

Suivi du droit à la vie à la Frontière  
occidentale euroafricaine.  
Année 2021

**#DroitÀlaVie2021**

CA MINANDO  
FRONTERAS

## DONNÉES POUR LE DROIT À LA MÉMOIRE

Les données recensées dans ce rapport de suivi sont destinées à enrichir les informations que possèdent les communautés de migrants et les familles des victimes, et doivent permettre de contribuer à leur quête de vérité à propos de ce qui se passe aux frontières occidentales entre l'Europe et l'Afrique.

En effet, pour que les familles puissent faire leur deuil et obtenir réparation suite aux décès et disparitions de leurs proches, il est nécessaire de rendre visibles ces informations qui par ailleurs peuvent servir d'outil de promotion pour une politique de justice aux frontières et faire en sorte que l'histoire ne se répète.

Depuis 2016, notre collectif s'attache à systématiser la publication de données concernant les victimes. Cette chronologie des faits nous permet d'analyser dans le temps l'évolution des procédés de la nécropolitique sur les territoires frontaliers.

Obtenir des informations concernant la mort des personnes en situation de migration est un exercice complexe car ces hommes et femmes en mouvement passent par des canaux illégaux où leurs droits ne sont pas reconnus et qui poussent même les États à nier leur présence. En outre, à la Frontière occidentale euro-africaine, la grande majorité des décès se produisent en mer. La plupart des corps disparaissent sans qu'il reste aucune trace de leur existence. C'est pourquoi, derrière ce travail statistique, il s'agit de chercher à faire respecter la mémoire des victimes face à l'ignominie de leurs bourreaux.

Malgré ces difficultés à documenter les décès et disparitions, le travail que notre collectif effectue au sein de l'Observatoire des droits humains nous a permis de vérifier de manière exhaustive les chiffres présentés dans ce rapport. Toutes les données proviennent de sources primaires et sont traitées via notre base de données. Les chiffres sont analysés afin d'en restituer les résultats aux communautés de migrants, aux familles des victimes et à l'ensemble de la société. Ainsi, participent-ils à la mise en place d'actions de défense de la vie face à la nécropolitique.

## L'ANNÉE DE LA DOULEUR : DOUZE DÉCÈS PAR JOUR

Les politiques de dissuasion et de contrôle mises en œuvre par l'Europe et le Maroc sur les itinéraires de la Méditerranée occidentale ont considérablement détourné les flux migratoires vers l'Atlantique, les îles Canaries devenant la principale destination des personnes en déplacement.

Cette voie migratoire est actuellement l'une des plus dangereuses au monde, non seulement en raison des caractéristiques géographiques de la zone et des dangers de l'océan, mais également à cause des intérêts géostratégiques et des enjeux suscités

par les territoires maritimes et géographiques dans la zone située entre Laâyoune et la frontière mauritanienne.

Au cours de l'année 2021, douze personnes par jour, en moyenne, ont perdu la vie en tentant d'atteindre les territoires espagnols via les différents itinéraires migratoires.



En janvier et février, il y a eu un nombre élevé de victimes provenant majoritairement de Mauritanie à bord d'embarcations précaires. Le mois de mars a été le mois de l'année où l'on a enregistré le moins de décès, bien que l'on comptabilise tout de même plus d'une centaine de personnes.

À partir du mois d'avril, le nombre de morts et de disparus aux Frontières occidentales euro-africaines n'a cessé d'augmenter. L'un des pics de mortalité a coïncidé avec les moments les plus difficiles de la crise diplomatique entre le Maroc et l'Espagne : entre fin mai et début juin, en à peine quinze jours, dix tragédies ont eu lieu, provoquant la mort de quatre-cent-quatre-vingt-une personnes.

La hausse du nombre de victimes est aussi liée à l'augmentation du nombre de bateaux pneumatiques partant des côtes situées entre le Cap Boujdour et Guelmim. Ces embarcations, utilisées pour les traversées en mer Méditerranée, sont fragiles et précaires, et sont d'autant plus dangereuses sur l'océan atlantique.

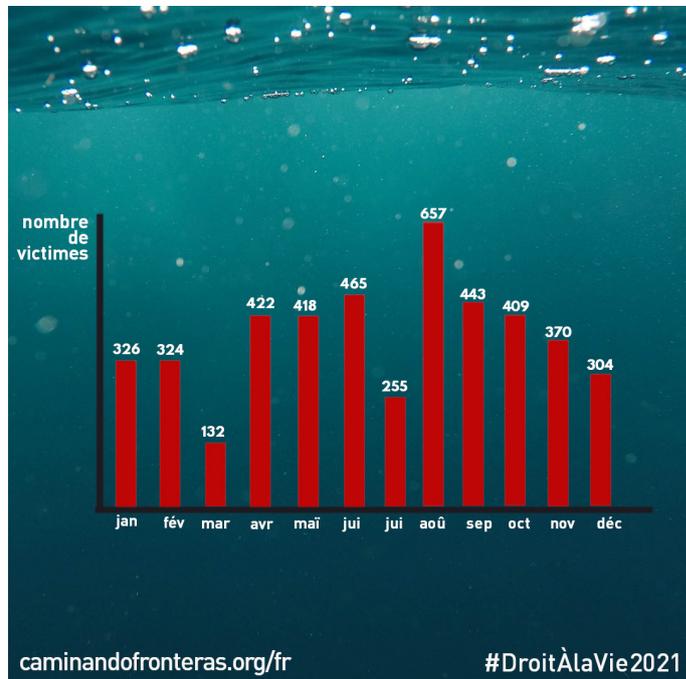
Au cours des mois de mai et juin, il convient de souligner, parmi les victimes, l'augmentation significative du nombre de femmes et d'enfants. Deux cent soixante-seize femmes et leurs enfants sont morts pendant cette période. Originaires d'Afrique sub-saharienne, ils avaient transité par le Maroc.

Mais c'est au mois d'août que les chiffres ont atteint les plus hauts sommets : vingt-et-une tragédies ont été enregistrées au cours desquelles plus de six-cents personnes ont trouvé la mort et ont disparu aux frontières. En septembre, bien qu'en baisse, le nombre de victimes reste élevé, se situant dans une moyenne insoutenable de deux-cents à quatre-cents personnes. À partir de novembre, le nombre de morts et de disparitions a de nouveau augmenté. Toutes concernaient des personnes embarquées sur des canots en provenance de Mauritanie, mais également du Sénégal et de Gambie. Au 20 décembre 2021, date à laquelle nous clôturons ce rapport, ces chiffres terrifiants dont nous nous faisons l'écho montrent malheureusement que les tragédies ne cessent d'augmenter d'année en année. Ils montrent aussi combien les politiques criminelles se sont enkystées au niveau des frontières.

## FAITS 2021 : DOULEURS EN CHIFFRES

**4404**  
**victimes**  
sur les routes d'accès à  
l'État espagnol au cours  
de l'année 2021

[caminandofronteras.org/fr](http://caminandofronteras.org/fr) #DroitÀLaVie2021

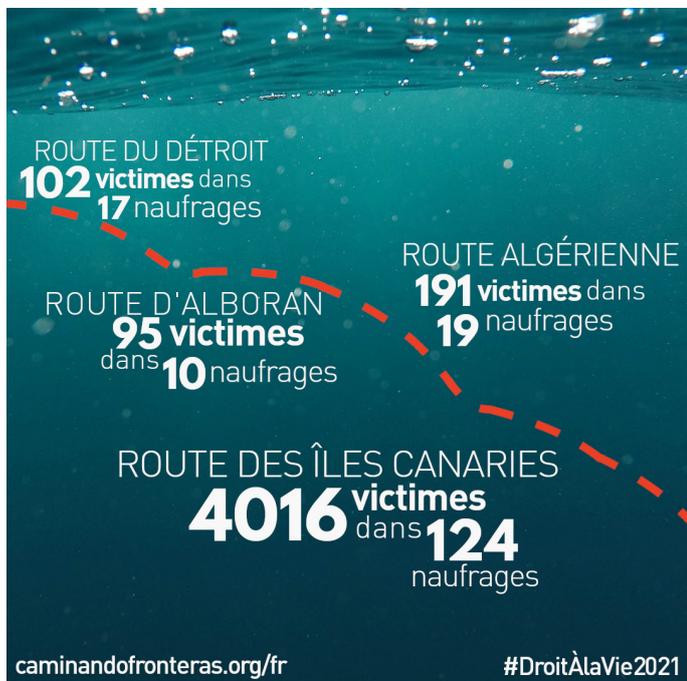


**+102,95%**  
de décès de plus qu'on 2020  
aux frontières

[caminandofronteras.org/fr](http://caminandofronteras.org/fr) #DroitÀLaVie2021

Et **94,80%** des victimes **disparaissent**  
en mer sans que leur corps soit retrouvé

[caminandofronteras.org/fr](http://caminandofronteras.org/fr) #DroitÀLaVie2021



## LA ROUTE DE L'ATLANTIQUE

### LA DÉRIVE DES CANOTS

#### Embarcations en provenance de Mauritanie, du Sénégal et de Gambie :

Le trajet migratoire depuis la Mauritanie, le Sénégal et la Gambie est particulièrement dangereux en raison des caractéristiques de l'océan et de la très longue distance parcourue par les embarcations. Les personnes migrantes se lancent sur l'Atlantique pour éviter les contrôles des patrouilleurs, et lorsqu'ils ne peuvent plus apercevoir la côte, alors en pleine mer, ils finissent par perdre le cap. Ce rapport a enregistré vingt-six tragédies à bord de canots en provenance de Mauritanie, dont vingt ont complètement disparu. Au cours de l'année, deux de ces embarcations ont été retrouvées dans la mer des Caraïbes, au niveau de Trinité-et-Tobago et sur les îles Turks-et-Caïques, avec à leur bord les restes de quelques corps.

Les longues distances parcourues par les canots représentent un obstacle supplémentaire pour lancer efficacement des opérations de recherche. En outre, la coordination des différents services de sauvetage est plus compliquée car elle implique cinq pays dont la collaboration est organisée autour du contrôle migratoire et non autour de la défense du droit à la vie.

*Comme beaucoup de jeunes qui partent de Mauritanie vers les îles Canaries, M. S. est originaire du Mali. Il connaissait B. F. parce qu'ils avaient partagé la même habitation en attendant le canot qui les conduirait en Espagne. Sur la plage juste avant le départ, il avait également rencontré A. K., une femme ivoirienne, survivante comme lui. Ce jour-là, le cinq avril, cinquante-neuf personnes, dont deux femmes et un enfant, se sont engouffrées dans l'Atlantique après avoir une dernière fois contacté leurs familles depuis une plage de Nouakchott. Tous les trois sont les seuls survivants de l'embarcation après dix-neuf jours de dérive sur l'océan.*

*M.S. explique comment il a nourri B.F. durant les jours perdus en mer : **“Je lui ouvrais la bouche et je lui donnais un petit morceau de biscuit avec un peu d'eau qui restait, je lui disais d'avalier. Quand ils nous ont trouvés, moi je n'avais même plus la force de manger le biscuit, mais lui, il était encore plus faible, on aurait dit qu'il était mort ; c'est encore un petit garçon. C'est lui qui est resté le plus de temps à l'hôpital après ça”.***

*Notre collectif a reçu l'alerte de la disparition de ce canot le 20 avril, via les appels de certaines familles qui se trouvaient en Mauritanie. Finalement, il a été retrouvé le 26 avril, à 500 km au sud de l'île de El Hierro. Un cargo l'avait repéré. Il était resté à proximité jusqu'à l'arrivée d'un avion de l'armée de l'air qui a pu porter secours aux trois survivants avant de les transférer à Ténériffe en même temps que les 24 corps qui gisaient encore dans l'embarcation.*

*Nous avons eu l'honneur de nous promener dans les rues de Ténériffe avec M.S., après qu'il se soit physiquement rétabli suite à la tragédie. Nous avons parlé de ses enfants et nous avons assisté à ses retrouvailles avec B.F., qu'il n'avait pas*

revu depuis leur sauvetage, le jeune garçon ayant dû passer de nombreux jours à l'hôpital.

Nous avons aussi parlé du premier appel passé à leurs familles pour leur annoncer qu'ils étaient en vie et qu'ils avaient eu de la chance. À ce jour, ils n'ont encore bénéficié d'aucun suivi spécifique ni de soutien individualisé ; ceux qui les aident à surmonter la douleur sont leur famille, à distance, et leurs camarades, ceux qui eux aussi ont fait la route. M.S. et B.F. s'efforcent de nous donner des informations concernant trois des vingt-quatre corps retrouvés. Ils nous disent qu'il est important de les identifier et de les inhumer selon la tradition musulmane. C'est ce que souhaitent les familles, mais pour elles, c'est compliqué.

**“Nous n'avons pas les moyens de le rapatrier, qu'est-ce qu'on va faire ?”**, nous demande le frère de M.K., l'une des victimes. La frustration et le désespoir se succèdent au cours des appels téléphoniques que nous avons avec les familles des personnes décédées à bord de ce canot.

Finalement, les corps ont été enterrés à Ténériffe, sans tenir compte des rituels de l'Islam que ces personnes pratiquaient de leur vivant. **“On aurait aimé pouvoir leur dire au revoir ici, dans notre village”**, nous a confié une femme ayant perdu deux membres de sa famille lors de cette tragédie.

Entre le Sénégal et la Gambie, seuls quatre canots ont disparu mais leurs naufrages ont fait quatre-cent-soixante-douze victimes ; ces embarcations transportaient en effet un très grand nombre de personnes.

Ils sont partis le neuf novembre de Gunjur, en Gambie. Ils étaient cent-soixante-dix. Notre collectif a été alerté le vingt novembre par la sœur de l'un d'entre eux.

**“J'ai contacté des gens en Espagne, au Maroc, en Algérie, en Mauritanie... Mais personne ne savait rien, personne ne pouvait me répondre”**, nous raconte Y.S., représentant du Conseil national de la jeunesse en Gambie. Il nous raconte également que, dans sa seule organisation, une cinquantaine de personnes sont impliquées dans le travail de recherche, de prise de contact et d'accompagnement des familles. **“Je connaissais personnellement un bon nombre de ces personnes... Certains étaient des amis, d'autres des collègues de travail. C'est dur de ne plus avoir de leurs nouvelles”**, nous confie un jeune gambien.

Comme ce fut le cas à d'autres occasions, le nombre élevé de personnes voyageant à bord de cette embarcation a motivé le déploiement de recherches intensives de la part des communautés d'origine.

La première à nous alerter a été la sœur de l'un des disparus, un jeune homme de vingt-deux ans. **“Il a décidé de partir avec quelques amis du quartier sans qu'on n'en sache rien... On a appelé des organisations d'ici et d'ailleurs, mais personne ne répond. Personne ne dit rien, personne ne sait rien.”**

## Embarcations provenant de Mauritanie, du Sénégal et de Gambie

| PROFILS DES VICTIMES  | RAISONS AYANT MOTIVÉ LE DÉPART DE LEUR PAYS  | NOMBRE DE TRAGÉDIES ENREGISTRÉES |
|---|--|----------------------------------|
| <p>Les personnes quittant la Mauritanie sont majoritairement des maliens. Les autres nationalités sont le Sénégal, la Gambie, la Mauritanie, la Côte d'Ivoire et la Guinée Conakry.</p> <p>La plupart sont de jeunes hommes et des adolescents âgés de quatorze à dix-huit ans.</p> | <p>Conflits de guerre</p> <p>Paupérisation aggravée par la pandémie.</p> <p>Politiques extractivistes des entreprises européennes.</p> | <b>30</b>                        |

### L'ANNÉE DES EMBARCATIONS PNEUMATIQUES VOUÉES À NE PAS S'EN SORTIR

#### Embarcations pneumatiques parties de la zone située entre Guelmim et le Cap Boujdour :

Depuis fin 2020, nous avons constaté une augmentation des embarcations pneumatiques sur l'itinéraire des Canaries. Durant les six premiers mois de l'année, trente-trois pour cent d'entre elles ont connu une fin tragique.

*“Malgré les jours passés en mer, personne n'avait encore succombé, nous résistions. Mais la marine est arrivée et nous a abordés, le bateau s'est retourné sur nous. Je ne sais pas s'ils voulaient nous tuer ou s'ils ne savaient pas comment nous sauver, mais le zodiac s'est pratiquement cassé, nous sommes tombés à l'eau, ils nous ont lancé des cordes. Je sais bien nager donc j'ai pu aider des gens qui étaient sur le point de se noyer. Mais aucun des membres de la marine ne s'est jeté à l'eau. Une fois tous à bord, je me suis rendu compte que nous n'étions plus que vingt-huit, il manquait dix-sept d'entre nous”,* déplore F.K., un survivant de la tragédie. L'embarcation avait quitté Laâyoune le trente-et-un mai avec, à son bord, quarante-cinq personnes dont huit femmes. Alerté par des proches, notre collectif a prévenu les autorités de sauvetage. Ce n'est que le quatre juin que nous avons eu un contact avec les passagers qui, après plusieurs jours à la dérive, étaient entrés dans une zone couverte par le réseau téléphonique. Le sauvetage a pris plusieurs heures, malgré la position fournie par l'embarcation elle-même. Finalement, le naufrage a été confirmé. Une femme qui était dans le coma, ainsi que trois hommes, ont été transférés à l'hôpital de Laâyoune et les autres survivants ont été refoulés. La marine n'a pas recherché les dix-sept corps perdus en mer.

Les facteurs à l'origine de ces décès sont liés aux mauvaises conditions des embarcations et aux retards dans les opérations de recherche et de sauvetage, mais ils sont dus également aux difficultés de coordination entre l'Espagne et le Maroc lorsqu'il s'agit de défendre la vie en mer.

**“Les vagues étaient plus hautes que le zodiac, elles emportaient des gens, elles les arrachaient au bateau. Il y avait beaucoup de rochers et le bateau se cassait, tant bien que mal nous avons fini par rejoindre la plage sous les yeux de la gendarmerie qui ne faisait rien pour nous aider ; on nous a simplement arrêtés”**, raconte avec angoisse l'une des survivants. Cette embarcation pneumatique est partie avec, à son bord, cinquante-huit personnes dont beaucoup étaient originaires des Comores. Quinze d'entre elles ont été englouties par la mer et seuls les corps de deux femmes et d'un homme ont été repêchés.

Le trois août, un bateau est parti du sud de Laâyoune, et le dix-sept du même mois, il a été retrouvé sur une plage de Nouadhibou. Il n'y avait que sept survivants, dont une femme. Le reste des quarante-sept victimes a disparu en mer. Lorsque nous avons contacté les naufragés, de nationalités ivoirienne, malienne, sénégalaise et guinéenne, ils se trouvaient dans un centre de détention en Mauritanie, craignant d'être refoulés dans le désert. Les conditions de détention étaient épouvantables, et ils étaient dévastés après l'horreur qu'ils avaient vécue en mer. **“Nous ne voulons pas être expulsés, refoulés dans le désert à la frontière du Mali, nous voulons être renvoyés dans notre pays avec dignité pour que nous puissions nous remettre de la douleur que nous avons vécue”**, a demandé l'un des survivants.

De mai à juillet, le nombre de naufrages de canots pneumatiques a subi une augmentation. Au cours des deux seules premières semaines d'août, six des tragédies enregistrées impliquaient ce type d'embarcations. À la fin du mois, des téléphones satellites ont commencé à apparaître au sein des embarcations ce qui a fait baisser le nombre de tragédies. En effet, les passagers ont pu, dès lors, sonner l'alerte au moment de dériver et fournir des positions utilisées ensuite pour mobiliser les recherches et les sauvetages.

### Canots pneumatiques partis de la zone située entre Guelmim et le Cap Boujdour

| PROFILS DES VICTIMES  | RAISONS AYANT MOTIVÉ LE DÉPART DE LEUR PAYS   | NOMBRE DE TRAGÉDIES ENREGISTRÉES |
|---|---|----------------------------------|
| Personnes en mouvement transitant par le Maroc, majoritairement guinéennes et ivoiriennes, suivies de sénégalais, maliens, comoriens, gambiens, ghanéens, camerounais, congolais et tchadiens. Bien que moins nombreux, on comptabilise également des victimes asiatiques originaires du Bangladesh, du Pakistan, du Yémen et de Sri Lanka. | <p>Conflits de guerre.</p> <p>Paupérisation aggravée par le changement climatique.</p> <p>Politiques extractivistes de certaines entreprises.</p> <p>Violences machistes.</p> | <b>35</b>                        |

## UNE PHASE DE TRANSIT TRÈS VIOLENTE : LES OTAGES DES INTÉRÊTS GÉOSTRATÉGIQUES.

### Embarcations parties de la zone du sud de Dakhla au Cap Boujdour :

Au cours des sept premiers mois de l'année, les départs de cette zone ont été caractérisés par le nombre élevé de femmes ayant pris place à bord des embarcations. La plupart d'entre elles étaient des mères voyageant avec leurs enfants et qui avaient transité par le Maroc. Sur tous les bateaux, elles étaient plus nombreuses que les hommes.

Les embarcations de cette zone sont en bois et sont donc plus solides que les bateaux pneumatiques. Mais les personnes qui ont voyagé à leur bord expliquent qu'elles ont dû passer un long moment dans le désert avant de pouvoir prendre la mer. Les femmes soulignent que dans ce contexte d'attente, qui a parfois duré plus d'un mois, elles ont dû dormir dehors, affrontant les intempéries du désert et dépendant, pour se nourrir, du bon vouloir de la population locale. Par conséquent, les candidats à la traversée maritime ont embarqué alors qu'ils étaient déjà épuisés, ce qui explique que la plupart des décès aient été causés par le froid, la faim et la soif.

***“Il n’y avait pratiquement pas d’eau, on nous a dit que nous allions attendre cinq jours et il y avait pour ça juste assez de nourriture et d’eau. Finalement, nous y sommes restés vingt jours. Je n’avais presque plus de lait dans mes seins et je demandais désespérément qu’on m’achète du lait à la pharmacie pour le bébé. J’ai aussi été dans le “tranquilo” à Nador, mais c’était différent. Là-bas, l’attente est moins longue et puis, ce n’est pas le désert. À Dakhla, ça fait très peur parce que c’est vraiment dangereux, les Arabes sont armés, et tu dois monter dans le bateau parce qu’ils peuvent te tirer dessus. Je n’avais jamais vécu quelque chose comme ça. Quand nous sommes montés dans le bateau, nous étions déjà très fatigués, mon bébé et moi. Nous n’avions pas la force de supporter le voyage, mais nous avons quand même dû embarquer”,*** la voix d’A.W. se casse, elle ne veut pas continuer à parler de ce voyage qui s’est finalement terminé au Maroc et dont elle est revenue sans son fils ni sa sœur, qui se trouvait également dans l’embarcation. Perdus en mer, ils ont passé quatre jours à la dérive puis ont décidé de faire demi-tour, mais le froid, la faim et la soif avaient déjà fait des victimes parmi les passagers du bateau.

*Ils voyageaient aux côtés de soixante-deux personnes sur une embarcation partie d’une zone située entre le Cap Boujdour et Dakhla. Le vingt-huit septembre, ils ont appelé à l’aide, ayant besoin d’un sauvetage en urgence. La marine n’est pas venue et la mer les fait dériver jusqu’à la plage où ils ont chaviré deux jours plus tard, le trente septembre. Seuls deux femmes et trois hommes ont survécu. Seize corps se sont également échoués sur le rivage et les autres ont disparu en mer.*

Au mois d’août, des embarcations composées de personnes d’origines maghrébines ont également commencé à apparaître dans cette zone de la route atlantique. Ces populations migrantes étaient parties du centre du Maroc pour, là encore, attendre dans le désert de Dakhla avant d’entamer la traversée vers les îles Canaries. Plusieurs de leurs bateaux ont fini par disparaître complètement, laissant les familles sans réponses. Cela n’a fait que confirmer une réalité déjà présente chez les victimes des frontières maritimes, à savoir le nombre élevé de naufrages ne laissant aucune trace derrière eux.

## Embarcations provenant du sud de Dakhla-Cap Boujdour

| PROFILS DES VICTIMES  | RAISONS AYANT MOTIVÉ LE DÉPART DE LEUR PAYS   | NOMBRE DE TRAGÉDIES ENREGISTRÉES |
|---|---|----------------------------------|
| Marocaines et personnes migrantes transitant par le Maroc. Ces personnes migrantes sont majoritairement originaires de Guinée Conakry et de Côte d'Ivoire, ainsi que du Sénégal, du Mali, des Comores, de Gambie, du Ghana, du Cameroun, de la République Démocratique du Congo et du Tchad. Bien que moins nombreuses, on dénombre également parmi les victimes des personnes originaires de l'Égypte ainsi que d'origines asiatiques venues du Bangladesh, du Pakistan, du Yémen, du Sri Lanka et de Birmanie. 43,14% des victimes étaient des femmes et leurs enfants. | <p>Conflits de guerre.</p> <p>Paupérisation aggravée par le changement climatique.</p> <p>Paupérisation aggravée par la COVID-19.</p> <p>Politiques extractivistes de certaines entreprises.</p> <p>Violences machistes.</p> <p>Violences contre les collectifs LGBT.</p> | <b>39</b>                        |

## LES ROUTES DE LA MÉDITERRANÉE

### LA LATITUDE 35.50 ET LA DÉRIVE "ITALIENNE"

En raison de la militarisation des frontières méditerranéennes, mais également des intérêts territoriaux (maritimes et terrestres) disputés sur la côte atlantique, les tentatives de traversées par la mer depuis le nord du Maroc jusqu'aux territoires espagnols sont de moins en moins nombreuses.

Néanmoins, on continue de mourir en mer en raison du manque de moyens de sauvetage. La politique appliquée dans cette zone rappelle celle de la Méditerranée centrale, où les services publics de Malte et d'Italie ont cessé d'opérer les sauvetages, créant ainsi un droit à la vie de seconde zone pour les personnes migrantes.

La Société nationale espagnole de sauvetage et de sécurité en mer, le Salvamento Marítimo, n'intervient pas au-delà du point de latitude 35.50 même dans le cas où des vies sont en danger et où le Maroc n'a mobilisé aucun service de sauvetage. Nous avons pu en faire le constat à l'occasion d'alertes reçues depuis des embarcations pneumatiques à rames situées dans le détroit de Gibraltar, où les personnes en détresse signalaient leur position exacte. Pourtant, bien que le risque de naufrage soit très élevé, de nombreuses heures ont passé sans qu'aucune mesure de sauvetage ne soit initiée.

*"Je l'ai trouvée à l'hôpital Mohammed V et elle va très mal, je vais vous la passer", nous dit N., l'un des correspondants locaux des communautés de migrants avec lesquels nous travaillons en réseau.*

*"Madame, mon bébé s'est noyé, il s'est noyé", s'exclame A. Les mots ne parviennent pas à sortir de sa bouche et après de longs sanglots, elle continue :*

**“Nous étions dans le zodiac, j’étais avec mon bébé. Les autres, c’étaient des amis du quartier. Nous avons passé des heures à appeler pour qu’on nous porte secours mais personne ne venait. Alors l’un d’eux a dit qu’on devait essayer de regagner la terre ferme. Il y avait le vent qui nous portait et aussi les vagues qui nous faisaient monter et descendre. On était presque arrivés quand nous avons chaviré. Mon bébé est resté accroché à moi, je suis nageuse, dans mon pays je nageais et c’est ce que j’ai fait, j’ai nagé et j’ai réussi à atteindre la rive. Mon bébé lui, il est mort, mort. La gendarmerie m’a amenée à l’hôpital et le bébé est à la morgue. Je veux sortir d’ici et l’enterrer”.** Après avoir survécu à ce naufrage qui s’est produit le vingt mai, A. a finalement pu enterrer son fils à Tanger. Sans nouvelles de ses cinq compagnons, elle tente de se reconstruire psychologiquement, bien que souffrant encore de nombreux cauchemars et d’anxiété. A. a expliqué qu’avec ses compagnons, ils avaient sollicité l’aide des services de sauvetage de onze heures du matin à six heures du soir. Puis, ils ont perdu la communication et ont essayé de faire demi-tour alors qu’il faisait déjà nuit noire.

Grâce au suivi de notre Observatoire, nous avons également repéré que, même lorsqu’il s’agit de sauver des vies, l’Espagne ne peut pas descendre plus bas que le point de latitude 35.50, alors que pour effectuer des contrôles migratoires, le Maroc n’hésite pas à franchir cette ligne.

**“Nous étions en permanence en train d’appeler et d’envoyer notre position, nous avons très peur parce que le bateau pneumatique était vraiment dégonflé. Nous avons beaucoup ramé, l’un d’entre nous est tombé à l’eau mais nous avons réussi à le faire remonter à bord. Finalement, la marine marocaine est arrivée et, au moins, aujourd’hui nous sommes en vie”.** Le trente août, ce canot pneumatique à rames, à la dérive et en perdition avec cinq personnes à bord, a été secouru par la marine marocaine au point de latitude 35.55.

En Méditerranée, même si la position des personnes migrantes est connue, il est compliqué d’activer les opérations de recherches, et lorsqu’il n’y a pas de position exacte, le sauvetage dépend de la “politique” de chaque tour de contrôle.

**“Dans la nuit du 27 août, nous avons reçu une alerte provenant d’une barque avec laquelle deux hommes yéménites étaient partis de Nador à la rame. Nous avons informé les services de sauvetage espagnols et marocains. L’Espagne a répondu que l’embarcation était trop près des côtes marocaines, et le Maroc a simplement pris bonne note de nos informations. Désespérés car ne pouvant pas regagner la côte par leurs propres moyens, les deux naufragés n’ont pas cessé d’envoyer leur position, mais aucun service de sauvetage n’est arrivé, ni depuis Nador, ni depuis Melilla. Le téléphone s’est éteint. Le 30 août, les services de sauvetage espagnols et marocains nous ont informés qu’ils n’avaient aucune idée de ce qui leur était arrivé”.**

Si l’alerte est émise après plusieurs jours, les recherches ne sont même pas engagées, malgré les efforts des familles, notamment les dépôts de plainte. La remise en question des alertes lancées par les organisations, les familles, les personnes migrantes et les communautés est une autre forme de violence aux frontières, tout comme l’incertitude à laquelle elles sont soumises.

Le deux décembre, nos collègues de l'organisation No Name Kitchen ont été alertées de la disparition de cinq mineurs partis de Ceuta le trente novembre sur une embarcation sans moteur dans l'intention de rejoindre la péninsule. Des amis des passagers ont rapporté que les adolescents avaient embarqué depuis la plage de Benítez à Ceuta.

L'organisation a dénoncé les faits à la Guardia Civil, expliquant que trois d'entre eux avaient été pris en charge dans un centre pour mineurs de la ville. Ils ont également informé de la situation le Salvamento Marítimo et les autorités marocaines.

Les familles des mineurs ont par ailleurs porté plainte au Maroc.

La première réponse que l'organisation a reçue du Salvamento Marítimo a été que la disparition aurait dû être signalée à la Croix-Rouge. Le lendemain, le Salvamento Marítimo a soutenu différentes hypothèses auprès de No Name Kitchen : soit que les mineurs avaient gagné la zone d'Al Hoceïma, ou encore qu'ils n'avaient jamais réussi à partir. Mais à aucun moment les services de sauvetage n'ont mentionné qu'ils avaient cherché à retrouver les naufragés.

No Name Kitchen continue d'accompagner les familles et les amis de ces jeunes gens, ils sont en contact avec des organisations au Maroc et en Espagne, ils les ont recherchés dans les hôpitaux et les centres d'accueil pour mineurs. Mais à ce jour, les cinq adolescents sont toujours portés disparus. Comme le disent nos collègues de No Name Kitchen : **“Même le fait de vivre, et que votre vie compte, est un privilège”**.

| Embarcations dans le Détroit et Alboran  |   |                                  |
|--|---|----------------------------------|
| PROFILS DES VICTIMES   | RAISONS AYANT MOTIVÉ LE DÉPART DE LEUR PAYS   | NOMBRE DE TRAGÉDIES ENREGISTRÉES |
| Marocaines. Personnes migrantes ayant transité par le Maroc originaires de Guinée Conakry, du Sénégal, du Mali, du Cameroun, de Syrie et du Yémen. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Conflits de guerre.</li> <li>Paupérisation aggravée par le changement climatique.</li> <li>Paupérisation aggravée par la COVID-19.</li> <li>Politiques extractivistes de certaines entreprises.</li> </ul> | <b>27</b>                        |

## ALGÉRIE : LES TENTATIVES DE TRAVERSÉE ET LE RETARD DANS LES OPÉRATIONS DE SAUVETAGE.

Depuis 2019, les départs depuis l'Algérie ont augmenté en raison des luttes sociales dans le pays, où les gens revendiquent davantage de démocratie et un accès aux droits sociaux. Dans la plupart des cas, il s'agit de jeunes Algériens ou encore de familles entières appauvries par un système corrompu et par les conséquences de la pandémie.

La plupart de ces embarcations ne signalent pas leur départ par crainte de la répression politique et des accords d'expulsion entre l'Espagne et l'Algérie. Quant aux familles, elles alertent souvent tardivement les autorités, longtemps après avoir constaté que leurs proches ne sont pas arrivés.

*Le vingt-neuf octobre, à deux heures du matin, une petite barque de pêche quitte Mostaganem avec quatorze personnes à bord. Ce sont tous de jeunes hommes, le plus jeune étant un adolescent de seize ans. Selon leurs proches, ils voulaient se rendre dans la région située entre Cartagena et Almeria. Notre collectif n'a été prévenu que le huit novembre alors que s'étaient déjà écoulés les premiers jours essentiels aux recherches.*

Sur le territoire espagnol, la zone d'arrivée des embarcations provenant d'Algérie est très large, allant d'Almeria, Murcie et la côte Est, jusqu'aux îles Baléares. Les décisions de sauvetage entre les différents postes de contrôle doivent être coordonnées. Le lancement des recherches en est d'autant plus retardé. Par ailleurs, lors des appels, le Salvamento Marítimo a pu orienter notre collectif ainsi que les familles vers des organisations sociales ou même vers la police, alors que ces entités n'ont pas de compétences en matière de recherches en mer.

*Le dix-neuf septembre, nous avons alerté le Salvamento Marítimo des Baléares de la disparition d'une embarcation dans laquelle voyageaient quatorze personnes, dont huit Subsahariens et six Algériens, ayant entamé la traversée de la Méditerranée le dix-sept septembre. Nous avons fourni toutes les informations possibles, mais leur seule réponse a été de nous dire d'appeler la Croix-Rouge parce qu'il y avait déjà trop de bateaux. À notre grande surprise, le numéro qu'ils nous ont donné était celui du service client de la Croix-Rouge. En désespoir de cause, nous avons dû appeler différents postes de contrôle jusqu'à ce que celui d'Almeria accepte de recevoir le signalement. Durant les mois qui ont suivis, les familles n'ont jamais cessé d'appeler. Elles nous ont fait savoir que les personnes à bord de ce bateau étaient toujours portées disparues.*

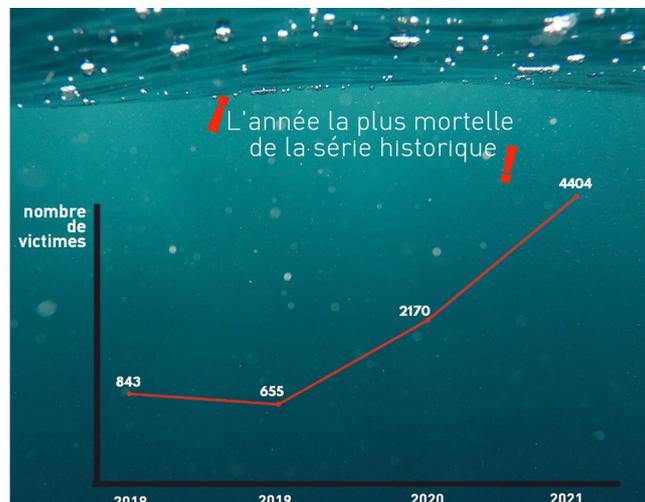
### Embarcations provenant d'Alger-Oran

| PROFILS DES VICTIMES  | RAISONS AYANT MOTIVÉ LE DÉPART DE LEUR PAYS   | NOMBRE DE TRAGÉDIES ENREGISTRÉES |
|---|---|----------------------------------|
| <p>La majorité sont de jeunes algériens.</p> <p>Quelques autres, ayant transité par l'Algérie, sont des personnes originaires du Burkina Faso, du Cameroun, du Mali, de l'Irak et de Palestine.</p> | <p>Paupérisation aggravée par la COVID-19.</p> <p>Luttes pour l'accès aux droits sociaux.</p> <p>Luttes pour l'accès à la démocratie.</p> <p>Luttes contre la corruption.</p> <p>Conflits de guerre.</p> <p>Paupérisation aggravée par le changement climatique.</p> <p>Politiques extractivistes de certaines entreprises.</p> | <b>19</b>                        |

## IMPACT DES POLITIQUES DE CONTRÔLE AUX FRONTIÈRES AU DÉTRIMENT DE LA DÉFENSE DU DROIT À LA VIE

Grâce au suivi mené par notre Observatoire des Droits humains aux Frontières occidentales euro-africaines, nous avons pu lister un certain nombre de facteurs à l'origine de ces tragédies :

- Empreint d'itinéraires de plus en plus dangereux, avec des phases de transits plus longues dans des conditions géographiques plus difficiles.
- Mauvaises conditions de départ des embarcations. Le fait est que les équipages se trouvent en danger dès leur départ en mer, car les embarcations ne répondent pas aux exigences d'une navigation sûre. S'ajoute à cela l'état de nombreux bateaux qui s'est détérioré au cours des douze derniers mois : matériel défectueux, moteurs en panne et surcharges.
- Mauvais état de santé des personnes candidates au départ : longues attentes dans un environnement difficile et mauvaises conditions alimentaires.
- Passagers sans aucune expérience de navigation à bord des embarcations les amenant à se perdre plus facilement en pleine mer.
- Manque de coordination entre les différents pays pour protéger la vie des personnes migrantes.
- Manque de moyens de sauvetage.
- Réduction des ressources matérielles et humaines au sein des services du Sauvetage en mer.
- Retards injustifiés dans les délais de sauvetage.
- Refus de mobiliser les moyens de sauvetage et de recherche. Choix arbitraires concernant le lancement ou non des opérations de sauvetage.
- Manque de ressources et d'expérience en matière de sauvetage dans des pays comme le Maroc, la Mauritanie et le Sénégal.
- Refus d'assistance de la part d'autres bateaux en mer de peur d'être poursuivis par les autorités et accusés de trafic d'êtres humains.



## LA REVICTIMISATION : UNE VIOLENCE QUI SE POURSUIT SANS RELÂCHE

Jour après jour, les personnes victimes des frontières ainsi que leurs familles ne cessent de souffrir d'une violation de leurs droits.

Au cours de notre suivi, nous avons pu observer des cas de survivants ayant subi une expulsion ou un déplacement forcé après avoir vécu une terrible tragédie. En Espagne, ce sont les protocoles concernant l'immigration qui sont appliqués aux personnes rescapées d'un naufrage, et non le protocole de prise en charge des victimes de tragédies multiples.

Les interventions des autorités ne sont pas orientées vers une prise en charge psychosociale des victimes et de leurs familles. Aucun protocole n'est mis en place afin d'identifier les corps retrouvés ou pour documenter l'identité des personnes disparues. Bien au contraire, toutes les actions visent à effacer l'existence de ces victimes et de leurs droits, même après leur mort, en mettant constamment des obstacles administratifs sur le chemin des familles qui luttent pour se faire entendre.

***“Je n'arrive pas à y croire... S'il vous plaît, continuez de chercher”***, M. n'arrive pas à croire que le corps de sa fille de deux ans ait été enterré vingt-quatre heures après avoir été retrouvé sur une plage marocaine. Les autorités n'ont pas accordé aux familles la possibilité d'identifier leurs proches et de les enterrer dignement. Si le corps de la maman n'a pas été retrouvé, ce papa pensait au moins pouvoir dire au revoir à sa fille et l'enterrer selon sa foi. ***“Ma femme était enceinte lorsqu'elle est partie de notre pays. Elle est arrivée au Maroc et elle a donné naissance à notre fille à Nador. Maintenant elles sont toutes les deux mortes”***. M.K. et sa mère voyageaient dans une pirogue (patera) partie, à l'aube du trente août, d'une zone située à trente kilomètres au nord de Dakhla, avec à son bord, quatre-vingt-six personnes dont trente-six femmes et seize mineurs. Le premier août, la marine marocaine a retrouvé les corps de vingt-et-une femmes et de la fille de M.

On a retrouvé des documents d'identité sur dix des corps : cinq étaient originaires de Côte d'Ivoire et cinq de Guinée Conakry. Les ambassades et les familles ont été informées, et une organisation de migrants s'est rendue sur place pour aider à identifier et rapatrier certains corps. Les dépouilles des défuntes ont été enterrées le deux septembre sans que les familles en soient informées ni que leurs corps soient soumis aux rituels musulmans ni-même que quelqu'un prie sur leur tombe. Elles ont toutes été inhumées ensemble, dans une fosse commune, loin des cimetières, dans une zone désertique.

Cette affaire illustre le mépris des autorités pour les droits des victimes aux frontières. Il faut souligner sur le fait que les familles rencontrent de part et d'autre des obstacles pour identifier leurs proches. Les frontières en sont un lorsqu'elles se trouvent dans un autre pays et qu'on ne leur reconnaît pas le droit de voyager. Et ça l'est d'autant plus lorsqu'elles sont elles-mêmes en situation administrative irrégulière.

***“Ma sœur, tout ce que je veux c’est enterrer ma fille. J’ai d’abord pensé partir et aller en France, même si je n’ai pas de papiers, mais mon mari ne veut pas d’autant que je suis sur le point d’accoucher. Je veux juste enterrer ma fille, c’est tout. Me reposer. C’est elle, je le sais”,*** dit la mère de Y. avec amertume. Son enfant se trouvait sur une pirogue partie, le dix-sept juin, d’une zone située à soixante kilomètres au sud de Dakhla, avec à son bord cinquante-deux personnes, dont vingt et une femmes et douze petites filles. Le bateau a été repéré par un cargo treize jours plus tard, le trente juin, alors qu’il restait à bord trente-six personnes, dont une décédée. Y. est morte sur le trajet de l’hôpital. Sa mère, qui vit en France sans documents lui permettant de voyager, a tout fait pour que la fillette soit identifiée et qu’elle puisse l’enterrer. Dans cette affaire, c’est l’État français qui a refusé à la mère la possibilité de voyager en la menaçant d’expulsion. Il a négligé les droits de cette femme en tant que famille de victime en faisant passer avant toute chose sa situation administrative irrégulière.

Pour les personnes migrantes, il n’existe pas de protocole donnant priorité à l’identification des personnes décédées. Pis ! Aucune mesure n’est même prise pour tenter de déterminer le lien de parenté entre les victimes et les autres personnes voyageant à bord des embarcations. En avril, un cas terrible a été rendu public, celui d’une fillette agonisant seule à l’hôpital alors que sa mère se trouvait dans un centre d’accueil temporaire pour étrangers. C’est un médecin qui a tout fait pour la retrouver, lui permettant ainsi de faire ses adieux à sa fille juste avant sa mort.

Les familles souffrent du manque d’informations officielles, même lorsqu’elles peuvent prouver leur lien de filiation.

***“Je ne pouvais pas attendre plus longtemps en France, je suis à Las Palmas. J’ai rencontré un homme du Togo à l’aéroport de Madrid et il m’accompagne. Dès que j’ai atterri, j’ai appris que ma fille était à l’hôpital et que ma femme était morte. Je suis allé à l’hôpital et ils ne m’ont pas laissé la voir, pourtant je leur ai montré mes papiers”,*** nous a raconté K., désespéré.

Sa femme et sa fille étaient parties le seize octobre avec soixante et une personnes, dont vingt-sept femmes et douze enfants. Le vingt-quatre, l’embarcation est retrouvée par un cargo. La petite A., âgée de six ans, a été transférée à l’hôpital où son père finalement pu la retrouver.

***“Quand elle m’a vu, elle s’est levée et a commencé à parler. Elle ne veut pas que je parte, si je sors un instant de la pièce elle pleure, je ne veux pas non plus me séparer d’elle. Je veux qu’elle guérisse et l’emmener en France avec moi. J’ai déjà informé la famille du décès de sa mère, nous avons besoin d’entamer le processus de deuil, mais je veux attendre que ma fille soit apaisée à mes côtés. Je dois attendre que les services de protection de l’enfance me la rendent et apparemment, ça risque de prendre du temps. Mais ils doivent comprendre que je n’ai plus de travail et que j’ai besoin d’être avec ma fille pour reprendre ma vie”,*** nous a dit K., résigné, lors d’une rencontre autour d’un café à Las Palmas. Il était d’un côté très heureux retrouvé sa fille, à laquelle il rendait visite tous les jours au centre pour mineurs dans l’espoir de la récupérer. Mais il nous a également parlé de la douleur d’avoir perdu sa femme, et de l’importance de savoir ce qui s’était passé afin de guérir ses blessures.

K. est finalement rentré en France avec sa fille à la fin du mois de novembre.

---

*Ce rapport est réalisé afin d'honorer la mémoire des 4.404 victimes aux Frontières occidentales euro-africaines de l'année 2021.*

*Il rend hommage au courage des communautés de migrants et des familles des personnes décédées et disparues.*

*Que la douleur décrite dans ces pages se transforme en justice et défense de la vie.*

---