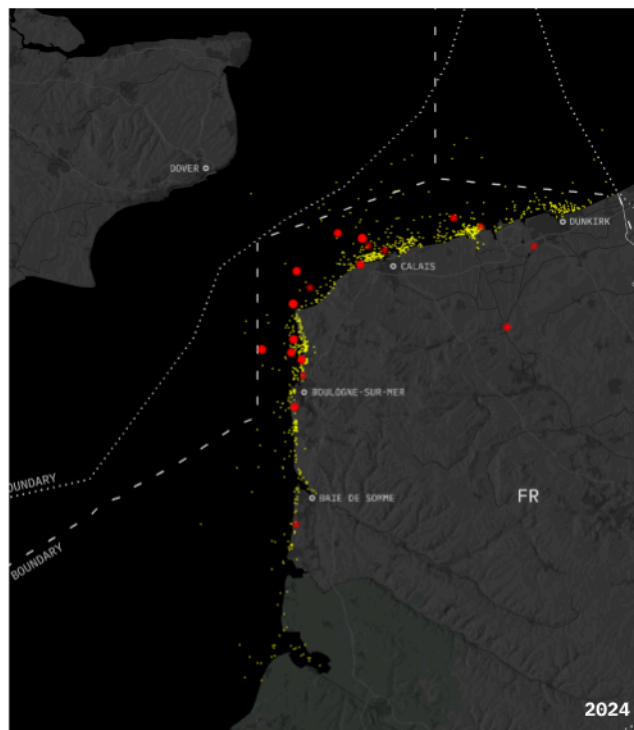
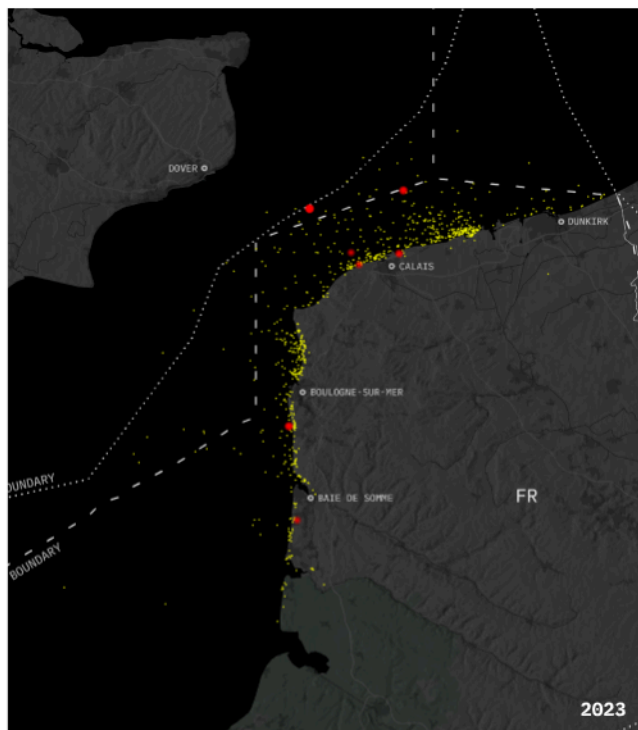
Dans l'ensemble, ces données suggèrent que l'augmentation de la densité à bord n'est pas simplement une évolution naturelle des traversées, mais qu'elle est en partie le résultat du contexte répressif dans lequel ces traversées s'effectuent. Les activités d'interception et de saisie sont corrélées à une densité accrue à bord, et ces mêmes indicateurs sont également associés à des incidents mortels, en particulier lorsqu'on les examine dans le cadre des tendances annuelles. Bien que la corrélation ne suffise pas à elle seule à établir un lien de causalité, la constance de ces associations corrobore l'hypothèse selon laquelle les tactiques de maintien de l'ordre sur la rive française pourraient accroître le risque de décès en concentrant les voyageurs sur un nombre réduit d'embarcations de plus en plus surchargées.

106 MacTaggart et al., *You Can't Stay but You Can't Go - State Violence at the UK France Border*, 116–17.

## Des décès plus proches des côtes



Incidents mortels et positions des premières alertes lors des traversées en petites embarcations, montrant une détection plus précoce à proximité des côtes françaises, mais une poursuite de l'augmentation des décès malgré des réponses de recherche et de sauvetage plus proactives.  
Border Forensics 2026



Incidents mortels et positions des premières alertes lors des traversées en petites embarcations, montrant une détection plus précoce à proximité des côtes françaises, mais une poursuite de l'augmentation des décès malgré des réponses de recherche et de sauvetage plus proactives.  
Border Forensics 2026



La dernière tendance à souligner ne concerne ni le nombre de personnes par traversée ni le nombre de vies perdues, mais les lieux où ces décès ont eu lieu. La carte ci-dessus indique les incidents mortels (points rouges) ainsi que les endroits où les garde-côtes français ont été alertés pour la première fois d'un incident présumé impliquant une embarcation de petite taille (points jaunes). Au fil des ans, ces deux phénomènes se sont rapprochés des côtes françaises. Les données relatives aux incidents mortels ont été compilées en recoupant les lieux des décès enregistrés dans la base de données du projet «Migrants disparus» de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM)<sup>107</sup> avec celles de l'*Observatoire des Migrants Morts à Calais*, tenu à jour par Nicolas Lambert et Maël Galisson<sup>108</sup>. Dans les cas où un recoupement n'était pas possible, nous avons utilisé la description de l'incident pour attribuer le lieu de décès le plus probable.

Le fait que les points d'alerte se rapprochent progressivement de la côte témoigne de l'amélioration de la surveillance aérienne et de l'augmentation du nombre de patrouilles de police sur les plages, qui sont en mesure de repérer les canots pneumatiques et de les signaler aux garde-côtes immédiatement après, voire avant, leur mise à l'eau. D'après la visualisation, seuls quelques canots pneumatiques ont été détectés à plus de cinq kilomètres des côtes françaises en 2024 et en 2025. Cela contraste avec les années précédentes, en particulier 2020 et 2021, où les garde-côtes ignoraient souvent le départ de petites embarcations jusqu'à ce que les passagers appellent depuis la Manche pendant la traversée, souvent alors qu'ils étaient déjà en détresse. Ce fut le cas lors des naufrages mortels du 27 octobre 2020, du 23 novembre 2021 et du 14 décembre 2022. Une meilleure vigilance vis-à-vis des départs de petites embarcations depuis la France a permis aux garde-côtes d'adopter une approche plus proactive dans le déploiement des navires de recherche et de sauvetage, plutôt que d'attendre de réagir une fois que la situation s'est détériorée. Cependant, cette vigilance accrue et la capacité des moyens de recherche et de sauvetage (SAR) positionnés de manière proactive à intervenir plus tôt n'ont pas empêché le nombre de décès d'augmenter au cours des trois dernières années.

Les décès survenus depuis 2023 se sont produits plus près des côtes françaises, souvent juste en face des plages. Les canots pneumatiques étant plus surchargés, ils ont tendance à se dégonfler plus tôt au cours du trajet. Par exemple, le 12 juillet 2024, un canot pneumatique a fait naufrage près du Cap Gris-Nez, à peine une heure après le début de son voyage. En raison du nombre important de personnes

107 IOM Missing Migrants Project, 'Download Missing Migrants Project Data', n.d., <https://missingmigrants.iom.int/downloads?xls=1751804554>.

108 Lambert and Galisson, 'A Calais La Frontière Tue!'

à bord, même si le navire de sauvetage français a vu le canot se dégonfler et les passagers tomber à l'eau, quatre personnes se sont noyées et quatre autres ont été portées disparues avant que 56 personnes puissent être secourues<sup>109</sup>.

La plupart des décès survenus depuis 2023 ne se sont toutefois pas produits en pleine mer à la suite d'une avarie des canots pneumatiques, mais près du rivage. Des bénévoles d'Utopia 56 ont déclaré en 2025 que «ces deux dernières années, 65 personnes sont mortes à moins de 300 mètres de la plage»<sup>110</sup>. Il est plus difficile pour les grands navires de sauvetage utilisés par les Français d'intervenir dans des eaux aussi peu profondes, bien que leurs petits canots pneumatiques à coque rigide, rapides, soient utilisés lors des opérations de sauvetage. Cependant, dans certains cas, même la présence de bateaux de sauvetage n'a pas pu empêcher des décès.

En août 2024, les autorités françaises ont constaté «un phénomène que nous n'avions jamais observé auparavant... Lors d'au moins trois opérations de sauvetage, les personnes inconscientes ont été extraites directement des embarcations», après avoir été écrasées à l'intérieur plutôt que de s'être noyées en mer<sup>111</sup>. Ces écrasements sont directement imputables non seulement au nombre de personnes présentes dans les canots pneumatiques, mais aussi à la «violence au moment du départ», les personnes se précipitant pour monter à bord de canots qui n'offrent pas suffisamment de place pour tout le monde<sup>112</sup>.

La section suivante analyse les politiques et les pratiques étatiques qui ont favorisé les tendances observables d'une augmentation des décès survenus à bord de petites embarcations, plus près des côtes françaises, et qui ont créé les conditions conduisant à ce que des personnes — principalement des femmes et des enfants — soient écrasées à l'intérieur de ces canots pneumatiques surchargés. Avant d'analyser cette relation, il convient de souligner qu'il n'existe pas de corrélation claire entre le nombre de décès et le nombre d'arrivées chaque année, même si les chiffres mensuels montrent qu'un nombre plus élevé d'arrivées est associé à un nombre plus élevé de décès. Cette corrélation mensuelle reflète en partie le fait que les périodes d'afflux plus importantes s'accompagnent généralement de canots pneumatiques plus surchargés, la densité augmentant elle-même parallèlement à l'activité de traversée. Cependant, la surpopulation à bord semble être un

109 Préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord, 'Naufrage d'une Embarcation de Migrants Dans La Manche - Bilan Consolidé : 56 Personnes Secourues et Malheureusement 4 Personnes Décédées.', 12 Juillet 2024, <https://www.premar-manche.gouv.fr/communiqués-presse/naufrage-d-une-embarcation-de-migrants-dans-la-manche-bilan-consolide-56-personnes-secourues-et-malheureusement-4-personnes-decedees>.

110 MacTaggart et al., You Can't Stay but You Can't Go - State Violence at the UK France Border, 103.

111 Molly Blackall, 'Channel Smugglers Cram More Migrants onto Overcrowded Boats to Beat Extra Patrols', The i Paper, 12 Aout 2024, <https://inews.co.uk/news/channel-smugglers-migrants-overcrowding-boats-3223770>.

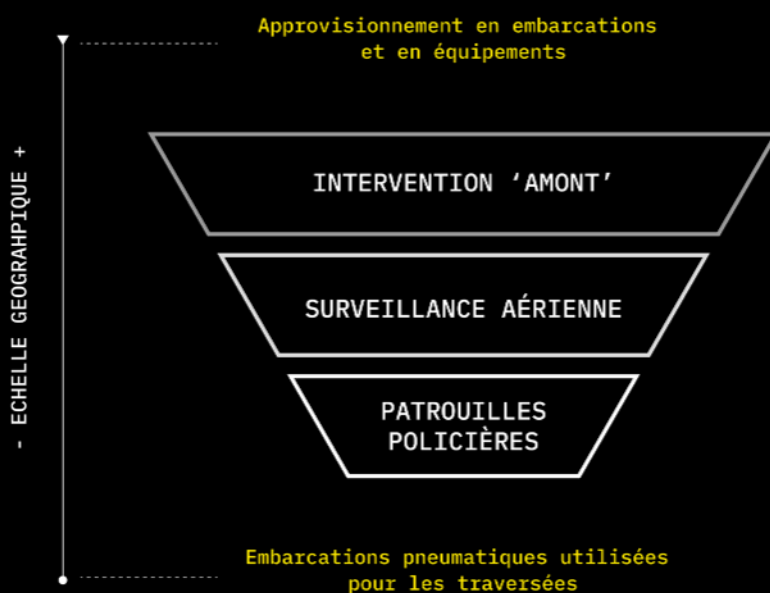
112 MacTaggart et al., You Can't Stay but You Can't Go - State Violence at the UK France Border, 103.

indicateur plus fiable de la gravité des incidents : les événements mortels sont plus étroitement liés à la densité qu'au nombre de bateaux arrivant au Royaume-Uni, tant sur une base mensuelle qu'annuelle. Cette analyse permet d'expliquer pourquoi les années 2023 et 2024 ont connu une forte baisse du nombre de petites embarcations et de personnes arrivant, alors que les décès et les incidents mortels ont augmenté. Bien qu'il y ait eu moins de décès en 2025, le nombre d'incidents mortels est resté élevé (20), les canots pneumatiques étant devenus encore plus surchargés.

### SECTION 3. DES PRATIQUES DES FORCES DE L'ORDRE AUX FRONTIÈRES QUI PRO- DUISENT DES TRAVERSÉES MORTELLES

Après avoir mis en évidence les tendances observées depuis 2019 concernant les incidents mortels liés à la traversée de la Manche, cette section détaille les politiques et les pratiques policières qui les sous-tendent. Elle s'articule en trois sous-sections qui affinent l'analyse selon des échelles temporelles, géographiques et opérationnelles, se rapprochant de plus en plus du lieu et du moment du départ.

#### INTERVENTIONS MULTI-SCALAIRES



Répartition des interventions perturbant les filières d'approvisionnement des  
embarcations utilisées pour les traversées.  
Border Forensics, 2026



La sous-section 3.1 commence par examiner les effets des interventions policières «en amont» visant à perturber les activités des passeurs et leurs chaînes d’approvisionnement à travers l’Europe et à l’étranger ; la section 3.2 se penche sur le renforcement de la surveillance aérienne le long des côtes françaises ; et la section 3.3 se concentre sur les effets de l’intensification des patrouilles de police françaises sur les plages afin de tenter d’empêcher les départs de petites embarcations. Ensemble, ces pratiques ont non seulement créé les conditions structurelles dans lesquelles les traversées en petites embarcations sont devenues plus meurtrières, principalement en aggravant la surpopulation à bord et en favorisant l’émergence de la tactique des «bateaux-taxis», mais elles ont également mis directement en danger des personnes dans des cas spécifiques. Les éléments présentés dans cette section réfutent les affirmations des autorités publiques selon lesquelles la surveillance des frontières n’aurait aucun lien avec la professionnalisation des organisations de passeurs ni n’influence leurs tactiques, et selon lesquelles une présence policière accrue «sauve des vies» en empêchant d’avantage de traversées.

### **Sous-section 3.1. Lutte contre les réseaux de passeurs et perturbation des chaînes d’approvisionnement**

Les efforts visant à mettre un terme aux traversées en bateau ne commencent pas sur les plages françaises, mais s’étendent «en amont», aux pays de transit, tant en Europe qu’au-delà. Ces dernières années, le Royaume-Uni a intensifié ses efforts pour collaborer avec ses partenaires internationaux à la mise en œuvre de mesures de lutte contre le trafic illicite visant les passeurs et leur «modèle économique». Parmi les initiatives mises en place, on peut citer des enquêtes transnationales visant à arrêter et à poursuivre les membres d’organisations de passeurs, la criminalisation de l’utilisation des réseaux sociaux pour promouvoir la traversée de la Manche, ainsi que des campagnes de dissuasion dans les pays de départ<sup>113</sup>. La tactique qui a eu l’impact le plus direct sur les dangers auxquels sont confrontés les voyageurs a été la perturbation des chaînes d’approvisionnement en matériel destiné à la traversée de la manche en embarcations de petite taille.

113 Home Office, ‘Policy Paper: Calais Group Priority Plan on Countering Migrant Smuggling for 2025’, GOV.UK, 10 Décembre 2024, <https://www.gov.uk/government/publications/calais-group-priority-plan/calais-group-priority-plan-on-countering-migrant-smuggling-for-2025>.



Matériel saisi utilisé pour les traversées, exposé devant une vidéo promotionnelle de Border Force lors de l'International Security Expo.  
Border Forensics / CC BY

Cibler les chaînes d'approvisionnement constitue une stratégie intéressante pour les autorités. En interceptant les équipements «en amont» — au moment de leur importation ou de leur stockage avant leur acheminement vers les côtes françaises —, les forces de l'ordre peuvent arrêter les bateaux sans avoir à affronter directement de grands groupes de personnes susceptibles de leur opposer une résistance, ni à recourir à des tactiques dangereuses et illégales en mer pour «repousser» ou «refouler» de force les petites embarcations. Il apparaît logique de supposer que sans canots pneumatiques, moteurs, carburant et équipement de sécurité, les personnes n'auraient aucune possibilité de risquer leur vie lors de tentatives de traversée. Il n'est toutefois pas réaliste de supposer que la police peut intercepter tout le matériel utilisé pour les traversées. Contrairement aux drogues, la fabrication et la vente d'équipements maritimes ne sont pas illégales en soi, et le

matériel utilisé pour les traversées est souvent transporté via des chaînes d'approvisionnement commerciales légales. Lorsque les activités de certains fournisseurs sont interrompues, d'autres prennent inévitablement le relais. En Méditerranée, l'étouffement de l'approvisionnement en navires spécialement conçus a conduit les personnes migrantes fuyant la Libye à recourir à des canots pneumatiques en caoutchouc impropres à la navigation<sup>114</sup> et, sur la route tunisienne, à l'utilisation de bateaux artisanaux extrêmement dangereux, constitués de fines tôles de fer soudées entre elles<sup>115</sup>. Ainsi, plutôt que de voir les tentatives de traversée cesser, on observe depuis longtemps que des produits de qualité inférieure sont utilisés pour des voyages illégalisés lorsque le matériel habituel n'est pas disponible.

Les attaques visant la chaîne d'approvisionnement ont effectivement un impact sur le nombre de canots pneumatiques pouvant atteindre les côtes françaises avant le début d'une traversée. Cependant, la diminution du nombre de bateaux ne réduit pas la demande globale de traversées ; elle augmente la demande par rapport à l'offre. L'offre en embarcations diminuant, le nombre de personnes par canot augmente. Comme l'a récemment déclaré Mike Tapp, ministre britannique de l'Intérieur chargé de la Migration et de la Citoyenneté : «Nous réussissons en amont à intercepter l'approvisionnement en pièces détachées pour les embarcations, ce qui explique pourquoi ils utilisent désormais des embarcations plus grandes»<sup>116</sup>.

### Coopération internationale

Le ciblage des chaînes d'approvisionnement en amont constitue un élément clé de la stratégie visant à empêcher les traversées en embarcations de petite taille depuis au moins 2021, date à laquelle l'Agence nationale contre la criminalité (NCA) a lancé une «alerte Amber» (alerte de grande échelle). Curieusement, celle-ci demandait au secteur maritime britannique de signaler «toute activité suspecte liée à l'achat d'équipements pour bateaux», alors même que ces matériaux provenaient d'Europe et de régions plus à l'est<sup>117</sup>. Au fil du temps, la perturbation des chaînes d'approvisionnement est devenue un domaine de coopération de plus en plus intense entre le Royaume-Uni, les États membres de l'Union européenne et Europol.

114 Forensic Oceanography, Blaming the Rescuers: Criminalising Solidarity, Re-Enforcing Deterrence (Forensic Architecture, 2017), 35, [https://content.forensic-architecture.org/wp-content/uploads/2023/04/2017\\_Report\\_Blaming-The-Rescuers.pdf](https://content.forensic-architecture.org/wp-content/uploads/2023/04/2017_Report_Blaming-The-Rescuers.pdf).

115 Driss Rejjichi, 'A New Risk For Migrants Crossing The Mediterranean: Cheap Metal Boats', Worldcrunch, 20 Avril 2025, <https://worldcrunch.com/focus/migrant-lives/metal-boats-migrants-tunisia/>.

116 Colin Freeman, 'The Chinese "Super Dinghies" Smuggling More Migrants into Britain than Ever Before', The Telegraph, 1 Octobre 2025, <https://www.telegraph.co.uk/news/2025/10/01/chinese-super-dinghies-small-boats-migrants-britain/>.

117 National Crime Agency, 'NCA Issues Warning to Maritime Industry over Organised Crime Links to Small Boats', 29 Avril 2021, <https://www.nationalcrimeagency.gov.uk/news/nca-issues-warning-to-maritime-industry-over-organised-crime-links-to-small-boats>.



Europol a coordonné deux groupes de travail opérationnels (OTF) visant les passeurs et le matériel utilisé à cette fin en Europe. Le premier, baptisé «Dune», a été lancé en 2022 et a abouti à l'arrestation de 39 personnes ainsi qu'à la saisie de 1 200 gilets de sauvetage, d'environ 150 canots pneumatiques et de près de 50 moteurs dans un entrepôt en Allemagne, lors de perquisitions menées en juillet de cette année-là<sup>118</sup>. En décembre 2022, à l'issue d'une réunion du «Groupe de Calais», composé des ministres de l'Intérieur de la Belgique, de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, ainsi que des agences européennes Europol et Frontex, il a été décidé de «renforcer la coopération entre ses membres afin de cibler les chaînes d'approvisionnement facilitant la migration irrégulière et le trafic de migrants, y compris en amont»<sup>119</sup>.

Les informations obtenues dans le cadre de cette enquête auprès d'Europol, à la suite d'une demande d'accès à l'information, ont révélé une forte augmentation des activités des forces de l'ordre européennes à l'encontre des passeurs de la Manche en 2023. Une liste des messages échangés via l'application SIENA (Secure Information Exchange Network Application) d'Europol a montré que, si 97 notifications de renseignement et documents d'ouverture d'enquête d'Europol concernant des réseaux criminels organisés de trafic d'êtres humains dans la Manche portaient une référence commençant par 22, 394 et 229 d'entre eux portaient respectivement des références commençant par 23 et 24. Bien que l'accès au contenu des documents ait été refusé, ces chiffres constituent un indicateur utile de l'activité des forces de l'ordre à l'échelle européenne dans la lutte contre les activités des passeurs dans la Manche. En supposant que les deux premiers chiffres de la référence correspondent à l'année d'ouverture de l'enquête, le nombre de notifications de renseignement et de documents d'ouverture d'enquête a été plus de quatre fois supérieur en 2023 par rapport à 2022, et plus de deux fois supérieur en 2024.

En février<sup>120</sup>, puis à nouveau en décembre 2024<sup>121</sup>, Europol a publié de nouveaux communiqués faisant état d'arrestations et de saisies de matériel, notamment des canots pneumatiques, des gilets de sauvetage, des dispositifs de flottaison pour enfants, des pompes à air et des moteurs, dans le cadre de l'opération OTF Wave, qui a succédé à l'opération Dune. Ces communiqués de presse saluaient le travail

118 Europol, '39 Arrests in Cross-Border Operation against Migrant Smuggling in Small Boats across English Channel', 6 Juillet 2022, <https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/39-arrests-in-cross-border-operation-against-migrant-smuggling-in-small-boats-across-english-channel>.

119 Home Office, 'Policy Paper: Joint Statement on Migration Issues', GOV.UK, 8 Décembre 2022, <https://www.gov.uk/government/publications/interior-ministers-joint-statement-on-migration/joint-statement-on-migration-issues>.

120 Europol, 'Five High Value Targets Arrested as One of the Largest Networks Smuggling Migrants across the English Channel Halted', 22 Février 2024, <https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/five-high-value-targets-arrested-one-of-largest-networks-smuggling-migrants-across-english-channel-halted>.

121 Europol, '21 Boats Confiscated and 13 Arrested in Hit against Migrant Smuggling across the English Channel', 5 Décembre 2024, <https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/21-boats-confiscated-and-13-arrested-in-hit-against-migrant-smuggling-across-english-channel>.



des forces de l'ordre, qui avait permis de «réduire considérablement» les activités de trafic, mais reconnaissent que les réseaux de passeurs devenant en devenant «de plus en plus violents et exceptionnellement adaptables, recourant régulièrement à de nouvelles techniques pour les traversées».<sup>122</sup>

Ces opérations coordonnées par Europol visaient principalement des entrepôts situés en Allemagne où étaient stockés les équipements utilisés pour la traversée de la Manche avant d'être acheminés vers les côtes françaises. Le Royaume-Uni s'est également efforcé de perturber les chaînes d'approvisionnement en amont. La Déclaration commune des dirigeants de la France et du Royaume-Uni a annoncé «une nouvelle initiative réunissant une coalition d'États qui collaboreront, en recourant aux pouvoirs douaniers et aux capacités de renseignement, afin d'identifier et de perturber les chaînes d'approvisionnement et de limiter la disponibilité des équipements en France»<sup>123</sup>. En août 2023, le Royaume-Uni a conclu un partenariat avec la Turquie afin de coopérer pour «perturber la chaîne d'approvisionnement en pièces détachées pour bateaux et autres matériels utilisés dans le cadre de voyages migratoires illégaux»<sup>124</sup>. Un nouveau protocole d'accord a permis le partage de renseignements et de données douanières afin de permettre aux autorités turques d'intercepter les cargaisons de canots pneumatiques fabriqués en Chine entrant dans le pays. En septembre 2023, il a été rapporté que le Royaume-Uni avait fourni à la Bulgarie des scanners et deux chiens renifleurs formés par la NCA (National Crime Agency) pour détecter l'odeur des canots pneumatiques et intercepter les cargaisons entrant dans l'UE à la frontière terrestre bulgare-turque<sup>125</sup>. En avril 2025, la NCA a affirmé avoir «collaboré avec des partenaires pour saisir plus de 600 bateaux et moteurs» depuis octobre 2023<sup>126</sup>.

Ces interventions menées au cours du dernier trimestre de 2023 ont contraint les passeurs à trouver de nouveaux matériaux et fournisseurs. Les conséquences se sont fait sentir presque immédiatement dans la Manche. Le commandant tactique des opérations de recherche et sauvetage (SAR) pour la traversée en petites embarcations, au sein des services de garde-côtes britanniques (HM Coastguard), a ouvert une réunion en décembre 2023 réunissant des organisations britanniques et françaises impliquées dans les opérations de recherche et de sauvetage en mer en déclarant : «Les embarcations utilisées pour la traversée des migrants sont de plus en plus grandes, mais leur qualité est en baisse. De ce fait, elles sont très

122 Europol, '21 Boats Confiscated and 13 Arrested in Hit against Migrant Smuggling across the English Channel'.

123 Prime Minister's Office, 'UK-France Joint Leaders' Declaration'.

124 Robert Jenrick, 'UK and Türkiye Strengthen Partnership to Help Tackle Illegal Migration', GOV.UK, 9 Aout 2023, <https://www.gov.uk/government/news/uk-and-turkiye-strengthen-partnership-to-help-tackle-illegal-migration>.

125 Charles Hymas, 'Dogs Trained to Sniff out Migrant Dinghies Smuggled to the Channel', The Telegraph, 14 Novembre 2023, <https://www.telegraph.co.uk/news/2023/11/14/dogs-sniff-out-people-smuggler-dinghies-france-channel/>.

126 National Crime Agency, 'NCA and BPOL Target Channel Small Boat Suppliers', 17 Avril 2025, <https://www.nationalcrimeagency.gov.uk/news/nca-and-bpol-target-channel-small-boat-suppliers>.

susceptibles de se briser»<sup>127</sup>. Bien qu'aucun incident mortel ne se soit produit en 2023 avant le mois d'août, à la fin de l'année, 16 personnes s'étaient noyées ou avaient disparu en mer à la suite de cinq incidents impliquant le dégonflement ou la rupture de canots pneumatiques<sup>128</sup>. L'autre décès survenu en 2023 concernait Wudase, une femme de 24 ans originaire d'Érythrée, qui fut la première personne à trouver la mort à l'intérieur d'un canot pneumatique, écrasée sous le poids des autres passagers.

## La production d'écrasements mortels

Wudase a trouvé la mort dans la matinée du 26 septembre 2023, alors qu'environ 80 personnes tentaient de monter à bord d'un canot pneumatique au départ de Bleriot-Plage, près de Calais<sup>129</sup>. Beaucoup d'entre elles n'auraient pas pris de dispositions avec des passeurs ni payé leur place à l'avance. Wudase, qui était montée à bord dès le début et avait été placée au milieu du canot pneumatique, a été asphyxiée alors que de plus en plus de personnes montaient à bord. Se rendant compte qu'elle était inconsciente, elle a été sortie du canot et laissée avec son petit ami sur la plage avant que le reste des personnes ne parte pour le Royaume-Uni. Les données ADS-B montrent qu'un avion de surveillance de la police française, un autre du Home Office et un drone des garde-côtes britanniques étaient tous en activité au-dessus de la Manche, dans la région de Calais, tôt ce matin-là. Deux autres canots pneumatiques auraient également pris la mer tôt ce matin-là, avec respectivement environ 40 et 50 personnes à bord<sup>130</sup>.

Le fait que des personnes meurent par asphyxie ou écrasées sous le poids des autres passagers est l'une des conséquences dramatiques de la surpopulation extrême qui règne à bord des petites embarcations depuis 2023. Les autorités britanniques ont donné des explications contradictoires quant aux causes de ces écrasements mortels. Si elles attribuent le plus souvent la surpopulation extrême à la cupidité des passeurs qui «entassent de plus en plus de personnes dans des bateaux plus grands»<sup>131</sup>, elles ont également remis en cause leurs propres affirmations concernant le pouvoir dont disposent les passeurs pour déterminer le nombre de personnes voyageant à bord des canots qu'ils fournissent.

127 HM Coastguard, 'MRCC Dover & CROSS Gris Nez Small Boat Crossing (SBC) Operations Meeting Notes', Cranston Inquiry Evidence, 7 Décembre 2023, [https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ005148\\_MRCC\\_Dover\\_CROSS\\_Gris\\_Nez\\_Small\\_Boat\\_Crossing\\_SBC\\_operations\\_MRCC\\_Dover\\_Conference\\_Room\\_HM\\_Coastguard\\_07\\_12\\_2023.pdf](https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ005148_MRCC_Dover_CROSS_Gris_Nez_Small_Boat_Crossing_SBC_operations_MRCC_Dover_Conference_Room_HM_Coastguard_07_12_2023.pdf).

128 Alarm Phone, 'The Deadly Consequences of the New Deal to "Stop the Boats"', Alarm Phone, 28 Janvier 2024, <https://alarmphone.org/en/2024/01/28/the-deadly-consequences-of-the-new-deal-to-stop-the-boats/>.

129 Antoine Barège, 'Une migrante de 24 ans retrouvée morte à Blériot-Plage', ICI, le média de la vie locale, 26 Septembre 2023, <https://www.francebleu.fr/infos/faits-divers-justice/une-migrante-de-24-ans-retrouvee-morte-a-blériot-plage-6036598>.

130 Barège, 'Une migrante de 24 ans retrouvée morte à Blériot-Plage'.

131 Francis Elliot, 'Yvette Cooper: Migrant Boats Are More Crammed and Dangerous Because of Greed', The i Paper, 25 Septembre 2024, <https://inews.co.uk/news/politics/yvette-cooper-migrant-boats-crammed-dangerous-greed-3293836>.

Le commandant de la sécurité aux frontières du Royaume-Uni, Martin Hewitt, a récemment déclaré devant la commission parlementaire des affaires intérieures que «la période dramatique au cours de laquelle le nombre de décès a considérablement augmenté [à l'automne et à l'hiver 2024]... s'expliquait, en quelque sorte, par le fait que, pendant un certain temps, les passeurs avaient perdu un peu le contrôle du processus qu'ils géraient»<sup>132</sup>. Lors de la même audition, Rob Jones, directeur général de la NCA, a également remis en question la capacité des passeurs à contrôler le nombre de personnes à bord des canots pneumatiques. M. Jones a insisté sur le fait que le comportement «violent, incontrôlé et désorganisé» des personnes migrantes qui n'étaient pas en mesure de payer et qui, par conséquent, «prenaient d'assaut les navires», était responsable de la surpopulation et des décès par écrasement<sup>133</sup>. Il a attribué ce «comportement violent» spécifiquement à la «cohorte de la Corne de l'Afrique», reproduisant ainsi un cliché raciste qui diabolise les personnes noires en les qualifiant de violentes, tout en rejetant implicitement la responsabilité de leur propre mort sur les personnes migrantes. Cependant, tous les décès par écrasement n'ont pas impliqué des personnes qui n'avaient pas payé et qui tentaient de monter à bord à la dernière minute, ni des conflits violents, comme lors d'un incident survenu le 5 octobre 2024 au cours duquel deux hommes originaires d'Éthiopie et un autre du Vietnam ont été retrouvés inconscients au fond du canot pneumatique transportant 71 personnes lorsque les secours français sont arrivés<sup>134</sup>.

En se concentrant sur le comportement des personnes voyageant à bord de petites embarcations, les autorités omettent de s'interroger sur les raisons qui poussent tant de personnes à tenter de monter de force à bord de ces canots pneumatiques ; ce faisant, elles occultent les effets de leurs politiques de lutte contre le trafic illégal, que l'on pourrait qualifier de «fructueuses», bien qu'erronées. Le phénomène des personnes migrantes «prenant d'assaut et montant à bord des bateaux»<sup>135</sup> a été particulièrement associé aux Soudanais, dont la plupart n'ont pas les moyens de payer des passeurs<sup>136</sup>. Au cours des années précédentes, les Soudanais avaient souvent tenté de traverser la Manche en groupes autonomes, organisant eux-mêmes leurs propres petits canots pneumatiques, kayaks gonflables<sup>137</sup>, voire des

132 Border Security Commander Martin Hewitt, Oral Evidence: Border Security and Irregular Migration: The Work of the Border Security Command, 2025, 10.

133 Oral Evidence: Border Security and Irregular Migration: The Work of the Border Security Command, 2025, 10.

134 Premar Manche et Mer du Nord, 'Bilan Des Opérations de Recherche et de Sauvetage Dans Le Déroit Du Pas de Calais - Préfecture Maritime de La Manche et de La Mer Du Nord', Préfecture Maritime de La Manche et de La Mer Du Nord, 5 Octobre 2024, <https://www.premar-manche.gouv.fr/communiqués-presse/bilan-des-operations-de-recherche-et-de-sauvetage-dans-le-detroit-du-pas-de-calais>.

135 Oral Evidence: Border Security and Irregular Migration: The Work of the Border Security Command, 2025, 10.

136 Mixed Migration Centre, Beyond Restrictions: How Migration and Smuggling Adapt to Changing Policies across the Mediterranean, the Atlantic and the English Channel, 27.

137 Jacob Berkson, 'First Witness Statement of Dr Jacob Berkson of Alarm Phone', Cranston Inquiry Evidence, 18 Novembre 2024, 8, [https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ010093\\_Witness\\_Statement\\_of\\_Dr\\_Jacob\\_Berkson\\_Alarm\\_Phone\\_provided\\_by\\_Duncan\\_Lewis\\_18\\_11\\_2024\\_.pdf](https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ010093_Witness_Statement_of_Dr_Jacob_Berkson_Alarm_Phone_provided_by_Duncan_Lewis_18_11_2024_.pdf).



radeaux ou des pédalos volés sur la plage<sup>138</sup>. Les données des garde-côtes français montrent qu'en 2019, deux incidents impliquant des canoës ou des kayaks ont été signalés, puis 47 en 2020, 21 en 2021 et enfin six en 2022. Aucun canoë ni kayak n'a ensuite été recensé en 2023-2024, mais deux autres ont été signalés en 2025. Les données obtenues grâce à une demande d'accès à l'information adressée au ministère de l'Intérieur ont révélé que 27 bateaux étaient arrivés au Royaume-Uni avec un nombre de passagers inférieur à dix en 2022, contre neuf en 2023 et dix en 2024. Parmi ceux-ci, 12 comptaient trois passagers ou moins en 2022, contre un et zéro les années suivantes.

Ces données corroborent les conclusions du Mixed Migration Centre selon lesquelles les traversées organisées de manière indépendante étaient «assez courantes jusqu'en 2023», mais sont devenues beaucoup plus difficiles en 2024, car il était «devenu extrêmement difficile de se procurer de petites embarcations»<sup>139</sup>. Des restrictions supplémentaires sur l'achat de carburant et de kayaks gonflables, ainsi que le renforcement des patrouilles de police dans les dunes où les personnes migrantes cachaient leur équipement avant de tenter la traversée, ont rendu pratiquement impossible pour les groupes disposant de peu de moyens de tenter leur propre traversée de manière autonome. En conséquence, seuls les passeurs professionnels disposent aujourd'hui des ressources financières et logistiques nécessaires pour «faire venir des bateaux de plus loin, notamment des Pays-Bas et d'Allemagne», en les dissimulant dans les coffres de voitures et à l'arrière de fourgonnettes de livraison<sup>140</sup>. Les efforts logistiques accrus nécessaires pour organiser le matériel et mettre les canots à l'eau ont renforcé la dépendance vis-à-vis des organisations de passeurs à but lucratif, et ont également incité les Soudanais et d'autres groupes disposant de peu de moyens à recourir au «détournement» des bateaux des passeurs en sautant dessus à la dernière minute<sup>141</sup>.

La pratique consistant pour des personnes migrantes à monter à bord de canots pneumatiques sans l'autorisation des passeurs n'a pas été sans représailles. Parmi les personnes qui ne figurent pas sur la liste des décès liés à la traversée de la Manche mentionnée à la section 2, on compte un jeune Soudanais abattu dans le camp de Loon-Plage (cinq autres personnes ont été blessées par balle lors du même incident)<sup>142</sup>, ainsi que deux autres jeunes Soudanais blessés par balle dans

138 Julien Goudichaud and Daisy Walsh, 'Risking Death Trying to Get to England in a Pedalo', BBC News, n.d., accessed 2 Mars 2026, <https://www.bbc.co.uk/news/av/world-58789567>.

139 Mixed Migration Centre, Beyond Restrictions: How Migration and Smuggling Adapt to Changing Policies across the Mediterranean, the Atlantic and the English Channel, 33.

140 Mixed Migration Centre, Beyond Restrictions: How Migration and Smuggling Adapt to Changing Policies across the Mediterranean, the Atlantic and the English Channel, 33.

141 Mixed Migration Centre, Beyond Restrictions: How Migration and Smuggling Adapt to Changing Policies across the Mediterranean, the Atlantic and the English Channel, 29.

142 Mélaïne Richard, 'Loon-Plage : un mort et cinq blessés lors d'échanges de coups de feu dans le camp de migrants', La Voix du Nord, 14 Juin 2025, <https://www.lavoixdunord.fr/1595910/article/2025-06-14/loon-plage-cinq-blesses-lors-d-echanges-de-coup-de-feu-dans-le-camp-de-migrants>.



les dunes<sup>143</sup>. Les associations estiment qu'il s'agissait d'attaques ciblées menées par les passeurs afin de dissuader les Soudanais de continuer à tenter de monter de force à bord de canots pneumatiques pour lesquels ils n'avaient pas payé. Rob Jones, de la NCA, a déclaré en 2025 qu'il pensait que les passeurs professionnels avaient depuis conclu des accords avec la communauté soudanaise et d'autres personnes n'ayant pas les moyens de payer la traversée, afin d'obtenir des tarifs moins élevés et un «embarquement contrôlé de ces personnes»<sup>144</sup>, ce qui montre qu'il est également dans l'intérêt commercial des passeurs de réduire les risques pour leurs clients.

### Les effets déstabilisants de la «lutte contre les gangs»

Tout en reconnaissant momentanément que la surveillance des frontières a une incidence sur «la manière dont les passeurs ont adapté leurs méthodes»<sup>145</sup>, l'accent mis par les autorités sur les agissements des organisations criminelles détourne l'attention de leur propre rôle dans la mise en place des conditions matérielles qui favorisent les traversées en embarcations de petite taille.

Le gouvernement travailliste a fait de la lutte contre le trafic de migrants sa priorité, remplaçant le slogan conservateur «Stop the Boats» par «Smash the Gangs» après son arrivée au pouvoir en juillet 2024. Cependant, «les discours simplistes sur la 'perturbation du modèle économique des passeurs' ou 'l'éradication des gangs' ne tiennent pas compte de la dynamique de l'offre et de la demande qui anime le marché des passeurs», selon un rapport du Mixed Migration Centre<sup>146</sup>. Alors que des personnes sont prêtes et disposées à prendre les risques d'un voyage illégal, les efforts de la France et du Royaume-Uni pour «sécuriser la Manche contre la migration irrégulière» n'ont fait que «renforcer l'emprise de ces 'criminels organisés sans pitié' tenus pour responsables de toute la violence et des décès survenant lors des tentatives de traversée»<sup>147</sup>. Reconnaisant apparemment le pouvoir croissant des passeurs professionnels face au redoublement des efforts de lutte contre le trafic, le Home Office a ajouté un nouveau risque critique à son rapport annuel et à ses comptes pour 2024-2025<sup>148</sup>: «la croissance continue de la puissance des gangs [de

143 MacTaggart et al., You Can't Stay but You Can't Go - State Violence at the UK France Border, 157.

144 Oral evidence: Border Security and irregular migration: The work of the Border Security Command: Hearing on HC 1321 before the Home Affairs Committee (2025), at 14, <https://committees.parliament.uk/oralevidence/16519/pdf/>.

145 Border Security Commander Martin Hewitt, Oral Evidence: Border Security and Irregular Migration: The Work of the Border Security Command, 2025, 5.

146 Mixed Migration Centre, Beyond Restrictions: How Migration and Smuggling Adapt to Changing Policies across the Mediterranean, the Atlantic and the English Channel, 35.

147 Global Initiative Against Transnational Organized Crime, Small Boats, Big Business: The Industrialization of Cross-Channel Migrant Smuggling (2024), 5, <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2024/02/Small-boats-big-business-The-industrialization-of-cross-channel-migrant-smuggling-GI-TOC.Feb-2024.pdf>.

148 Home Office, Annual Report and Accounts 2024-2025, HC 1133 (2025), [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/688c9785a34b939141463e37/HO\\_ARA\\_2024-25\\_Book\\_WEB\\_Final\\_v3+CorrSlip.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/688c9785a34b939141463e37/HO_ARA_2024-25_Book_WEB_Final_v3+CorrSlip.pdf).

criminalité organisée liée à l'immigration] qui facilitent les arrivées au Royaume-Uni via de petites embarcations».

La récente stratégie de lutte contre les passeurs a également déstabilisé leurs réseaux opérant dans la Manche. En octobre 2025, un expert en matière de trafic a déclaré que, alors que la route était auparavant dominée par cinq grands groupes, on observait récemment «une fragmentation accrue due à l'action des forces de l'ordre britanniques et françaises, ce qui a conduit à l'arrivée d'acteurs de moindre envergure»<sup>149</sup>. Phénomène largement documenté à la suite de la traque des «barons de la drogue» dans le cadre de la «guerre contre la drogue» et des opérations anti-insurrectionnelles au Moyen-Orient<sup>150</sup>, cette fragmentation a créé des vides et une concurrence entre les petits groupes restants, ce qui a donné lieu à de nouvelles tactiques ainsi qu'à «davantage de violence, les gangs recourant de plus en plus aux armes et se livrant même à des échanges de tirs»<sup>151</sup>.

Plutôt que de faire porter la responsabilité uniquement aux passeurs et aux personnes en migration, les décideurs politiques devraient examiner de manière critique la façon dont leurs stratégies de lutte contre le passage ont elles-mêmes créé un marché et de puissantes incitations à l'entrée de nouveaux passeurs, tout en réduisant l'offre globale d'embarcations, ce qui a conduit à une surcharge mortelle et à une concurrence accrue pour obtenir une place à bord.

### **Sous section 3.2. Surveillance aérienne**

Au-delà des interventions «en amont» visant les filières d'approvisionnement et des opérations internationales de lutte contre la traite, la surveillance aérienne constitue un autre dispositif de contrôle des frontières dans lequel les autorités ont massivement investi pour tenter de mettre un terme aux départs en mer. Cette section montre comment la majeure partie de cette surveillance vise à empêcher les départs depuis les plages françaises, ce qui contribue à la surpopulation à bord des embarcations pneumatiques, à des interventions policières violentes et à l'adoption de tactiques plus dangereuses par les passeurs et les personnes migrantes. Elle continue néanmoins d'être justifiée par la nécessité de sauver des vies en mer. Cette justification repose sur l'argument des autorités selon lequel «moins de traversées équivaut à moins de décès», ce que les données tendanciennes de la section 2 ont démontré comme étant infondées.

149 Freeman, 'The Chinese "Super Dinghies" Smuggling More Migrants into Britain than Ever Before'.

150 Andrew Cockburn, *Kill Chain: The Rise of the High-Tech Assassins* (Verso, 2015).

151 Freeman, 'The Chinese "Super Dinghies" Smuggling More Migrants into Britain than Ever Before'.

Des centaines de millions de livres sterling ont été dépensées par plusieurs agences pour mettre en place un système de surveillance à plusieurs niveaux destiné à détecter les petites embarcations quittant les côtes françaises. Divers moyens aériens sont mis sous contrat par les garde-côtes britanniques et européens ainsi que par les services de police des frontières pour des missions de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR) ainsi que de recherche et de sauvetage (SAR). Du côté britannique, il existe une séparation formelle des missions entre deux opérations : l'opération Altair, la réponse multi-agences du gouvernement aux traversées en petites embarcations, dont l'intention déclarée est de «mettre fin à la viabilité» de cette route, et l'opération Eos, dans le cadre de laquelle les garde-côtes britanniques déploient de manière proactive des avions de reconnaissance à des fins de recherche et de sauvetage<sup>152</sup>. Cependant, une fois en vol, il peut y avoir un risque de dérive de mission, car les moyens SAR fournissent des informations et des images à des fins répressives tandis que, en cas de détresse aiguë, les moyens répressifs peuvent adapter leur profil de mission pour donner la priorité aux opérations de recherche et de sauvetage plutôt qu'à la collecte de preuves.

Avant d'examiner de plus près le rôle des différents types de surveillance aérienne et des divers organismes concernés, il convient de reconnaître que le déploiement, aujourd'hui bien doté en ressources et parfaitement coordonné, de la surveillance aérienne dans la Manche n'a pas toujours existé. Au cours des années précédentes, les moyens étaient principalement mobilisés de manière réactive pour venir en aide à des personnes en détresse en mer. Cependant, le naufrage du 24 novembre 2021, pour lequel l'Agence maritime et des garde-côtes britannique<sup>153</sup> a cité l'absence de surveillance aérienne dans des conditions météorologiques défavorables comme un facteur contributif, a incité les autorités à opérer un changement radical. Au lendemain de cet événement, l'Agence européenne des garde-frontières et des garde-côtes (Frontex) a lancé son opération conjointe «Opal Coast» afin d'assurer une surveillance aérienne au-dessus de la France et de la Belgique<sup>154</sup>, tandis que l'opération «Caesar» des garde-côtes britanniques a déployé en 2022 deux avions supplémentaires et quatre drones à ailes rotatives, spécialement destinés à la recherche et au sauvetage de petites embarcations<sup>155</sup>.

152 Cranston, The Cranston Inquiry Report: Report of the Public Inquiry into the Events of 23 to 24 November 2021, When over 30 People Died Attempting to Cross the English Channel in a Small Boat, 406 & 399.

153 Maritime and Coastguard Agency, 'Closing Statement of the Maritime and Coastguard Agency', The Cranston Inquiry, 17 Avril 2025, 39, <https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/2025/04/MCA-Closing-Statement-17-4-2025.pdf>.

154 Travis Van Isacker, 'Frontex Flights and Fatalities in the Channel', Statewatch, 13 Septembre 2024, <https://www.statewatch.org/news/2024/september/frontex-flights-and-fatalities-in-the-channel/>.

155 The Cranston Inquiry, INQ010746 – Transcript of Day 13 – Monday, 24th March 2025, 24 March 2025, <https://cranston.independent-inquiry.uk/transcript/transcript-of-day-13-monday-24th-march-2025/>.

Le renforcement de la surveillance a permis aux garde-côtes d'améliorer leur connaissance de la situation, ce qui a contribué à réduire le nombre de décès par noyade. Selon l'ancien commandant chargé de la "menace clandestine dans la Manche", cela a constitué un «tournant décisif en matière de contrôle de l'environnement maritime»<sup>156</sup>. Cependant, l'augmentation du nombre d'appareils n'a pas empêché une hausse globale du nombre de décès dans la Manche. Quant à la surveillance concentrée sur la côte française dans le but d'empêcher les départs, on pourrait faire valoir qu'elle 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 pourrait être dissimulé et vers les endroits où intercepter les groupes au moment où ils mettent leurs canots pneumatiques à l'eau.

Les sous-sections suivantes décortiquent ce dispositif de surveillance aérienne extrêmement dense qui couvre la Manche, en analysant les moyens et les organismes en action la veille et pendant une «journée rouge»<sup>157</sup> typique – une journée où, en raison des conditions météorologiques et des prévisions de mer calme, des tentatives de traversée de la Manche sont jugées probables.

#### Dispositifs avancés de reconnaissance : l'opération conjointe «Opal Coast» de Frontex et l'opération «Phoenix» du ministère de l'Intérieur britannique

La surveillance des traversées de la Manche commence bien avant que des canots pneumatiques ou des personnes ne se mettent à l'eau. Des missions de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR) sont menées par Frontex et le ministère de l'Intérieur les nuits où les prévisions météorologiques laissent présager des traversées en petites embarcations<sup>158</sup>.

L'avion de Frontex, actuellement affrété par North Sea Aviation Services<sup>159</sup>, décolle d'Ostende, en Belgique, dans l'après-midi ou en début de soirée. Il survole les dunes et les camps de personnes migrantes connus le long de la côte française afin de repérer d'éventuels groupes se préparant à tenter une traversée tard dans la

156 The Cranston Inquiry, INQ010742 – Transcript of Day 12 – Stephen Whitton OBE (Head of Border Force Maritime Command, Home Office) and Daniel O'Mahoney (Director, Clandestine Channel Threat Command, Home Office), 20 Mars 2025, <https://cranston.independent-inquiry.uk/transcript/transcript-of-day-11-thursday-20th-march-2025/>.

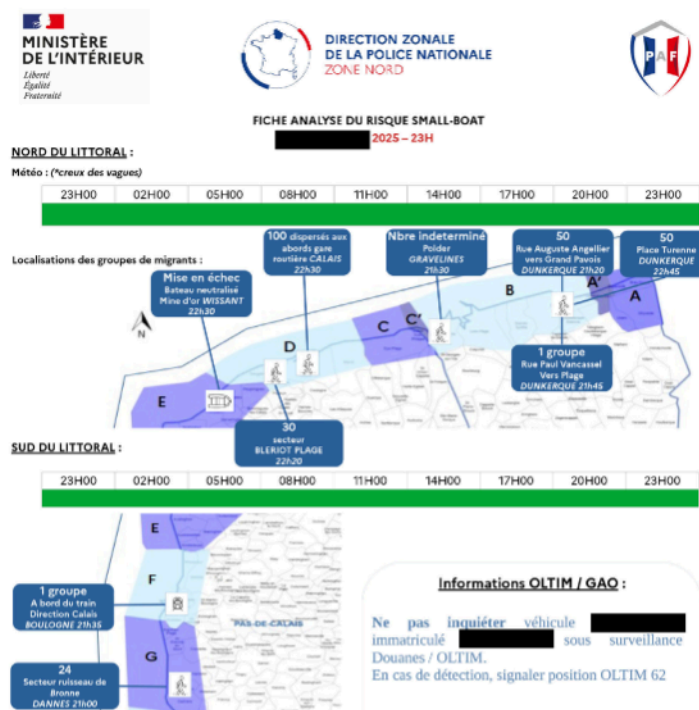
157 Met Office, 'Op DEVERAN Weather Assessment'.

158 Gary Ferguson, 'Witness Statement of Gary Ferguson', The Cranston Inquiry, 17 Novembre 2024, 7, [https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ010102\\_Witness\\_Statement\\_Gary\\_Ferguson\\_RVL\\_Aviation\\_17\\_11\\_2024.pdf](https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ010102_Witness_Statement_Gary_Ferguson_RVL_Aviation_17_11_2024.pdf).

159 Frontex, 'NSAS and Frontex Contracts', Public Register of Documents, 24 Avril 2025, <https://prd.frontex.europa.eu/document/nsas-and-frontex-contracts/>. Other organisations which provided assets for Frontex's JO Opal Coast include: Danish Air Force (2021), French Douanes (2022), Italian Guardia di Finanza (2022), French Sécurité Civile (2022), Icelandic Coast Guard (2022), and the Dutch contractor Executive Airborne Systems & Platforms (EASP AIR) (2023).

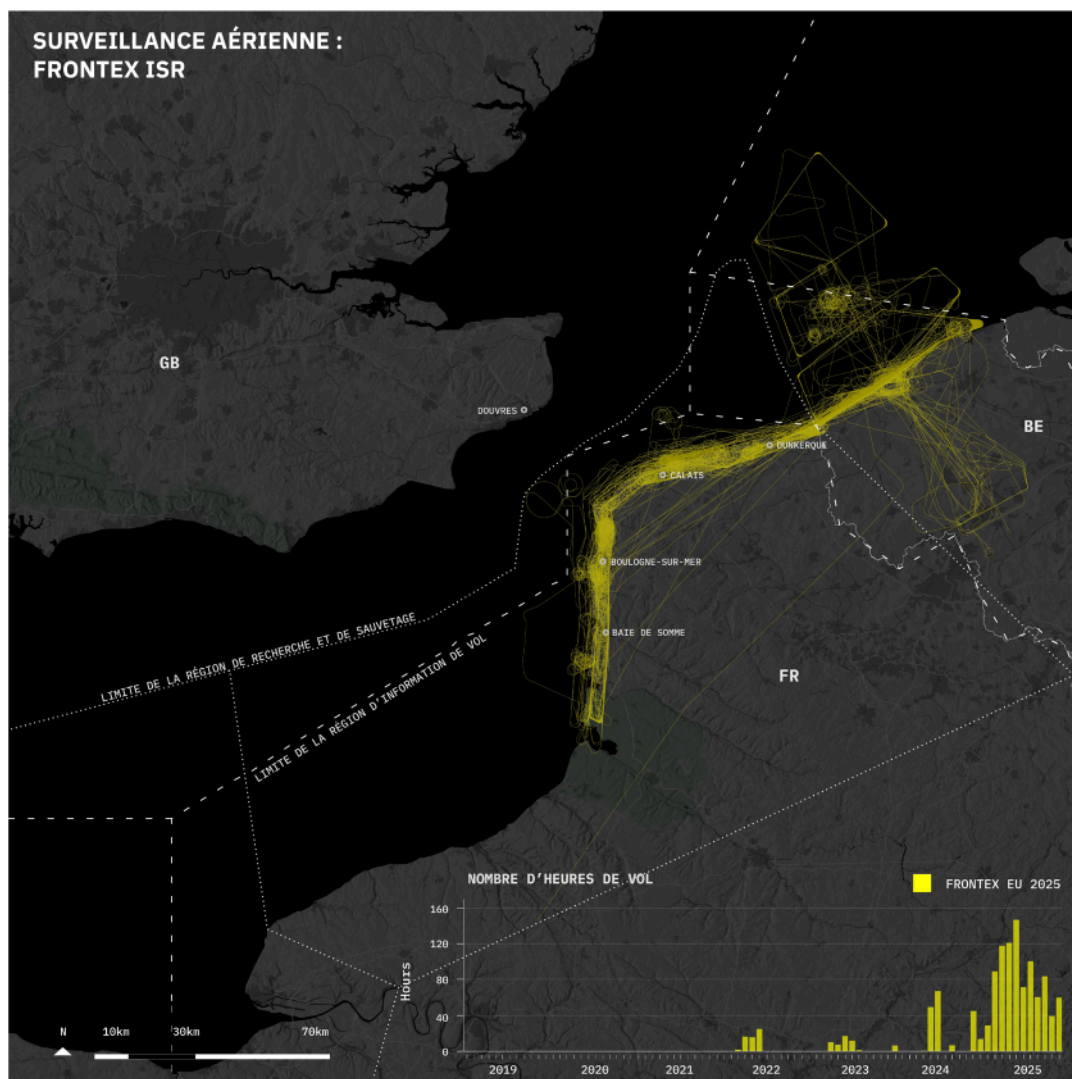


nuit ou tôt le matin<sup>160</sup>. Un reportage consacré à l'un des premiers vols de Frontex en 2021 a donné un aperçu du fonctionnement de ces vols de surveillance à cette époque<sup>161</sup>. Les agents à bord se sont vantés d'avoir signalé à la police locale l'endroit où des personnes gonflaient un radeau pneumatique. Ils ont également repéré des personnes en mer qui tentaient de traverser en kayak, et ont suivi une personne qui avait laissé un bateau sur la côte, le traquant le long des autoroutes jusqu'à un appartement où la police l'a arrêté. Toutefois, d'après les profils de vol plus récents des appareils de Frontex, il semble probable que les vols de surveillance de Frontex collectent aujourd'hui principalement des informations préalables qui contribuent au rapport d'évaluation des risques publié par la police française à 23 h. Ce rapport fournit un premier aperçu de la localisation des groupes de candidats potentiels à la traversée de la Manche et aide à mieux déployer les ressources policières au sol, ainsi que les navires de sauvetage qui attendent au large, afin qu'ils soient en place pour toute tentative de départ.



Capture d'une évaluation des risques de la police française affichant le nombre de groupes de personnes migrantes détectés et leur localisation le long du littoral nord-français.

- 160 L'aéronef de Frontex patrouille également en mer au large des côtes belges, mais pas françaises, ce qui étaye davantage l'hypothèse selon laquelle la mer territoriale française ne fait pas partie de l'Operational Area de JO Opal Coast.
- 161 Charles Hymas and Joe Barnes, 'On Board the EU Spy Planes Helping to Stem the Tide of Channel Migrants', The Telegraph, Décembre 2021, <https://www.telegraph.co.uk/news/2021/12/16/paramedics-watched-onto-lifeboat-treat-injured-woman-60-migrants/>.



Superposition des trajectoires des aéronefs engagés dans l'opération conjointe Opal Coast de Frontex entre 2022 et 2026, avec le cumul des heures de vol indiqué dans l'angle inférieur droit. On remarque une concentration des trajectoires le long du littoral français, tandis que les orbites au-dessus de la mer restent occasionnelles, probablement limitées à des opérations spécifiques de recherche et de sauvetage (SAR).  
Border Forensics, 2026

Bien que Gérald Darmanin, alors ministre français de l'Intérieur, ait déclaré « nous ne pouvons pas accepter que d'autres personnes meurent » lors de l'annonce initiale de la mission de surveillance de Frontex en 2021<sup>162</sup>, des documents internes de l'agence ont révélé que l'opération « Opal Coast » n'est pas en premier lieu une mission de recherche et de sauvetage. Frontex a classé le « soutien aux opérations de recherche et de sauvetage » en dernière position parmi ses objectifs opérationnels pour l'opération JO Opal Coast, et il apparaît clairement que les eaux territoriales françaises, où se produisent la quasi-totalité des décès liés aux

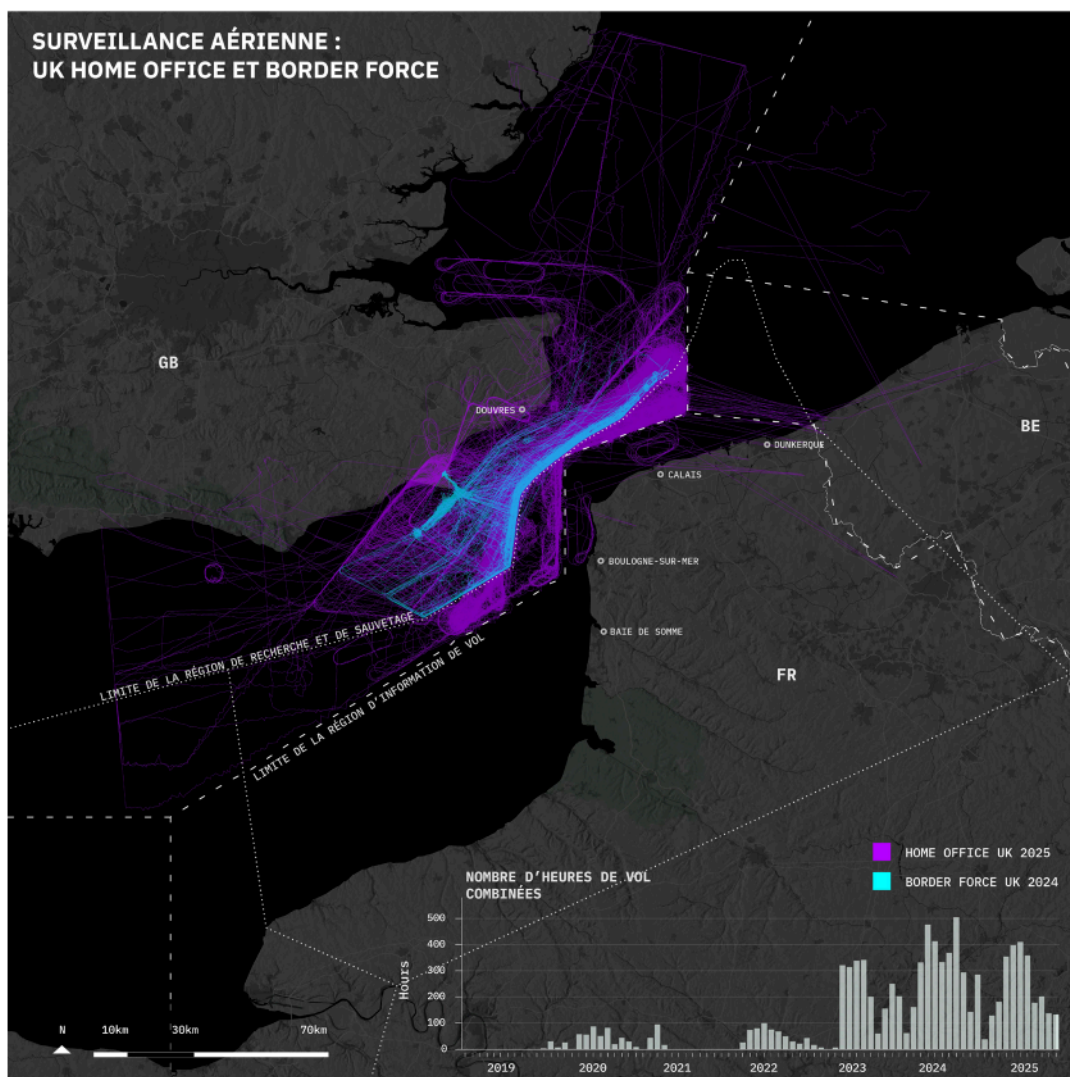
162 Van Isacker, 'Frontex Flights and Fatalities in the Channel'.

embarcations de petite taille, ne sont pas incluses dans la zone opérationnelle de l'opération JO Opal Coast. L'analyse des trajectoires de vol des aéronefs participant à l'opération JO Opal Coast de Frontex de 2022 à 2026 a démontré que les patrouilles se concentrent au-dessus des terres le long de la côte française, les aéronefs n'effectuant que quelques tours au-dessus des eaux territoriales françaises. Le fait que les eaux françaises ne soient pas incluses dans la mission de surveillance de Frontex est également suggéré par le rapport 2024 du responsable des droits fondamentaux de Frontex, qui reconnaissait que «la grande majorité des cas de recherche et sauvetage (SAR) se sont produits en dehors de la zone opérationnelle» avant de recommander que la zone opérationnelle soit étendue au-delà de la côte française et des eaux territoriales de la Belgique<sup>163</sup>.

Plus tard, dans la nuit précédant les traversées attendues, l'avion de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR) du ministère de l'Intérieur britannique, dont le nom de code est Phoenix, décolle du sud-est de l'Angleterre pour commencer sa patrouille. Bien que les traces de vol montrent que l'avion reste généralement dans l'espace aérien britannique, patrouillant la ligne de démarcation des eaux territoriales du Royaume-Uni ou de la région d'information de vol (qui s'étend au-delà de la frontière maritime britannique dans les eaux françaises), ses capteurs sont braqués sur la côte française à la recherche de signes de tentatives de traversée.

Les agents des services frontaliers restent évasifs quant à la «technologie de surveillance de pointe»<sup>164</sup> embarquée à bord du Phoenix. Toutefois, un extrait d'une vidéo promotionnelle du ministère de l'Intérieur britannique<sup>165</sup> illustre au moins certaines des capacités de cet appareil<sup>166</sup>. Dans le coin supérieur droit de la figure ci-dessous figure une image capturée le 6 août 2024 par l'avion Phoenix du ministère de l'Intérieur. Les encadrés violets indiquent les positions GPS de l'avion et de la cible, ainsi que la portée de la caméra : 10,5 milles nautiques.

- 163 La zone vers laquelle l'opération devait être étendue a été caviardée dans le document obtenu pour cette enquête : n: 'Observations to the Frontex Evaluation Report by the Fundamental Rights Officer JO Opal Coast 2024', 4, in Frontex, 'Documents Regarding JO OPAL COAST', Public Register of Documents, 3 October 2025, <https://prd.frontex.europa.eu/document/documents-regarding-jo-opal-coast/>.
- 164 Neil Honeyman, 'Written Statement of Neil Honeyman', The Cranston Inquiry, 15 JanVIER 2025, 7, [https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ010409\\_Witness\\_Statement\\_of\\_Neil\\_Honeyman\\_CTO\\_SBOC\\_provided\\_by\\_Home\\_Office\\_15\\_01\\_2025.pdf](https://cranston.independent-inquiry.uk/wp-content/uploads/cranston-evidence/INQ010409_Witness_Statement_of_Neil_Honeyman_CTO_SBOC_provided_by_Home_Office_15_01_2025.pdf).
- 165 The Fight to Tackle People-Smugglers: Inside Border Security Command, directed by Home Office, 2025, 3:45-3:50, 5:40, [https://www.youtube.com/watch?v=HWRJQy6\\_qsQ](https://www.youtube.com/watch?v=HWRJQy6_qsQ).
- 166 Les capteurs embarqués à bord du Dash 8 « Force Multiplier » de PAL Aerospace comprennent un système d'imagerie L3Harris WESCAM MX-15 doté de modes électro-optique et infrarouge, un radar Hensoldt PrecISR 1000, ainsi qu'un système Smith Myers ARTEMIS permettant de détecter et de suivre les téléphones mobiles.



Trajectoires des aéronefs utilisés dans le cadre du programme Phoenix du Home Office britannique (violet), ainsi que des drones Tekever contractés par Border Force (turquoise) pour assurer une surveillance aérienne des small boats dans la Manche. Les drones de la Border Force concentrent leurs patrouilles sur une zone délimitée au sein de la région britannique de recherche et de sauvetage, tandis que Phoenix patrouille principalement le long de la frontière de la région d'information de vol, avec quelques incursions orbitales ponctuelles dans l'espace aérien français.

Border Forensics, 2026





L'image en haut à droite correspond à une image fixe extraite du flux vidéo du capteur optique de Phoenix, avec les positions de l'aéronef et de la cible indiquées dans la partie inférieure. Autour de cette image, ces positions sont superposées à une cartographie de la Manche.  
Border Forensics, 2026

La documentation relative au projet Reveal, qui a précédé le programme Phoenix du ministère de l'Intérieur lancé en juin 2023<sup>167</sup>, a également confirmé que la surveillance exercée par les forces de l'ordre britanniques n'était pas principalement axée sur la recherche et le sauvetage de petites embarcations en mer. La mission ISR (reconnaissance, surveillance et renseignement) de Reveal en 2021 consistait à recueillir des preuves afin d'enquêter et de poursuivre les passeurs ; elle exigeait donc que l'appareil «suive un profil de vol différent» de celui des vols de l'opération Eos (SAR), au cours desquels «l'appareil vole à plus basse altitude dans le but de détecter, d'évaluer et de suivre visuellement les petites embarcations en mer»<sup>168</sup>. Bien que l'avion Reveal patrouillait au-dessus de la même zone de la Manche où le canot pneumatique a coulé dans la nuit du 23 au 24 novembre 2021, «la mer sous l'avion n'était pas observée»<sup>169</sup>.

Dans sa documentation promotionnelle, l'entreprise canadienne PAL Aerospace<sup>170</sup>, qui exploite désormais l'avion Phoenix pour le compte du ministère de l'Intérieur

167 Ben Riley-Smith, 'Channel Plane to Fly Non-Stop in Hunt for Small-Boat People Smugglers', The Telegraph, 16 Juin 2023, <https://www.telegraph.co.uk/news/2023/06/16/non-stop-flight-over-channel-to-catch-small-boat-smugglers/>.

168 Ferguson, 'Witness Statement of Gary Ferguson', 8.

169 Ferguson, 'Witness Statement of Gary Ferguson', 13.

170 The Home Office recently contracted a second aircraft from PAL Aerospace to allow for 24 hour coverage of the Channel. The first contract was valued at £33.91m. Dominic Sipinski, 'UK Home Office to Double Dash 8 Patrol Fleet', Ch-Aviation, 3 December 2024, <https://www.ch-aviation.com/news/147623-uk-home-office-to-double-dash-8-patrol-fleet>.

britannique dans le cadre de son service «Force Multiplier»<sup>171</sup>, décrit sa mission comme consistant à «surveiller l'activité maritime afin de soutenir la lutte que mène actuellement le Royaume-Uni contre l'immigration clandestine et les traversées de la Manche à bord de petites embarcations». Bien que l'avion, l'équipage de conduite et les opérateurs de capteurs soient fournis par PAL Aerospace, des agents des services de contrôle de l'immigration et des forces frontalières sont présents à bord pour recueillir des preuves et rédiger des déclarations de témoins destinées à être utilisées dans le cadre de poursuites pénales à l'encontre des personnes désignées comme passeurs et des pilotes de canots pneumatiques<sup>172</sup>.

En complément de l'appareil Phoenix, qui, en tant que grande unité dotée d'un important équipage, permet une plus grande autonomie de mission et une plus grande indépendance opérationnelle, plusieurs systèmes aériens sans pilote (UAS), communément appelés drones, ont été mis en service par l'intermédiaire d'un contrat conclu avec la société portugaise Tekever. Ces drones assurent depuis 2019 le suivi et la surveillance des petites embarcations, pour un coût de plusieurs centaines de millions de livres à la charge du contribuable britannique<sup>173</sup>. Alors que le Phoenix surveille également les côtes françaises, les drones, qui ne franchissent pas la frontière pour pénétrer dans les eaux françaises, sont principalement utilisés pour surveiller les petites embarcations traversant la Manche et recueillir des images pouvant servir de preuves pour poursuivre les pilotes de ces embarcations<sup>174</sup>. Et ce, bien que ces pilotes ne fassent pas partie des organisations de passeurs qui organisent les traversées, mais soient des personnes migrantes (souvent soudanaises) qui souhaitent voyager par leurs propres moyens et n'ont pas assez d'argent pour payer la traversée<sup>175</sup>.

Bien qu'il soit de notoriété publique que la surveillance de la Manche assurée par le ministère de l'Intérieur britannique soit utilisée à des fins répressives sur le territoire national, les entretiens menés avec des agents des services frontaliers ayant travaillé au sein de Phoenix lors de salons professionnels et d'événements organisés par le ministère de l'Intérieur ont permis de mieux comprendre comment

- 171 PAL Aerospace, 'Force Multiplier: Contracted Airborne ISR', PAL Aerospace, consulté le 12 Janvier 2026, <https://palaerospace.com/force-multiplier/>.
- 172 PAL Aerospace, 'PAL Aerospace to Provide Airborne Intelligence, Surveillance and Reconnaissance Support for the UK Home Office to Address Illegal Migration and Small Boat Crossings', PAL Aerospace, 19 Juin 2023, <https://palaerospace.com/pal-aerospace-provide-airborne-intelligence-surveillance-and-reconnaissance-support-uk-home-office/>.
- 173 Afq Fitri, 'UK Spent up to £1bn on Drones to Spot Migrants in the Channel', Tech Monitor, 4 Avril 2022, <https://www.techmonitor.ai/digital-economy/government-computing/uk-spent-1bn-drones-prevent-migrant-crossings>.
- 174 Inzaman Rashid, 'Inside the Control Room That Sends Drones to Catch People Smugglers on the English Channel', Sky News, 24 Septembre 2020, <https://news.sky.com/story/inside-the-control-room-that-sends-drones-to-catch-people-smugglers-on-the-english-channel-12079722>.
- 175 Vicky Taylor, 'No Such Thing as Justice Here: The Criminalisation of People Arriving to the UK on "Small Boats"', Février 2024, [https://blogs.law.ox.ac.uk/sites/default/files/2024-02/No%20such%20thing%20as%20justice%20here\\_for%20publication.pdf](https://blogs.law.ox.ac.uk/sites/default/files/2024-02/No%20such%20thing%20as%20justice%20here_for%20publication.pdf).

les services de renseignement et de surveillance britanniques sont également utilisés par les Français. Les agents ont décrit comment, au cours de leurs vols de surveillance à haute altitude au-dessus de la Manche, ils observent, grâce aux puissants capteurs de Phoenix, des groupes de personnes se rassemblant dans les dunes et sur les plages pour mettre à l'eau des petites embarcations. Ils transmettent ensuite ces emplacements à leurs collègues travaillant dans la salle de contrôle conjointe (JCR) du ministère de l'Intérieur, située au sein du Centre de coordination des opérations de sauvetage en mer des garde-côtes britanniques à Douvres, qui transmettent à leur tour ces informations à la police française par l'intermédiaire d'un officier de liaison au Centre commun d'information et de coordination (CCIC) de Coquelles. Les agents des forces frontalières qui avaient travaillé à bord du Phoenix ont également décrit comment, dans certains cas, ils pouvaient alors observer la police française arriver sur les lieux qu'ils avaient signalés pour tenter d'empêcher le départ, souvent en recourant à la violence et aux gaz lacrymogènes, ce qui pouvait être observé depuis l'appareil.

Les descriptions de leur travail fournies par les agents de la Border Force ont clairement montré que l'implication du Royaume-Uni dans le contrôle des départs de petites embarcations depuis la France va au-delà du simple financement accordé aux Français pour développer leurs propres capacités de surveillance, et s'étend à l'aide apportée à la coordination opérationnelle des ressources policières françaises. Cette étroite coopération entre les avions de surveillance britanniques et la police française sur le terrain met en évidence l'implication directe de la Border Force britannique, ainsi que sa complicité potentielle, dans les violences et les abus commis par la police française lors de ses interventions.

#### Vols français : surveillance et coordination des interventions policières au sol

Outre ces agences internationales, la police française dispose également de ses propres appareils de surveillance, comprenant des appareils avec ou sans équipage, qui effectuent des vols réguliers les jours où des tentatives de traversée sont attendues. Les fonds britanniques ont joué un rôle essentiel dans le développement des capacités technologiques de surveillance aérienne de la France. Le financement des technologies de surveillance visant à identifier et à contrecarrer les tentatives de traversée de la Manche a représenté une part importante des contrats de 28 millions et 54 millions de livres sterling conclus en 2020 et 2021, après que le ministère de l'Intérieur britannique eut reconnu en 2019 que « les investissements que nous avons consentis en faveur de la France ont porté leurs fruits – drones, équipements et prise en charge de la formation des pilotes de

drones français»<sup>176</sup>. Ces premiers versements ont également permis à la police et à la gendarmerie françaises d'acheter de petits drones quadricoptères<sup>177</sup> afin d'améliorer les capacités de détection de leurs patrouilles à pied<sup>178</sup>, ainsi que d'installer des caméras de reconnaissance des plaques d'immatriculation le long des routes littorales pour identifier et suivre les véhicules susceptibles de livrer des canots pneumatiques sur les plages<sup>179</sup>. Les informations obtenues par Alexandre Léchenet sur la manière dont la France a alloué ses fonds Sandhurst montrent également qu'entre 2020 et 2023, l'argent britannique a servi à financer des centaines d'heures de vol effectuées par des hélicoptères de la gendarmerie et des avions affrétés par Action Air Environment (rachetée en 2024 par Sabena Technics). Ces vols se poursuivent aujourd'hui. Des fonds britanniques ont également financé la formation de quatre pilotes dans le but «d'observer les réseaux de transport et les plages en vue de démanteler les réseaux [de trafic]» en 2020. À la suite de ces investissements initiaux, le financement pluriannuel convenu dans le cadre de la Déclaration conjointe des dirigeants de 2023 promettait de «mettre davantage de drones, d'hélicoptères et d'avions en service, contribuant ainsi à l'effort des autorités françaises pour surveiller une zone plus vaste du nord de la France et empêcher davantage de traversées»<sup>180</sup>.

176 Home Office, 'Small Boats Response: Lessons Learned Review June 2019', 15.

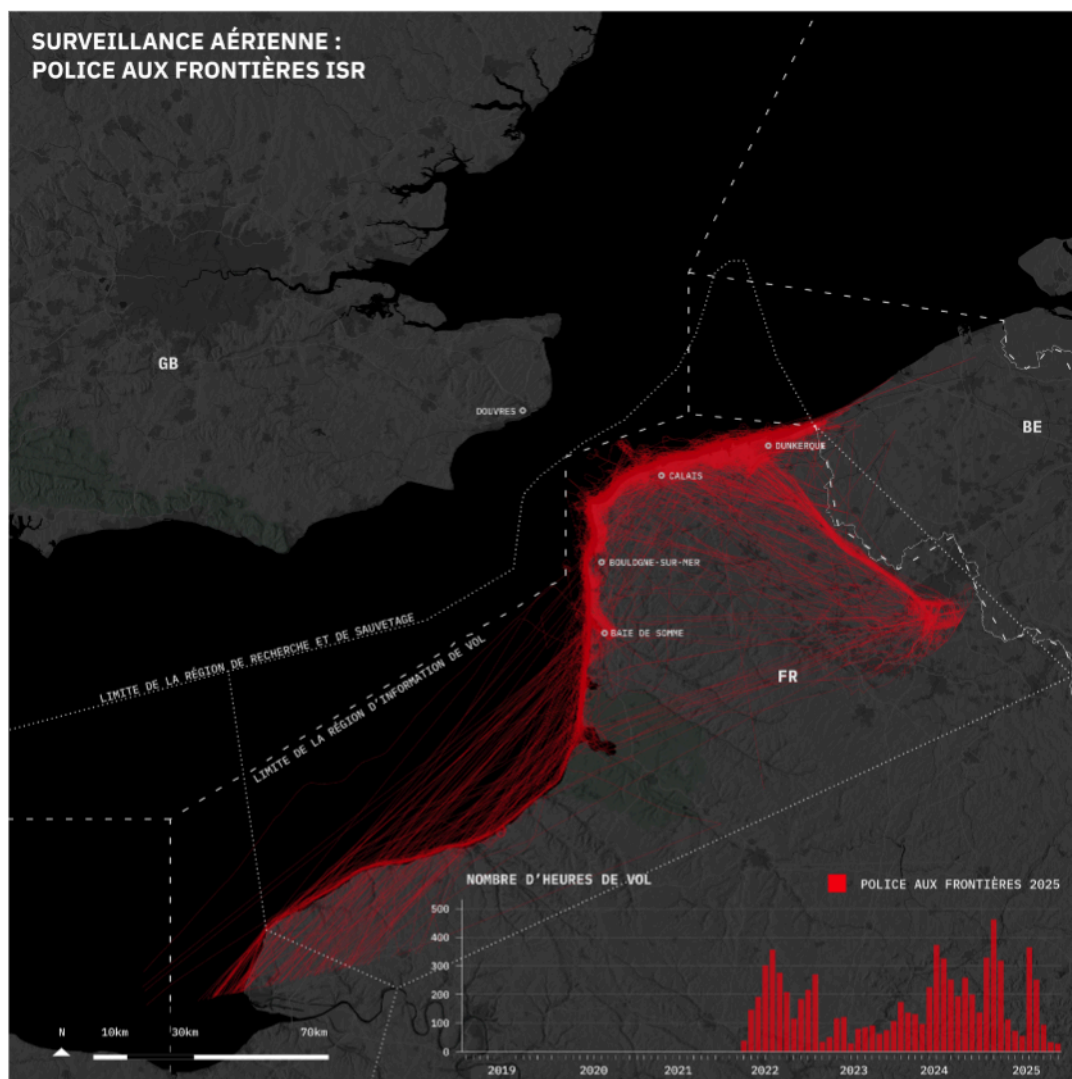
177 Bien qu'ils offrent une capacité de surveillance importante, les petits drones de type quadricoptère n'ont pas pu être suivis dans le cadre de cette enquête, car ils ne sont pas tenus de transmettre leur position au moyen de ADS-B.

178 Lucy Williamson, 'Can the UK-France Crackdown on Channel Smugglers Work?', Europe, BBC News, 14 Novembre 2022, <https://www.bbc.co.uk/news/world-europe-63628579>.

179 Léa Fournier, 'Caméras anti-passeurs : quels effets sur les traversées de migrants au départ du littoral du Pas-de-Calais ?', France 3 Hauts-de-France, 15 Mars 2024, <https://france3-regions.franceinfo.fr/hauts-de-france/pas-calais/cameras-anti-passeurs-quels-effets-sur-les-traversees-de-migrants-au-depart-du-littoral-du-pas-de-calais-2939901.html>.

180 Prime Minister's Office, 'UK-France Joint Leaders' Declaration'.





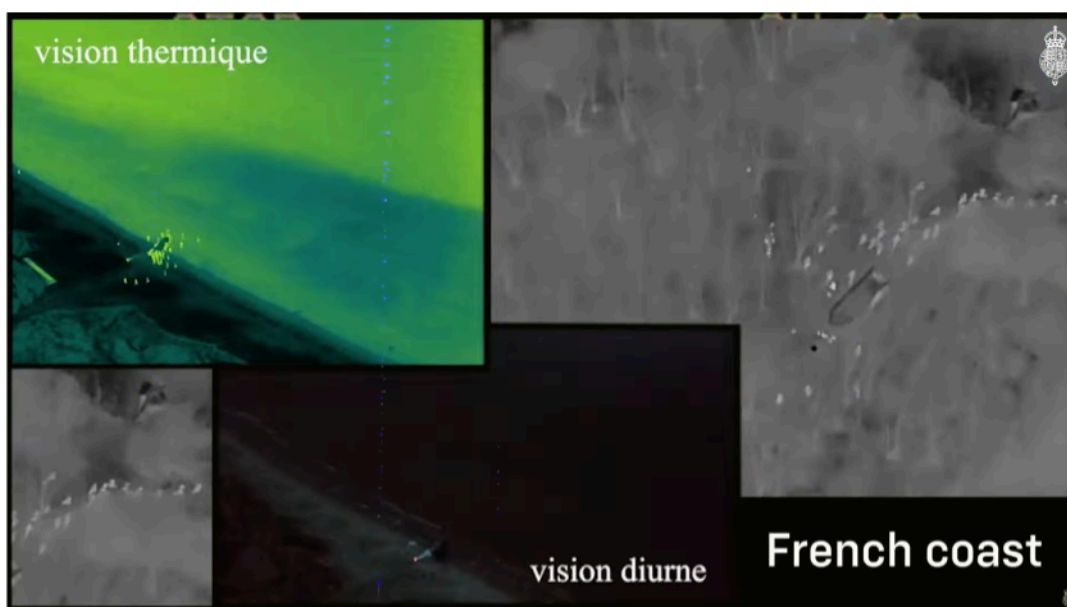
Trajectoires des aéronefs exploités par la Police aux frontières française patrouillant le littoral du nord de la France et effectuant fréquemment des orbites au-dessus de lieux de départ régulièrement utilisés et de camps de personnes migrantes. Border Forensics, 2026

Les données de vol ADS-B ont montré que les avions de la police française opèrent généralement la nuit et tôt le matin, lors des départs de petites embarcations. Ils patrouillent au-dessus des terres et le long de la côte, suivant un itinéraire similaire à celui emprunté aujourd'hui par l'avion de Frontex, bien que leur rôle s'apparente davantage à la mission des vols antérieurs de Frontex décrits en 2021<sup>181</sup>: fournir des renseignements en temps réel afin de coordonner les activités de la police au sol, qui tente d'intercepter les véhicules transportant des embarcations sur les routes ainsi que les personnes se trouvant dans les dunes et sur les plages. Les avions sont équipés de caméras infrarouges et thermiques capables de repérer

181 Hymas and Barnes, 'On Board the EU Spy Planes Helping to Stem the Tide of Channel Migrants'.

facilement de grands groupes de personnes dans l'obscurité. Cela confère aux patrouilles de police terrestres une capacité supplémentaire importante qui les rend plus efficaces pour localiser et intervenir afin de perturber les mises à l'eau de canots pneumatiques. Non seulement cela contribue à réduire le nombre total d'embarcations disponibles les jours de traversée, mais cela a également conduit les passeurs à adopter de nouvelles tactiques pour faire face au temps réduit dont ils disposent pour préparer les canots pneumatiques sur les plages avant l'arrivée de la police.

La vidéo promotionnelle du Commandement de la sécurité aux frontières du ministère de l'Intérieur donne un nouvel aperçu des conséquences directes, pour les candidats à la traversée, des vols de surveillance français menés en coordination avec les forces de police au sol. Le clip d'ouverture montre des images aériennes de ce qui semble être un nuage de gaz lacrymogène se répandant sur plusieurs silhouettes dans les vagues alors qu'elles tentent de mettre à l'eau un canot pneumatique. Une telle intervention contre des personnes déjà en mer, qui risquent de ne pas pouvoir échapper au nuage toxique, augmente considérablement les risques liés à l'embarquement, un moment où de nombreuses noyades ont eu lieu en eaux peu profondes<sup>182</sup>.



Images de départs de small boats et d'interventions policières prises depuis des aéronefs de la police française, puis diffusées dans la vidéo de communication du Home Office intitulée "The Fight to Tackle People-Smugglers: Inside Border Security Command".

182 Charlotte Boitiaux, 'Channel Crossings: "More People Die When They Set Sail than on the Open Sea"', InfoMigrants, 5 Juin 2024, <https://www.infomigrants.net/en/post/57492/channel-crossings-more-people-die-when-they-set-sail-than-on-the-open-sea>.



Image montrant la dispersion de gaz lacrymogène au-dessus d'un groupe de personnes en train de mettre une embarcation à l'eau dans les vagues, diffusée dans la vidéo de communication du Home Office intitulée The Fight to Tackle People-Smugglers: Inside Border Security Command.

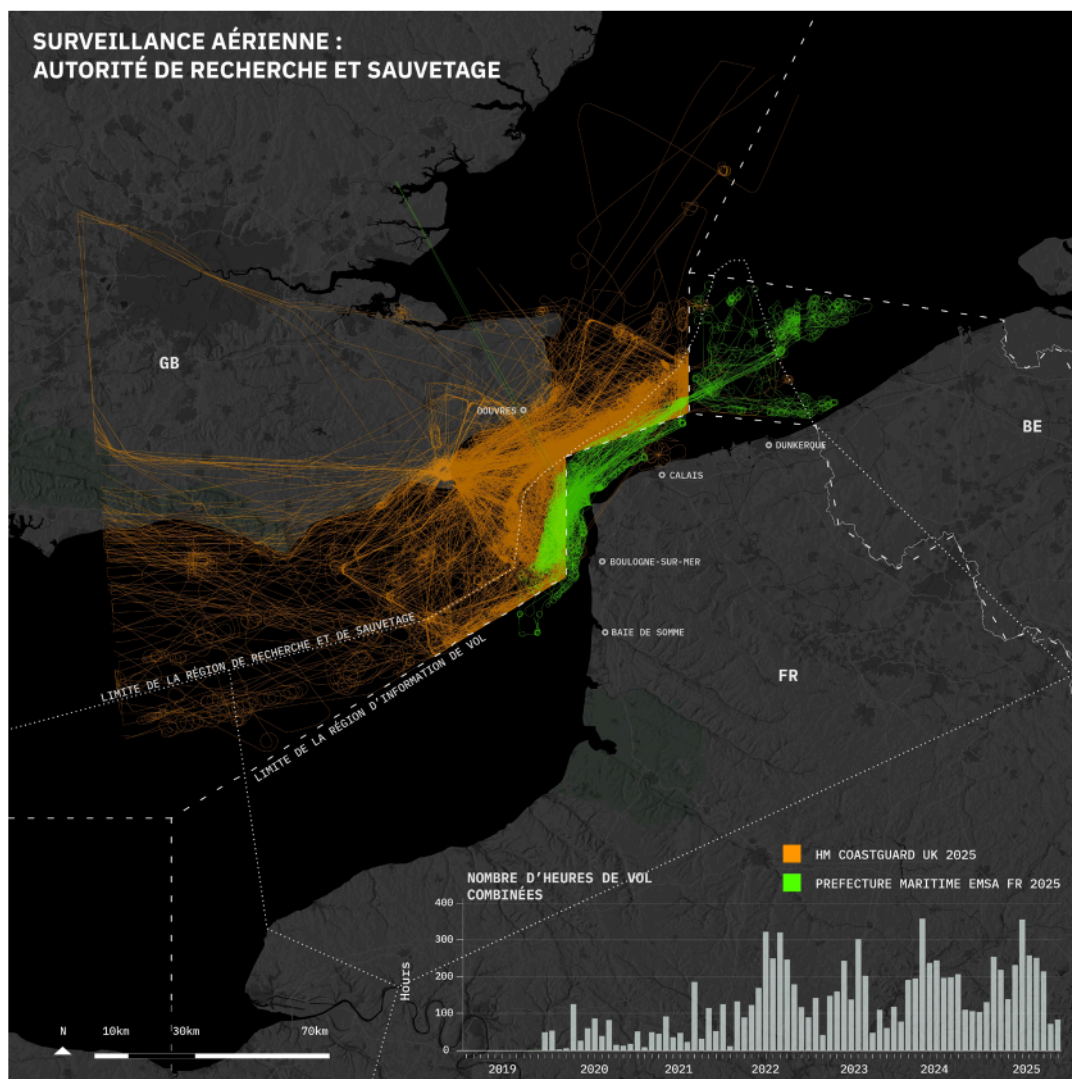
## Recherche et sauvetage, ou « stopper les bateaux » : des logiques contradictoires ?

Outre les moyens de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR) des forces de l'ordre franco-britanniques, qui ont pour mission de détecter et d'empêcher les départs de petites embarcations ainsi que de recueillir des preuves dans le cadre d'enquêtes visant à lutter contre les réseaux de passeurs, des avions et des drones spécialement affectés aux opérations de recherche et sauvetage (SAR) opèrent au-dessus de la Manche. Du côté britannique, les garde-côtes (HM Coastguard) font appel à des avions de surveillance de la société 2Excel Aviation et à des drones à ailes rotatives de la société Bristow pour observer les petites embarcations et fournir des informations en temps réel aux agents des garde-côtes qui coordonnent les opérations de recherche et sauvetage dans le cadre de l'opération Caesar<sup>183</sup>. Les garde-côtes français disposent également des mêmes drones qu'ils peuvent utiliser pour les opérations de recherche et sauvetage liées aux petites embarcations ; ces drones sont stationnés au centre de coordination des secours du cap Gris-Nez<sup>184</sup>.

183 Dominic Perry, 'Bristow Wins CAESAR Contract Extension for Small Boat Surveillance in Channel', Flight Global, 2 Décembre 2024, <https://www.flightglobal.com/helicopters/bristow-wins-caesar-contract-extension-for-small-boat-surveillance-in-channel/160950.article>.

184 Tony Kingham, 'Schiebel Camcopter S-100 Supports European Coastguard Functions In France And Belgium', Border Security Report, 25 Septembre 2024, <https://www.border-security-report.com/schiebel-camcopter-s-100-supports-european-coastguard-functions-in-france-and-belgium/>.





Trajectoires des avions et drones exploités par HM Coastguard et par l'European Maritime Safety Agency pour le CROSS Gris-Nez. Ces aéronefs patrouillent généralement au-dessus de la Manche afin d'assurer une surveillance des traversées en petites embarcations et d'autres incidents de recherche et de sauvetage.  
Border Forensics, 2026

Alors que les vols de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR) menés par les forces de l'ordre prétendent sauver des vies en mer en empêchant les traversées, les missions des garde-côtes relèvent, sur le papier, d'opérations traditionnelles de recherche et sauvetage (SAR) : localiser les bateaux en détresse et assurer une surveillance aérienne afin de fournir aux coordinateurs et aux navires de sauvetage des informations fiables permettant d'effectuer un sauvetage rapide. Bien que les avions de surveillance disposent de leurs propres équipages, ils fournissent également une liaison vidéo en direct vers la salle des opérations des garde-côtes, ce qui peut aider à vérifier d'autres sources d'information, telles que les appels de détresse provenant des petites embarcations eux-mêmes.



Bien que la priorité claire de la mission des garde-côtes soit d'assurer la sécurité de la vie en mer plutôt que la protection des frontières, les pilotes des garde-côtes britanniques recueillent et fournissent périodiquement des informations sur les départs potentiels depuis la côte française et partagent les caractéristiques permettant d'identifier les conducteurs de bateaux avec les forces frontalières anglaises. Les réponses aux demandes d'accès à l'information montrent également que les images recueillies par les moyens des garde-côtes britanniques sont partagées avec les autorités chargées des poursuites<sup>185</sup>.

Cet enchevêtrement entre la surveillance à des fins de recherche et de sauvetage et les pratiques de contrôle aux frontières devrait susciter des inquiétudes quant à la manière dont les informations recueillies par les garde-côtes pour protéger des vies en mer peuvent être utilisées par les forces de l'ordre, dont les activités visant à empêcher les départs ou à arrêter les passeurs peuvent contribuer à mettre en danger les voyageurs. En questionnant les affirmations des autorités selon lesquelles un renforcement de la sécurité aux frontières entraîne une diminution des traversées, ce qui conduit à une baisse du nombre de décès, on peut réévaluer l'objectif du réseau dense de surveillance aérienne qui opère aujourd'hui au-dessus de la Manche. Reconnaître que le danger des traversées en embarcation légère dépend non seulement de facteurs tels que la qualité du canot pneumatique, les conditions météorologiques ou l'état de la mer, mais aussi des circonstances dans lesquelles les canots quittent la côte, du nombre de personnes à bord et des actions de la police visant à empêcher les départs, peut aider à repenser les informations que la surveillance aérienne devrait s'attacher à recueillir et les services entre lesquels elles devraient être partagées afin de prévenir au mieux les pertes en vies humaines.

185 Maritime and Coastguard Agency, 'Response to Freedom of Information Request - 202500482', WhatDoTheyKnow.Com, 24 Novembre 2025, [https://www.whatdotheyknow.com/request/english\\_channel\\_isr\\_data\\_sharing\\_3/response/3224169/attach/5/attachment.pdf?cookie\\_passthrough=1](https://www.whatdotheyknow.com/request/english_channel_isr_data_sharing_3/response/3224169/attach/5/attachment.pdf?cookie_passthrough=1).

### Sous section 3:3.

#### Patrouilles policières et usage de la force pour empêcher les départs

Comme nous venons de le voir, la surveillance aérienne de l'UE et du Royaume-Uni est étroitement liée aux opérations menées par la police sur les côtes françaises. Le nombre d'agents déployés sur le terrain pour empêcher les traversées en petites embarcations a considérablement augmenté au cours des cinq dernières années. À partir de 2019, 45 gendarmes réservistes ont été mobilisés depuis toute la France pour soutenir les unités locales, «doublant ainsi les effectifs sur le terrain»<sup>186</sup>. Ce déploiement de réservistes a ensuite été porté à 90 en 2020 dans le cadre de l'opération Poséidon<sup>187</sup>. Une part importante des 54 millions de livres sterling allouées en 2021 dans le cadre de la «prochaine phase de collaboration» entre la France et le Royaume-Uni a servi à «plus que doubler à nouveau» le nombre de policiers déployés pour «patrouiller des zones plus étendues du littoral sur la côte nord, entre Boulogne et Dunkerque, et étendre les patrouilles plus au sud-ouest, notamment autour de Dieppe»<sup>188</sup>. En novembre 2022, une déclaration commune de la ministre de l'Intérieur Suella Braverman et du ministre de l'Intérieur Gérard Darmanin a annoncé que les effectifs de police augmenteraient à nouveau de 40 % dans le cadre d'une nouvelle enveloppe de 62,2 millions de livres sterling<sup>189</sup>. Enfin, l'accord de mars 2023 a promis un financement britannique pour 500 policiers supplémentaires en France<sup>190</sup>. En 2025, il a été rapporté qu'il y avait actuellement «1 200 agents de sécurité pouvant être déployés quotidiennement dans le cadre d'opérations côtières contre les passeurs», dont «quelque 730 sont financés par les Britanniques»<sup>191</sup>.

186 Priti Patel and Christophe Castaner, 'Small Boats Action Plan - Addendum September 2019', Septembre 2019, 3, [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/839500/Small\\_Boats\\_Action\\_Plan\\_Addendum\\_-\\_26th\\_September\\_consolidated\\_text\\_2019.10.01\\_002.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/839500/Small_Boats_Action_Plan_Addendum_-_26th_September_consolidated_text_2019.10.01_002.pdf).

187 Sophie Bernard, 'Montée en puissance du dispositif de lutte contre l'immigration clandestine sur le littoral nord', Gendinfo: Toute l'actualité de la gendarmerie nationale, 30 Décembre 2020, <https://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/gendinfo/sur-le-terrain/immersion/2020/montee-en-puissance-du-dispositif-de-lutte-contre-l-immigration-clandestine-sur-le-littoral-nord>.

188 Gérard Darmanin and Priti Patel, 'UK-France Joint Statement: Next Phase of Collaboration on Tackling Illegal Migration - 20 July 2021', GOV.UK, 20 July 2021, <https://www.gov.uk/government/publications/uk-france-joint-statement-next-phase-of-tackling-illegal-migration/uk-france-joint-statement-next-phase-of-collaboration-on-tackling-illegal-migration-20-july-2021>.

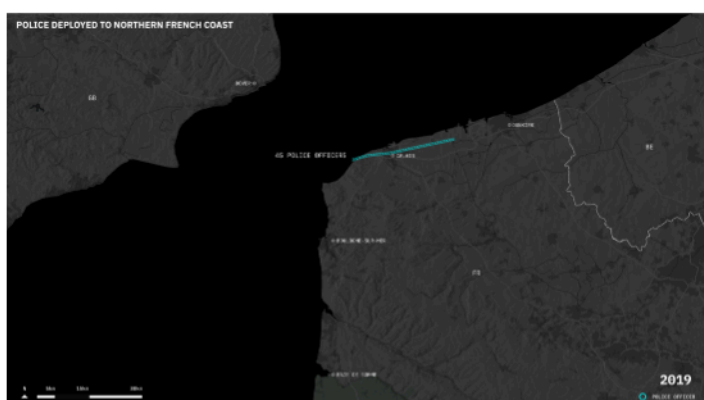
189 Gérard Darmanin and Suella Braverman, 'UK-France Joint Statement: Enhancing Co-Operation against Illegal Migration', GOV.UK, 18 Novembre 2022, <https://www.gov.uk/government/publications/next-phase-in-partnership-to-tackle-illegal-migration-and-small-boat-arrivals/uk-france-joint-statement-enhancing-co-operation-against-illegal-migration>.

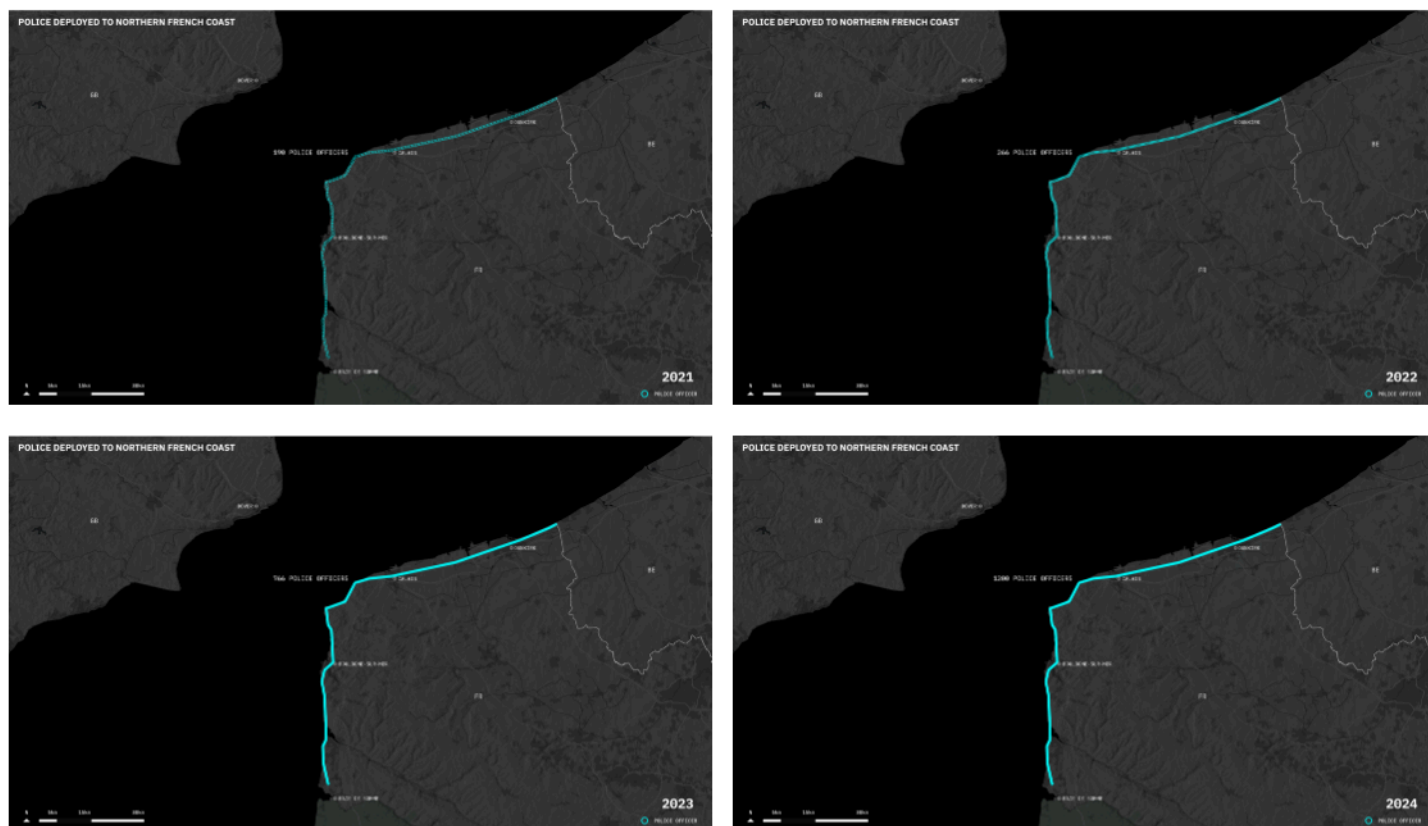
190 Prime Minister's Office, 'UK-France Joint Leaders' Declaration'.

191 Dominic Casciani, 'Can the Tide Turn on the English Channel Migrant Boat Crossings?', BBC News, 1 Mars 2025, <https://www.bbc.co.uk/news/articles/c39vnpxy1wo>.



Visualisation du nombre de policiers déployés sur le littoral français, 2019-2024.  
Border Forensics, 2026





Visualisation of the numbers of police deployed to the French coast, 2019-2024.  
Border Forensics, 2026

Cette sous-section examine comment la multiplication des effectifs policiers sur le littoral français a contribué à l'augmentation du nombre de décès lors des départs en petites embarcations. Elle aborde tout d'abord la manière dont l'intensification des patrouilles a entraîné une modification des lieux de départ, l'apparition des «bateaux-taxis» et une surpopulation générale à bord des ces embarcations. Elle examine ensuite la violence policière et le recours à des armes anti-émeutes lors des interventions visant à empêcher les traversées, ainsi que l'impact de ces tactiques sur les voyageurs.

### Les effets d'une présence policière accrue sur les conditions matérielles

Après avoir évoqué la surpopulation croissante à bord des petites embarcations dans les sections précédentes, il est important de souligner brièvement comment le renforcement des contrôles policiers dans le nord de la France contribue à ce phénomène. Les patrouilles de police le long des routes côtières procèdent tout d'abord à des contrôles et à des fouilles des véhicules transportant des canots pneumatiques, ce qui réduit encore davantage l'offre totale de matériel pour les



traversées. Ceux qui parviennent jusqu'au point de mise à l'eau sont alors exposés aux agents à pied, en buggies ou dans d'autres véhicules tout-terrain, qui se précipitent pour saisir ou détruire le canot pneumatique avant qu'il ne puisse être gonflé et mis à l'eau. Cependant, comme ces perturbations n'interviennent qu'au tout dernier moment, les personnes migrantes ont déjà été mobilisées et se trouvent en place dans les dunes et sur les plages, prêtes à partir. Plusieurs canots pneumatiques sont souvent prévus pour partir du même endroit ; ainsi, lorsque la police intercepte certains, les groupes de personnes migrantes en attente tentent de monter à bord des autres, que ce canot ait été initialement destiné à leur voyage ou non. Cela augmente le nombre total de personnes tentant de monter à bord des quelques canots restants et crée une confusion et des tensions entre les différents groupes de personnes, ce qui peut conduire à des conflits violents au moment du départ. Par exemple, le 28 juillet 2024, Dina Al Shammari, une femme bidoune âgée de 21 ans, a été écrasée à l'intérieur d'un canot surchargé<sup>192</sup>. Un autre demandeur d'asile qui tentait de monter à bord au même moment a déclaré qu'il y avait 100 personnes sur la plage et que beaucoup ne pouvaient pas partir car la police venait de «détruire deux des canots dans la zone»<sup>193</sup>.

Outre le fait qu'elles contribuent à aggraver la surpopulation à bord, le nombre accru de patrouilles policières ont eu d'autres répercussions importantes sur les conditions matérielles des traversées en embarcations de petite taille. Par exemple, les décideurs politiques ont reconnu que les patrouilles policières ont une incidence sur les lieux de départ de ces embarcations<sup>194</sup>, et les agents de police admettent eux-mêmes volontiers cet effet. Un gendarme a décrit en 2020 comment «les méthodes utilisées par les réseaux d'immigration clandestine se sont adaptées aux nôtres... lorsque la présence des forces de l'ordre à Calais a été renforcée et que les contrôles se sont intensifiés, la zone de traversée s'est

étendue et les départs ont désormais lieu beaucoup plus au sud»<sup>195</sup>. Partir plus au sud implique des traversées plus longues vers le Royaume-Uni, ce qui oblige les personnes à passer plus de temps en mer dans une situation précaire et exposées aux éléments<sup>196</sup>.

192 Matthew Weaver, 'Family Whose Daughter Died in Channel Say They Will Attempt Crossing Again', UK News, The Guardian, 11 Aout 2024, <https://www.theguardian.com/uk-news/article/2024/aug/11/family-who-lost-daughter-in-channel-crossing-attempt-to-try-again>.

193 Quinn and Taylor, 'One Dead and Dozens Rescued in Latest Attempt to Cross Channel'.

194 Darmanin and Patel, 'UK-France Joint Statement'.

195 Marine Rabasté, 'Lutte contre l'immigration irrégulière et clandestine : la côte d'Opale sous haute surveillance', Gendinfo: Toute l'actualité de la gendarmerie nationale, 7 Septembre 2022, <https://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/gendinfo/terrain/immersion/2022/lutte-contre-l-immigration-irreguliere-et-clandestine-la-cote-d-opale-sous-haute-surveillance>.

196 MacTaggart et al., You Can't Stay but You Can't Go - State Violence at the UK France Border, 118.



Unité drones de la police française, équipée d'un drone quadricoptère, en cours d'installation à Grand-Fort-Philippe. Border Forensics / CC BY

Le résultat le plus marquant du renforcement de la présence policière sur les plages a sans doute été l'apparition des «bateaux-taxis». Un homme poursuivi en France pour aide à l'immigration clandestine, interrogé dans le cadre de cette enquête, date l'émergence de cette tactique au sein de son réseau au printemps 2023. Il explique que l'intensification des patrouilles policières rendait plus difficile la dissimulation des bateaux dans les dunes, où ils sont cachés pour être utilisés lors d'une nuit où le temps était calme. De nouveaux équipements, tels que les drones quadricoptères et les buggies, ont permis à la police d'intervenir plus rapidement sur les plages pour empêcher le gonflage et la mise à l'eau des canots pneumatiques. Il explique que cela avait entraîné un changement de stratégie : au lieu de gonfler et de mettre à l'eau les canots sur les plages, souvent avec l'aide des passagers, on transportait désormais les embarcations depuis les véhicules de livraison jusqu'à l'eau le plus rapidement possible, pour aller chercher les passagers plus tard. Des voies navigables isolées à l'intérieur des terres, telles que des rivières et des canaux, accessibles directement par la route et d'où les canots pneumatiques pouvaient rejoindre la mer sans surveillance, ont également commencé à être utilisées. Aujourd'hui, il existe même des preuves que les passeurs conduisent des véhicules avec des canots pneumatiques entièrement gonflés attachés sur le toit directement sur les plages et dans la mer afin de mettre les canots à l'eau avant l'arrivée de la police<sup>197</sup>.

197 Smuggling Gangs Switch Tactics to Use 'taxi Boats' for Journeys across the Channel | BBC News, directed by BBC News, 2025, 5:26, <https://www.youtube.com/watch?v=xaPhkXmnleI>.

Une fois en mer, les canots pneumatiques sont plus à l'abri de la police, dont la politique officielle avant 2026 consistait à ne pas entrer dans l'eau pour tenter d'interrompre une traversée, par crainte de mettre en danger la vie des personnes à bord. Cependant, dès 2022, des cas ont été documentés où la police a repoussé de force des canots de personnes migrantes ou crevé des bateaux pneumatiques alors qu'ils étaient en mer<sup>198</sup>, et en 2023, des bateaux de police ont été observés utilisant des tactiques menaçantes et dangereuses pour intercepter et faire chavirer de petites embarcations quittant la France<sup>199</sup>. Il existe également des cas documentés où la police est entrée dans l'eau pour percer des bateaux en mer. Par exemple, le 27 avril 2024, la police a percé un canot pneumatique près de Dunkerque après avoir reçu l'ordre de «redoubler considérablement d'efforts» pour empêcher les traversées<sup>200</sup>; le 7 novembre 2024, il a été rapporté que des gendarmes avaient perforé un canot pneumatique en panne, précipitant ses occupants à l'eau, ce qui a entraîné le coma d'une femme<sup>201</sup>; le 4 juillet 2025, une équipe de tournage de la BBC a observé des gendarmes marcher dans les vagues pour découper un canot pneumatique à l'aide d'un couteau<sup>202</sup>; et dans la nuit du 9 au 10 juillet 2025, des gendarmes ont lacéré un canot pneumatique alors qu'il quittait la côte à Cayeux-sur-Mer – le canot a ensuite poursuivi sa route avec un tube dégonflé, atteignant finalement les eaux britanniques avec 55 passagers à bord<sup>203</sup>. Évoquée pour la première fois par le ministre de l'Intérieur français de l'époque, M. Retailleau, le 27 février 2025<sup>204</sup>, le gouvernement français a modifié en 2026 cette politique qui sanctionnait les agents des forces de l'ordre interceptant des canots pneumatiques en mer, malgré les dangers accrus pour les voyageurs<sup>205</sup>. À la date de rédaction du présent rapport, deux canots pneumatiques ont été interceptés de cette manière<sup>206</sup>.

- 198 Jerome Rochas, 'À Calais, les autorités lacèrent les zodiacs des exilés, au risque de la noyade', StreetPress, 9 Novembre 2022, <https://www.streetpress.com/sujet/1667994002-calais-autorites-lacerent-zodiacs-bateaux-exiles-migrants-noyade-couteaux-pull-backs-non-assistance-danger>.
- 199 Julia Pascual et al., 'French police use aggressive techniques to stop migrants from crossing English Channel', France, Immigration, Le Monde, 24 Mars 2024, [https://www.lemonde.fr/en/france/article/2024/03/23/french-police-use-aggressive-techniques-to-stop-migrants-from-crossing-english-channel\\_6648196\\_7.html](https://www.lemonde.fr/en/france/article/2024/03/23/french-police-use-aggressive-techniques-to-stop-migrants-from-crossing-english-channel_6648196_7.html).
- 200 Peter Allen, 'French Police Use Knives to Sink Asylum Seekers' Boat in Dunkirk', Mail Online, 26 Avril 2024, <https://www.dailymail.co.uk/news/article-13355341/French-police-sink-asylum-seekers-boat-Dunkirk-migrants-Britain-Channel.html>.
- 201 Julia Pascual, 'La justice saisie après un nouveau naufrage de migrants dans la Manche', Société, Immigration En Europe, Le Monde, 7 Mars 2025, [https://www.lemonde.fr/societe/article/2025/03/05/la-justice-saisie-apres-un-nouveau-naufrage-de-migrants-dans-la-manche\\_6576573\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2025/03/05/la-justice-saisie-apres-un-nouveau-naufrage-de-migrants-dans-la-manche_6576573_3224.html).
- 202 Andrew Harding, 'French Police Slash Inflatable Migrant Boat Heading to UK', BBC News, 4 Juillet 2025, <https://www.bbc.co.uk/news/articles/c5ygiixlplp>.
- 203 Diane Taylor, 'Leaked Document Shows Boat Slashing Failed to Stop Migrants Reaching UK', UK News, The Guardian, 20 Juillet 2025, <https://www.theguardian.com/uk-news/2025/jul/20/leaked-document-shows-boat-slashing-failed-to-stop-migrants-reaching-uk>.
- 204 Virginie Wojtkowski, 'Retailleau plaide pour intercepter les migrants en mer, une pratique « dangereuse » selon les marins', Le marin, 12 Mars 2025, <https://lemarin.ouest-france.fr/monde/migrants/retailleau-plaide-pour-intercepter-les-migrants-en-mer-une-pratique-dangereuse-selon-les-marins-7626206c-fe7d-11ef-9b78-58334960577c>.
- 205 Julia Pascual and Tomas Statius, '« Small boats » de migrants dans la Manche : la nouvelle doctrine d'interception avec filets bientôt en place', Société, Immigration et Diversité, Le Monde, 19 Novembre 2025, [https://www.lemonde.fr/societe/article/2025/11/19/small-boats-dans-la-manche-la-nouvelle-doctrine-d-interception-avec-filets-bientot-en-place\\_6653955\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2025/11/19/small-boats-dans-la-manche-la-nouvelle-doctrine-d-interception-avec-filets-bientot-en-place_6653955_3224.html).
- 206 Le marin, 'Prison ferme pour un passeur de migrants intercepté au large de Dunkerque par la gendarmerie maritime', Le marin, 9 Mars 2026, <https://lemarin.ouest-france.fr/monde/migrants/prison-ferme-pour-un-passeur-de-migrants-intercepte-au-large-de-dunkerque-par-la-gendarmerie-maritime-6506df88-1baa-11f1-9fa1-ca7616976f61>.



Dans la plupart des cas, cependant, une fois que les canots pneumatiques sont à l'eau, ils sont laissés relativement libres de longer la côte et de prendre à bord des groupes de personnes attendant dans des endroits plus accessibles. Cela ne signifie pas pour autant que monter à bord d'un tel «bateau-taxi» soit sans danger. Pour embarquer, les groupes doivent marcher dans l'eau froide, souvent jusqu'à la poitrine voire jusqu'au cou, ce qui comporte des risques importants d'hypothermie et de noyade, surtout si les passagers ne portent pas de gilets de sauvetage.



Un groupe de personnes en migration embarque à bord d'un « taxi boat » à Grand-Fort-Philippe, dans le nord de la France, en 2025. Border Forensics / CC BY

De nombreux décès ont été enregistrés au moment où les personnes migrantes montaient à bord des bateaux-taxis près des plages. Parmi eux, cinq Syriens le 14 janvier 2024 à Wimereux, deux Afghans le 9 février 2025 à Berck et un Somalien le 19 mars 2025 à Equihen. Au moins deux personnes se sont également noyées en tentant de rejoindre des bateaux-taxis dans des canaux qui abouchent à la mer<sup>207</sup>, dont Jumaa al-Hasan qui, selon des témoins, aurait sauté dans le canal pour échapper à la police qui lançait des gaz lacrymogènes, frappait et poursuivait les personnes souhaitant monter à bord du canot pneumatique<sup>208</sup>.

207 Bien que quatre décès liés aux canaux soient mentionnés dans la source de cette affirmation, l'un d'eux, Roula Al Mayali, âgée de sept ans, est décédée lorsque le petit bateau en fibre de verre dans lequel elle avait embarqué dans le Canal de l'Aa a chaviré ; il n'était pas supposé être un bateau-taxi. Une autre personne, un jeune Soudanais nommé Nasreddine Hassan Ahmed, a été retrouvée dans un canal à Calais, mais il n'est pas supposé qu'il soit entré dans le canal lors d'une tentative de traversée.

208 Galisson et al., 'France'.



Le recours aux bateaux-taxis a augmenté à mesure que le nombre moyen de personnes par embarcation a augmenté au fil des ans. Le commandant des services de sécurité aux frontières, Martin Hewitt, a déclaré devant la Chambre des communes qu'aujourd'hui, les embarcations les plus surchargées sont les bateaux-taxis, le nombre le plus élevé jamais enregistré s'élevant à 125 personnes, «ce qui est extraordinaire et incroyablement dangereux»<sup>209</sup>. Le nombre de bateaux disponibles ayant diminué et les possibilités d'embarquement sur les plages s'étant réduites, davantage de personnes ont dû tenter de monter à bord alors que les canots étaient déjà en mer, ce qui a rendu le moment de l'embarquement encore plus dangereux. Cependant, les bateaux-taxis continuent de s'avérer efficaces pour déjouer les patrouilles de police sur les plages et auraient affiché un taux de réussite de 85 % en 2025<sup>210</sup>. Il est donc probable qu'ils continueront d'être utilisés tant que la police tentera de patrouiller sur les plages pour empêcher les départs, malgré le risque accru pour les personnes migrantes lors de l'embarquement.

### Des interventions policières dangereuses

Si le renforcement des effectifs policiers a modifié les modalités des traversées de la Manche, poussant les passeurs et les personnes migrantes à prendre davantage de risques lors de leur périple, les interventions des forces de l'ordre peuvent également mettre directement des vies en danger. Les personnes migrantes et les organisations interrogées dans le cadre de cette enquête ont fait état d'une recrudescence de l'agressivité policière à partir de l'été 2023. Ils ont laissé entendre que la Déclaration commune des dirigeants avait peut-être non seulement entraîné une augmentation des effectifs, mais aussi précipité un changement de culture au sein des forces de l'ordre françaises, selon lequel les agents devaient donner l'impression d'agir avec plus de fermeté pour «arrêter les bateaux» en échange des fonds supplémentaires versés par le Royaume-Uni. Il existe un précédent à ce sujet : rappelons-nous qu'en septembre 2021, la ministre de l'Intérieur britannique de l'époque, Priti Patel, avait été accusée de «chantage financier» par les Français lorsqu'elle avait menacé de retenir les 54 millions de livres sterling de fonds supplémentaires si la France n'atteignait pas un taux d'interception de 75 %<sup>211</sup>.

Lorsque la police et les gendarmes français repèrent des groupes tentant de mettre à l'eau ou d'atteindre un canot pneumatique, ils se précipitent vers eux, tirant souvent des gaz lacrymogènes et d'autres munitions anti-émeutes, sans se

209 Oral Evidence: Border Security and Irregular Migration: The Work of the Border Security Command, 2025, 10.

210 Schofield and Pradier, 'France Makes First Interception Targeting Small Boat Crossings to UK'.

211 Swinford et al., 'France Accuses Priti Patel of Financial Blackmail over Migrant Crossings'.

soucier de la présence éventuelle de femmes, de jeunes enfants, voire de nourrissons au sein du groupe<sup>212</sup>; en effet, la présence d'enfants est souvent invoquée pour justifier l'intervention policière<sup>213</sup>. Cela provoque la panique au sein du groupe, qui se précipite vers l'eau et grimpe à bord du canot pneumatique, qui semble être la seule issue pour échapper à l'attaque policière. Comme l'a témoigné une femme dans un rapport récent sur les violences étatiques à la frontière franco-britannique :

«La plupart des gens se noient parce que, lorsqu'ils voient la police française, ils se précipitent vers le bateau. C'est entre le rivage et le bateau que la plupart des gens trouvent la mort, car ils ne veulent pas se faire arrêter par la police française. Lorsque les gens tentent de monter à bord de petits bateaux, la police arrive et ils s'enfuient, effrayés par la police»<sup>214</sup>.

Dans une décision récente du Défenseur des droits en France, il a été constaté qu'il ne semblait exister aucun protocole régissant le recours à la force et à l'usage des armes par la police à l'encontre des personnes tentant de quitter la France à bord de petites embarcations<sup>215</sup>. Une instruction émise par la préfecture en janvier 2022 autorisait toutefois «tous les moyens dont [la police] dispose pour empêcher les personnes de partir»<sup>216</sup>. L'utilisation d'armes «moins létales» de contrôle des émeutes, telles que les gaz lacrymogènes, les balles en caoutchouc et les grenades assourdissantes, «met les personnes en danger», selon la décision du Défenseur des droits, qui a ensuite recommandé d'en interdire l'usage «pour empêcher les personnes de monter à bord d'un bateau»<sup>217</sup>. Ces interventions policières violentes ont un impact significatif sur les conditions de départ des petites embarcations, provoquant le chaos et la panique lors du lancement et de l'embarquement, et mettant en danger la vie et l'intégrité physique des personnes par l'utilisation d'armes anti-émeutes et de charges violentes.

212 MacTaggart et al., You Can't Stay but You Can't Go - State Violence at the UK France Border, 108–9.

213 La Défenseure des droits, Décision Du Défenseur Des Droits N° 2025 - 225, nos 24–019029 (La Défenseure des droits, 2025), 8.

214 MacTaggart et al., You Can't Stay but You Can't Go - State Violence at the UK France Border, 14.

215 Arthur Carpentier and Julia Pascual, 'Traversées de la Manche : la Défenseure des droits critique l'emploi d'armes pour empêcher les départs de migrants', Société, Immigration et Diversité, Le Monde, 26 Janvier 2026, [https://www.lemonde.fr/societe/article/2026/01/26/traversees-de-la-manche-la-defenseure-des-droits-critique-l-emploi-d-armes-pour-empêcher-les-departs-de-migrants\\_6664112\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2026/01/26/traversees-de-la-manche-la-defenseure-des-droits-critique-l-emploi-d-armes-pour-empêcher-les-departs-de-migrants_6664112_3224.html).

216 Arthur Carpentier and Julia Pascual, 'Traversées de la Manche : la Défenseure des droits critique l'emploi d'armes pour empêcher les départs de migrants', Société, Immigration et Diversité, Le Monde, 26 Janvier 2026, [https://www.lemonde.fr/societe/article/2026/01/26/traversees-de-la-manche-la-defenseure-des-droits-critique-l-emploi-d-armes-pour-empêcher-les-departs-de-migrants\\_6664112\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2026/01/26/traversees-de-la-manche-la-defenseure-des-droits-critique-l-emploi-d-armes-pour-empêcher-les-departs-de-migrants_6664112_3224.html).

217 Peter Allen, 'Stop Firing Rubber Bullets at Small Boat Migrants, French Police Told', The Telegraph, 26 Janvier 2026, <https://www.telegraph.co.uk/world-news/2026/01/26/stop-firing-rubber-bullets-small-boat-migrants-france/>.

Des organisations telles qu'Alarm Phone, Calais Migrant Solidarity, Human Rights Observers, Humans for Rights Network, Project Play et Utopia56 surveillent et dénoncent depuis de nombreuses années les violences policières et leurs conséquences sur les personnes migrantes en situation irrégulière dans le nord de la France. La présente enquête vient compléter leur travail en replaçant le moment de l'intervention policière, ainsi que sa violence objective, dans un continuum beaucoup plus long de pratiques de contrôle aux frontières, à travers différentes échelles temporelles, géographiques et opérationnelles. En combinant une analyse quantitative des tendances mortelles avec des données qualitatives, cette section illustre comment les interventions clés tout au long du continuum de la frontière externalisée du Royaume-Uni, s'étendant de la côte nord de la France et «en amont» vers les pays où les voyages sont organisés, tels que la Belgique et l'Allemagne, et à travers lesquels transitent le matériel, comme la Bulgarie, la Chine et la Turquie, ont considérablement accru les dangers pour les personnes migrantes. Les efforts visant à perturber les chaînes d'approvisionnement des passeurs ont conduit au recours à d'autres fournisseurs proposant des embarcations pneumatiques plus grandes mais de moins bonne qualité, et ont favorisé la surpopulation à bord. Et à mesure que les contrôles policiers français sur le terrain gagnent en efficacité grâce à une surveillance aérienne accrue, il est devenu pratiquement impossible pour des groupes indépendants disposant de peu de ressources de traverser la Manche sans l'aide de passeurs professionnels. La zone géographique d'où partaient les petites embarcations s'est également étendue, et de nouvelles tactiques dangereuses, telles que l'utilisation de bateaux-taxis obligeant les passagers à entrer dans les eaux froides de la Manche jusqu'à la poitrine, ont été nécessaires pour que les traversées aboutissent. Prises dans leur ensemble, toutes ces pratiques distinctes mais étroitement liées en matière de contrôle des frontières ont eu pour effet cumulatif de créer des conditions plus dangereuses pour les personnes migrantes tentant la traversée de la Manche, et ont démontré que les politiques étatiques visant à empêcher les traversées en petites embarcations constituent un facteur déterminant de l'augmentation du nombre de décès parmi les personnes migrantes dans la Manche. Bien que les décideurs politiques aient parfois clairement eu conscience que leurs «mesures efficaces avaient eu des conséquences néfastes, entraînant une augmentation des décès et de la violence»<sup>218</sup>, ils ont continué à les appliquer alors même qu'elles n'avaient pas permis d'atteindre l'objectif déclaré des autorités, à savoir «arrêter les bateaux».

218 Bruno Retailleau, 'Bruno Retailleau on X: "J'ai Rencontré Mon Homologue Britannique, Mme Yvette Cooper, Lors Du G7..."', X (Formerly Twitter), 3 Octobre 2024, <https://x.com/BrunoRetailleau/status/1841891630007124414>.

## AT WHAT COST? CONCLUSIONS AND LOOKING AHEAD

La principale conclusion de cette enquête est que la forte augmentation du nombre de décès survenus à la frontière de la Manche depuis l'été 2023 est imputable aux politiques menées par les gouvernements britanniques et à leur collaboration avec des partenaires internationaux pour «arrêter les bateaux». En revanche, la question qui se pose est la suivante : pourquoi, après avoir pris conscience des conséquences mortelles de leurs politiques, les autorités persistent-elles alors que les données statistiques démontrent qu'elles ont échoué dans la réalisation des objectifs qu'elles s'étaient fixés ?

En 2025, le nombre d'arrivées par embarcation de petite taille (41 472) a augmenté par rapport à 2023 (29 437) et à 2024 (36 818). Bien que le nombre d'arrivées ait considérablement augmenté, les données analysées dans le cadre de cette enquête ont fait état de 29 décès au cours de l'année civile 2025. Cette baisse par rapport aux 83 décès enregistrés en 2024 n'est pas nécessairement rassurante. On a tout de même dénombré 20 incidents mortels en 2025 contre 22 l'année précédente, bien qu'il y ait eu moins d'incidents ayant fait de nombreuses victimes, comme celui du 23 octobre 2024 où un canot pneumatique a coulé à seulement deux kilomètres du port de Calais – trois corps ont été repêchés sur place, tandis que, au cours des mois suivants, les corps de 13 personnes portées disparues ont été retrouvés en mer ou échoués sur des plages françaises<sup>219</sup>. Il convient toutefois de relever certaines améliorations apportées aux opérations de recherche et de sauvetage, notamment le fait que les navires de sauvetage français accompagnant les canots pneumatiques vers le Royaume-Uni fournissent désormais parfois des gilets de sauvetage aux passagers<sup>220</sup>. Cependant, avec des embarcations transportant désormais plus de personnes que jamais auparavant, le prochain événement mortel de grande ampleur – susceptible de survenir à tout moment – pourrait être le plus grave à ce jour.

Il existe également des éléments indiquant que les forces de police françaises ont pris conscience que leurs interventions violentes, critiquées par le Défenseur des droits<sup>221</sup>, causaient des morts. En septembre 2025, alors qu'il observait le passage d'un bateau-taxi, un gendarme a déclaré à un journaliste qu'en intensifiant les mesures visant à empêcher le départ, on mettait les voyageurs en danger : «Ce sont des bateaux surchargés, les gens paniqueraient, et ensuite ? Qui serait tenu

219 Simon Mauvieux et al., 'À Calais, les autorités comptent trois morts dans un naufrage et oublient treize disparus', Mediapart, 8 Novembre 2024, <https://www.mediapart.fr/journal/france/081124/calais-les-autorites-comptent-trois-morts-dans-un-naufrage-et-oublent-treize-disparus>.

220 Charles Hymas, 'French Border Force Demand Return of Life Jackets in Migrant Handover', The Telegraph, 10 Juillet 2025, <https://www.telegraph.co.uk/news/2025/07/10/french-demand-return-life-jackets-migrant-handover/>.

221 Allen, 'Stop Firing Rubber Bullets at Small Boat Migrants, French Police Told'.



pour responsable ?»<sup>222</sup> Même les syndicats de la police française ont protesté contre les projets visant à mettre en œuvre de nouvelles tactiques pour arrêter les bateaux déjà en mer, affirmant que «la police prendrait un gros risque si elle essayait de les arrêter et que des personnes tombaient à l'eau ou que le bateau chavirait»<sup>223</sup>.

Plutôt que de tenir compte des avertissements des agents sur le terrain, les décideurs politiques semblent déterminés à poursuivre leurs politiques de dissuasion qui, comme cela a été démontré ici, ne font qu'accroître le niveau de danger lié aux traversées en embarcations de petite taille. À l'heure actuelle, la France et le Royaume-Uni sont en train de finaliser la prochaine étape des fonds Sandhurst, dont le versement débutera au cours de l'année fiscale d'avril 2026, lorsque l'accord actuel conclu dans le cadre de la Déclaration conjointe des dirigeants arrivera à expiration. Le Royaume-Uni affirme qu'il s'engage, dans tout nouvel accord, «à financer l'action maritime, à renforcer la réponse des forces de l'ordre sur le littoral et à l'intérieur des terres, parallèlement à de nouvelles actions conjointes en amont visant à s'attaquer au problème à la source et pendant le transit»<sup>224</sup>. Comme en 2021, lorsque Priti Patel avait été accusée de recourir au «chantage financier» pour lier le versement des fonds à des résultats en matière de dissuasion<sup>225</sup>, une source proche des négociations au sein du ministère français de l'Intérieur, interrogée dans le cadre de cette enquête, a déclaré que le Royaume-Uni exigeait de la France qu'elle modifie sa politique afin de permettre l'interception des canots pneumatiques déjà en mer, en échange d'un financement continu. En janvier 2026, il semble que le Royaume-Uni ait obtenu ce qu'il voulait. Sous la pression des Britanniques, le gouvernement français a accepté de modifier sa politique pour commencer à mener des interceptions dangereuses en mer<sup>226</sup>.

Même si la législation française interdit encore actuellement aux forces de l'ordre d'intercepter les canots pneumatiques en mer une fois qu'ils ont embarqué de nouveaux passagers<sup>227</sup>, il reste à voir quelles nouvelles stratégies verront le jour pour contrer cette nouvelle tactique d'interception et si celles-ci mettront davantage en danger les voyageurs ; on observe d'ores et déjà un déplacement des départs vers la Belgique<sup>228</sup>. Comme le soulignent même les hauts responsables de la police aux

222 May Bulman, "I've Seen at First Hand That Stopping the Boats Is Simply an Impossible Task", The Independent, 13 Septembre 2025, <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/small-boats-immigration-channel-crossings-b2825479.html>.

223 David Chazan, 'French Police Unions Block Crackdown on Channel Crossings', The Times, 28 Décembre 2025, <https://www.thetimes.com/world/europe/article/french-police-unions-block-crackdown-on-channel-crossings-9h60cp3tm>.

224 Prime Minister's Office, 'UK-France Leaders Declaration'.

225 Swinford et al., 'France Accuses Priti Patel of Financial Blackmail over Migrant Crossings'.

226 Andrew Harding and Jennifer McKiernan, 'France to Start Intercepting Small Boats in the Channel after Pressure from UK', BBC News, 28 Novembre 2025, <https://www.bbc.co.uk/news/articles/c1kpm20zww0>.

227 Gower, Unauthorised Migration: UK-France Border Cooperation, 21.

228 Alex Bish, 'Minister Holds Talks in Belgium after Migrant Boat Launches', BBC South East, 13 Mars 2026, <https://www.bbc.com/news/articles/cwyxzw1w14go>.

frontières britannique, les passeurs sont «incroyablement adaptables» et peuvent «contourner le problème», d'autant plus que la demande reste forte pour que les personnes puissent se rendre où elles le souhaitent<sup>229</sup>. La question est désormais de savoir si les responsables politiques sauront s'adapter à cette réalité, ou s'ils continueront à tenter d'apaiser les pulsions politiques populistes anti-migrants en multipliant les mesures visant à «arrêter les bateaux», malgré leur coût humain. Jusqu'à présent, la réponse semble pencher en faveur de cette dernière option.

Le gouvernement britannique a récemment redoublé d'efforts concernant les stratégies meurtrières décrites dans ce rapport dans ses communications concernant la prochaine étape de la coopération avec la France<sup>230</sup>. Illustrant clairement ses priorités, lorsque 7 millions de livres sterling provenant des fonds de Sandhurst ont été réaffectés en 2025, seuls 326 500 euros ont été consacrés à la «fourniture d'équipements essentiels à la sécurité de la vie en mer (SOLAS)», tandis que près de 4 millions d'euros ont été dépensés pour mobiliser des effectifs policiers supplémentaires<sup>231</sup>. Lors de son audition devant la commission des affaires intérieures, le commandant de la sécurité des frontières, Martin Hewitt, a déclaré que sa «véritable priorité» était «d'utiliser l'argent que nous versons à la France de manière à... avoir le plus grand impact opérationnel possible» et qu'il avait «véritablement mis la France au défi de relever son niveau d'ambition»<sup>232</sup>.

Le gouvernement britannique a également renforcé sa collaboration avec ses partenaires internationaux afin de perturber les «chaînes d'approvisionnement» qui, de l'avis unanime des décideurs politiques et des chercheurs, sont à l'origine de la surpopulation extrême à bord des petites embarcations. En décembre 2025, sous la pression du Royaume-Uni, l'Allemagne a modifié sa législation afin de permettre à la police de poursuivre les personnes détenant ou fournissant du matériel destiné à la traversée de la Manche<sup>233</sup>, et en janvier 2026, la Chine a accepté de contribuer à freiner la commercialisation de canots pneumatiques et de moteurs fabriqués dans le pays.<sup>234</sup>

229 Oral Evidence: Border Security and Irregular Migration: The Work of the Border Security Command, 2025, 11 & 30.

230 Prime Minister's Office, 'UK-France Leaders Declaration'.

231 Home Office, 'New UK-French Action to Go after Smuggler Gangs', GOV.UK, 28 Février 2025, <https://www.gov.uk/government/news/new-uk-french-action-to-go-after-smuggler-gangs>.

232 Oral Evidence: Border Security and Irregular Migration: The Work of the Border Security Command, 2025, 12.

233 Joe Coughlan, 'More than 800 People Cross Channel in Dinghies, Breaking Record for December', UK News, The Guardian, 21 Décembre 2025, <https://www.theguardian.com/uk-news/2025/dec/21/people-channel-dinghies-record-december>.

234 David L. Suber, 'Why the UK Has Announced a Border Security Deal with China – and What It Could Mean for Small Boat Crossings', The Conversation, 16 Février 2026, <https://doi.org/10.64628/AB.ju5rqvdke>.

Dans le même temps, la seule disposition de la nouvelle loi britannique de 2025 sur la sécurité aux frontières, l'asile et l'immigration qui vise explicitement à «protéger la vie en mer» est la nouvelle infraction dite de «mise en danger»<sup>235</sup>. Cette infraction est passible d'une peine pénale plus lourde que celle prévue pour «l'entrée au Royaume-Uni sans autorisation de séjour valide», en vertu de laquelle les conducteurs présumés de petites embarcations sont le plus souvent poursuivis<sup>236</sup>, pour des «actes spécifiques commis en mer qu'il convient de décourager» : l'un des exemples cités est le fait de poursuivre la traversée vers le Royaume-Uni après qu'un décès ou un préjudice grave se soit produit à bord. Si l'objectif de cette infraction est de «réduire le nombre de personnes tentant de traverser la Manche ainsi que le nombre de décès et de blessés parmi celles qui le font», il est difficile d'imaginer comment cette loi pourrait être efficace. Elle ne s'attaque en rien aux causes profondes de la surpopulation à bord ou des affrontements violents détaillés dans ce rapport et, ne visant que les personnes migrantes en situation irrégulière, elle n'a aucun effet dissuasif sur les agressions physiques de la police française, dont les attaques mettent en danger les voyageurs lors des mises à l'eau.

Tout porte à croire que le maintien et le renforcement des politiques visant à arrêter les traversées en petites embarcations auront les mêmes conséquences que par le passé, entraînant davantage de décès dans la Manche. Cependant, compte tenu des preuves indiquant que l'intensification des perturbations des chaînes d'approvisionnement, la surveillance des forces de l'ordre et les interventions policières violentes visant à empêcher les départs ont fait grimper le taux de mortalité plutôt que de «sauver des vies», les responsables ne pourront pas prétendre que l'augmentation du nombre de décès parmi les personnes migrantes n'était pas une conséquence prévisible. Il demeure incertain jusqu'où les autorités sont prêtes à pousser les mesures de contrôle qu'elles présentent comme susceptibles de mettre fin aux traversées rendues illégales, quels qu'en soient les coûts humains.

235 Home Office, 'Border Security, Asylum and Immigration Bill 2025'.

236 Taylor, 'No Such Thing as Justice Here: The Criminalisation of People Arriving to the UK on "Small Boats"'.

## HOMMAGE

Ce rapport est dédié à toutes les personnes

qui ont perdu la vie aux frontières du Royaume-Uni,

ainsi qu'à celles et ceux qu'elles ont laissés derrière elles.

Pour la liberté de circulation pour toutes et tous.



## INVESTIGATION TEAM

### Research team

Centre for Sociodigital Futures  
(CenSoF) at the University of Bristol

Chercheur principal :  
Travis Van Isacker

Révision et édition :  
Bridget Anderson,  
Sanja Milivojevic

Border Forensics

Chercheur en géostatistiques :  
Stanislas Michel

Révision et édition :  
Charles Heller

### Production team

Border Forensics

Cartographie et visualisation :  
Nico Alexandroff

Analyse géostatistiques :  
Stanislas Michel

Mise en page et communication :  
Jelka Kretzschmar

## REMERCIEMENTS

Il y a des dizaines de personnes sans lesquelles cette enquête n'aurait pas été possible. En premier lieu, il y a les personnes qui sont passées par le nord de la France, ou qui s'y trouvent encore, et qui ont partagé leurs témoignages avec les chercheurs : merci pour vos témoignages et votre confiance. Nous avons également une immense dette envers ceux qui travaillent au sein de groupes militants et d'associations luttant contre la violence aux frontières à la frontière externalisée du Royaume-Uni : Alarm Phone, Calais Migrant Solidarity, Humans for Rights Network, Human Rights Observers, le Groupe Décès, Project Play et Utopia56. Sans les données et les informations qu'ils ont gracieusement partagées, cette recherche n'aurait pas été possible. Enfin, un grand merci à toutes les personnes qui ont lu et commenté les premières ébauches. Vos retours et vos précisions ont considérablement amélioré ce rapport, et nous espérons que vous retrouverez vos contributions dans la version finale.

## FINANCEMENT

Cette étude a été financée par le Centre ESRC pour les futurs sociodigitaux de l'université de Bristol. Nous tenons à remercier chaleureusement le Conseil de recherche économique et sociale (ESRC) pour son soutien. Référence de la subvention : ES/W002639/1.

Cette recherche a également bénéficié d'une mission scientifique de courte durée au sein de Border Forensics, financée par le programme COST de l'UE CA22135 – Data Matters : Socio-technical Challenges of European Migration and Border Control (DATAMIG).

Migration Mobilities Bristol, un institut de recherche de la faculté de l'université de Bristol, a également apporté son soutien au travail de terrain mené dans le cadre de cette étude dans le nord de la France.

