



Contribution sur le phénomène des personnes migrantes disparues auprès du Rapporteur spécial sur les droits humains des migrants

Frontières françaises

Anafé — La Cimade – Maeecha

Anafé

Paris, France

Contact : Laure Palun, directrice, palun.laure@anafe.org

La Cimade

Paris, France

Contact : Eva Ottavy, responsable des solidarités internationales, eva.ottavy@lacimade.org

Maeecha

Moroni, Ngazidja, Union des Comores

Contact : Lamiat Said Abdallah, coordinatrice Ngazidja et responsable volet protection, l.saidabdallah@maeecha.org

1. Présentation

La présente note porte sur les disparitions ou risques de disparitions des personnes migrantes **aux frontières françaises** : avec l'Italie, l'Espagne, la Grande-Bretagne, et entre Mayotte¹ et l'Union des Comores.

Les données se basent :

Pour l'[archipel des Comores](#) : sur des **missions conjointe** de Maeеча et La Cimade (2019, 2021, 2023) dans le cadre d'un **projet conjoint sur ce sujet**.

Pour les [frontières françaises avec l'Espagne et l'Italie](#) : sur les **observations de l'Anafé** et les travaux menés au sein de la [CAFI](#) (coordination d'associations françaises).

Pour la [frontière franco-britannique](#) : sur une veille documentaire menée par La Cimade.

[La Cimade](#) est une association française de défense des droits des personnes migrantes. Son Pôle solidarités internationales – Europe travaille depuis plus de 10 ans sur la question des personnes mortes ou disparues en migration. La Cimade a également une présence dans l'océan Indien (Mayotte et La Réunion).

[Maeеча](#), Mouvement associatif pour l'éducation et l'égalité des chances, est une association comorienne opérant principalement dans le domaine de l'éducation. La Cimade et Maeеча mènent un projet commun dans l'archipel des Comores depuis 2019 sur les personnes mortes ou disparues en mer entre Anjouan et Mayotte.

L'[Anafé](#), association nationale d'assistance aux frontières pour les personnes étrangères, se compose d'organisations et membres individuels et agit en faveur des droits des personnes qui se trouvent ou se sont trouvées en difficulté aux frontières. Elle travaille sur les personnes mortes ou disparues aux frontières françaises depuis plusieurs années.

2. Données statistiques existantes et limitations

Les données statistiques disponibles demeurent incomplètes et incertaines, et sont souvent considérées comme sous-estimées.

FRONTIÈRE FRANCO-BRITANNIQUE

Selon l'[OIM](#), 314 personnes sont décédées ou disparues à cette frontière depuis 2014. 2024 est l'année la plus meurtrière avec [75 victimes](#) à fin novembre dont 13 enfants (le chiffre le plus élevé jamais atteint).

La préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord publie des chiffres dans ses [bilans annuels](#) (12 décès et 4 disparitions en [2023](#), [72 victimes](#) fin novembre 2024).

Le [Mémorial de Calais](#) et [une carte interactive](#) réalisés par Maël Galisson recensent 474 victimes depuis 1999.

FRONTIÈRES FRANCO-ITALIENNE ET FRANCO-ESPAGNOLE

Les décès à ces frontières sont apparus après le rétablissement des contrôles aux frontières en 2015 (cf. point 4).

Frontière franco-italienne : selon l'OIM, [37 personnes décédées](#) depuis 2016 (aucune entre 2014 et 2016).

Frontière franco-espagnole : selon la CAFI et l'Anafé, [au moins 12 décès](#) en 2021 et 2022. Et 1 décès en 2024.

ARCHIPEL DES COMORES

Il existe peu de données chiffrées sur les disparitions en mer entre l'Union des Comores et Mayotte. Selon un [rapport du Sénat français](#) (2012), 7 000 à 10 000 victimes entre 1995 (date de l'instauration d'un visa pour les Comorien-ne-s) et 2012. Actuellement, les seuls chiffres officiels publiés sont ceux du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) Sud océan Indien, mais ils ne recensent que les incidents dans la [zone de Mayotte](#) et où les secours maritimes sont intervenus : 614 victimes entre 2010 et 2023 (bilans annuels du [CROSS](#)). Dans l'[Union des Comores](#), aucune statistique n'est publiée. Une collecte de données sur les incidents en mer, initiée par Maeеча et La Cimade dans le cadre de leur projet commun, a recensé 11 incidents, **110 victimes** (34

¹ Mayotte est un département français d'Outre-Mer situé dans l'océan indien, et dont la souveraineté française demeure contestée par l'Union des Comores et par 14 [résolutions des Nations unies](#) entre 1976 et 1994.

corps, 76 disparu·e·s) entre janvier 2023 et novembre 2024. Ces données partielles restent une estimation, elles ne concernent que les incidents dont nous avons eu connaissance, et n'ont pas toutes pu être recoupées. Les données publiées par l'[OIM](#) (341 victimes depuis 2014) se basent essentiellement sur la presse or, les naufrages – en particulier aux Comores - y sont rarement rapportés.

3. Cas de disparition de personnes migrantes dans lesquels les autorités sont directement ou indirectement impliquées

FRONTIÈRE FRANCO-BRITANNIQUE

- **24/11/2021 : naufrage dans la Manche** – 27 personnes décédées (2 survivants) — [4 personnes disparues](#) selon les rescapés (aucun décompte officiel) – non-assistance à personnes en danger. En novembre 2022, un an après ce naufrage, une information judiciaire a été ouverte suite aux [révélations par la presse](#) des communications entre l'embarcation et les services de secours. Alors que le CROSS a été contacté à de très nombreuses reprises, **aucune opération de sauvetage n'a été déclenchée**. Après ces révélations, le gouvernement français a promis une [enquête interne qui n'a jamais existé](#). En mai 2023, [sept militaires français](#) sont [mis en examen pour non-assistance à personne en danger](#). En 2024, *Le Monde* a révélé des [tentatives d'intimidations](#) de la hiérarchie militaire sur l'enquête. L'association Utopia56 a déposé [deux plaintes](#) pour homicides involontaires et omission de porter secours.
- **Des techniques d'interceptions dangereuses** : en mars 2024 *Lighthouse Report* et *Le Monde* ont publié une [enquête documentant les techniques agressives d'interception](#) de la police et la gendarmerie et rapportent :
 - **Des embarcations crevées** : outre le témoignage de personnes migrantes, l'enquête révèle que l'inspection générale de la police nationale (IGPN) est saisie depuis l'automne 2023 d'une [enquête préliminaire](#) suite à un signalement effectué par un garde-côte douanier. Ce garde-côte a indiqué avoir été témoin, en août 2023, de la demande d'un gendarme à un membre d'équipage de la [SNSM](#) (société nationale des secours en mer) de l'aider à **percer un bateau** en mer avec une dizaine de personnes à son bord. Le sauveteur a refusé et signalé l'événement au Cross.
 - **Des manœuvres dangereuses autour des embarcations** : l'enquête s'appuie sur deux vidéos, l'une montrant un semi-rigide de la police nationale tournant autour d'une petite embarcation afin de la déstabiliser, une seconde montrant une vedette de la gendarmerie percutant une embarcation.

FRONTIÈRES FRANCO-ITALIENNE ET FRANCO-ESPAGNOLE

- **09/05/2018 : mort de de Blessing Matthew** dont le corps est retrouvé dans un cours d'eau (la Durance) à la [frontière franco-italienne](#). S'il s'agit d'un décès et non d'une disparition, les circonstances révèlent l'implication des forces de l'ordre et l'impact des dispositifs de contrôles à cette frontière dans les décès et disparitions. Cette situation a été documentée par [Borders Forensics \(rapport et vidéo\)](#).
- **Impact des dispositifs de contrôle** : cf. partie 4

ARCHIPEL DES COMORES

À Mayotte, des personnes évoquent des chavirements liés à des pratiques dangereuses d'interception de la police et gendarmerie. Cependant aucun cas récent n'a été documenté. En 2007, la commission nationale de déontologie de la sécurité a rendu un [avis \(n°2007-136\)](#) sur les techniques d'interception suite à la collision d'une embarcation de migrant·e·s par une vedette de la police aux frontières ayant provoqué la disparition de plusieurs personnes.

4. Principaux facteurs contribuant à la disparition des migrants au cours de leur voyage

Une des principales causes des décès et disparitions sur les routes migratoires dans les zones ciblées est l'emploi d'itinéraires dangereux pour échapper aux [dispositifs de contrôles aux frontières](#) qui n'ont cessé de se développer.

FRONTIÈRE FRANCO-BRITANNIQUE

- **Impact du renforcement des contrôles aux frontières** : au fur et à mesure de sa militarisation², les modalités de franchissement de cette frontière ont évolué et comportent de plus en plus de risques. Au départ, les personnes tentaient de passer clandestinement à bord de bateaux commerciaux, puis par le site Eurotunnel dont la sécurisation n'a cessé d'être renforcée, puis en tentant de monter à bord de camions depuis les aires d'autoroute. Enfin, depuis quelques années, elles tentent de traverser la Manche dans des embarcations souvent inadaptées et surchargées. Ainsi, alors que début 2016 les **décès par noyade** ne représentaient qu'une très faible part des décès à cette frontière (0 à 10%), ils représentent aujourd'hui la majorité (82% en 2021, 63% en 2023, 72% en 2024, source [chiffres OIM](#)). Ce mode de passage accroît les risques de décès ou de disparitions quand les corps ne sont jamais retrouvés.

En mars 2023, le premier ministre britannique a annoncé le versement de [543 millions d'euros à la France](#) pour « stopper davantage de bateaux » au titre du *traité de Sandhurst* signé en 2018.

Avec le renforcement récent de la surveillance à terre, des embarcations [partent depuis des cours d'eau](#) qui se jettent dans la mer du Nord, bien en amont des côtes où elles craignent d'être interpellées. Plusieurs décès ont ainsi eu lieu dans le canal de l'Aa :

- [03/03/2024](#) : chavirement à environ 30km des côtes, provoquant le décès d'une enfant de 7 ans.
- [19/03/2024](#) : un corps est retrouvé dans le canal. Signalé disparu depuis le 3 mars, l'homme se serait noyé tandis que les forces de l'ordre tentaient de l'interpeller. Des [associations avaient saisi la justice](#) quelques jours avant la découverte du corps afin que des recherches reprennent « telles qu'elles auraient été menées si la victime n'avait pas été une personne exilée ».

Le nombre de victimes lors des traversées a considérablement augmenté en 2024 (75 personnes). À titre d'exemples récents :

[03/09/2024](#) : naufrage — [12 personnes décédées](#) dont 10 femmes, 6 mineur·e·s, 2 disparu·e·s

[15/09/2024](#) : naufrage – 8 personnes décédées

[03/10/2024](#) : 3 décès, un « [nombre incertain de disparu·e·s](#) »

[05/10/2024](#) : 4 personnes décédées dans 2 événements, dont un bébé. 3 personnes retrouvées dans l'embarcation « vraisemblablement écrasées, étouffées et noyées au moment des bousculades » selon le Préfet.

[07/11/2024](#) : 5 corps retrouvés en moins de 24h (et 9 en une semaine) sur les côtes de Calais.

- **Des techniques d'interceptions dangereuses** – selon l'[enquête de Lighthouse Report](#) mentionnée ci-dessus, outre l'enquête préliminaire de l'IGPN, la Défenseure des droits étudierait actuellement [quatre saisines](#) pour des faits de 2021 et 2022.
- **Report de la responsabilité des sauvetages** : le Royaume-Uni et la France se renvoient la responsabilité du sauvetage à effectuer, avançant que l'embarcation se trouve dans la zone SAR de l'autre pays ou s'apprête à y entrer. C'était un des arguments avancés par le CROSS le 24/11/2021 [pour ne pas déclencher le sauvetage](#). Il n'y a pas eu de coordination entre les services de secours. L'embarcation a été retrouvée dans les eaux françaises « à proximité immédiate » des eaux britanniques.

² Plateforme des soutiens aux migrant·e·s (PSM), [Rapport d'enquête sur 30 ans de fabrique politique de la dissuasion](#),

- **Sous-traitance du sauvetage** : en 2022, après les révélations sur le naufrage du 24/11/2021, les secours en mer ont dénoncé des [moyens insuffisants pour intervenir dans la zone](#) compte tenu du nombre de bateaux certaines nuits. Début 2023, l'État français a lancé un appel d'offre afin de [sous-traiter les opérations de sauvetage](#), au lieu de renforcer les moyens existants (notamment la [SNSM](#)). Lors de la conclusion du marché, des spécialistes du monde maritime [ont dénoncé](#) des équipes qui n'avaient pas (ou pas encore) la formation nécessaire et des bateaux aux caractéristiques techniques insuffisantes pour ce type d'intervention (notamment trop lents). En parallèle, selon [Le Monde](#), la SNSM aurait échoué à plusieurs reprises à bénéficier des fonds issus du Traité de Sandhurst, car son action n'entre pas dans le cadre de la lutte contre l'immigration irrégulière.
- **Des insuffisances dans la recherche des personnes disparues** : le nombre de disparu·e·s après un naufrage établi par la préfecture maritime est souvent différent de celui rapporté par les survivant·e·s, comme pour les naufrages du [12/08/2023](#) et du [23/10/2024](#) dont le bilan officiel rapportait 3 corps et aucun disparu tandis que les témoignages des rescapé·e·s et proches évoquaient une quinzaine de victimes. La préfecture [ne comptabiliserait pas les disparus signalés par les proches](#), mais uniquement les dépouilles repérées visuellement dans l'eau par les secours avant de disparaître. Des associations ont dénoncé des « [enquêtes négligées](#) » pour rechercher les personnes disparues (cf. partie 5).

FRONTIÈRES FRANCO-ITALIENNE ET FRANCO-ESPAGNOLE

Impact du renforcement des contrôles aux frontières :

Ces deux frontières sont en principe des **espaces de libre-circulation** car elles sont intérieures à l'espace Schengen. Mais depuis 2015, le gouvernement français a pris la décision de rétablir les contrôles à toutes ses frontières intérieures, dont celles avec l'Espagne et l'Italie. D'après les observations de l'[Anafé](#) et de la [CAFI](#), ces contrôles sont discriminatoires en ciblant les personnes racisées, et ont pour objectif de les renvoyer directement de l'autre côté de la frontière³. L'Anafé dénonce des [pratiques illégales](#) de l'administration française telles que des contrôles au faciès, des [privations de liberté sans cadre légal](#), de procédures expéditives sans notification de leurs droits ou d'actes administratifs pris à l'encontre des personnes interpellées.

Pour éviter d'être contrôlées, interpellées, privées de liberté et refoulées, les personnes passent par des voies de risquées : elles empruntent des sentiers de randonnées de plus en plus élevés en altitude sans disposer de la connaissance du terrain et de l'équipement adapté, longent les voies de chemin de fer ou l'autoroute, montent sur les toits des trains, ou traversent des cours d'eau. À titre d'exemples récents :

- **À la frontière franco-italienne :**
 - [09/01/2023](#) : une personne décède sur le toit d'un train reliant Vintimille (Italie) à Nice (France).
 - [07/08/2023](#) : un jeune [Guinéen](#) est retrouvé décédé sur une piste entre Briançon et Montgenèvre.
 - [29/10/2023](#) : un corps retrouvé dans la Durance en contrebas d'une barre rocheuse d'où il aurait chuté.
 - [27/12/2023](#) : le corps d'une personne percutée par un train, est retrouvé dans un tunnel ferroviaire en Italie (menant à la frontière de Vintimille)
 - [20/05/2024](#) : le corps d'un [Irakien](#) est retrouvé à 2 300 mètres d'altitude par des randonneurs à skis.
- **À la frontière franco-espagnole**

Au moins 7 personnes sont décédées percutées par des trains depuis 2021 : le [18/07/2021](#), le [12/10/2021](#), le [01/11/2021](#), [début 2022](#) et le [05/01/2024](#)

[12/10/2021](#) : trois Algériens sont décédés percutés par un train à Saint-Jean-de-Luz (12km de la frontière) (1 survivant) tandis qu'ils se cachaient pour échapper à des contrôles. Une [plainte a été déposée](#) en 2023 par le survivant, les familles et des associations (dont l'Anafé et La Cimade), afin d'obtenir la vérité et de déterminer le rôle causal des décisions relatives aux contrôles des frontières dans la survenance de ce drame.

³ [Anafé](#), *Persona non grata*, Conséquences des politiques sécuritaires et migratoires à la frontière franco-italienne, 2019
[Cafi](#), *Contrôle migratoires à la frontière franco-espagnole : entre violations des droits et luttes solidaires*, 2022.

Et au moins 6 personnes se sont noyées en tentant de traverser le fleuve la Bidassoa pour entrer en France : le [19/04/2021](#), le [22/05/2021](#), le [08/08/2021](#), le [20/11/2021](#), le [12/03/2022](#), le [18/06/2022](#)

- **Centres d'enfermement en France** : les personnes migrantes peuvent être retenues à leur arrivée en France en zone d'attente ou avant leur expulsion dans des centres de rétention administrative (CRA). Des décès, notamment des suicides, peuvent survenir. Récemment, une personne est décédée au CRA du Mesnil-Amelot (aéroport Roissy CDG) ([octobre 2024](#)) et, selon des données recueillies par l'Anafé, une autre dans la zone d'attente de Marseille (juin 2024).

ARCHIPEL DES COMORES

- **Les difficultés d'accès au visa** pour un très grand nombre de personnes entraîne des départs risqués.
- **Les expulsions abusives** : en 2023, les expulsions depuis Mayotte ([24 467](#)) représentent à elles seules près de 80% de l'ensemble des éloignements réalisés par l'administration française (30 258)⁴. Cette situation entraîne des **expulsions abusives** de personnes ayant toutes leurs attaches familiales et professionnelles sur le territoire de Mayotte, et incite ainsi certaines d'entre-elles à emprunter des embarcations dangereuses pour revenir au plus vite, parfois plusieurs fois dans l'année.
- **Impact de la lutte contre l'immigration dite irrégulière menée par les autorités françaises** : depuis la signature d'un [accord franco-comorien sur les migrations](#) en juillet 2019, la surveillance des départs depuis Anjouan s'est développée. De plus, la lutte contre les « passeurs », tant à Anjouan qu'à Mayotte, et en particulier la **saisine systématique des embarcations et moteurs** et l'augmentation des poursuites judiciaires, ont conduit à des changements de pratiques comportant plus de risques :
 - **Des conditions de départ ou d'arrivée défavorables** : de nuit, par mauvais temps ou depuis des zones peu favorables, dans le but d'éviter une interception.
 - **La surcharge des embarcations et la pratique des transbordements** depuis une grande embarcation vers plusieurs petites (ou l'inverse) visant à éviter d'être repéré ou la saisine de plusieurs embarcations. La surcharge des bateaux conjuguée à l'utilisation de moteur peu puissant est à l'origine de chavirements tant au départ (pour passer la barrière des vagues) qu'à l'arrivée (pour passer la barrière de corail du lagon de Mayotte). Les transbordements peuvent aussi être pratiqués au départ ou à l'arrivée, des personnes peuvent se noyer / disparaître durant ces opérations risquées.
 - **L'utilisation de moteurs dont la puissance est insuffisante** notamment par rapport à la charge de l'embarcation était une des causes principales des chavirements selon tous les acteurs de la mer rencontrés en mars 2023. Or, cette pratique est liée à la **saisine systématique des moteurs**. En 2022, la [préfecture de Mayotte notait](#) dans ces saisines une « baisse de puissance des moteurs détruits, traduisant des difficultés d'approvisionnement des filières de passeurs ». Une mesure qui n'empêche donc pas les départs mais met en danger les personnes.
 - **Aux Comores, la crainte des interpellations** pousse les embarcations en détresse à appeler des proches (qui tentent d'envoyer une autre embarcation pour leur porter secours), plutôt que les garde-côtes. De même, quand les garde-côtes sont informés d'un chavirement, ils rencontreraient des difficultés à obtenir la localisation précise par les passagers ou la population.
- **Un dispositif de sauvetage insuffisant dans l'Union des Comores** : la garde-côte comorienne est le seul corps disposant de moyens nautiques (depuis 2019). Bien que leur mission soit justifiée par la sauvegarde des vies en mer⁵, elle se concentre surtout sur empêcher les départs. Leur intervention sur des sauvetages demeure rare. Le COSEP (centre des opérations de secours et de la protection civile) ne peut que mobiliser des moyens sur terre. Ainsi, **les premiers acteurs du sauvetage sont les pêcheurs**, qui sont informés les premiers et disposent des compétences et moyens pour intervenir. Ils sont parfois mobilisés directement par le COSEP.

⁴ La Cimade, Groupe SOS Solidarités, Forum Réfugiés, France Terre d'Asile et Solidarité Mayotte, [Rapport commun 2023 sur les centres et locaux de rétention administrative](#).

⁵ Pour l'Union des Comores, Mayotte fait constitutionnellement partie du territoire national, les garde-côtes comoriens n'ont pas de mission de contrôle aux frontières concernant les embarcations souhaitant se rendre à Mayotte.

4. Impact sur les droits humains des familles

- **Droit de savoir, droit à la vérité et la justice** : la situation des familles de personnes disparues et leur droit de savoir sont souvent ignorés par les autorités étatiques. Dans l'impossibilité d'obtenir des informations sur les conditions de la disparition de leur proche, les familles peinent à faire leur deuil.
Mayotte-Comores : la stigmatisation des familles et leur crainte d'être poursuivies, du fait du départ « irrégulier » de leur proche, accentuent leurs difficultés à revendiquer leurs droits et justifient parfois leur non-prise en compte (cf. point 5).
France hexagonale : les familles sont entravées dans leurs démarches pour mener des recherches sur place, identifier leur proche ou participer aux procédures permettant d'obtenir justice, pour exemple :
 - **Naufrage du 24/11/2021** (cf. partie 3) : dans le cadre des poursuites engagées, cinq proches de victimes n'ont pas pu être entendu par le juge d'instruction, en raison de [refus de visa](#) motivés par un « risque de détournement de l'objet du visa à des fins migratoires »
 - **Mort de Blessing Matthew** (cf. partie 3) : les familles et associations les soutenant dans leur demande de vérité et justice ont vu leur plainte et leur demande de constitution de partie civile [classées sans suite](#). En [2024](#), les familles continuaient leur combat pour la vérité et la justice.
- **Impact psychologique, social, administratif et juridique** : au-delà de l'impossible deuil, les familles de disparu·e·s sont confrontées à des difficultés juridiques et administratives tant que leur proche n'est pas légalement considéré comme décédé (en matière d'héritage, de remariage, d'autorité parentale, etc.).

5. Mécanismes mis en place pour aider les familles à rechercher les personnes migrantes disparues, les localiser, à identifier les dépouilles, ainsi qu'à demander justice et faire valoir leur droit à la vérité

De manière générale, ces mécanismes sont **très insuffisants lorsqu'ils ne sont pas inexistant**s. Aux frontières françaises, comme ailleurs dans le monde, il n'existe pas de mécanismes officiels et systématiques de collecte de données sur les personnes disparues en dehors de leur nombre. Ainsi, alors qu'après une interception, interpellation, naufrage ou autre incident, les personnes migrantes sont systématiquement interrogées par les forces de l'ordre, ces interrogatoires visent à identifier les « passeurs » et ne sont pas utilisés pour collecter des informations permettant d'identifier les disparu·e·s. Par conséquent, il est difficile voire impossible pour les familles d'obtenir une confirmation du décès de leur proche ou des informations sur les circonstances de sa disparition. De même, les lacunes en matière d'identification des corps font que des personnes sont inhumées sans que leur famille ne soit informée.

FRANCE HEXAGONALE (frontières avec l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni)

- **Identification** : si dans une partie des cas, les démarches relatives à l'identification des corps des personnes migrantes sont réalisées, des obstacles peuvent survenir et les familles ne sont pas toujours recherchées. Voir la [FAQ sur les procédures françaises en cas de décès](#) d'une personne exilée, réalisée par la Cimade.
- **Absence de recherche des personnes disparues** : il n'existe pas de mécanismes officiels et systématiques de collecte de données sur les disparu·e·s (cf. ci-dessus) et les personnes migrantes signalées disparues auprès des autorités ne sont pas recherchées. À la [frontière franco-britannique](#), des associations accompagnant les familles dénoncent ainsi des [enquêtes négligées](#) lorsqu'une [personne est signalée disparue](#). Des membres de la gendarmerie maritime ont [confié à la presse](#) les lacunes existantes et le besoin de professionnalisation des unités dédiées à l'identification et à la restitution des corps aux familles.

ARCHIPEL DES COMORES

- **Récupération et conservation des corps** : si à Mayotte les opérations de recherche des corps en mer sont systématiques, aux Comores, le manque de moyens limite les possibilités de récupération des corps. De plus, en l'absence d'infrastructure permettant de les conserver, ils sont enterrés rapidement, souvent sans que la famille n'en soit informée.
- **Des obstacles à l'identification des corps** : l'identification des corps repose essentiellement sur **l'entraide communautaire**. Les familles, souvent informées des départs, se présentent spontanément pour identifier leur proche. À Mayotte, les survivant·e·s seraient parfois expulsé·e·s sans avoir pu identifier les personnes décédées. S'il peut arriver que les autorités ou le centre hospitalier de Mayotte mobilise des personnes ressources dans la communauté pour retrouver des familles, il ne s'agit pas de procédures systématiques. Le manque de légistes à Mayotte (qui devrait évoluer avec l'ouverture récente d'un institut médico-légal) et leur absence aux Comores est aussi un obstacle. Les autopsies sont extrêmement rares, il n'y a pas de prélèvements ADN. Aux Comores, la collecte des données post-mortem n'est généralement pas réalisée et les corps sont enterrés très rapidement.
- **Absence de collecte de données sur les personnes disparues** (cf. ci-dessus).
En l'absence de mécanismes systématiques, clairs et connus, les familles peinent à entamer des démarches pour rechercher leur proche, l'identifier ou d'obtenir des informations sur les circonstances de sa disparition. La Cimade et Maecha ont publié en 2020 un [guide d'information pour accompagner les familles](#) dans leurs démarches.