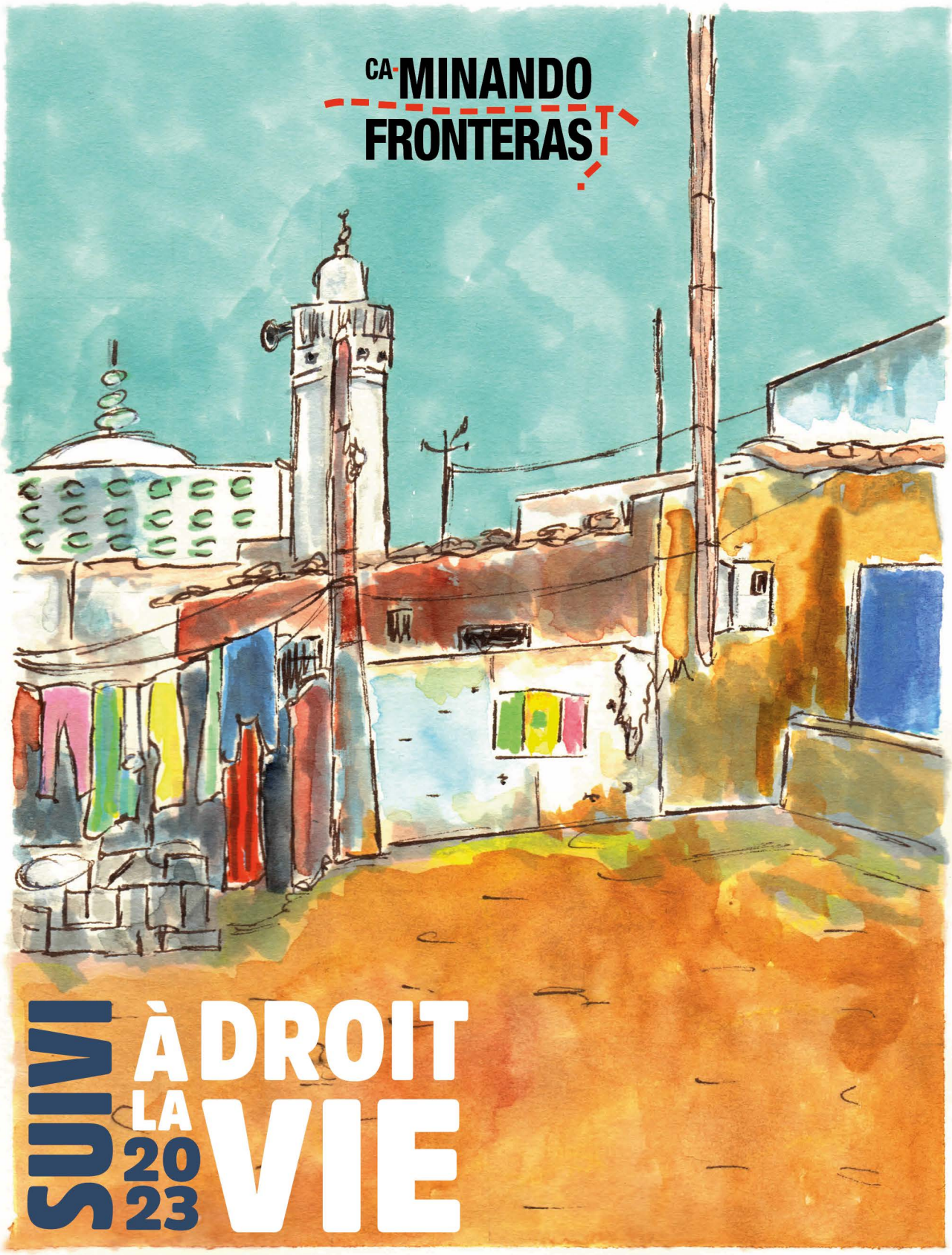
CAMINANDO FRONTERAS



SUIVI À LA DROIT 2023 VIE

Rapport de l'Observatoire des droits humains de Ca-minando Fronteras
Édition : Décembre 2023
https://caminandofronteras.org/
Illustrations : Ana Martínez Hernández
Mise en page : Crash Estudio Gráfico
Licence de production par les pairs

SUIVI À DROIT LA VIE 2023

CHAPITRE I

pág. 4 MÉMOIRE DES VICTIMES ET DE LEURS FAMILLES : LA LUTTE CONTINUE

CHAPITRE II

pág. 10 LA NÉCROFRONTIÈRE ANÉANTIT LES VIES

CHAPITRE III

pág. 14 LES ROUTES ATLANTIQUES DE LA FRONTIÈRE OCCIDENTALE EURO-AFRICAINE

pág. 14 LA ROUTE D'AGADIR À DAKHLA

pág. 22 LA ROUTE DES CAYUCOS : LE CAS DU SÉNÉGAL

pág. 32 LA ROUTE DES CAYUCOS : LA MAURITANIE

pág. 36 LA ROUTE DES CAYUCOS : LA GAMBIE

CHAPITRE IV

pág. 39 LES ROUTES MÉDITERRANÉENNES DE LA FRONTIÈRE OCCIDENTALE EURO-AFRICAINE

pág. 39 LA ROUTE MÉDITERRANÉENNE OCCIDENTALE DE L'ALGÉRIE

pág. 44 LA ROUTE DU DÉTROIT

pág. 49 LA ROUTE D'ALBORAN

pág. 54 ÉPILOGUE

Ce document est interactif :
Cliquer sur le numéro d'une page pour revenir au sommaire.
Dans le sommaire, cliquer sur un chapitre pour accéder à la page correspondante.
Cliquer sur les liens internet pour accéder directement à l'url.

MÉMOIRE DES VICTIMES ET DE LEURS FAMILLES : LA LUTTE CONTINUE

Cette année encore, l'équipe de Ca-minando Fronteras partage la douleur des familles et des communautés face aux victimes de la Frontière Occidentale Euro-Africaine. Notre organisation met le travail de l'Observatoire des droits humains au service de la mémoire et de la justice, et rassemble les statistiques effrayantes de la mort sur les différentes routes migratoires vers l'Espagne.

L'année 2023 est la plus mortelle depuis que nous recensons ces données. Si en 2021[1], le nombre de victimes lors des traversées migratoires s'élevait à 4639, soit 12 décès par jour, les chiffres de la honte ont atteint cette année un total de 6618 victimes, soit 18 décès par jour.

La route vers les îles Canaries est une fois de plus la zone migratoire la plus mortelle au monde, impactant considérablement ces données effrayantes. Il faut souligner le nombre accru de départs toujours plus éloignés de la route atlantique habituelle depuis notamment la Mauritanie, le Sénégal ou la Gambie. En effet, depuis le mois de juin, l'augmentation du nombre de pirogues en provenance du Sénégal témoigne de l'exode de sa population causé, comme nous le verrons dans ce rapport, par la grande instabilité sociale et politique qui règne dans le pays.

"Nous ne nous remettons toujours pas des décès de l'année 2006 : des centaines de pêcheurs du quartier sont partis et ne sont jamais revenus. Il est très difficile d'en faire le deuil, c'est tabou. Chaque famille, chaque personne le fait de son côté, mais ce n'est pas quelque chose que l'on évoque collectivement. Nous ne savons pas ce qui va se passer maintenant concernant les nouvelles victimes, ce que le peuple sénégalais va faire de leur mémoire", déclare une activiste sénégalaise.

Face à ces chiffres dramatiques en 2023, les politiques des États ont occulté les victimes et les comptes rendus officiels se sont concentrés sur le nombre d'arrivées sur le territoire espagnol, oubliant délibérément de mentionner les personnes décédées ou disparues. Pour analyser la situation à la frontière, les autorités ont davantage avancé l'argument du contrôle migratoire, donnant lieu à la diffusion de messages racistes et xénophobes, encouragés notamment par certains responsables institutionnels[2]. Il n'y a pas eu non plus de réflexion structurée concernant l'impact des politiques migratoires et de contrôle des frontières sur le droit à la vie ; pas non plus de questionnement spécifique concernant l'expulsion de personnes provenant de pays qui, comme le Sénégal, sont en proie à de graves conflits.

2023 a été une année particulièrement compliquée pour la mémoire et la recherche de la vérité, du dédommagement et de la justice en faveur des victimes aux frontières. Sur le terrain, Ca-minando Fronteras a dû multiplier ses équipes afin de répondre aux milliers de familles à la recherche de leurs proches, en particulier dans la région atlantique.

De fait, nous avons renforcé notre capacité à répondre aux demandes provenant du Sénégal et des îles Canaries. Mais nous avons également dû affronter l'omerta qui plane sur les décès aux frontières, un silence assourdissant concernant les victimes, aggravé par la peur des États qui répriment et arrêtent[3] tous ceux qui osent s'exprimer. Au cours de nos recherches, nous avons constaté que la persécution, la stigmatisation et la criminalisation des familles à la recherche de leurs proches s'étaient intensifiées.

*1. Ca-minando Fronteras (2022). "Victimes de la nécrofrontière 2018-2022. Pour la mémoire et la justice". (Disponible ici : **https://caminandofronteras.org/fr/monitoreo/victimas-necrofrontera-2018-2022/**).*

*2. Plusieurs représentants politiques du PP et de Vox ont tenu des propos xénophobes et déshumanisants sur l'arrivée des personnes migrantes sur le territoire espagnol, les comparant, comme l'a fait la présidente de la Communauté de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, à des "ballots que l'on envoie et qu'on laisse traîner à travers la péninsule", et déclarant, comme Salvador Escudero, conseiller municipal à Torrox (PP), qu'il fallait les contrôler et les "marquer comme des animaux", sans oublier le plaidoyer de Rocío Monasterio (VOX) défendant "l'affrètement de cars" pour "l'expulsion" de Madrid des migrants provenant des Canaries. Pour plus d'informations, consulter : Rozas, R. (2023) "La deriva racista del PP: de los "fardos" de Ayuso a señalar a los migrantes como causantes de enfermedades", (disponible ici : **https://www.elplural.com/autonomias/madrid/deriva-racista-pp-fardos-ayuso-senalar-migrantes-causantes-enfermedades_319048102**) ; Riveiro, A. et Moraga, C. (2023) "El PP se suma al discurso xenófobo de Vox ante la crisis migratoria", (disponible ici: **https://www.eldiario.es/politica/sector-pp-comandado-ayuso-suma-discurso-xenofobo-vox-crisis-migratoria_1_10632489.html**), et Mateo, J. J. (2023) "Vox reclama a Ayuso que expulse fletando autobuses a los migrantes llegados a Madrid desde Canarias", (disponible ici: **https://elpais.com/espana/madrid/2023-11-02/vox-reclama-a-ayuso-que-expulse-fletando-autobuses-a-los-migrantes-llegados-a-madrid-desde-canarias.html**).*

*3. À ce titre, l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) a remis en question la détention arbitraire de migrants accusés d'être les capitaines de bateau, comme l'indique un rapport monographique publié sur la route des Canaries en 2022. Il reconnaît que dans de nombreux cas, il s'agit de personnes n'ayant aucun lien avec les réseaux de passeurs, et simplement parties, comme les autres, sur la route de la migration. Pour plus d'informations, consulter UNODC (2022) "Northwest African (Atlantic) Route - Migrant Smuggling from the Northwest African coast to the Canary Islands (Spain)". Disponible ici : **https://www.unodc.org/res/som/docs/Observatory_StoryMap_3_NorthWestAfrica.pdf***

"Ça faisait plusieurs jours qu'ils avaient disparu, ils auraient dû être recherchés mais ça n'a pas été fait, puis ils sont réapparus au Cap-Vert : beaucoup d'entre eux étaient morts. Personne n'a bougé ; si on les avait cherchés, il n'y aurait pas eu de victimes. Sauf que c'est impossible d'en parler : après qu'on soit descendus dans la rue pour protester, la police est venue et elle a arrêté les familles des victimes directement chez elles ; elle a emmené des cousins, des frères, même des mères.", explique l'oncle d'une des victimes.

Nous savons également que les politiques de contrôle des frontières, et les discours racistes et déshumanisants qui les appuient, sont favorisés par la tolérance qui règne dans la société face à ces sujets tabous.

C'est pourquoi, cette année encore, dans une période terriblement douloureuse, nos chiffres brisent le silence. Nous publions des données nécessaires à la reconstruction individuelle, familiale et communautaire suite à la douleur causée par les morts collectives aux frontières.

Ce rapport, comme les précédents, se veut aussi un instrument de restitution de la mémoire. Il appelle à la fin de la nécropolitique[4] à la Frontière Occidentale Euro-Africaine et sert d'outil aux communautés et aux familles dans leur lutte pour que ces faits ne se reproduisent plus. Nous devons dénoncer ces protocoles de plus en plus explicites et obscènes, qui provoquent la mort lors des contrôles frontaliers, et qui sont reproduits à l'identique sur l'ensemble des frontières européennes[5].

Si nous sommes en mesure aujourd'hui de communiquer un ensemble de données exhaustives, c'est parce que notre Observatoire des droits humains à la Frontière Occidentale Euro-Africaine, zone essentiellement maritime et s'étendant de la Méditerranée occidentale à l'Atlantique, assure une veille permanente, assisté par les communautés et les familles. Il s'agit d'un travail fastidieux que nous ne pourrions réaliser sans nos équipes multidisciplinaires présentes des deux côtés de la frontière et assurant une assistance téléphonique 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Notre travail s'organise autour de l'analyse d'informations brutes, obtenues par différentes sources, et compilées dans notre base de données. Les résultats de cette étude s'adressent d'abord aux communautés et aux familles de personnes migrantes, afin de contribuer à leur lutte pour la défense de la vie face à la nécropolitique frontalière.

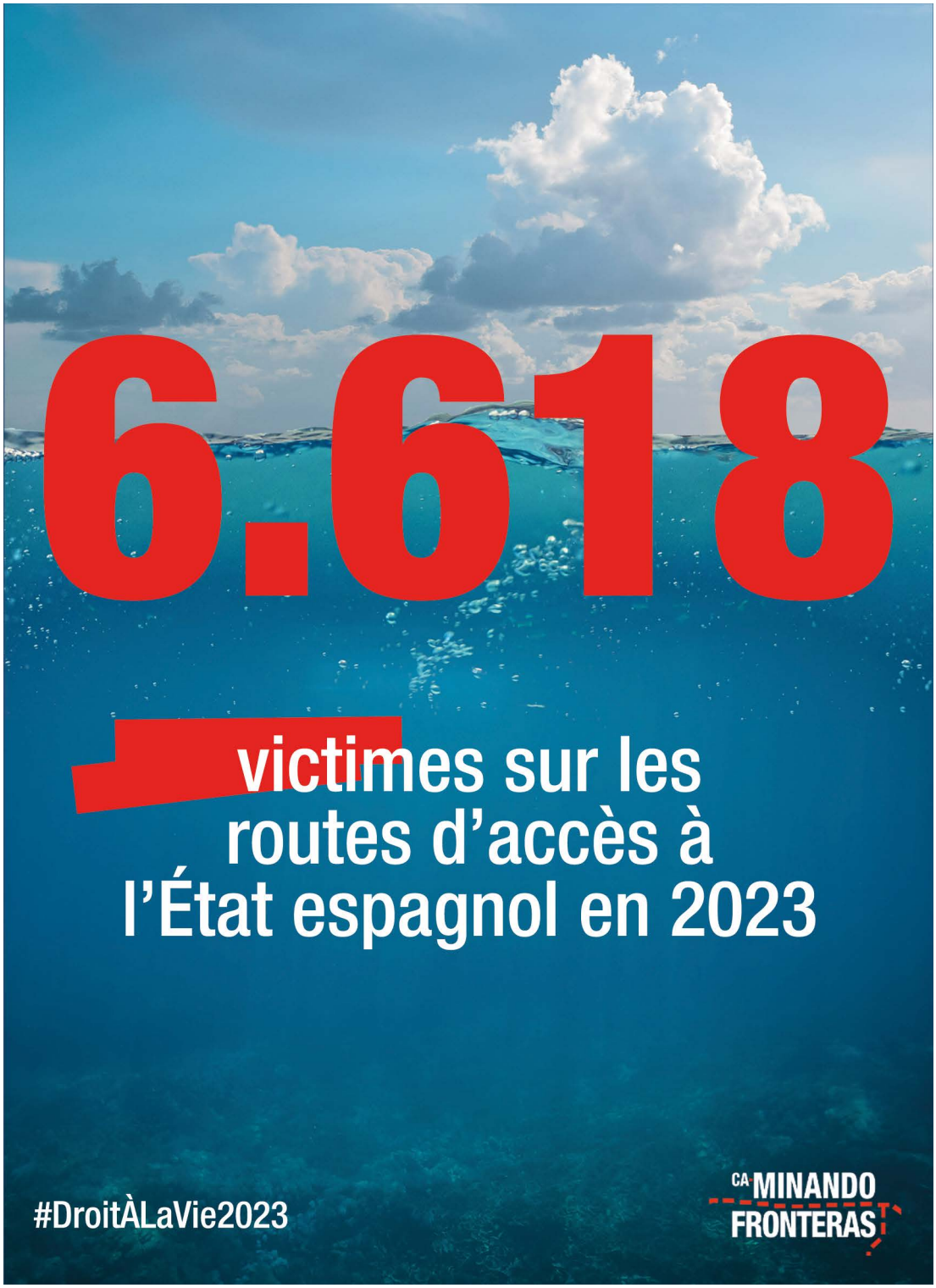
"Mes cousins ont quitté l'Algérie avec 21 autres personnes sur une petite embarcation. Je les cherche depuis près d'un an. Nous sommes sans nouvelles depuis leur départ. Nous sommes allés plusieurs fois en Espagne, nous avons fait le tour des hôpitaux, des morgues, des commissariats et des prisons, mais nous n'avons trouvé aucune trace. Nous en avons conclu que quelque chose de grave s'était produit pendant leur traversée, mais faute de dépouilles et de preuves tangibles, nous ne pouvons pas nous y résoudre. Nous voulons connaître la vérité sur ce qui s'est passé et sur ce qui se passe tous les jours en Méditerranée sur la route d'Algérie", déclare un proche de deux personnes disparues sur cet itinéraire.

Les dynamiques instaurées aux frontières assassines de l'Europe se reproduisent chaque année dans le cadre des mesures de contrôle des flux migratoires, et le nombre de victimes ne cesse d'augmenter. Les atteintes à la vie des personnes en déplacement sont totalement inacceptables. Nous espérons que ce rapport permettra de faire toute la lumière sur le sujet et servira d'outil afin de continuer à défendre la vie.

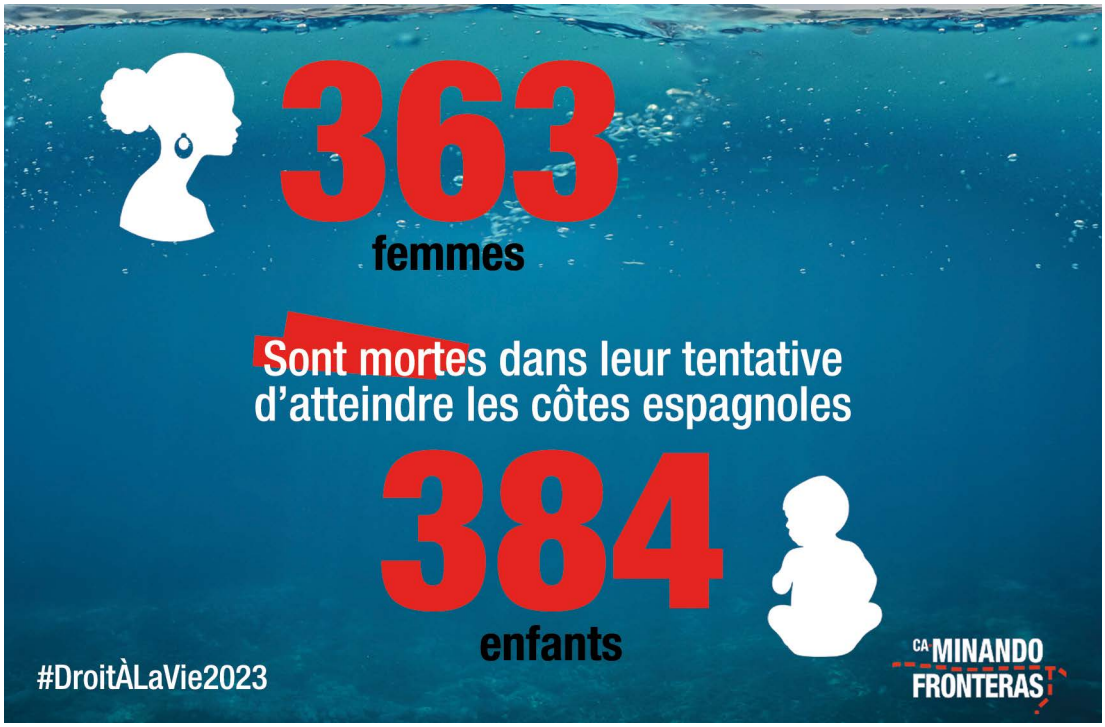
"Au Maroc c'est difficile, personne n'a de pitié, c'est horrible. Mon frère a été interrogé par la gendarmerie. On dit qu'ils ont été arrêtés en arrivant sur la côte marocaine. Certains disent que son corps est à Dakhla, d'autres qu'il est en prison. Je sais qu'il est allé là-bas mais les informations ne sont pas claires et les corps qui étaient à la morgue sont déjà enterrés. Nous ne savons pas quoi faire", dénonce la sœur d'un disparu.

4. Selon le philosophe camerounais Achille Mbembe, la nécropolitique désigne l'utilisation du pouvoir social et politique dans le choix des personnes dignes de vivre et celles devant mourir, que ce soit de manière active (comme dans les cas d'agressions policières et autres violences physiques infligées aux communautés de migrants) ou par omission (comme lorsque des bateaux en situation de détresse en mer ne sont pas recherchés par les autorités compétentes). Pour plus d'informations sur le concept de "nécropolitique" et sa définition, consulter : Mbembe, A. (2011) "Necropolítica". Ed. Melusina.

*5. À cet égard, le naufrage d'un bateau de pêche au large des côtes grecques en juin dernier, dans lequel 82 corps ont été repêchés et plus de 500 personnes portées disparues, est la plus grande tragédie recensée sur les routes migratoires de la Méditerranée depuis que l'on tient à jour des statistiques à ce sujet. Cette tragédie n'aurait pas eu lieu si les autorités grecques avaient activé plus rapidement les moyens de sauvetage. Pour plus d'informations, consulter : Chen et al. (2023) "Greek migrant boat wreck may be Mediterranean's 'worst ever tragedy' with hundreds still missing" (disponible ici : **https://edition.cnn.com/2023/06/17/world/greece-boat-worst-ever-tragedy-mediterranean-sea-intl-hnk/index.html**).*

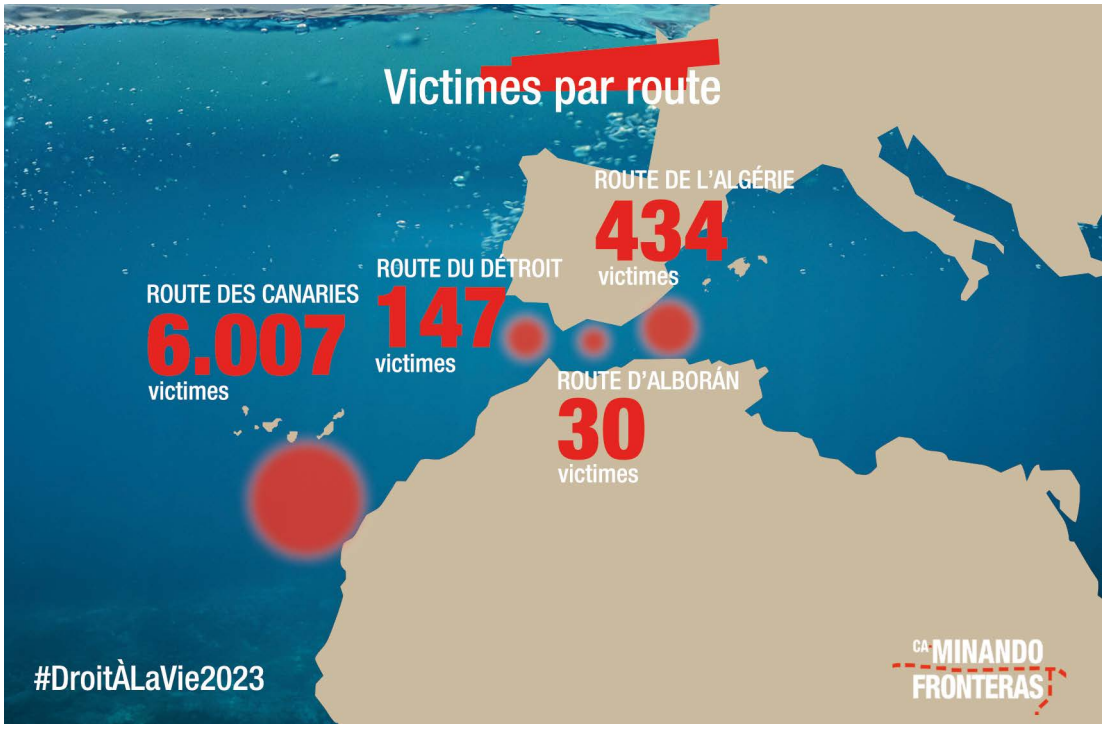

6.618
victimes sur les routes d'accès à l'État espagnol en 2023
#DroitÀLaVie2023
CAMINANDO FRONTERAS

VICTIMES FEMMES ET ENFANCE

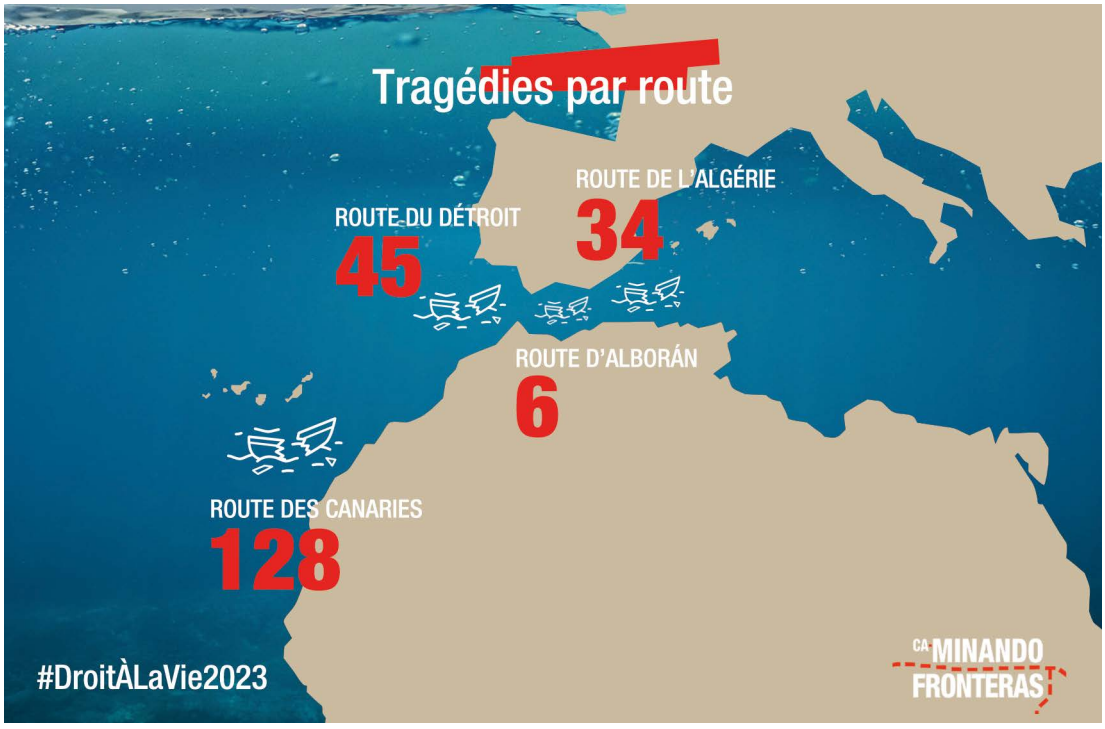


VICTIMES PAR MOIS

VICTIMES PAR ROUTE



TRAGÉDIES PAR ROUTE



BATEAUX DISPARUS

ORIGINE DES VICTIMES

LA NÉCROFRONTIÈRE ANÉANTIT LES VIES

Malgré l'augmentation cette année du nombre de victimes à la frontière occidentale entre les deux continents, les décès et les disparitions dans un contexte migratoire continuent d'être banalisés sur le plan sociopolitique[6].

Nos recherches ont démontré que le recours récurrent et régulier à une série de pratiques portant directement atteinte au droit à la vie des personnes migrantes était devenu la règle, au point que l'on peut aujourd'hui les qualifier de protocoles. Ainsi, au cours de cette année 2023, le fait de négliger l'obligation d'assistance en mer s'est développé de façon systématique, devenant un instrument-clé du contrôle des flux migratoires au détriment de la protection de la vie.

Notre système de veille au sein de l'Observatoire des droits humains a permis d'obtenir des données concernant les victimes et d'étudier les causes des décès. 213 tragédies survenues sur les routes migratoires à la Frontière Occidentale Euro-Africaine ont ainsi été analysées. Parmi elles, une attention particulière a été accordée à 84 bateaux ayant disparu sans laisser de traces, compte tenu des répercussions importantes que ces tragédies ont engendrées sur les familles et les victimes

Route Atlantique // 58 personnes à bord d'une embarcation pneumatique sont arrivées à Fuerteventura le 12 octobre 2023.

*6. A cet égard, il est intéressant de souligner que Ruven Menikdiwela, directeur du Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés, a alerté en septembre dernier au sujet de la mortalité causée par les politiques migratoires dans les régions frontalières, responsables d'un grand nombre de décès et de disparitions pour lesquels il n'y a "pas de solution en vue". Pour plus d'informations, consulter : UN (2023). "Ruven Menikdiwela (UNHCR) on protection of human rights of refugees and migrants - Security Council, 9428th meeting" [vidéo]. (Disponible ici : **https://webtv.un.org/en/asset/k1g/k1gy3425xa**).*

Les résultats de notre étude démontrent que la politique de contrôle des flux migratoires détermine l'utilisation des moyens de recherche et de sauvetage, et représente la principale cause de mortalité à la frontière. Il s'agit d'une pratique répandue que nous avons constatée sur tous les itinéraires d'accès à l'Espagne et que notre organisation avait déjà recensée dans de précédents rapports publiés au cours de ces dernières années[7].

Sur l'année 2023, ces instruments de contrôle des flux migratoires ont été associés à des protocoles, souvent tacites, appliqués par des institutions publiques, censées pourtant garantir les droits humains[8]. Mais aujourd'hui, ces mêmes institutions représentent en réalité des obstacles à la protection de la vie en mer des personnes migrantes. La mise en œuvre de facto de ces protocoles, sans garantie ni transparence propre aux systèmes démocratiques, laisse sans défense les victimes et leurs familles, et assure l'impunité des exécutants[9].

Lors des nombreuses tragédies répertoriées, les moyens de recherche et de secours n'ont pas toujours été mobilisés ou, s'ils l'ont été, après un délai trop important, mettant en péril la vie des personnes concernées. Cette situation a été aggravée par la multiplication des recherches passives[10], peu efficaces, au détriment d'opérations de sauvetage actives. Ces négligences ont même affecté des bateaux en danger dont la géolocalisation avait pourtant été communiquée.

Concrètement, les relations entre les États sont basées sur l'externalisation des frontières[11] et non sur un principe de collaboration, comme établi par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer[12]. Cette politique donne priorité à "l'interception des migrants" et non au "sauvetage des personnes", ce qui porte directement atteinte à l'obligation de protection de la vie[13]. Il en résulte une pression de la part de l'État espagnol pour que les sauvetages soient effectués par des pays tiers ne disposant pas toujours des ressources nécessaires, ni de la capacité ou de la volonté suffisantes, au risque d'engendrer des retards dans l'activation des moyens de protection des personnes en danger.

De plus, au cours de notre veille, nous avons pu observer que les droits humains n'étaient pas non plus placés au centre des informations que s'échangent les autorités des différents pays, mais qu'ils étaient subordonnés à des accords bilatéraux liés aux politiques de contrôle des flux migratoires.

En ce sens, les personnes traversant la frontière sont utilisées comme un instrument de négociation des intérêts politiques[14]. Notons que c'est la route atlantique qui a été la plus affectée en 2023 par la nature des rapports, en particulier ceux que l'Espagne entretient avec le Maroc[15] , le Sénégal et la Mauritanie[16].

Dans ce contexte de contrôle des flux migratoires, la mobilisation des services de secours et l'importance des moyens mis en œuvre pour sauver la

*7. Consulter : Rapport "Victimes de la nécrofrontière 2018-2022. Pour la mémoire et la justice". Caminando Fronteras. (Disponible ici : **https://caminandofronteras.org/monitoreo/victimas-necrofrontera-2018-2022**/).*

*8. Comme indiqué sur le site officiel de Salvamento Marítimo (établissement public chargé de la sûreté maritime dans les eaux espagnoles), sa mission principale et sa raison d'être peuvent être résumées comme étant "la sauvegarde de la vie humaine en mer", entendue comme un service public. Pour plus d'informations, consulter : **http://www.salvamentomaritimo.es/conocenos/nuestra-actividad/mision-y-area-de-responsabilidad***

*9. L'avocate Patricia Fernández Vicens a déclaré que des "indices délictueux" avaient été trouvés au cours d'événements tels que le massacre du 24 juin 2022 à Melilla et Nador, lorsque les actions des forces de police espagnoles et marocaines ont entraîné la mort de 40 personnes et la disparition de 77 autres. Pour plus d'informations, consulter la vidéo publiée sur le sujet par El Periódico de Ceuta : **https://www.youtube.com/watch?v=YM6zBm1-Yas.***

10. Dans ce type de recherches, les autorités alertent les navires de commerce ou de plaisance qui patrouillent dans la zone où se trouve l'embarcation nécessitant un sauvetage, de sorte que la responsabilité concrète de la localisation du bateau leur incombe et que les institutions publiques compétentes ne mobilisent aucun moyen en ce sens.

*11. Le meilleur exemple de ce schéma de relations internationales est celui des accords bilatéraux sur la migration que l'État espagnol a signés avec le Maroc (La Moncloa, 2023, "España y Marruecos refuerzan la cooperación en materia migratoria". Disponible ici : **https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/Paginas/2023/020223-acuerdo-marruecos.aspx**), l'Algérie (BOE, 2020, disponible ici : **https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-16416**), le Sénégal (Ministère du Travail et de l'Économie Sociale, "Memorandos España-Senegal para garantizar movimientos migratorios seguros, ordenados y regulares". Disponible ici : **https://www.mites.gob.es/es/mundo/consejerias/senegal/novedades/archivos/memorandos.htm**) et la Mauritanie (La Moncloa, 2023, "Grande-Marlaska refuerza en Mauritania la cooperación migratoria que ya ha evitado 7.000 llegadas a Canarias este año", disponible ici : **https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/Paginas/2023/111023-marlaska-mauritania-cooperacion-migratoria.aspx**).*

*12. Le texte de la Convention, dont tous les Etats de la frontière occidentale euro-africaine sont signataires, stipule que "les mesures nécessaires seront adoptées pour assurer une sauvegarde efficace de la vie humaine". (Disponible ici : **https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf**).*

*13. Pour plus d'informations sur les conséquences des politiques d'externalisation des frontières et les processus de militarisation et de sécurité qui y sont associés, consulter le rapport "Expanding the Fortress" publié par le Transnational Institute (TNI, 2018, "Expanding the fortress: The policies, the profiteers and the people shaped by EU's border externalisation programme" (Disponible ici : **https://www.tni.org/en/publication/expanding-the-fortress**)).*

*14. L'utilisation des personnes migrantes comme monnaie d'échange est une pratique courante dans les relations bilatérales entre deux pays, dénoncée depuis des années par diverses organisations. Consulter : CEAR (2016) "MARRUECOS: Desprotección y vulneración de derechos de las personas migrantes y refugiadas a las puertas de Europa". (Disponible ici : **https://www.cear.es/wp-content/uploads/2016/11/informe_marruecos_cear_2015_definitivo.pdf**).*

*15. Les intérêts marocains relatifs aux richesses halieutiques et pétrolières présentes dans les eaux de la route des Canaries jouent un rôle fondamental à cet égard. Pour plus d'informations, consulter : Quarante, O. (2014) "La riqueza robada al Sáhara Occidental" (Disponible ici : **https://mondiplo.com/la-riqueza-robada-al-sahara-occidental**).*

*16. À noter que le gouvernement mauritanien a refusé, en août dernier, le débarquement sur son territoire des 168 personnes se trouvant à bord d'un cayuco intercepté par la Guardia Civil espagnole dans les eaux mauritaniennes. Pour plus d'informations, consulter : Sánchez, G. (2023) "Por qué Mauritania negó el desembarco a 168 migrantes rescatados por la Guardia Civil" (Disponible ici : **https://www.eldiario.es/desalambre/socio-mauritania-estrella-inmigracion-negar-desembarco-168-rescatados-guardia-civil_1_10470997.html**).*

vie des personnes en transit sont extrêmement arbitraires. Les moyens consacrés à la protection de la vie sur les routes migratoires ont été réduits, au profit de ceux consacrés au contrôle frontalier[17].

Mais la vie des migrant·es en mer est également mise en péril par un autre phénomène. En effet, les services de sauvetage, qui procèdent à une évaluation arbitraire de chaque cas, considèrent bien souvent que les embarcations de fortune utilisées pour les traversées migratoires sont conformes aux exigences de sécurité nautique[18], en dépit des recommandations des Nations Unies pour la sauvegarde de la vie humaine en mer concernant les embarcations en danger.

Cette perversion du système influence également les interventions lors des naufrages ; Les équipes de secours ne prennent en charge que les personnes présentes au moment du sauvetage, sans rechercher de possibles survivant·es ni rapatrier les cadavres, une démarche pourtant indispensable au respect des droits des victimes et de leurs familles.

D'autre part, nous avons relevé, au cours de l'année 2023, une augmentation de la criminalisation[19] et de la stigmatisation des associations et des familles qui alertent sur les personnes en situation de danger en mer.

Les informations qu'elles communiquent sont discréditées par les services de sauvetage qui refusent bien souvent d'en tenir compte jusqu'à même les considérer comme "suspectes", ce qui a conduit à des erreurs d'analyse à l'origine de multiples tragédies.

Route Atlantique // Embarcation sur le point de couler apercevoit terre et envoie un SOS. Salvamento Marítimo (les autorités de sauvetage espagnoles) avait cessé les recherches la nuit précédente.

*17. En octobre 2023, le ministère de l'Intérieur espagnol a annoncé l'incorporation immédiate de deux avions de la Guardia Civil à des fins de surveillance de la route des Canaries. Pour plus d'informations, consulter : La Moncloa (2023) "Grande-Marlaska anuncia la incorporación inmediata de dos nuevos aviones de la Guardia Civil a la vigilancia de la ruta migratoria atlántica". (Disponible ici : **https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/Paginas/2023/161023-marlaska-coordinacion-inmigracion.aspx**).*

*18. Ces exigences de sécurité comprennent l'obligation de disposer d'équipements de sauvetage (canots, gilets, bouées...) et de navigation (installation de feux et de signaux acoustiques, autres matériels nautiques...), réglementés par le décret royal 339/2021, du 18 mai. (Disponible ici : **https://boe.es/buscar/pdf/2021/BOE-A-2021-8268-consolidado.pdf**).*

*19. Des organisations internationales telles que le Conseil de l'Europe, la Fondation Heinrich Böll et l'Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne ont publié plusieurs rapports tout au long de l'année 2023 mettant en garde contre l'intensification de la criminalisation des femmes défenseures des droits. Pour plus d'informations, consulter : FRA (2023), "Protecting human rights defenders at risk: EU entry, stay and support" (Disponible ici : **http://fra.europa.eu/en/publication/2023/human-rights-defenders**); Conseil de l'Europe (2023), "Human Rights Defenders in the Council of Europe Area in times of crises" (Disponible ici : **https://rm.coe.int/report-on-the-round-table-human-rights-defenders-in-the-council-of-eur/1680aaa813**); Katsea, C. (2023), "Criminalising Human Rights Defenders: A ticking bomb for Europe's core values" (Disponible ici : **https://gr.boell.org/en/2023/04/04/criminalising-human-rights-defenders-ticking-bomb-europes-core-values**).*

Dans le cadre de notre enquête, nous avons pu observer des méthodes de sauvetage plus que douteuses, telles que l'abordage de bateaux en danger à l'aide de moyens de secours ne remplissant pas les conditions requises.

On a également vu les autorités de certains pays provoquer elles-mêmes des naufrages[20] après avoir fait chavirer des embarcations de personnes migrantes alors qu'elles procédaient à leur interception.

Sur le même principe, des naufragés ont trouvé la mort au moment du sauvetage suite à l'intervention violente des forces armées qui, appliquant les politiques de contrôle migratoire, ont tiré sur les embarcations[21].

En général, les personnes migrantes entreprennent la traversée alors qu'elles sont déjà fragiles et sans défense, ce qui constitue une cause aggravante de mortalité. Leur vulnérabilité les pousse effectivement à accepter de monter dans des embarcations de fortune, dans des conditions de navigation hasardeuses et sans aucune garantie de sécurité.

D'autre part, au cours de nos recherches, nous avons également constaté que les lieux et les moments du départ constituent une autre menace car les conditions météorologiques peu propices et les départs massifs augmentent les facteurs de risque.

Par ailleurs, cette année, à cause du renforcement des contrôles le long des côtes sénégalaises et mauritaniennes, une nouvelle voie a été ouverte à destination de l'île de El Hierro ; elle constitue la route migratoire la plus longue et la plus dangereuse.

En abordant l'Atlantique, les bateaux qui empruntent cet itinéraire s'exposent à de sérieux risques notamment en cas de panne de moteur ou de perte de cap, car cela les précipite inexorablement dans les profondeurs de l'océan[22].

"En 2005, j'ai réalisé que nos vies ne valaient rien, qu'elles étaient une marchandise. J'étais jeune à l'époque, je rêvais de l'Europe et des droits humains. J'ai vu mourir tant de personnes à la barrière de Ceuta et dans le désert que j'ai pensé que ça ferait scandale et que ça s'arrêterait pour qu'il n'y ait plus jamais de morts. Je suis resté en Afrique, je n'ai pas pu traverser, c'est vrai qu'après j'ai essayé par la mer, mais Dieu en a décidé autrement.

Bon... je ne sais pas trop comment mais je suis devenu cette personne que les gens viennent consulter, mais j'ai commencé à parler de ce que je vivais, de ce que vivent d'autres personnes comme moi. Maintenant, je suis vieux, fatigué, on m'appelle "Prési", défenseur des droits...

Moi, je ne sais pas vraiment ce que je suis, mais je suis fatigué de voir la jeunesse africaine se faire assassiner. Nous devons continuer à parler de ce qui se passe, à clamer les noms et prénoms des personnes qui meurent. Nous devons continuer", explique un défenseur des droits des personnes migrantes.

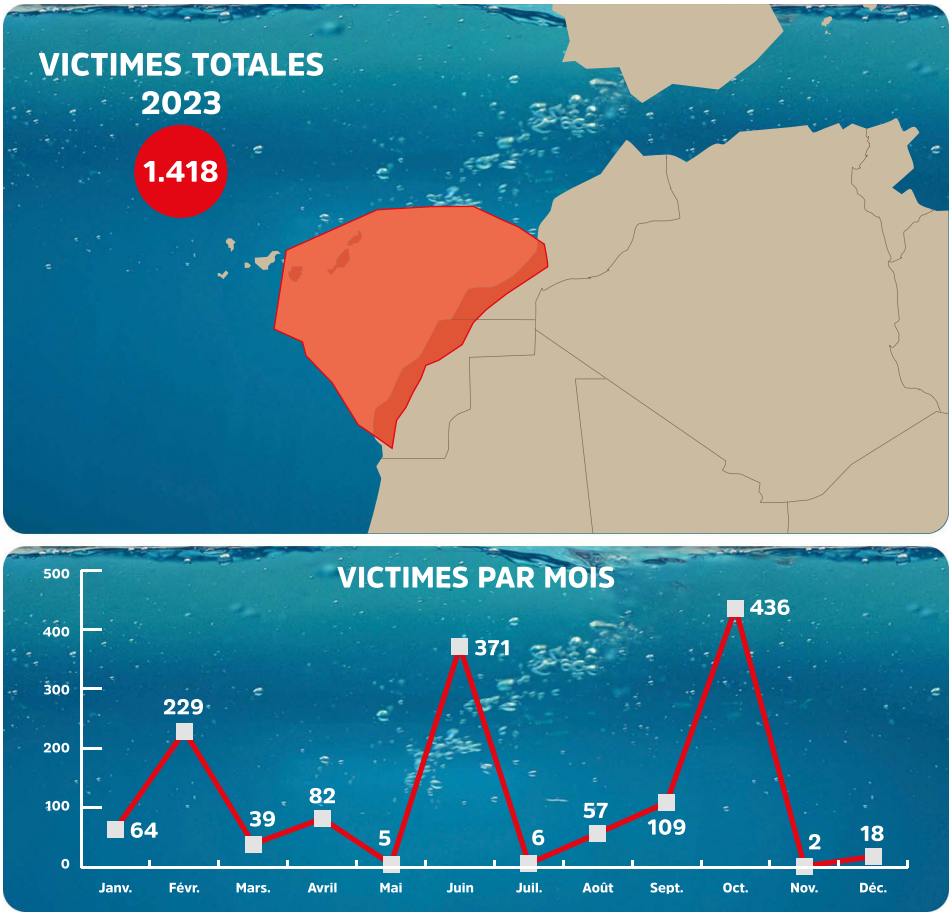
*20. Un exemple de ces méthodes est celui de l'attaque menée par la Guardia Civil en août 2023 contre une embarcation de 11 Marocains dans les eaux de Melilla, mettant gravement en danger la vie des personnes à bord, qui ont été secourues par des témoins de l'événement. Pour plus d'informations, consulter : Cadena SER (2023), "Una superviviente de la barcaza con migrantes que volcó en Melilla desmiente la versión oficial: "Fue la Guardia Civil quien chocó con nosotros" (Disponible ici : **https://cadenaser.com/nacional/2023/08/03/una-superviviente-de-la-barcaza-con-migrantes-que-volco-en-melilla-desmiente-la-version-oficial-fue-la-guardia-civil-quien-choco-con-nosotros-cadena-ser/**).*

*21. Par exemple, les survivants d'un bateau arrivé à la Grande Canarie le 26 mai 2023 ont déclaré qu'au moment où le bateau quittait Boujdour, les autorités marocaines leur avaient tiré dessus et deux personnes étaient décédées des suites de leurs blessures. Pour plus d'informations, consulter : EFE (2023), "Los migrantes tiroteados en la patera que partió de la costa africana hacia Canarias tenían heridas de bala, no de perdigones" (Disponible ici : **https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/migrantes-tiroteados-neumatica-partio-costa-africana-canarias-tenian-heridas-bala-no-perdigones_1_10268636.html**).*

*22. C'est ce qui s'est passé, par exemple, pour l'embarcation qui a quitté la Mauritanie pour les îles Canaries avec 43 personnes à bord au début de l'année 2021, et qui est finalement apparue sur l'île de Tobago, dans les Caraïbes, en mai de la même année, avec 14 corps et d'autres restes humains. Pour plus d'informations, consulter : Rodríguez, D. (2023) "Relato de una investigación: el cayuco con destino Canarias que aparece en el Caribe lleno de cadáveres" (disponible ici : **https://cadenaser.com/canarias/2023/04/18/relato-de-una-investigacion-el-cayuco-con-destino-canarias-que-aparece-en-el-caribe-lleno-de-cadaveres-ser-las-palmas/**).*

LES ROUTES ATLANTIQUES DE LA FRONTIÈRE OCCIDENTALE EURO-AFRICAINE

LA ROUTE D'AGADIR À DAKHLA



À partir de 2019, le glissement des points de départs des migrant·es vers la côte ouest, située entre Agadir et Dakhla, marque la réouverture des routes atlantiques vers les îles Canaries. C'est vers cette zone qu'ont été envoyées les personnes qui empruntaient jusqu'alors les passages migratoires d'Alboran et du détroit de Gibraltar[23].

"Ils nous ont virés du nord, je connais beaucoup de gens qui avaient même un logement là-bas, mais ils ne pouvaient pas rester vivre à Tanger ni à Nador. Beaucoup sont allés dans

*23. "Au Maroc, des centaines de migrants refoulés de force vers le sud du pays", disponible ici : **https://www.infomigrants.net/fr/post/11699/au-maroc-des-centaines-de-migrants-refoules-de-force-vers-le-sud-du-pays***

Route Atlantique // 17 septembre 2023. Salvamento Marítimo s'approche pour secourir un bateau en bois au nombre de 31 personnes.

le sud où, bien sûr, les conditions de vie sont bien pires. C'est une zone militarisée, les raids sont beaucoup plus violents, et puis on vous abandonne dans le désert.

La vie ici est pire à bien des égards et les dangers de la traversée sont plus importants, les gens deviennent fous, je vous le dis et je ne mens pas, notre situation est bien plus difficile qu'avant, mais nous n'avons pas d'autre choix que de l'accepter", raconte un réfugié malien[24/25].

Avant 2021, la traversée s'effectuait à l'aide de barques en fibre ou en bois. Puis un nouveau type d'embarcation est apparu dans cette zone frontalière : des bateaux gonflables.

Beaucoup plus instables et dangereux[26], ils sont devenus le véhicule de traversée le plus utilisé [27] ces deux dernières années, les bateaux de pêche restant cantonnés aux points de départ les plus éloignés des îles Canaries, comme Agadir et Dakhla.

En 2023, les départs de canots pneumatiques se sont étalés entre les côtes sud du Cap Boujdour et de Guelmim, bien que la majorité soient partis de Tan-Tan.

À cette même période, dans les bateaux, les personnes en transit ont commencé à se mélanger à la population maghrébine qui franchit également la frontière. Ces embarcations sont donc appelées "mixtes" pour le fait que des migrant·es de diverses origines et pour diverses raisons partagent un même mode de transport.

Dans cette zone, on note un pourcentage plus élevé de femmes, la majorité d'entre elles appartenant à des nationalités en transit et ayant été confrontées à des parcours migratoires très longs et violents. La plupart voyagent avec leurs enfants, dont beaucoup sont très jeunes ou nés en cours de route[28].

"J'ai deux filles, toutes les deux sont nées ici. La première à Tanger, la seconde à Laâyoune ; elles sont arrivées sans que je puisse faire quoi que ce soit pour l'éviter, mais je l'accepte parce que c'est la volonté de Dieu. Mais maintenant la vie est beaucoup plus difficile, elles ne vont pas à l'école, je fais la manche pour qu'elles puissent manger, elles n'ont pas d'acte de naissance ni quoi que ce soit d'autre. Je vous raconterais bien ma vie, mais à quoi bon, la seule chose que je peux vous dire, c'est que je ne peux pas revenir en arrière, seulement avancer. J'ai quitté mon pays pour me protéger, elles sont nées, maintenant je dois les protéger aussi. J'ai peur, très peur de les perdre", explique une maman camerounaise.

Les personnes ayant effectué cette traversée ont vu leur droit à la vie gravement affecté au cours de l'année 2023. Notre organisation a recensé un total de 51 tragédies, dont 21 embarcations disparues, soit 1.418 victimes.

Au cours des six derniers mois de l'année, notre Observatoire des droits humains a pu faire état de situations dans lesquelles de nombreux bateaux gonflables prenaient le large dans un laps de temps très court. En raison de leur capacité de flottaison très limitée, ces embarcations de fortune représentent dès le départ un risque élevé pour la vie des passagers. Mais elles sont d'autant plus fragilisées sur les eaux de l'Atlantique, plus houleuses encore que celles de la mer Méditerranée, notamment lorsque plusieurs bateaux se trouvent en mer au même moment. C'est pourquoi, afin de ne laisser personne en mer, il serait nécessaire d'une part de renforcer les moyens et la coordination entre les États, d'autre part de traiter correctement les informations provenant des alertes de personnes en détresse. Or, ces mesures permettant de protéger la vie ne sont pas adoptées puisque l'accent est mis sur l'externalisation du contrôle des flux migratoires.

*24. L'organisation de défense des droits GADEM a publié en 2018 un rapport détaillé sur les violences multiples subies par les communautés subsahariennes lors des déportations massives vers le sud du Maroc menées par les autorités policières et militaires au cours de l'été de cette année-là, qui ont joué un rôle clé dans la fermeture de la route migratoire au nord du Maroc et l'ouverture de la route atlantique des Canaries à partir de 2019. Pour plus d'informations, consulter : GADEM (2018) "Coûts et blessures" (disponible ici : **https://www.gadem-asso.org/couts-et-blessures/**), y Carretero, L. (2018).*

*25. La vulneración de derechos resulta una constante especialmente en las prisiones y los centros de detención de ciudades como El Aaiún. Véase Prison Insider (2020) "Voie sans issue". Disponible en: **https://www.prison-insider.com/articles/voie-sans-issue***

*26. Cf : Delgado, E. (2021) "Las lanchas neumáticas siembran de cadáveres la travesía de la muerte a Canarias". (Disponible ici : **https://www.elconfidencial.com/espana/2021-09-05/lanchas-neumaticas-cadaveres-canarias-pateras_3261926/**).*

*27. Cette année, on a régulièrement vu plusieurs canots pneumatiques débarquer le même jour sur les côtes des îles Canaries. Cf : El País, 2023, "Canarias recibe medio millar de migrantes en patera en 24 horas". (Disponible ici : **https://elpais.com/espana/2023-08-09/canarias-recibe-medio-millar-de-migrantes-en-patera-en-24-horas.htm**).*

*28. Pour plus d'informations concernant les violences subies par les femmes migrantes en transit et les formes de résistance communautaire qu'elles ont développées en réponse à ces situations, voir Alianza por la Solidaridad, 2018, "Alzando voces: mujeres que migran. Informe Marruecos 2018". (Disponible ici : **https://www.alianzaporlasolidaridad.org/casos/alzando-voces**).*

Ainsi, particulièrement à ce point de passage, le droit à la vie des personnes migrantes est-il totalement bafoué à cause d'accords bilatéraux régissant le contrôle des frontières[29] entre le Maroc et l'Espagne.

Le conflit territorial dans cette zone, que les Nations Unies[30] tentent actuellement de régler, impacte également la responsabilité relative aux eaux de sauvetage et aux personnes qui y transitent. À cet égard, en mars 2022, l'État espagnol a reconnu de manière unilatérale la souveraineté marocaine sur le territoire, et l'a confirmée en février 2023[31]. De son côté, le Maroc, là encore unilatéralement, avait déjà annexé en 2020[32], lors d'une déclaration parlementaire, des zones maritimes proches des îles Canaries.

Sur proposition du royaume alaouite, un changement dans les zones SAR (Search and Rescue)[33], déjà enregistré dans la base de données de l'Organisation maritime internationale (OMI)[34] en juin 2023, a également affecté les zones de chevauchement des recherches et des sauvetages.

D'autre part, cette année, l'établissement public chargé de la sûreté maritime dans les eaux espagnoles, le Salvamento Marítimo, a reconnu la souveraineté du Maroc dans la région[35] puisqu'il a diffusé des cartes réalisées par le royaume alaouite.

Cela permet à l'Espagne, chaque fois qu'il s'agit d'embarcations transportant des personnes migrantes, d'inciter le Maroc à prendre en charge les sauvetages dans des zones qui pourtant relèvent historiquement de la responsabilité de l'administration espagnole.

Mais le Maroc sait également se servir des politiques espagnoles et utilise le contrôle migratoire dans les négociations bilatérales[36] afin d'appuyer ses intérêts territoriaux, terrestres et maritimes dans la région.

Cette situation est une atteinte directe au droit à la vie et ralentit les opérations de sauvetage, car le Salvamento Marítimo tente systématiquement de laisser le Maroc se charger des interventions, reléguant au second plan l'évaluation des risques encourus par les naufragé·es.

Dans de nombreux cas recensés par notre Observatoire des droits humains, le royaume alaouite n'avait pas les moyens de mener à bien les sauvetages, ni même la volonté de protéger la vie des personnes migrantes.

Le naufrage du 21 juin, qui a provoqué la mort de 39 personnes et fait actuellement l'objet d'une enquête judiciaire, est un exemple probant de ces agissements[37].

"Nous savions qu'ils ne parviendraient pas à traverser, nous savions qu'ils allaient mourir, nous le savons toujours parce que c'est notre quotidien à la frontière. Vous, vous le voyez de l'extérieur ; nous, nous voyons que nos concitoyens, nos amis, nos familles, demandent de l'aide et que personne ne répond. Cette nuit a été terrible, nous avons appelé sans arrêt, nous les avons suppliés de les sauver, mais ils les ont laissés mourir, comme tant d'autres fois.

*29. Les accords de coopération entre les deux pays restent purement axés sur la sécurité, le contrôle et la criminalisation, exclusivement centrés sur la "lutte contre les mafias" et la "réduction des arrivées irrégulières". Pour plus d'informations, consulter : La Moncloa, 2023, "España y Marruecos refuerzan la cooperación en materia migratoria". (Disponible ici : **https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/Paginas/2023/020223-acuerdo-marruecos.aspx**).*

*30. Le Sahara occidental est l'un des 18 territoires non autonomes reconnus comme tels par les Nations Unies, un territoire non autonome étant défini comme "un territoire qui n'a pas encore atteint la pleine autogouvernance". L'ONU a actuellement une mission spécifique sur place, dont le principal objectif politique est le référendum. Pour plus d'informations, consulter : Nations Unies, 2023, "Sahara occidental". (Disponible ici : **https://www.un.org/dppa/decolonization/fr/nsgt/western-sahara**).*

*31. C'est ce qui ressort de la déclaration commune entre l'Espagne et le Maroc publiée à l'issue de la XIIe réunion de haut niveau des Nations Unies tenue par les gouvernements des deux États le 2 février 2023, qui réaffirme que "l'initiative marocaine d'autonomie, présentée en 2007, [est] la base la plus sérieuse, la plus réaliste et la plus crédible pour la résolution de ce litige". Pour plus d'informations, consulter : eldiario.es, 2023, "España ratifica su postura sobre el Sahara en una declaración conjunta con Marruecos". (Disponible ici : **https://www.eldiario.es/canariasahora/politica/espana-ratifica-postura-sahara-declaracion-conjunta-marruecos_1_9920019.html**).*

*32. En janvier 2020, le parlement marocain a adopté deux projets de loi visant à étendre sa zone économique exclusive (ZEE) aux eaux proches des îles Canaries, une mesure à laquelle le gouvernement espagnol a réagi en soulignant la "nécessité d'un dialogue" pour la redéfinition des frontières maritimes et que le Parlement européen a directement qualifiée d'"illégale". Pour plus d'informations, consulter : Morocco World News, 2020, "Morocco Prepares to Define Maritime Boundaries Closer to Canary Islands". (Disponible ici : **https://www.moroccoworldnews.com/2020/01/291813/morocco-spain-maritime-boundaries**); Kasraoui, S., 2020, "Morocco Maritime Borders: Spain's Congress Seeks 'Firm' Measures to Defend Territory". (Disponible ici **https://www.moroccoworldnews.com/2020/02/294713/morocco-maritime-borders-spains-congress-seeks-firm-measures-to-defend-territory**); European Parliament, 2020, "Morocco – Illegal delimitation of exclusive economic zone". (Disponible ici : **https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2020-000518_EN.html**).*

*33. Les zones SAR (search and rescue) sont les zones maritimes dont chaque Etat est responsable en cas d'opération de recherche et de sauvetage d'une personne ou d'une embarcation en détresse. La délimitation de ces espaces, ainsi que les fonctions que chaque État doit s'engager à remplir, sont précisées dans la Convention SAR signée en 1979. Pour plus d'informations, consulter : IMO, "International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR)". (Disponible ici : **https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx**).*

*34. Les cartes officielles en témoignent (Disponible ici : **https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/CG-5R/nsarc/IMO%20Maritime%20SAR%20Regions.pdf**).*

*35. Plusieurs médias et journalistes sur les réseaux sociaux ont émis des doutes et questionné le changement de critères du Salvamento Marítimo concernant les zones SAR, étant donné que dans les jours qui ont suivi le naufrage, l'établissement public a diffusé une nouvelle carte, différente des précédentes, sur laquelle le Maroc se voit confier la responsabilité du sauvetage dans les eaux proches du Sahara occidental. Pour plus d'informations, consulter : Noticias Fuerteventura (2023) "Polémica en cuanto a las nuevas "reglas" para el salvamento marítimo en el drama migratorio". (Disponible ici : **https://www.noticiasfuerteventura.com/fuerteventura/polemica-en-cuanto-a-las-nuevas-reglas-para-el-salvamento-maritimo-en-el-drama-migratorio**).*

*36. En ce sens, la répression des mouvements migratoires le long de la frontière occidentale euro-africaine est devenue un élément clé des relations bilatérales entre l'Espagne et le Maroc, marquées par l'externalisation des frontières. Pour plus d'informations, consulter : Gazzotti, L., Jiménez-Álvarez, M. y Espiñeira, K. (2023) " A "European" Externalisation Strategy?". (Disponible ici : **https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-26002-5_4**).*

*37. La chaîne de radio espagnole SER a publié les enregistrements du naufrage dans lesquels le Salvamento Marítimo reconnaît que la tragédie s'est produite dans une zone SAR partagée. Pour plus d'informations, consulter : Castellano, N. (2023) ""Está dentro de la zona SAR nuestra": la SER accede a las grabaciones de Salvamento Marítimo del último naufragio en la ruta canaria". (Disponible ici : **https://cadenaser.com/nacional/2023/06/22/esta-dentro-de-la-zona-sar-nuestra-la-ser-accede-a-las-grabaciones-de-salvamento-maritimo-del-ultimo-naufragio-en-la-ruta-canaria-cadena-ser/**).*

Route Atlantique // Un homme prend un bébé dans ses bras, à bord d'une pneumatique dégonflée le 7 octobre 2023.

Et cela se reproduira, bien sûr, nous ne sommes pas stupides, nous comprenons qu'ils veulent notre mort, nous savons que personne ne nous protège et que c'est à nous de le faire et de prendre soin de nous-mêmes", a dénoncé une leadeuse communautaire à propos du naufrage du 21 juin.

En plus de tarder à activer les moyens de sauvetage, voire de ne pas les activer du tout, les deux pays privilégient généralement des méthodes de recherche passive, très hasardeuses, dans une zone maritime si étendue que les chances de survie sont minimes.

Ce secteur est couvert par le Centre de coordination régional des Canaries (CCRC)[38] chargé de recueillir et de traiter les alertes. En ce sens, il garantit la bonne réception des informations. Mais au moment d'évaluer l'importance de ces alertes, les services du Salvamento Marítimo les stigmatisent et criminalisent systématiquement lorsqu'elles proviennent des associations et des familles.

Cette année, nous avons répertorié au moins cinq situations dans lesquelles le Salvamento Marítimo a remis en question des informations fournies par les associations, ce qui a mis en péril la vie des naufragé·es.

Les conditions dans lesquelles les embarcations ont pris la mer sont également à l'origine de situations dangereuses : des plages à l'orographie complexe, une météo hostile et des canots pneumatiques surchargés provoquent des accidents mortels.

Au moins à deux reprises, lors de contrôles militaires[39] effectués au niveau des zones de départ, les forces de l'ordre marocaines ont tiré sur les migrant·es, faisant ainsi plusieurs victimes[40].

"Nous ne décidons pas quand nous partons en mer, parfois nous passons des jours et des jours à attendre dans le désert, pratiquement sans boire ni manger. Je suis allé deux fois à la plage, et vous ne savez pas ce que c'est que d'embarquer sur un zodiac, c'est terrible, les vagues frappent et vous pensez que vous n'allez pas pouvoir monter à bord. Il faut s'accrocher, et pour les gens comme moi qui ne savent pas nager c'est encore pire.

Mon ami s'est noyé parce qu'en partant, le zodiac s'est fissuré à cause d'un rocher ; c'est là qu'ils ont eu l'accident, ils n'étaient pas loin de la plage mais beaucoup sont morts parce qu'ils ne savaient pas nager et que personne ne les a sortis de l'eau", explique un jeune sénégalais.

*38. Le CCRC a été créé le 6 octobre 2006 dans l'objectif d'organiser des "actions de lutte contre l'immigration illégale aux îles Canaries". Pour plus d'informations, consulter : **https://www.guardiacivil.es/es/institucional/actividadesInstitucionales/actos/10_06.html***

*39. Pour un résumé du processus de militarisation des frontières extérieures de l'Union européenne, consulter : Transnational Institute (2023) "Telling the story of EU border militarization". (Disponible ici : **https://www.tni.org/en/publication/telling-the-story-of-eu-border-militarization**).*

*40. Par exemple, sur l'embarcation qui a quitté le Cap Boujdour le 23 mai 2023, les tirs des autorités marocaines ont provoqué la mort d'une personne au départ et de deux autres pendant le voyage, ainsi que plusieurs personnes blessées plus ou moins gravement. Pour plus d'informations, consulter : Vega, G. (2023) "Balazos desde Marruecos para frenar la migración a Canarias: "Estaba segura de que sería la siguiente en morir"". (Disponible ici : **https://elpais.com/espana/2023-07-22/balas-para-frenar-la-migracion-a-canarias-estaba-segura-de-que-seria-la-siguiente-en-morir.html**).*

ÉTUDE DE CAS

À la dérive : la douleur de l'indifférence

RÉSUMÉ

"Nous voyons l'avion, nous le voyons au loin, s'il vous plaît !". C'est l'un des derniers messages téléphoniques que nous avons reçus alors que nous étions en communication avec un canot pneumatique transportant 65 personnes, dont 13 femmes et 8 enfants. Ils étaient partis de Tan Tan et se trouvaient en mer depuis deux jours.

Leurs familles ont alerté Ca-minando Fronteras le 5 février 2023, inquiètes de ne pas avoir de nouvelles de leurs proches. L'information a alors été transmise aux autorités chargées des opérations de recherche et de secours. Quelques heures plus tard, à 19:20 UTC, les personnes à bord ont réussi à nous envoyer leur position via un message de géolocalisation Whatsapp. Les coordonnées communiquées aux autorités étaient les suivantes : 28° 57' 54.4" N et 12° 45' 34.2" 0.

Une demi-heure plus tard, le CCRC a recontacté Ca-minando Fronteras car une force aérienne avait été mobilisée et des alertes lancées dans la zone, mais sans parvenir à repérer le bateau. Le même jour, à 22:00 UTC, ils ont confirmé à notre organisation que les deux bateaux et l'avion avaient quitté la zone, faute d'avoir localisé le canot pneumatique. Les recherches ont cessé dans la nuit, mais les personnes à bord, par téléphone, nous ont assuré avoir vu l'avion ainsi qu'un grand bateau gris.

Le 6 février à l'aube, les autorités nous ont informés que les services d'urgence avaient déterminé une deuxième position, à 40 milles nautiques de Lanzarote. Malgré cela, aucune recherche aérienne n'a été activée, ni cette nuit-là, ni dans la matinée. Les autorités ont insinué que la géolocalisation envoyée par WhatsApp depuis le bateau avait été manipulée par quelqu'un à terre, alors que notre organisation avait pu établir par téléphone une liaison directe avec les personnes en mer et que nous étions tout-à-fait certains qu'elles étaient en danger et que les données provenaient directement d'elles.

Le 7, un avion a été mobilisé, en vain. Le lendemain, nous avons reçu un dernier message des naufragés indiquant qu'ils étaient à la dérive. Finalement, le 12 février, plus d'une semaine après leur départ de Tan Tan, 31 personnes, dont deux femmes et un enfant, ont pu être secourues par un bateau de pêche marocain.

Les autres personnes, trente-quatre au total - dont 11 femmes et 7 enfants - ont perdu la vie en mer et leurs corps sont restés dans l'océan. Le père de sœurs jumelles embarquées sur ce canot pneumatique nous a raconté quelques jours plus tard comment on lui avait annoncé leur disparition et celle de sa femme. *"De faim, de froid, alors qu'elles étaient emportées par le courant"*, a-t-il dit submergé de chagrin, nous demandant pourquoi, alors que la position du bateau était connue, personne ne les avait vus ; pourquoi les recherches n'avaient pas été maintenues. Les personnes survivantes ont été transférées à Laâyoune. Quelques jours plus tard, alors qu'elles n'avaient toujours pas reçu de soutien psychologique leur permettant de surmonter le traumatisme, elles ont révélé à des organisations locales avoir subi de mauvais traitements en détention, alors qu'on tentait de les forcer à désigner les éventuels capitaines de l'embarcation.

ANALYSE

▪ Les autorités du Salvamento Marítimo ont mis en doute les informations fournies par notre organisation et par les naufragé·es.

▪ Les recherches ont été interrompues à des moments-clés bien que la position exacte de l'embarcation fût connue.

▪ Les naufragé·es ont été maltraité·es et criminalisé·es alors qu'ils auraient eu besoin d'un soutien psychosocial.

Familles méprisées : Le droit à la vérité

RÉSUMÉ

Le 2 octobre, Ca-minando Fronteras a été alerté par des proches qui étaient à la recherche d'un bateau pneumatique semi-rigide ayant quitté la zone de Tan Tan. Après qu'elle ait reçu cette information et qu'elle l'ait transmise aux autorités, notre équipe a appris qu'un naufrage avait eu lieu la veille.

Grâce aux données fournies par le Salvamento Marítimo de Rabat et aux éléments communiqués par les familles, nous avons pu établir que le naufrage du 1er octobre correspondait à l'embarcation dont le signalement avait été réalisé le 2.

Notre organisation a reconstitué les faits afin de pouvoir accompagner les proches, sachant que les autorités n'avaient pas répondu à leurs demandes.

C'est ainsi que nous avons appris que le 1er octobre, à 17h15, un bateau de pêche avait lancé une alerte concernant la présence, à 78 km de Lanzarote, d'un bateau pneumatique en détresse, transportant à son bord des personnes d'origine marocaine et subsaharienne. Le manque de moyens de sauvetage disponibles a conduit les autorités à demander au bateau de pêche de rester près de l'embarcation jusqu'à l'arrivée du Guardamar Polimnia, un bateau du Salvamento espagnol. Cependant, lorsque le Guardamar Polimnia est arrivé dans la zone, il a constaté que le chalutier était déjà en train d'effectuer des opérations de sauvetage auxquelles s'était joint un hélicoptère du Salvamento. Le naufrage s'est produit en raison de l'instabilité de cette embarcation de fortune dont seuls 43 passager·es ont pu être secouru·es. Ces survivant·es ont indiqué aux autorités que trois hommes et quatre femmes subsaharien·nes, ainsi qu'un enfant de quatre ans étaient restés en mer, soit un total de huit personnes décédées.

ANALYSE

▪ Concernant les familles que nous avons accompagnées, les autorités leur ont dissimulé des informations essentielles qui, par ailleurs, ont été communiquées à la presse.

▪ Au sujet des huit personnes disparues lors du naufrage, ni notre organisation ni même les familles ne savons si des moyens de recherche ont été activés dans le but, au moins, de récupérer les corps, les identifier, confirmer le décès auprès des proches et les enterrer.

Sous les balles des militaires : la mort et la discrimination comme armes du racisme institutionnel

RÉSUMÉ

Dans l'après-midi du 25 mai 2023, nous avons reçu une alerte par le biais de notre dispositif d'urgence à la frontière. Des familles nous ont indiqué qu'un bateau pneumatique se trouvait au sud de la Grande Canarie. Conformément au protocole, nous en avons informé les autorités responsables de la sauvegarde de la vie en mer. Quelques heures plus tard, le CCRC a confirmé que les personnes à bord de l'embarcation, 43 au total, dont 10 femmes et 8 enfants, avaient été secourues.

L'agence de presse espagnole EFE rapporte qu'à son arrivée, un survivant a déclaré devant le personnel médical et les secours maritimes qu'on lui avait tiré dessus sur la plage. Pour autant, malgré ce témoignage d'une extrême gravité, les protocoles qui ont été appliqués sont ceux prévus par la loi espagnole sur les étrangers. Ces naufragé·es n'ont pas été traîté·es comme des victimes d'une tragédie. Ce n'est que le lendemain, au CATE[41], qu'un des survivants s'est plaint de blessures et que deux personnes ont finalement été hospitalisées. Les médecins ont alors pu confirmer la présence de blessures par balles.

Ca-minando Fronteras, dans le cadre de son suivi des naufrages et des victimes de tragédies, a pu contacter l'un des survivants tombé à l'eau au départ du bateau.

"Ils ont commencé à tirer alors que nous étions dans le zodiac, j'ai compté jusqu'à quatre rafales, ça faisait pan, pan, pan, pan. C'était terrible, à côté de moi il y avait un garçon qui m'a agrippé, donc je suis tombé avec lui dans l'eau. Nous étions encore près de la plage, je ne sais pas comment je m'en suis sorti. Sur le rivage, j'ai vu ce garçon qui s'était accroché à moi : il était mort. Deux autres camarades à côté de moi étaient encore vivants. J'ai regardé les militaires et je leur ai dit : "Vous l'avez tué". Nous étions tous les trois en colère, ils nous avaient tiré dessus comme si nous n'étions rien, comme si nos vies ne valaient rien. Puis la gendarmerie est arrivée et nous avons commencé à parler, à désigner les auteurs des tirs. J'ai pris les papiers du garçon décédé, il avait un passeport malien, je les ai pris pour savoir qui il était et pour pouvoir avertir sa famille, et j'ai aussi pris son téléphone, mais la gendarmerie a tout récupéré. J'étais très en colère et je n'arrêtais pas de dire que je voulais témoigner, dire qu'ils l'avaient tué. La gendarmerie nous a alors arrêtés et nous a finalement jetés dans le désert. Je n'arrive toujours pas à dormir la nuit, j'entends les coups de feu, je vois le visage du garçon, je me demande si ses parents savent qu'il est mort et où se trouve son corps", déclaré survivant.

Quelques jours plus tard, nous avons eu la confirmation que le corps du défunt se trouvait à la morgue de Laâyoune. Plus tard, dans le cadre d'une reconstitution des faits, nous avons constaté la mort de trois autres personnes blessées par balles qui avaient pu monter à bord du bateau, mais qui étaient malheureusement décédées sur le trajet.

ANALYSE

▪ Nous ne pouvons que constater la répression et la violence dont sont victimes les personnes migrantes aux points de passage, et le recours croissant à du matériel de guerre pour le contrôle migratoire. Cela prouve à quel point la route des Canaries est dangereuse par rapport à d'autres itinéraires de la Frontière Occidentale Euro-Africaine.

41. Les CATE (Centres espagnols d'Accueil Temporaire pour les Étrangers sans papiers) sont les premiers lieux vers lesquels les personnes migrantes sont envoyées à leur arrivée en Espagne. Il peut s'agir de centres ou de camps où ces personnes restent au maximum 72 heures, sous la garde de la police et sans liberté de mouvement.

▪ Cela révèle également la discrimination subie par les personnes migrantes à leur arrivée, quand les protocoles de contrôle migratoire leur sont systématiquement appliqués au détriment des droits fondamentaux qui devraient leur être reconnus.

Condamnation de la solidarité : la société civile criminalisée

RÉSUMÉ

Au matin du 18 octobre, notre organisation a reçu un appel de 47 personnes, dont 11 femmes et un enfant, qui se trouvaient à bord d'un canot pneumatique ayant quitté Laâyoune. Ils nous ont communiqué leur position et nous avons transmis l'ensemble des informations aux autorités. Dans l'après-midi, 83 hommes ont été secourus non loin de l'endroit signalé par la première embarcation.

À plusieurs reprises, le CCRC nous a demandé s'il pouvait s'agir du même bateau, comme en était persuadé le Salvamento Marítimo. Pour nous, il s'agissait bien de deux canots pneumatiques distincts. Notre organisation avait réussi à parler directement aux personnes se trouvant à bord du premier et les données étaient claires, nous avions entendu des voix de femmes et d'enfant, alors que dans l'embarcation secourue, il n'y avait que des hommes.

Malgré notre réponse et nos indications, le Salvamento a campé sur ses positions et les recherches ont été abandonnées dans la soirée.

Le lendemain, à 10:00 UTC, nous avons reçu une géolocalisation WhatsApp envoyée par les passagers du bateau ignoré la veille par le Salvamento Marítimo. Ils étaient à la dérive mais ils ont pu nous contacter grâce à un passage dans une zone de couverture téléphonique.

L'embarcation, dont une partie du pneumatique s'était dégonflée, n'était qu'à quelques kilomètres de la Grande Canarie. Nous avons communiqué la position et le numéro de téléphone de contact aux autorités en insistant sur le fait que les naufragés étaient joignables via WhatsApp. Il était possible d'accéder à leur position à la seconde près, comme nous le faisions nous-mêmes au sein de Ca-minando Fronteras. Nous avons également fourni des photos montrant à la fois la situation précaire du bateau et sa proximité avec l'île de Las Palmas, que l'on pouvait apercevoir à l'horizon.

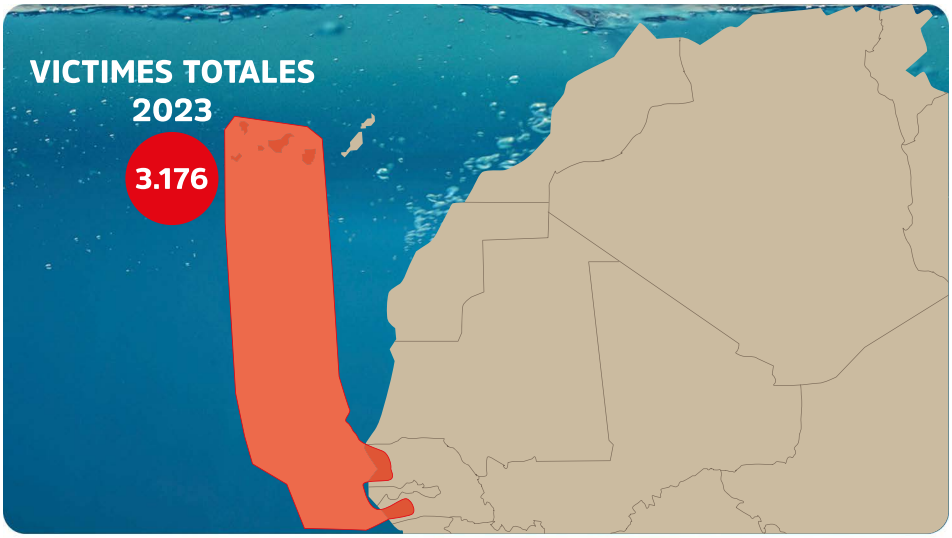
Après trois messages WhatsApp et un message vocal suppliant de l'aide - le bateau pouvait couler à tout moment - des moyens de sauvetage ont finalement été activés. Les naufragé·es ont tou·tes été secouru·es sain·es et sauf·ves.

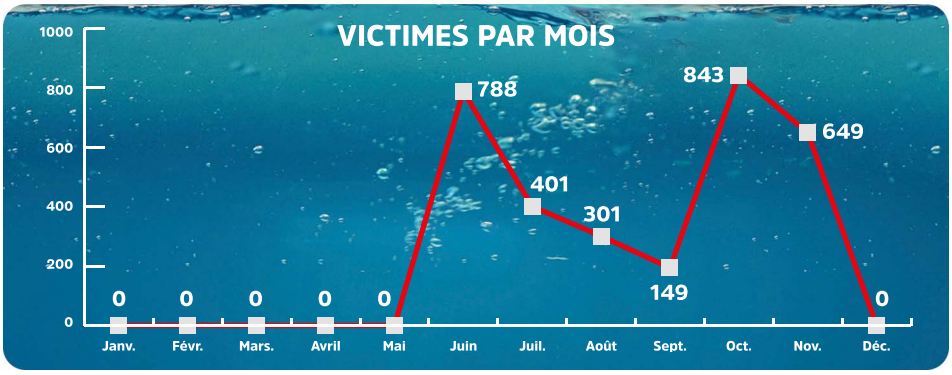
ANALYSE

▪ Les associations sont stigmatisées, criminalisées, voire persécutées. Aussi, les informations qu'elles fournissent, comme celles des naufragé·es, sont-elles remises en question par les autorités publiques telles que le Salvamento Marítimo. Cette méfiance génère des situations à risque où la vie est mise en péril.

▪ Pourtant, les éléments fournis par les proches et les familles, les associations et les personnes présentes dans les embarcations sont essentielles pour défendre le droit à la vie.

LA ROUTE DES CAYUCOS : LE CAS DU SÉNÉGAL





Cette année, la route atlantique qui relie le Sénégal aux îles Canaries a été le théâtre de terribles atteintes au droit à la vie des personnes fuyant l'instabilité sociale et politique du pays.

Sur cette seule partie de la route migratoire atlantique, les victimes se comptent par milliers, une situation tragique qui se répète puisqu'en 2020, nous avions déjà assisté à la disparition, en une semaine, de 480 personnes ayant pris la direction des Canaries.

À l'époque, ces événements avaient provoqué un mouvement de protestation au sein de la société sénégalaise qui s'était manifestée notamment à travers les réseaux sociaux[42].

Pour l'année 2023, notre Observatoire des droits humains a recensé 55 tragédies ayant fait 3.176 victimes. Dans cette région, le contexte est si difficile que des milliers de personnes ont été expulsées du pays. C'est pourquoi notre organisation a réalisé une étude spécifique et approfondie de la situation de la route migratoire depuis le Sénégal.

*42. Pas moins de 480 personnes ont disparu dans une série de naufrages et de tragédies survenus dans le pays tout au long du mois d'octobre 2020. Le Collectif 480 est né du regroupement d'associations sénégalaises (Y'En A Marr, Doyna, Frapp France Dégage, etc.) qui ont pointé du doigt la responsabilité du gouvernement dans la répression des mouvements migratoires et dans l'octroi de licences de pêche à de grandes compagnies étrangères. Pour plus d'informations, voir : PressAfrik (2020) "Plus de 480 Sénégalais morts en mer: À qui imputer ce crime contre l'humanité ?". (Disponible ici : **https://www.pressafrik.com/Plus-de-480-Senegalais-morts-en-mer-A-qui-imputer-ce-crime-contre-l-humanite_a223572.html**) et Esprit Citoyen (2020) "Marche silencieuse à la mémoire des 480 jeunes disparus dans l'émigration clandestine, le collectif 480 fustige le mutisme du chef de l'État". (Disponible ici : **https://espritcitoyen.com/marche-silencieuse-a-la-memoire-des-480-jeunes-disparus-dans-l-039-emigration-clandestine-le-collectif-480-fustige-le-mutisme-du-chef-de-l-039-etat_p_2289.html**).*

L'IMPACT DE L'EXTERNALISATION

Au Sénégal, comme dans d'autres États limitrophes de l'Europe, la criminalisation de la migration est un mécanisme qui a débuté il y a plusieurs décennies.

"S'ils ne respectent déjà pas les migrants vivants, aucun État ne vous aidera à rechercher les disparus. Nous avons besoin d'un plus grand plaidoyer politique de la part des associations", explique une leadeuse communautaire.

Les associations sont convaincues que le contrôle migratoire dans le pays est lié au colonialisme, à l'extraction des ressources naturelles par les entreprises du "Nord global" et aux accords bilatéraux avec l'Europe dans le cadre de l'externalisation des frontières.

"L'externalisation est une autre forme de violence contre les populations. Ça n'est pas possible que notre pays réprime les gens qui veulent partir, ça n'est pas possible que notre pays ne laisse pas les gens partir", déclare la représentante d'une association sénégalaise.

Le silence concernant les victimes aux frontières a été accentué par la stigmatisation de la migration avec des concepts tels que les "migrant·es potentiel·les"[43]. Les organisations sociales du pays insistent sur le fait que la loi de 2005[44], qui criminalise la sortie du territoire, marque un avant et un après pour les personnes qui se déplacent. Cela a modifié la définition du concept de libre circulation, car la migration et le droit de circuler font partie de la culture de ce pays, comme de beaucoup d'autres en Afrique, et constituent un héritage des savoirs ancestraux.

Le Sénégal connaît déjà de très fortes migrations internes depuis les zones rurales vers les villes : à Dakar, 25 % de la population vit dans des banlieues[45] alors qu'elle est originaire de régions du pays plus reculées. Quant à la migration transnationale, elle se dirige vers de nombreux autres pays africains et les routes terrestres, principalement vers le Maroc et la Libye, restent actives lorsqu'aucune traversée maritime n'est organisée[46].

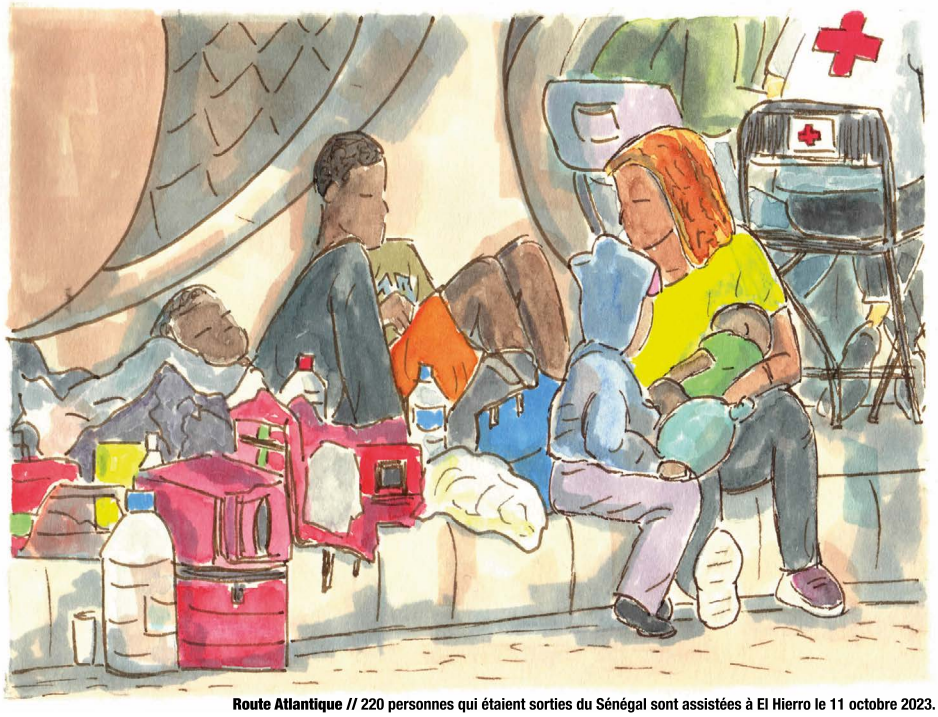
Route Atlantique // Un cayuco au nombre de 40 personnes arrive à une plage de Tenerife le 13 juillet 2023.

*43. Ce concept vise à identifier et à signaler les personnes susceptibles de vouloir prendre le chemin de la migration. Il est surtout utilisé dans les campagnes de prévention des migrations menées par les organisations internationales qui, au lieu de s'attaquer aux causes structurelles (économiques et politiques) responsables des mouvements migratoires, mettent l'accent sur les risques et les dangers des processus migratoires afin de décourager toutes celles et ceux désirant quitter le pays. Il en découle une culpabilisation et une stigmatisation de celles et ceux qui franchissent le pas ainsi que de leur famille. Pour un exemple de texte dans lequel le terme est utilisé de manière récurrente, voir le lien suivant : OIM (2019), "Rapport d'évaluation d'impact : Campagne 'Migrants as Messengers' (MaM) - L'impact de la communication entre pairs sur les migrants potentiels au Sénégal". (Disponible ici : **https://publications.iom.int/books/rapport-devaluation-dimpact-campagne-migrants-messengers-mam-limpact-de-la-communication**).*

*44. Pour le texte de loi complet, voir : **https://natlex.ilo.org/dyn/natlex2/r/natlex/fe/home***

45. Quartiers situés à la périphérie des grandes villes, à forte densité de population et dépourvus de services publics, où vivent des populations migrantes en provenance des régions rurales du pays.

*46. Pour plus d'informations sur les communautés sénégalaises au Maroc, voir : Simoncelli, M. et al. (2023) "Au Maroc, la vie en pointillé des travailleurs sénégalais" (disponible ici : **https://afriquexxi.info/Au-Maroc-la-vie-en-pointille-des-travailleurs-senegalais**). Pour plus d'informations sur les violences et les mauvais traitements subis par les migrants sénégalais dans les prisons libyennes, voir : Carretero, L. (2020) Ibrahim, migrant sénégalais en Libye : "Dans les prisons, j'ai vu plusieurs personnes battues à mort sous mes yeux" (disponible ici : **https://www.infomigrants.net/fr/post/21965/ibrahim-migrant-senegalais-en-libye--dans-les-prisons-jai-vu-plusieurs-personnes-battues-a-mort-sous-mes-yeux**).*



Route Atlantique // 220 personnes qui étaient sorties du Sénégal sont assistées à El Hierro le 11 octobre 2023.

Les associations sénégalaises sont conscientes que les routes migratoires vers l'Afrique du Nord sont des axes où les migrant·es sont confronté·es à de graves violations des droits humains. Après avoir été soumis·es à de telles agressions, beaucoup finissent par être renvoyé·es au pays dans le cadre de procédures d'expulsion et sont fortement stigmatisé·es : ***"le rapatrié est un raté tandis que celui qui a perdu la vie est mort par la volonté de Dieu"***, déclare la représentante d'une association.

Les décès lors du processus migratoire et leurs répercussions sont un phénomène collectif. Les associations établissent un lien entre le silence et le tabou qui les entourent avec la répression des autorités, mais également avec la culture, précisant que ce phénomène d'invisibilisation de la douleur est beaucoup plus prononcé dans les zones rurales.

L'INSTABILITÉ POLITIQUE ET SOCIALE À L'ORIGINE DES EXPULSIONS

Au cours des premiers mois de l'année 2023[47], l'instabilité politique au Sénégal s'est aggravée et des émeutes ont éclaté dans les rues suite à l'emprisonnement du chef de l'opposition et à la décision du gouvernement de modifier la constitution afin de prolonger le troisième mandat du président élu[48]. En novembre, les organisations sociales ont qualifié la situation de catastrophique en termes de pertes humaines, notamment avec l'augmentation du nombre de bateaux disparus dans l'Atlantique.

"Il y a énormément de disparitions, nous continuons d'en signaler toutes les semaines. Après le soulèvement populaire survenu il y a quelques mois, de nombreuses personnes se sont préparées à quitter le pays et se préparent encore à le faire, même hier, même aujourd'hui. Il y a des pirogues[49] qui sont en route vers l'Europe, mais il y a aussi beaucoup d'arrestations opérées par les autorités administratives : police, gendarmerie et marine nationale. Tout cela est loin d'apaiser la situation, au contraire ça l'aggrave. Les gens fuient et ce discours sur les risques de la migration est inutile dans ces cas-là", affirme un membre d'une société de pêche sénégalaise.

Lors des manifestations ayant secoué le pays cette année, l'État sénégalais a également été accusé d'être à l'origine de pratiques extractivistes en matière de pêche. Les organisations estiment que les licences accordées à des pays tiers ont conduit de grands navires à détruire leurs moyens de subsistance et même leurs filets de pêche traditionnels. L'instabilité politique contribue donc

*47. Les organisations internationales ont fait état d'un recul des libertés politiques fondamentales et d'un durcissement de la répression militaire et policière au cours du premier semestre pour s'intensifier de manière spectaculaire à partir du mois de mai. Pour plus d'information, voir : Human Rights Watch (2023) "Sénégal : violente répression de l'opposition et de la dissidence". (Disponible ici : **https://www.hrw.org/fr/news/2023/06/05/senegal-violente-repression-de-lopposition-et-de-la-dissidence**).*

*48. Pour plus d'informations, voir : Atou Diaw, P. (2023) "Comprendre le débat autour du « 3e mandat » au Sénégal ?". (Disponible ici : **https://www.bbc.com/afrique/articles/cg311qnz39go**).*

49. Bateau fabriqué à partir d'un seul arbre, dont le tronc est creusé pour former la coque dans laquelle voyagent les passagers (autre manière de traduire le terme espagnol "cayuco").

à l'appauvrissement du pays, alors que la pêche est de plus en plus exploitée par les multinationales françaises et les thoniers espagnols. Bien que les sociétés de pêcheurs aient organisé leur activité par roulement, cela leur permet tout juste de gagner de quoi se nourrir au quotidien, ce qui provoque beaucoup de frustration chez les jeunes.

"Il y a beaucoup de jeunes, encore mineurs, qui sont descendus dans la rue pour manifester, pour protester, parce que la politique ne leur laisse entrevoir aucun avenir. Et bien, ils ont été arrêtés et envoyés en prison[50]. Ça dépasse l'entendement… Des femmes aussi. Fallah Fleur et d'autres femmes ont fait une grève de la faim dans leur cellule[51], elles sont accusées de choses insensées. Ils sont des milliers à subir la répression", explique une activiste travaillant en faveur des droits humains.

Cette réalité sociale et politique s'est vérifiée par le nombre élevé de personnes mineures présentes dans les embarcations qui ont accosté aux Canaries, un phénomène qui n'avait pas été observé lors des précédentes périodes d'activité sur cette route migratoire. Dans les cayucos (terme espagnol désignant les pirogues, embarcations sommaires capables de transporter une centaine de personnes), on a recensé de nombreux jeunes, enfants ou adolescents, âgés de 8 à 17 ans. En outre, au cours du dernier trimestre 2023, on a pu observer que des femmes accompagnées d'enfants en bas âge, y compris de bébés, s'étaient également lancées dans la traversée migratoire, fait plutôt rare auparavant sur cette route.

"Nous essayons de les convaincre de rester, mais ils ne veulent rien entendre. Beaucoup d'adolescents ne sont pas préparés pour se lancer dans un tel voyage, mais ils essaient quand même", explique un responsable communautaire.

Les arrestations à l'embarquement ont été très nombreuses, les contrôles s'effectuant sur les plages sénégalaises mais aussi sur la route vers la Mauritanie. Selon les organisations, il y a trois fois plus de candidat·es au départ que de personnes arrivant à destination. La montée en flèche du nombre de victimes est très préoccupante et il n'y a pas de bilan officiel concernant ces décès.

Parallèlement à l'augmentation du nombre de victimes, on assiste à une répression envers les familles qui signalent une disparition. En juillet, notre Observatoire des droits humains a publié l'appel de proches dénonçant la disparition de plus de 300 personnes et les autorités sénégalaises ont réagi en niant les faits[52]. Toujours en juillet, la disparition d'un bateau transportant 130 personnes a été ignorée par les autorités. L'embarcation s'est finalement retrouvée au Cap Vert et des proches qui réclamaient justice pour les victimes ont été arrêté·es.

"Pour les familles, lorsqu'un proche disparaît, il est très difficile d'entamer des recherches. Elles se retrouvent face à un mur et finissent par s'effondrer. Ce sont des larmes au quotidien, car elles sont très inquiètes mais elles sont démunies. De plus, si les autorités arrêtent un organisateur, pour peu qu'il disparaisse ou parvienne à s'échapper, elles finissent par menacer et arrêter sa famille, utilisant cela comme moyen de pression. C'est la seule chose que fait le gouvernement. À aucun moment il ne répond aux familles qui tentent de retrouver leurs proches. Aucune solution n'est apportée à la crise sociale que traverse le pays", dénonce un dirigeant communautaire.

L'ACCEPTATION DU DEUIL

Cette année, notre Observatoire a pu échanger avec des associations qui ont mis en place des projets d'accompagnement des proches dans leur processus de deuil, en se concentrant sur les enjeux au niveau juridique et collectif, mais également au niveau individuel et religieux.

"Il s'agit de mettre des mots sur la tristesse. Partager ce qu'on ressent, parler de la personne, sinon on ne parle jamais de l'individu ni de la douleur intime. Au moment de faire son deuil, on tisse des liens avec les autorités religieuses afin de réussir à refermer cette plaie que représente la disparition d'un être cher", explique un leader communautaire.

*50. L'emprisonnement de personnes mineures, qui s'est intensifié cette année, était déjà courant dans le pays avant la dernière vague de protestations. Voir : Ba, M. (2022) "Sénégal : de plus en plus de mineurs dans les prisons". (Disponible ici : **https://www.pulse.sn/news/societe/senegal-de-plus-en-plus-de-mineurs-dans-les-prisons/jzqsntn**).*

*51. Pour plus d'informations, voir le documentaire "Grève de la faim des femmes détenues" (disponible ici : **https://www.youtube.com/watch?v=zqV4wlI59BQ**).*

*52. Voir : Kane Fall, A. (2023) "Disparition de près de 300 Sénégalais sur la route des Canaries : Le ministère des Affaires étrangères dément catégoriquement et apporte des éclairages". (Disponible ici : **https://teranganews.sn/2023/07/disparition-de-pres-de-300-senegalais-sur-la-route-des-canaries-le-ministere-des-affaires-etrangeres-dement-categoriquement-et-apporte-des-eclairages/**).*

Route Atlantique // Tenerife. 187 personnes rentrées à Tenerife depuis le Sénégal sont assistées le 4 septembre 2023.

Les premières victimes du processus migratoire au départ du Sénégal remontent à 2006 et ont marqué l'ensemble de la population du pays. Après ce que les médias espagnols ont appelé la "crise des cayucos"[53], les organisations sénégalaises nous ont parlé d'une crise des pêcheurs[54].

"Tellement de gens ont quitté le village qu'il ne restait plus personne pour pêcher. Puis la tragédie des disparus a commencé parce que, de ceux qui étaient partis, certains n'ont jamais atteint leur destination. On n'a jamais su ce qui leur était arrivé. Depuis, on ne dispose toujours pas de données concernant le nombre de morts. Ce que l'on voit, c'est le nombre d'orphelins qui ont grandi dans le quartier. Nous souhaiterions que l'État dresse un bilan des personnes disparues, mais ça, c'est impossible", analyse une responsable communautaire.

Aujourd'hui, comme en 2006, la plupart des groupes qui initient un travail de deuil sont composés principalement de femmes qui essayent d'ouvrir des espaces de parole afin de pouvoir évoquer collectivement la douleur de l'absence.

Notre Observatoire des droits humains a révélé que les familles souffraient non seulement du manque d'informations concernant les morts mais également du silence régnant autour des opérations de recherche des disparu·es sur les routes migratoires[55]. Le combat difficile des associations, qui tentent de faire toute la lumière sur ces décès et disparitions à la frontière, est sans relâche : elles sont confrontées à des situations de deuil en l'absence de corps, au mutisme des administrations et au déni de cette réalité. Au sein de la société sénégalaise, c'est un sujet tabou. De nombreuses personnes entament des recherches dans une solitude absolue et doivent bien souvent faire face à des responsabilités qu'elles ne peuvent partager. Une fois de plus, les pionnières, celles qui ont joué un rôle crucial dans la lutte pour rompre l'omerta, ce sont les femmes. Dès 2006, dans un quartier de Dakar, un mouvement a été initié par des mères à la recherche de leurs enfants aboutissant un peu plus tard à la création de l'organisation COFLEC[56].

Sur un itinéraire migratoire où la mer engloutit la plupart des corps, le deuil devient presque impossible. ***"Sans corps, la plaie ne peut pas se refermer, c'est comme si la cicatrice était***

*53. Cette expression, récemment remise au goût du jour pour évoquer l'augmentation des arrivées l'année dernière, avait déjà été utilisée par la presse en 2006. Voir, par exemple, Sánchez, J. (2006) "La crisis de los cayucos". Disponible ici (en espagnol) : **https://elpais.com/diario/2006/03/21/catalunya/1142906843_850215.html***

*54. Pour plus d'informations sur la répercussion des mouvements migratoires du Sénégal vers l'Espagne sur le secteur de la pêche dans le pays, voir : Moreno Maestro, S. y Aris Escarcena, J. P. (2013) "La pesca en Senegal: entre el mercado global y la subsistencia comunitaria". Revue Andalouse d'Anthropologie, 4 : 103-121. (Disponible ici en espagnol : **https://idus.us.es/handle/11441/42686**).*

*55. Les Nations unies reconnaissent l'impact considérable, au niveau psychosocial et communautaire, que représente sur les familles le manque d'informations et de protocoles de recherche clairs et ce, quel que soit l'itinéraire migratoire emprunté. Pour plus d'informations, voir : United Nations, "Families of missing migrants, forced to search alone". (Disponible ici en anglais : **https://news.un.org/en/story/2021/09/1101682**).*

56. Pour plus d'informations sur les activités du COFLEC, consulter sa page officielle sur Facebook.

toujours fragile et pouvait se rouvrir à tout moment", nous confie un imam. Aujourd'hui, au Sénégal, au bout d'un an sans nouvelles de leurs proches, les gens ont tendance à se résigner et à entamer un processus de deuil. Notre observatoire a pu en accompagner un certain nombre. Ils s'appuient sur le Code de la famille qui autorise à considérer une personne comme légalement décédée si elle n'a pas donné signe de vie pendant 12 mois[57].

La mère d'un garçon disparu se livre à nous : ***"Moi, je ne voulais pas, mais mes autres enfants m'ont dit que je devais faire mon deuil. Ça faisait un an, alors ils ont pensé que légalement c'était mieux et qu'il fallait que je le laisse entre les mains d'Allah. Je l'ai fait pour leur faire plaisir, mais moi, je continue d'attendre. Et je ne vais pas arrêter de le faire. Parce que même s'il paraît qu'ils sont tous morts, je sens au fond de mon cœur qu'il est vivant, je sens que mon garçon est vivant. Une mère ressent toujours son enfant"***.

L'ATTEINTE AU DROIT À LA VIE

Lorsqu'un bateau prend le large depuis le Sénégal vers les îles Canaries, il fait face à l'une des routes maritimes les plus étendues qui soient. On a commencé à voir des cayucos provenant de cette zone à partir de juin 2023 puis leur nombre a considérablement augmenté au mois d'octobre.

La grande majorité des personnes ayant emprunté cet itinéraire sont des ressortissant·es sénégalais·es, mais ces derniers mois, des migrant·es en provenance de Gambie, du Mali, de Guinée Bissau et de Guinée Conakry ont également transité par cette route.

"Moi, je suis pêcheur, et c'est toujours douloureux quand quelqu'un disparaît, parce que même si nous essayons de convaincre les jeunes de ne pas partir, ça ne sert à rien ; la situation dans le pays est tellement difficile en ce moment. C'est la conséquence du soulèvement populaire. Beaucoup de gens partent d'ici, depuis nos plages, d'autres s'en vont au Maroc, en Mauritanie… et même au Nicaragua pour essayer d'atteindre les États-Unis", explique un pêcheur.

Devant la fuite de milliers de personnes due à l'instabilité du pays, le gouvernement sénégalais a répondu par une répression accrue accompagnée d'un triple système de surveillance maritime. Ce dispositif, en coordination avec l'Espagne et la Mauritanie, a pour objectif principal le contrôle des flux migratoires aux frontières et non la garantie du droit à la vie. C'est pourquoi, depuis le mois d'août, les migrant·es se sont mis à emprunter la partie la plus dangereuse de l'itinéraire, s'éloignant des horizons côtiers pour rejoindre l'un des points les plus à l'ouest des îles Canaries, le port de La Restinga sur l'île d'El Hierro, en plein milieu de l'Atlantique.

"Les gens ont peur de signaler les disparitions parce que, dans les villages, il y a beaucoup d'informateurs de l'État qui dénoncent les familles concernées. C'est un thème très délicat dont personne ne veut parler", déplore une responsable communautaire.

L'accent étant mis sur la régulation des flux migratoires, en plus du manque de moyens permettant de couvrir une zone maritime aussi vaste, font que les recherches sont rarement activées dans la région lorsque la disparition d'une embarcation est signalée.

"Vous vous engouffrez dans l'océan, au-delà il n'y a plus rien, ou alors l'Amérique. C'est pour ça qu'il y a tant de disparitions. Nos bateaux ne sont pas faits pour aller si loin, on emmène à boire et à manger mais si le moteur tombe en panne, si la météo change, vous êtes perdu. Donc s'ils ne vous cherchent pas, vous disparaissez, c'est réellement cela. C'est

*57. 'article 67 du livre I du code de la famille sénégalais prévoit un délai d'un an pour faire établir un acte de décès, à condition que la déclaration soit attestée par deux témoins. Pour plus d'informations, consulter : **http://jafbase.fr/docAfrique/docAfrique/Senegal/SenegalFam1.pdf***

ce qui s'est passé en 2006 et ce qui s'est reproduit cette année qui a été particulièrement criminelle", explique un marin, parent de quatre victimes.

Au cours de notre veille, nous avons également constaté que certains cayucos avaient été localisés mais que les moyens de sauvetage n'avaient été activés qu'un certain temps après la première alerte. Pour deux d'entre eux, les embarcations ont réussi à avancer et sont arrivées avec des cadavres à bord ou faisant état de pertes de vies humaines.

Les longues traversées, dans des conditions difficiles, multiplient les causes de décès. Nous avons recensé des personnes s'étant jetées à l'eau après avoir perdu la tête. D'autres sont mortes de déshydratation, d'hypothermie ou de faim[58].

"Il s'est assis dans le bateau, a dit qu'il voulait dormir et ne s'est plus jamais réveillé. C'est tout ce que m'a dit mon autre fils, rien de plus. Il s'est endormi et il est allé rejoindre Allah, puisse-t-il être au paradis. Je n'en sais pas plus, et je ne veux pas en savoir davantage, je prie simplement pour lui et pour son frère afin qu'Allah reconnaisse son sacrifice. Insha-llah !", confie le père d'une victime.

Notre Observatoire a pu vérifier des informations faisant état de cayucos partis du Sénégal et ayant fait naufrage en route, au niveau de la Mauritanie et dans la région de Dakhla. Les victimes survivantes ont ensuite été rapatriées par voie terrestre vers le pays. Les corps repêchés ont été pour la plupart enterrés sur place.

"Dans les régions d'origine des victimes, quand on organise des ateliers sur la situation migratoire, l'ambiance est un peu étrange : il y a d'un côté des gens plutôt informés qui sont reconnaissants de notre action, et de l'autre, ceux qui ne sont pas sensibilisés, pour qui ça peut être plus difficile, surtout lorsque l'on aborde la question douloureuse des personnes qui ne sont jamais revenues, des disparitions. On sent clairement que le sujet est très délicat", explique un représentant associatif.

Route Atlantique // Un mineur secouru à bord d'un cayuco le 3 novembre et décédé à l'hôpital des Rois est enterré le 4 novembre.

*58. La presse s'est fait l'écho de plusieurs décès à El Hierro au cours des mois d'octobre et de novembre 2023. Pour plus d'informations, voir : Vargas, N. (2023) "Muere un migrante intentando llegar a El Hierro en un cayuco con 80 personas" (disponible ici en espagnol : **https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/muere-migrante-intentando-llegar-hierro-cayuco-80-personas_1_10671092.html**) et EFE (2023) "Los restos mortales del joven fallecido este viernes en un hospital de El Hierro descansarán como "Inmigrante F01"" (disponible ici en espagnol : **https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/restos-mortales-joven-fallecido-viernes-hospital-hierro-descansaran-inmigrante-f01_1_10657331.html**).*

ÉTUDE DE CAS

Cap Vert, la dernière frontière : l'importance de la dignité des victimes

RÉSUMÉ

Le 20 juillet, un groupe de familles a contacté Ca-minando Fronteras dans l'espoir d'obtenir des nouvelles de leurs proches, partis dix jours auparavant de Fass Boye (Sénégal) à bord d'un cayuco.

Elles espéraient que l'embarcation ait pu être secourue ou, dans le cas contraire, qu'elle soit localisée dans les jours suivants. Notre équipe a donc commencé le suivi de cette alerte et à chaque arrivée d'un bateau aux Canaries, les données ont été vérifiées et les proches informés.

Nous avons transmis les renseignements aux services de secours puis concentré nos recherches, au fil des jours, dans des zones comme Dakhla (Maroc), où arrivaient des embarcations en provenance du Sénégal, secourues par la marine marocaine.

Trois jours plus tard, ces mêmes familles nous ont rappelés en nous assurant que leurs proches avaient rejoint l'Espagne, que le cayuco était arrivé et que certain·es survivant·es avaient pu contacter leur entourage.

En réalité, il s'agissait d'une fausse information, à laquelle pourtant, dans ce contexte d'angoisse extrême, elles s'accrochaient en espérant qu'elle fut vraie.

Quelques semaines après, le 15 août, le cayuco a été localisé à 150 milles nautiques au nord-est du Cap Vert et les autorités du pays ont procédé au sauvetage. Après 36 jours au milieu de l'océan Atlantique, 38 naufragé·es ont survécu, dont sept ont été transporté·es à l'hôpital dans un état grave.

Au total, 75 personnes sont mortes en mer. Seuls sept cadavres ont été retrouvés.

À l'issue des opérations de sauvetage, les autorités cap-verdiennes ont adressé un message de soutien aux survivants, s'engageant à leur garantir une vie digne. Elles ont également présenté leurs condoléances aux familles des victimes et souligné l'importance d'enterrer les défunt·es[59].

ANALYSE

- Une recherche active et coordonnée aurait réduit les risques.

- Face au déni des autorités et à la multiplication des fausses informations entourant les naufrages, les familles ont besoin d'être accompagnées dans leur quête de vérité.

- Comme l'a fait la ministre de la santé du Cap-Vert, il est important que les autorités s'adressent aux victimes en termes de droits humains et non de contrôle migratoire.

*59. Pour plus d'informations, voir : Expresso das Ilhas (2023) "Migrantes Clandestinos/Ilha do Sal: "A palavra de ordem neste momento é solidariedade para com os sobreviventes" – ministra". (Disponible ici en Portugais : **https://expressodasilhas.cv/pais/2023/08/15/migrantes-clandestinosilha-do-sal-a-palavra-de-ordem-neste-momento-e-solidariedade-para-com-os-sobreviventes-ministra/87228**).*

Victimes méprisées : la dissimulation des massacres de l'Atlantique

RÉSUMÉ

Le 5 juillet 2023 dans l'après-midi, à travers notre dispositif d'alerte, des familles sénégalaises ont fait savoir que leurs proches avaient quitté Kafountine (Sénégal) à bord d'un cayuco au matin du 27 juin. Nous avons immédiatement partagé l'information avec le CCRC et le MRCC à Rabat[60], qui ont confirmé ne pas avoir eu connaissance, la semaine précédente, d'un sauvetage correspondant. Les jours suivants, des moyens de recherche aérienne ont été activés au-dessus des eaux les plus proches de l'archipel des Canaries, mais l'embarcation n'a pas pu être localisée.

Deux autres bateaux avaient également disparu, ce qui représente un total de 315 personnes. Le 9 juillet, notre organisation a décidé de dénoncer publiquement la situation, en exhortant tous les pays à participer aux recherches. L'impact international de cette publication a été tel[61] que le 10 juillet, les autorités espagnoles[62] ont décidé de communiquer au sujet des opérations de recherche effectuées afin de retrouver les trois cayucos. Ainsi a-t-il été confirmé que l'un d'entre eux avait été localisé avec, à son bord, environ deux cents personnes. En revanche, le gouvernement sénégalais a publié de son côté un communiqué démentant les disparitions signalées.

Notre organisation a continué d'accompagner les familles et de vérifier les informations concernant les embarcations secourues. Mais à l'heure de publier ce rapport, aucun des bateaux n'a encore été retrouvé.

ANALYSE

- Lorsqu'une disparition est signalée, la transparence concernant les opérations de recherche et de sauvetage est indispensable. Les familles ont le droit de connaître la vérité.

- L'attitude des autorités, qui consiste à fermer les yeux sur des situations menaçant le droit à la vie, est un risque supplémentaire pour les personnes migrantes.

Mourir dans la solitude : des victimes à la croisée des chemins

RÉSUMÉ

Le 6 novembre, notre dispositif d'alerte a relevé deux messages nous indiquant que l'avant-veille, le 4 novembre, un cayuco parti du Sénégal avait eu un accident. On nous demandait donc de collaborer afin de pouvoir comparer les informations et connaître le nombre de victimes de cette tragédie.

Notre équipe a entamé les recherches et a pu interroger les survivants, les autorités et les familles.

Nous avons pu vérifier que le cayuco était en mer depuis sept jours avec, à son bord, 325 personnes, dont au moins 23 femmes et 21 enfants. Dans leur récit, les survivant·es

60. Centre de Coordination du Sauvetage Maritime du Maroc (MRCC en anglais).

*61. Voir les différents articles de presse internationale sur le sujet, comme celui du site d'informations ABC (2023) "Three boats and at least 300 migrants missing at sea near Spain's Canary Islands, aid group says" (disponible ici en anglais : **https://www.abc.net.au/news/2023-07-10/300-migrants-missing-on-senegal-canary-islands-route/102581668**) ou encore celui-ci : Mednick, S. y Brito, R. (2023) "Spain rescues 86 migrants near the Canary Islands, but scores from Senegal remain missing" (disponible ici en anglais : **https://www.latimes.com/world-nation/story/2023-07-10/300-people-traveling-boats-senegal-spain-missing-aid-group-says**).*

*62. Voir les articles postés sur le réseau social X (anciennement Twitter): (11) SALVAMENTO MARÍTIMO en X: "Avión Sasemar 101, movilizado desde el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Las Palmas, continúa con la búsqueda de un cayuco que salió desde Senegal con alrededor de 200 personas a bordo. También se siguen emitiendo avisos a todos los navegantes." / X (**twitter.com**).*

expliquent qu'en arrivant au large du Cap Blanc en Mauritanie, ils ont rencontré une violente tempête et ont décidé de bifurquer vers Nouadhibou. Le cayuco n'a pas résisté aux vagues ni au vent, et le bateau a coulé. Au total, 191 personnes, dont 17 femmes et 18 enfants, ont pu être sauvées. Les autorités mauritaniennes ont récupéré le corps de 13 personnes - quatre hommes, six femmes et trois enfants - puis 2 autres corps sont apparus plus tard sur la plage, au sujet desquels aucune information détaillée susceptible d'accompagner les familles dans leurs recherches ne leur a encore été communiquée.

Les survivant·es ont été reconduit·es au Sénégal par voie terrestre.

ANALYSE

▪ En l'absence d'informations officielles de la part des autorités, il est primordial d'accompagner les familles et les associations dans la recherche de la vérité sur les naufrages.

▪ Les survivant·es n'ont pas bénéficié d'un suivi psychosocial adapté afin de surmonter le traumatisme qu'ils ont subi.

Racisme institutionnel : accueillir sans respecter les droits humains

RÉSUMÉ

Le 27 octobre, 122 personnes à bord d'un cayuco sénégalais sont arrivées sur l'île d'El Hierro après avoir été repérées à moins de 15 kilomètres du port de La Restinga. Parmi les personnes secourues, 11 nécessitaient des soins médicaux, dont un homme qui a été hospitalisé dans un état grave. Ce dernier est décédé alors qu'il devait être transféré dans un hôpital de Tenerife.

Au lever du jour suivant, dans les toilettes du centre d'accueil temporaire, le corps d'une deuxième personne a été retrouvé sans vie par l'un des survivants. Il s'agissait d'une personne ayant reçu les premiers soins, la veille, à son arrivée au port, mais qui n'avait pas été transférée vers un hôpital[63].

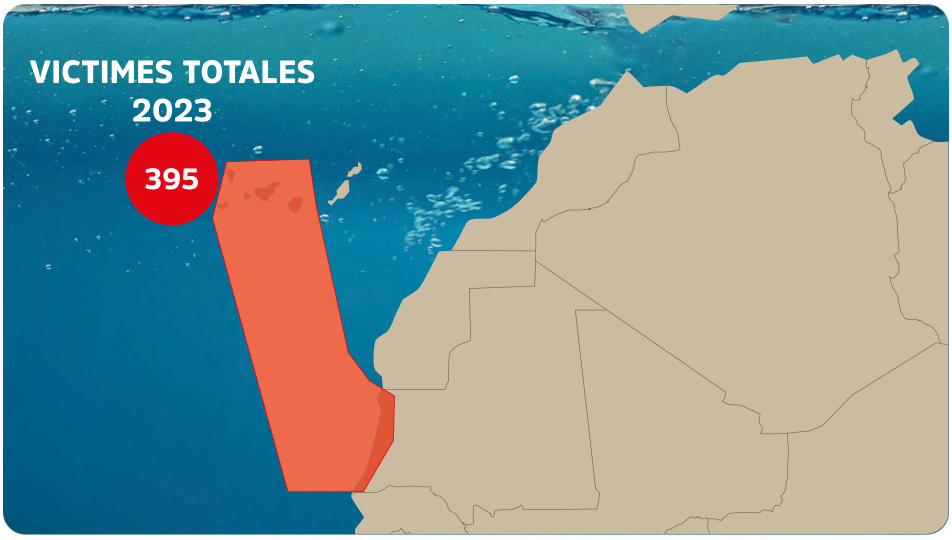
ANALYSE

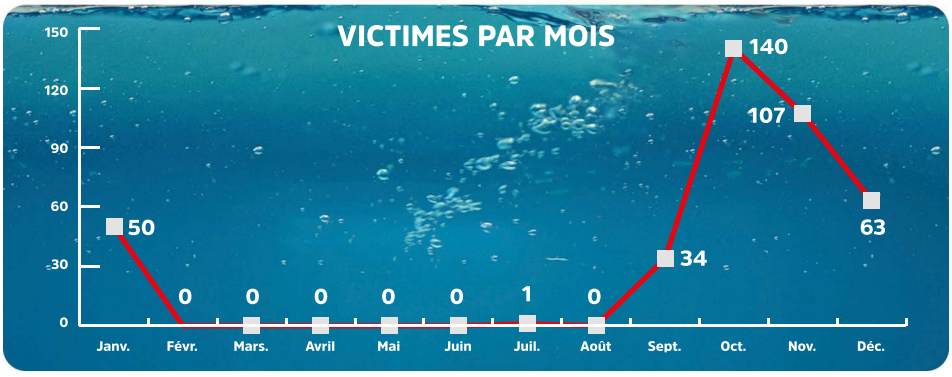
▪ Il s'avère indispensable de renforcer la prise en charge médicale des survivant·es à leur arrivée en tenant compte du fait que ces naufragé·es des cayucos ont affronté de longues traversées - en temps et en distance - ayant mis en péril leur vie et leur santé.

▪ Le personnel des centres d'accueil dénonce le manque de médecins qualifiés pouvant réaliser un diagnostic précis de l'état de santé des patients afin de mieux les prendre en charge et les orienter vers les services correspondants.

*63. Voir : EFE (2023) "Fallecen dos personas que llegaron el viernes en un cayuco a El Hierro". (Disponible ici en espagnol : **https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/112-personas-rescatadas-cayuco-hierro-han-muerto-ultimas-horas_1_10639228.html**).*

LA ROUTE DES CAYUCOS : LA MAURITANIE





Le nombre de bateaux partis de la Mauritanie a fortement augmenté au cours du second semestre 2023, atteignant un pic en octobre. À noter qu'à partir du mois d'août, des embarcations ont commencé à accoster sur l'île de El Hierro. Au cours des mois de novembre et décembre, le nombre d'arrivées de bateaux mauritaniens à destination de Gran Canaria augmente. La plupart du temps, il s'agissait de cayucos en bois et fibres, plus petits que ceux provenant du Sénégal, dans lesquels avaient embarqué majoritairement des personnes réfugiées originaires du Mali, ayant fui le Sahel et transitant par la Mauritanie, même si l'on a également recensé la présence dans les bateaux de quelques ressortissants mauritaniens.

"Je veux demander l'asile, c'est pour ça que je suis parti, la situation au Mali est très dure et j'ai besoin d'une protection. J'ai perdu une grande partie de ma famille et là où j'habite, beaucoup de jeunes sont partis aussi. La Mauritanie, c'est la route la plus proche mais je n'imaginais pas que tout serait si difficile, si dangereux. Quand on ne peut plus revenir en arrière, on accepte tout, c'est la volonté de Dieu", explique un adolescent malien.

Notre Observatoire des droits humains a recensé 10 tragédies ayant fait 395 victimes et 7 embarcations ayant complètement disparu.

Entre la Mauritanie et l'Espagne, ce qui porte le plus atteinte au droit à la vie, ce sont les politiques menées par les États - comme au Maroc - qui ne sont pas orientées vers la protection de la vie mais vers le contrôle migratoire. L'absence de recherche active lorsque des embarcations sont signalées, et le manque de moyens des services de secours mauritaniens, sont autant d'éléments à l'origine de nombreux décès.

La violence subie par les communautés transitant par la Mauritanie[64] place les personnes migrantes en situation de vulnérabilité avant même leur départ en mer.

"Ici, tu ne peux demander d'aide à personne. Quand on a vu qu'on manquait d'essence, ils ont dit qu'il fallait retourner à terre. J'étais très en colère, mais bon, la mer, je n'y comprends pas grand-chose. En Mauritanie, nous, les noir·es, on est des esclaves. Si tu appelles la marine, personne ne t'aide. Maintenant, je suis à Dakhla, à l'usine de poissons, je travaille encore comme une esclave mais j'économise de l'argent. J'ai peur de traverser parce que j'entends parler de tellement de morts, mais est-ce que j'ai le choix ? Tout ça me donne envie de pleurer, je préfère qu'on arrête de parler de ça", confie une adolescente malienne.

Route Atlantique // Un cayuco maurtanien au nombre de 50 personnes est arrivé par ses propres moyens à El Hierro le 7 novembre 2023.

*64. Pour plus d'informations, voir : ACLU (2023) "Immigrants' Rights Organizations Urge Release of Mauritanian Asylum Seekers Detained by ICE" (disponible ici en anglais : **https://www.aclu.org/press-releases/immigrants-rights-organizations-urge-release-of-mauritanian-asylum-seekers-detained-by-ice**) et Croix Rouge (2023) "Desperate journeys – migrants' stories from Mauritania" (disponible ici en anglais : **https://www.redcross.org.uk/stories/migration-and-displacement/refugees-and-asylum-seekers/desperate-journeys**).*

ÉTUDE DE CAS

Panser les plaies : l'accompagnement dans le processus de vérité et de réparation

RÉSUMÉ

M. nous a contactées le 17 octobre 2023 pour solliciter des informations concernant le cayuco dans lequel voyageait son neveu. C'était une embarcation avec 80 personnes à bord partie dix jours plus tôt, le 7 octobre, de Nouakchott, la capitale de la Mauritanie. Comme M. vit en Espagne, toute sa famille voulait qu'elle essaye de savoir si son neveu était encore en vie.

Notre organisation a alerté les autorités et, après vérification, nous avons prévenu la famille qu'aucun cayuco mauritanien arrivé au cours des derniers jours ne correspondait au signalement.

Malheureusement, de nombreuses personnes profitent de la vulnérabilité des familles pour les escroquer et monnayer de fausses informations ou leur faire croire que leurs proches sont encore en vie. Notre organisation a accompagné ces familles en les informant des dangers de la route atlantique, des distances et des conditions de sécurité.

Nous leur avons également fourni des outils afin de protéger et défendre leurs droits, comme le signalement des disparitions aux forces de l'ordre.

"Il n'a toujours pas appelé mais il le fera quand il arrivera, n'est-ce pas ? Ou alors, c'est peut-être qu'il est en prison ou quelque chose comme ça, non ? Ma famille ne sait plus quoi penser, ils me demandent de trouver le moyen d'en savoir plus mais je ne sais pas quoi leur dire", déplore désespérément la tante d'un disparu.

ANALYSE

▪ L'absence de transparence et de clarté de la part des autorités contribue à la diffusion de fausses informations qui affectent gravement les familles.

▪ La dimension culturelle et communautaire des deuils ambigus (décès sans corps) affecte les communautés des pays d'origine.

▪ Le fait d'être informés sur les conditions des traversées migratoires et sur les conséquences des politiques de contrôle aide les familles à mieux comprendre la situation afin de faire face aux arnaques et déjouer les pièges.

À la merci des rumeurs : l'importance d'accompagner les familles

RESUMEN

Le 27 octobre, A.D. a contacté notre service d'assistance aux familles en indiquant que son fils et son neveu avaient quitté la Mauritanie le 10 octobre à bord d'un cayuco, aux côtés de 60 personnes, la plupart étant des ressortissants mauritaniens - au moins six garçons venaient d'un village du sud du pays - et maliens.

Quelques jours plus tôt, les familles avaient reçu des informations confuses sur la possibilité que les garçons soient déjà arrivés aux Canaries.

Mais le manque de fiabilité de ces éléments n'avait fait qu'accroître leur méfiance et leur désarroi.

A.D. nous a écrit une nouvelle fois pour nous dire qu'il était retourné pour quelques semaines dans son pays, le Mali, afin de rencontrer toute la famille, leur raconter en détails ce qui s'était passé et organiser des funérailles pour dire adieu à son fils.

À son retour en Espagne, il nous a raconté que la famille avait fini par accepter sa mort, même si la douleur et l'impuissance étaient encore immenses.

"Ma mère et ma femme le vivent très mal, elles n'arrivent pas à dormir... Mes sœurs n'arrêtent pas de pleurer. S'il-vous-plaît, si vous avez des nouvelles de mon fils, dites-le-nous. Vous pourriez nous envoyer un audio en français pour le faire écouter à la famille d'ici, du Mali, pour qu'ils puissent comprendre ce qui s'est passé ? Mais ce n'est pas de votre faute, c'est Dieu qui l'a voulu ainsi. A.D." explique le père d'une personne disparue.

Au cours du mois de novembre, d'autres familles ont continué à nous contacter : la rumeur disait que le bateau qu'elles recherchaient faisait partie des embarcations arrivées à El Hierro ; pourtant elles n'avaient toujours pas reçu d'appel de leurs proches.

Elles voulaient comprendre, savoir s'ils étaient effectivement arrivés ou alors, dans le cas contraire, comment un bateau pouvait disparaître sans laisser de trace. Elles se disaient que les passagers étaient peut-être actuellement dans un centre fermé duquel ils ne pouvaient pas appeler. Mais ce n'était pas le cas.

Notre organisation les a accompagnées dans leurs recherches en signalant les disparitions aux autorités et en vérifiant les informations au sujet des nombreuses embarcations arrivées à la même époque. Nous les avons également soutenues face à leurs difficultés à comprendre les disparitions collectives et l'impact qu'elles peuvent avoir sur la vie des gens.

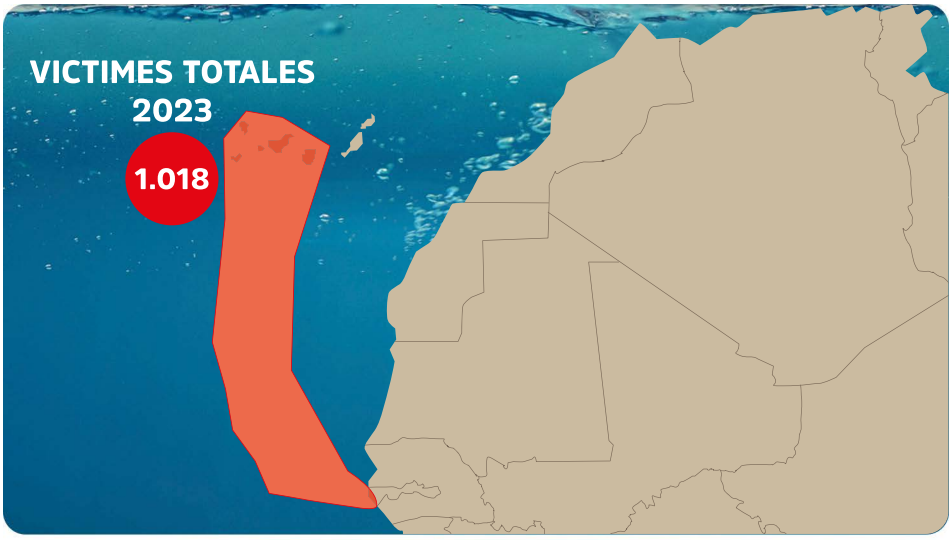
À ce moment-là, avec A.D. et d'autres familles, nous avons eu l'occasion de réfléchir sur la difficulté de faire un deuil en l'absence du corps, sur le manque d'informations claires et officielles, et sur l'impact que les disparitions collectives ont sur les communautés au Mali.

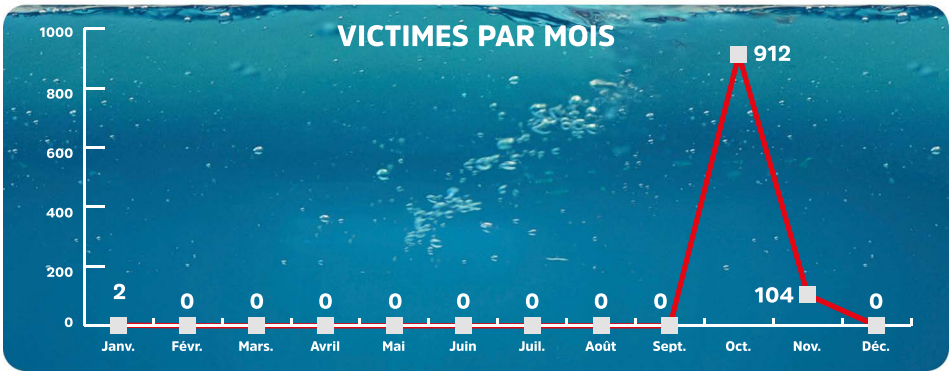
ANÁLISIS

- Le manque d'accès aux informations officielles ne permet pas aux familles de faire leur deuil dans de bonnes conditions.

- Des personnes comme A.D. se convertissent en porte-paroles communautaires qui jouent un rôle essentiel dans la transmission des informations.

LA ROUTE DES CAYUCOS : LA GAMBIE





À la mi-octobre, la plupart des cayucos en provenance de Gambie ont commencé à être plus présents suite à des départs concentrés sur trois semaines.

Il s'agit d'embarcations avec, à leur bord, un grand nombre de personnes de différentes nationalités, majoritairement des ressortissant·es de Gambie, du Sénégal, mais également du Mali, de Guinée Bissau et de Guinée Conakry.

Comme pour le Sénégal, parmi les personnes ayant entrepris cette traversée migratoire, beaucoup ont moins de 18 ans.

En distance, cet itinéraire vers les îles Canaries est le plus long de la route migratoire, ce qui augmente d'autant les risques rencontrés dans les eaux de l'Atlantique.

Notre Observatoire y a enregistré 12 tragédies ayant fait 1.018 victimes et 4 embarcations dont la trace a complètement été perdue ; un lourd bilan qui a profondément marqué les communautés.

Dans cette zone, lorsque la disparition d'un bateau est signalée, une coordination efficace entre les nombreux pays concernés est indispensable si l'on veut protéger la vie. Il s'agit de couvrir une très large étendue de mer avec des moyens de recherche actifs. Or, ce n'est malheureusement pas le cas et comme sur les autres routes de l'Atlantique, les recherches ne sont dirigées que dans une seule optique, celle du contrôle des migrations et des frontières.

ÉTUDE DE CAS

Sans nouvelles : les familles unies dans la recherche

RÉSUMÉ

À partir du 7 novembre, depuis la Gambie, plusieurs personnes ont commencé à contacter notre organisation. Toutes cherchaient des informations concernant un cayuco parti de Kartong le 19 octobre 2023 et à bord duquel se trouvaient 155 personnes. Notre équipe de recherche a effectué les vérifications nécessaires et a finalement établi que l'embarcation ne se trouvait dans aucun pays traversé par cette route migratoire. Des semaines ont passé et les familles ont continué d'indiquer qu'aucune personne à bord n'avait encore donné signe de vie.

Le 2 décembre, un proche nous a rapporté une rumeur arrivée jusqu'à Kartong et qui circulait au sujet de ce cayuco : le bateau aurait été secouru par les autorités algériennes et ses passagers seraient détenus en Algérie. Après vérification, nous avons été en mesure de confirmer qu'il s'agissait d'une fausse information. À l'heure où nous éditons ce rapport, nous continuons de recouper les données parvenant aux familles sur les possibles naufrages concernant cette embarcation.

ANALYSE

- Les familles mènent activement des recherches. Malheureusement, quel que soit le pays, elles restent en proie à des arnaques et font l'objet de manipulations.

- Les disparitions collectives impliquant des personnes provenant du même endroit affectent l'avenir de leur communauté. Depuis la Gambie, nous avons recensé des groupes allant jusqu'à 50 personnes originaires du même village.

Activation des secours : pour sauver des vies, chaque minute compte

RÉSUMÉ

La 26 octobre, un cayuco a été repéré par un bateau de pêche qui a immédiatement transmis les informations aux services de secours espagnols. Au cours de la même journée, l'embarcation a également été aperçue par un autre bateau.

Le lendemain, le 27 octobre dans l'après-midi, l'avion du Salvamento Marítimo a repéré le cayuco à 82 milles nautiques au large de Tenerife. Le patrouilleur Río Tajo de la Guardia Civil espagnole et le Guardamar Calíope du Salvamento Marítimo ont été mobilisés.

Lors du sauvetage, le corps sans vie d'un garçon de 12 ans[65] a été retrouvé parmi 221 survivants. L'ensemble des naufragé·es se trouvaient dans un état si préoccupant que quatre d'entre eux ont dû être transféré·es d'urgence en hélicoptère par le Salvamento Marítimo et 100 autres ont reçu une assistance médicale une fois arrivé·es à Tenerife. Les survivants ont expliqué par la suite qu'au cours de la traversée depuis la Gambie, les corps de plus de 20 personnes décédées pendant le trajet avaient été abandonnés en mer.

ANALYSE

- Les embarcations dans lesquelles voyagent les personnes migrantes ne répondent pas à toutes les exigences en matière de sécurité nautique, c'est pourquoi, lors du naufrage, chaque minute compte pour sauver des vies.

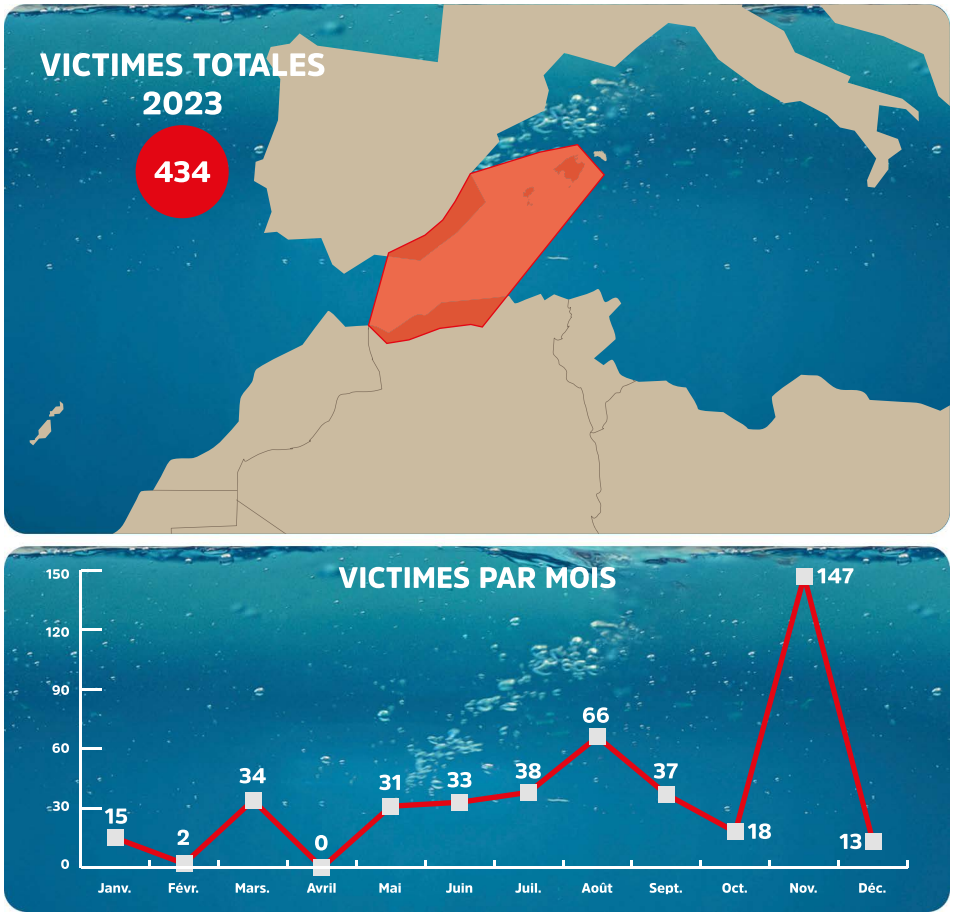
- Le retard dans l'activation des secours est une infraction au droit à la vie.

*65. Voir : La Vanguardia (2023) "El fallecido en el último cayuco es un niño de 12 o 13 años y hubo otros veinte muertos". (Disponible ici en espagnol : **https://www.lavanguardia.com/vida/20231028/9336604/fallecido-ultimo-cayuco-nino-12-13-anos-hubo-otros-veinte-muertos-agenciaslv20231028.html**).*

Route Atlantique // Cayuco rentré au Cap-Vert en janvier avec deux personnes décédées à bord, en provenance de la Mauritanie.

LES ROUTES MÉDITERRANÉENNES DE LA FRONTIÈRE OCCIDENTALE EURO-AFRICAINE

LA ROUTE MÉDITERRANÉENNE OCCIDENTALE DE L'ALGÉRIE



Sur cette route, le niveau de fréquentation de l'année 2022 s'est maintenu au cours des premiers mois de l'année 2023, avant que le flux des traversées migratoires ne diminue au cours du second semestre. Bien que la plupart des victimes soient d'origine algérienne, la présence d'autres nationalités d'Afrique centrale et occidentale a augmenté dans la zone la plus dangereuse de la route vers les îles Baléares.

Malgré son étendue géographique, on ne sait pas grand-chose de l'impact de ce parcours sur le droit à la vie. L'invisibilité des victimes est entretenue par les autorités espagnoles elles-mêmes, qui manquent systématiquement de transparence[66] dans les réponses qu'elles apportent aux familles et aux associations de défense des droits humains.

"Dans l'une des morgues où nous sommes allés, une médecin légiste a essayé de nous aider et nous a redirigés vers un poste de la Guardia Civil afin que nous puissions obtenir l'autorisation de voir les corps et d'essayer de les identifier. Mais nous avons dû faire face à de nombreux obstacles bureaucratiques et nous sommes finalement repartis sans avoir pu obtenir quoi que ce soit. Nous attendons toujours des nouvelles, sans savoir si nous en aurons un jour", a confié le cousin d'une personne disparue sur la route d'Algérie.

Parmi les tragédies recensées par notre organisation au cours de l'année 2023, on dénombre 22 embarcations disparues pour lesquelles, bien qu'informées, les autorités de sauvetage n'ont pas activé les dispositifs de recherche. En général, sur l'ensemble de la route, après le signalement d'une situation à risque, seules des recherches passives sont effectuées. Les services de l'État espagnol ont réaffirmé à plusieurs reprises qu'ils ne s'engageaient pas dans des recherches de personnes disparues sans géolocalisation préalable.

Sur cette route migratoire, même à la suite d'un naufrage confirmé, il n'existe aucune trace de recherche de survivants ni de corps, ce qui constitue une atteinte sérieuse aux droits des victimes et de leurs familles. Ca-minando Fronteras a recensé des naufrages durant lesquels des survivant·es ont prié les secours de rechercher les personnes disparues. Pourtant, malgré leur insistance et les informations qu'ils ont pu apporter, leur demande n'a pas été entendue.

Il est inquiétant de voir combien les services espagnols de sauvetage criminalisent et stigmatisent les organisations et les familles qui leur signalent des embarcations à la dérive. La plupart du temps, la communication est très compliquée, les autorités refusent de relever les éléments

Route Algérienne// Cinquième cadavre récupéré par un bateau de pêche le 30 mai 2023 à Denia.

*66. Pour une analyse plus approfondie et plus spécifique de cet itinéraire, consulter : Ca-minando Fronteras (2023). "Muro de indiferencia: La ruta argelina del Mediterráneo Occidental" (disponible ici : **https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2023/02/Informe-Muro-de-indiferencia-La-ruta-argelina-del-Mediterraneo-Occidental-ES.pdf**).*

d'information indiquant une situation de détresse et elles se soustraient à leurs obligations de service public. Malgré cette persécution et ce mépris, les familles des victimes de cette route migratoire s'organisent pour briser le silence en déposant plainte auprès de la police et en dénonçant publiquement[67] leur impossibilité de se défendre dans ce contexte.

I CONGRÈS INTERNATIONAL // Cérémonie interreligieuse au Congrès International des Familles des Victimes de la Frontière en 2023.

"Le droit au sauvetage n'existe pas pour les migrants algériens. Ils n'ont pas le droit d'être secourus ou recherchés après leur disparition, c'est plutôt une politique de peur et d'intimidation qui est pratiquée car les autorités y voient un moyen de réduire l'immigration clandestine", dénonce le frère d'un Algérien disparu.

ÉTUDE DE CAS

La repêche des corps : la dignité et la force des familles face à la violation des droits des victimes et des personnes disparues

RÉSUMÉ

Le 27 mars 2023, plusieurs familles ont contacté Ca-minando Fronteras pour nous informer qu'elles étaient sans nouvelles de leurs proches, partis de Cherchell (Algérie), depuis le 21 mars. À bord de l'embarcation signalée se trouvaient neuf hommes, une femme, un adolescent et un bébé, tous algériens, ainsi que trois hommes et une femme d'origine subsaharienne.

Nous avons lancé le protocole d'alerte et de recherche de notre organisation et avons pu établir une corrélation entre le bateau disparu et l'apparition des corps de deux jeunes Algériens, les 23 et 24 mars, au large de Dénia.

La première victime, S.A., a été retrouvée dans les filets d'un bateau de pêche à environ 5 milles (8 kilomètres) de la côte. Le lendemain, le 24 mars, un autre bateau de pêche a ressorti de ses filets le corps de K.C. Grâce aux informations fournies par leurs proches et en collaboration avec la police judiciaire de Jávea, il a été possible d'entreprendre un travail d'identification des corps.

Par la suite, d'autres chalutiers ont continué à repêcher des cadavres dans la même zone. Le 12 avril, la dépouille d'un jeune Guinéen portant des documents d'identité a ainsi été retrouvée, de même que celle d'un jeune Algérien, R.B., qui a pu également être identifié.

Peu à peu, d'autres corps sont apparus à proximité, les derniers datant du 2 et du 13 juin, si bien qu'à ce jour, le nombre total de victimes retrouvées s'élève à sept.

*67. Cela a été présenté ainsi lors de notre Ier Congrès international des familles des victimes aux frontières, où plusieurs proches ont expliqué les innombrables obstacles rencontrés dans la recherche des disparus et les stratégies collectives qu'ils ont adoptées pour les surmonter (disponible ici : **https://www.youtube.com/watch?v=r90Z2qYdJSY – à partir de la minute 2:26:30**).*

Dans ce cas précis, il est important de souligner que la police judiciaire de Jávea a mis en œuvre des pratiques pertinentes en termes de rapidité des procédures, de recherche de moyens permettant d'informer les familles et de reconnaissance comme telle de la tragédie. Malheureusement, entre les pays, les formalités visant à procéder à l'identification des victimes à la frontière continuent d'être lentes et pénibles pour les proches. Alors que l'identité de leurs proches a été authentifiée il y a trois mois, les familles de S.A., K.C. et R.B. attendent toujours de recevoir la confirmation du décès par les autorités algériennes, afin de pouvoir entamer les démarches de rapatriement des défunts.

Bien que sept corps aient été retrouvés dans la même zone, les autorités espagnoles n'ont pas lancé de recherches pour retrouver les neuf personnes toujours portées disparues, alors qu'elles disposent d'informations concrètes concernant le bateau ainsi que d'éléments suffisants pour déterminer l'endroit où le naufrage s'est produit.

ANALYSE

▪ Les autorités chargées de l'identification des victimes sont en capacité d'appliquer les protocoles de respect des droits humains aux personnes décédées à la frontière, si l'on considère les circonstances particulières dans lesquelles les décès sont survenus, ainsi que la vulnérabilité des familles face à la perte de leurs proches.

▪ Dans ce contexte, les relations entre les pays sont essentielles et ne devraient pas être entravées par les procédures de contrôle migratoire. Les droits des victimes et de leurs familles devraient être prioritaires. Or il n'existe pas de protocoles transnationaux offrant une réponse rapide aux familles et leur garantissant l'accès à la vérité afin d'entamer le processus de deuil.

▪ Le fait qu'aucune opération de recherche sur zone n'ait été mise en œuvre par les services de sauvetage espagnols, laissant les pêcheurs remonter les corps dans leurs filets, montre bien que le racisme continue de guider les prises de décisions des autorités dans la résolution des tragédies. C'est l'illustration même du manque de respect des droits humains concernant les personnes décédées et disparues aux frontières de l'Union européenne.

Fosses communes : l'importance de persévérer dans la recherche des personnes décédées et disparues

RÉSUMÉ

Début 2022, lorsque M.B. nous a contactés pour la première fois, près d'un an s'était écoulé depuis la disparition de l'embarcation dans laquelle son frère voyageait avec 11 autres personnes. Le canot pneumatique avait quitté Oran (Algérie) le 28 janvier 2021 à destination de l'Espagne.

À l'époque, M.B. avait reçu un appel de son frère depuis le bateau, lui demandant de l'aide car ils se trouvaient à 20 km de la côte d'Almeria ; il avait pu alerter les services de secours français. Mais jusqu'à présent, personne ne l'a jamais informé des moyens de recherche et de sauvetage mis en œuvre à ce moment-là.

Après la disparition de son frère, M.B. et sa famille ont entamé un processus de recherche afin de faire la lumière sur cette affaire. Avec d'autres parents de personnes se trouvant sur le même bateau, ils s'étaient rendus dans la région de Murcie au cours de l'été 2021 dans le but de dénoncer la disparition de leurs proches. Mais la police de l'époque leur avait refusé le droit de porter plainte. Certains s'étaient donc tournés vers de prétendus avocats qui leur avaient finalement extorqué beaucoup d'argent sous couvert de réaliser des investigations sur le territoire espagnol.

En mai 2023, M.B. est retourné en Espagne pour participer au Ier Congrès des familles des victimes des frontières organisé par notre collectif. À cette occasion, en collaboration avec d'autres entités et organisations partenaires, les familles ont convenu d'organiser un nouveau voyage à Murcie afin d'exiger des autorités qu'elles respectent le droit des proches à déposer plainte auprès de la police.

Deux années après le drame, accompagnées d'une association locale, elles se sont donc une nouvelle fois présentées à la police de Murcie qui a finalement honoré son obligation d'enregistrer leur plainte et de prélever des échantillons d'ADN.

En septembre 2023, S.A., l'une des personnes ayant fait le déplacement afin de signaler une disparition, a reçu la confirmation par le bureau français d'Interpol que le corps de son frère était apparu à Malaga en mai 2021 et se trouvait à l'Institut de médecine légale de la ville andalouse. C'est donc en collaboration avec des organisations locales que S.A. a pu s'y rendre et réaliser les démarches liées à la déclaration de décès et au rapatriement du corps. De cette manière, la famille a enfin pu terminer le processus de deuil qu'elle avait entamé plus de deux ans et demi auparavant. Cela a également permis d'apporter des informations aux autres familles au sujet d'un éventuel naufrage.

ANALYSE

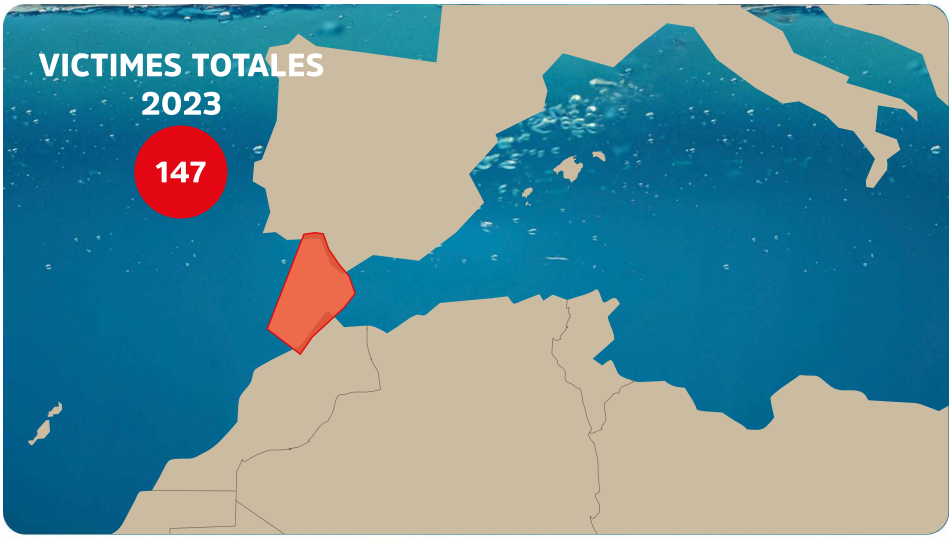
▪ Les institutions publiques manquent de transparence en ce qui concerne les droits des familles des victimes.

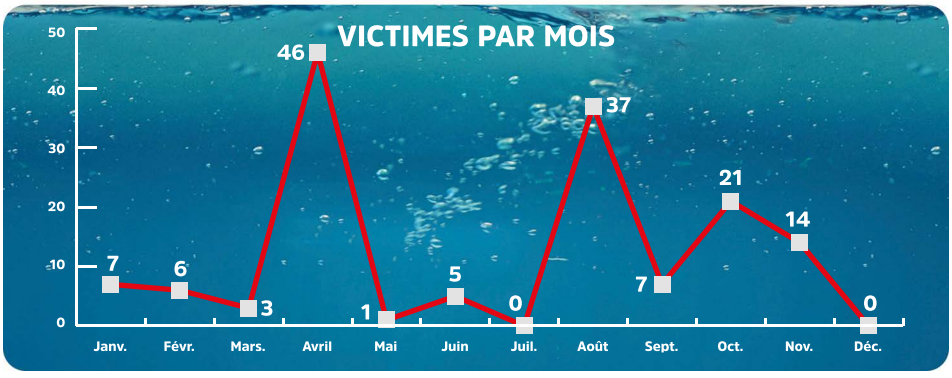
▪ Les autorités espagnoles prennent des décisions arbitraires en ce qui concerne les droits des familles des victimes. Il s'agit d'un exemple parmi tant d'autres où les proches font des efforts considérables pour se déplacer et entamer des recherches par leurs propres moyens. Mais leur droit de porter plainte est bafoué. Ils sont tantôt montrés du doigt et criminalisés, tantôt redirigés vers des associations, alors que la recherche d'une personne disparue relève de la responsabilité des forces de sécurité de l'État.

▪ Faute de coordination entre les États et leurs administrations, les familles sont obligées de faire elles-mêmes le déplacement à l'étranger pour effectuer les démarches nécessaires liées à la disparition des victimes. Pour celles qui n'ont pas pu faire le voyage, il leur a été impossible de déposer plainte dans les consulats espagnols en Algérie et aucun échantillon d'ADN n'a donc été prélevé.

▪ Face au manque d'informations délivrées par les autorités compétentes, les familles sont plus facilement exposées à des risques d'escroqueries.

LA ROUTE DU DÉTROIT





Cette année, la plupart des victimes de cette route ont été recensées lors des traversées à la nage vers Ceuta dans les régions de Benzú et de Tarajal (Maroc)[68]. Lors de la traversée du détroit de Gibraltar, les personnes décédées ou disparues provenaient des canots pneumatiques à rames, appelés toys[69], qui partent de la région de Tanger.

Le nombre important de décès dans cette zone est fortement lié aux équipements précaires utilisés pour les traversées. Le danger y est d'autant plus grand que la politique appliquée par les services de sauvetage est biaisée, puisque, là encore, priorité est donnée au contrôle migratoire. À noter que nous avons également observé des naufrages de canots pneumatiques partis du sud de la ville de Larache, sur l'Atlantique.

D'une manière générale, au cours de cette période, la traversée en canot toy suivie du franchissement de la barrière à pieds sont des modes opératoires plus particulièrement adoptés par des personnes originaires d'Afrique centrale et occidentale. L'accès à Ceuta par la mer, à la nage, a plutôt été utilisé par des migrant·es maghrébin·es et asiatiques tandis que la plupart des bateaux pneumatiques motorisés ont été empruntés par des marocain·es.

*68. Dès les premiers mois de l'année, on a constaté une augmentation du nombre de décès par rapport à la même période en 2022. Pour plus d'informations, consulter : Ceuta Al Día (2023), "Los fallecidos en la ruta migratoria de Ceuta en 2023 quintuplican a los registrados en 2022 hasta mayo". (Disponible ici : **https://www.ceutaactualidad.com/articulo/inmigracion/estrecho/20230518164840169790.html**).*

69. Il s'agit de petites vedettes gonflables de loisir dont les rames en bois sont généralement fabriquées par les personnes migrantes elles-mêmes, et qui ne répondent pas aux normes minimales de sécurité nautique requises pour des traversées aussi longues et complexes.

Pour autant, l'absence d'activation des moyens de sauvetage, ou le retard dans leur déploiement, ainsi qu'une coordination prioritairement assumée par le Maroc, sont devenus la règle adoptée par les autorités des deux États dans le Détroit.

En établissant le parallèle 35°50" comme une barrière invisible où les services de sauvetage n'interviennent pas, tel un mur au milieu de la mer, l'État espagnol met en péril des vies. Paradoxalement, ce parallèle ne représente pas un obstacle aux interpellations réalisées par les services de sécurité marocains[70], qui utilisent une fois de plus l'externalisation comme un outil létal aux frontières.

Le refus d'intervention invisibilise les tragédies et complique l'accès aux informations pour les familles à la recherche de leurs proches disparus.

"On était presque à Tarifa, nous voulions y arriver seuls, sans aide, car en appelant l'Espagne, nous avions peur qu'ils nous envoient les secours marocains, comme ils le font systématiquement, quel que soit l'endroit où on se trouve. Les Marocains, ils nous poursuivent comme des rats, jusque très loin vers le large. Tant qu'on n'a pas atteint la terre ferme,

70. Voir le documentaire "Paralelo 35º 50", réalisé par Sergio Rodrigo, à propos des politiques meurtrières des frontières maritimes du détroit : ***https://www.filmin.es/pelicula/paralelo-35o50***

Route du Détroit // Établissement dans une forêt de la ville de Tanger où survivent des dizaines de personnes.

on n'est pas en sécurité. Nous savions que nous risquions de mourir, mais parfois, il vaut mieux mourir que de faire demi-tour. Nous étions presque arrivés, et nous n'en pouvions plus de ramer, mais Dieu nous a aidés et nous avons atteint la côte par miracle. Dans mon village, nous étions pêcheurs, donc nous connaissons bien la mer, mais c'est vrai qu'il y a beaucoup de gens qui meurent faute d'avoir été secourus", déclare un pêcheur qui a traversé le détroit.

Des techniques passives de recherche d'embarcations sont également pratiquées sur cette route sans parler de l'impact des restrictions budgétaires sur les opérations.

Autre facteur à l'origine de l'augmentation des risques de décès des naufragé·es : le doute et la remise en question systématique, par les services de sauvetage espagnols, des informations communiquées par les organisations et les familles, criminalisées et stigmatisées alors qu'elles alertent à propos d'embarcations en détresse.

ÉTUDE DE CAS

Le désarroi des familles face aux cadavres qui attestent des naufrages

RÉSUMÉ

Le 21 avril, 23 hommes, une femme et quatre enfants marocains sont partis de Bouznika en direction de Cadix à bord d'un bateau pneumatique. Une semaine plus tard, leurs familles, inquiètes de ne pas avoir de nouvelles, ont alerté le collectif Ca-minando Fronteras. Nous avons alors signalé leur disparition aux autorités espagnoles et marocaines.

Les appels se sont succédés et les familles ont tenté d'obtenir des informations officielles sur les opérations de recherche, mais comme souvent, leurs questions sont restées sans réponse. Elles se sont pourtant rendues dans les hôpitaux, les morgues et les commissariats de police.

De notre côté, nous avons poursuivi nos investigations dans les deux pays, mais les autorités n'ont même pas voulu nous dire si l'embarcation disparue était bel et bien recherchée.

Le 2 mai, l'une des familles a signalé la découverte de deux corps au Maroc : deux hommes, passagers du canot pneumatique qu'elles recherchaient, ont été identifiés, confirmant, de fait, qu'un terrible naufrage avait eu lieu. Leurs corps ont pu être remis aux proches puis enterrés. Les autres familles ont dû se résoudre à l'idée que le reste de l'équipage avait disparu en mer, sans jamais en avoir eu la confirmation.

ANALYSE

- Les familles assument seules les recherches et ne peuvent compter que sur leur propre organisation ; dans certains cas, elles sont accompagnées par des associations.

- Les personnes à la recherche de leurs proches jouent un rôle de plus en plus important dans la revendication de justice et défense des droits ; elles contribuent à lutter contre l'impunité des administrations face aux décès à la frontière.

▪ Le manque de transparence des administrations publiques touche de plein fouet les victimes, leurs familles et les associations qui tentent d'obtenir des informations afin de reconstruire la vérité.

Traversée du Détroit à la rame : abandonnés à leur sort, abandonnés à la morte

RÉSUMÉ

Le 10 octobre, vers 3 heures du matin, deux toys munis de rames ont quitté la zone d'Achakkar, à Tanger. Au total, 18 jeunes sénégalais et maliens se trouvaient à bord des embarcations. Ils vivaient dans les campements de fortune de la zone forestière de Tanger, où ils étaient très appréciés car les communautés, là-bas, sont très solidaires.

Quelques jours avant la traversée, les raids visant les campements s'étaient multipliés, ce qui leur avait valu de perdre le peu qu'ils possédaient. Selon leurs camarades, cela s'était déjà produit plusieurs fois et le groupe avait même été déplacé de force. Le rêve de ces jeunes gens était de demander asile et protection, ayant tous fui les conflits de leur pays d'origine. Récemment, ils avaient sollicité l'aide humanitaire, en particulier pour obtenir des médicaments, car les conditions de vie et la violence pesaient lourdement sur leur santé.

Des leaders communautaires nous ont expliqué que la nuit de leur traversée, les conditions météorologiques étaient très mauvaises. Contrairement aux idées reçues, malgré une distance peu importante, le détroit est dangereux car soumis aux courants et aux vents qui convertissent ce passage en une zone particulièrement mortelle pour les embarcations précaires.

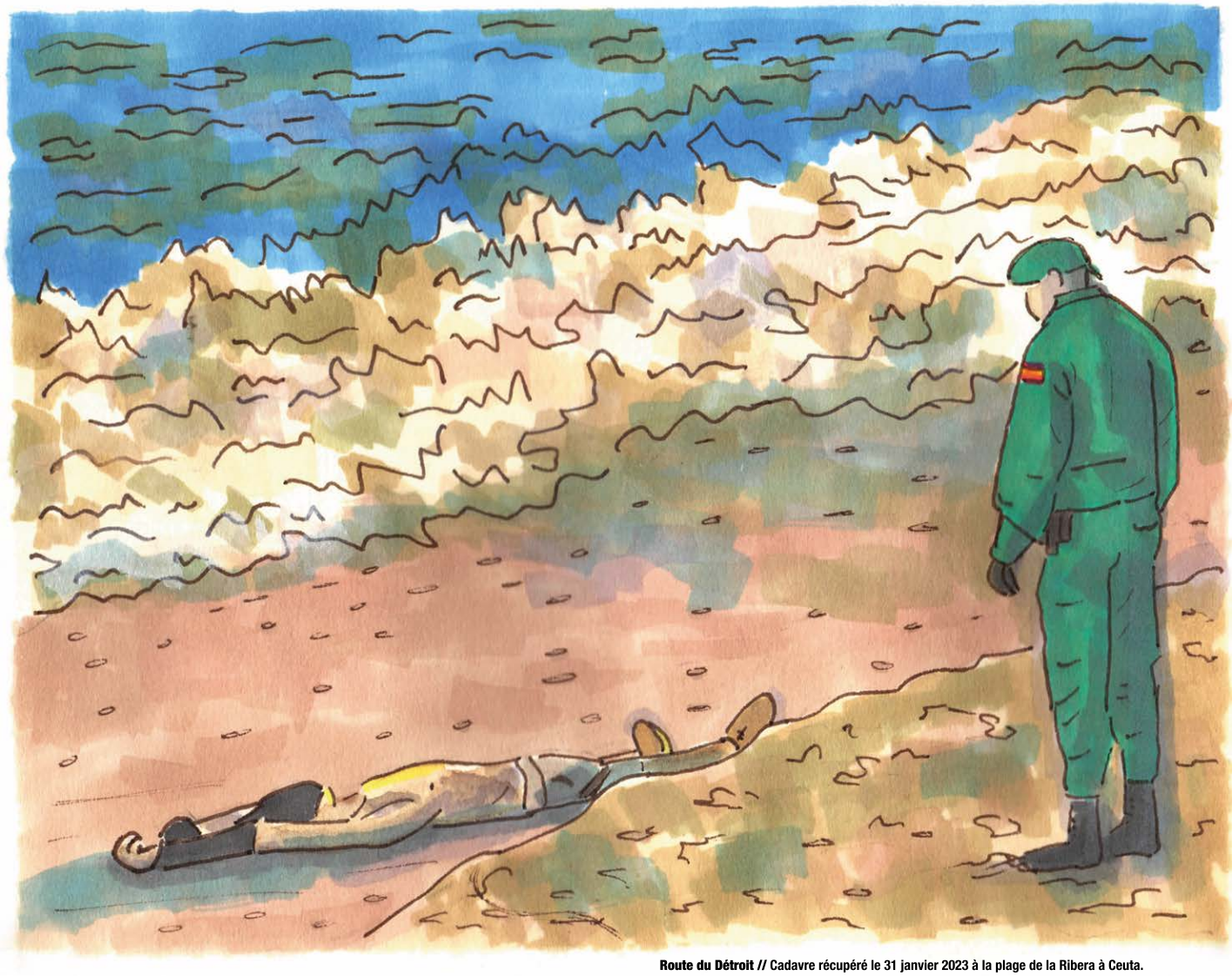
Les jeunes avaient contribué financièrement à l'achat du matériel, des canots pneumatiques gonflables et des rames en bois qu'ils avaient commandées auprès d'une menuiserie. Cette nuit-là, ils sont partis à pied jusqu'à Achakkar. Depuis lors, leur trace a été perdue. Les communautés ne savent pas s'ils ont demandé de l'aide ni s'ils ont informé les autorités de secours, car dès le lendemain, lorsque leurs amis ont commencé à s'inquiéter, ils se sont aperçus que leurs numéros de téléphone ne fonctionnaient déjà plus.

Des représentants des communautés à Tanger sont allés à la gendarmerie, à la morgue, dans les hôpitaux, dans l'espoir de trouver ne serait-ce qu'un corps et ainsi pouvoir informer les familles, mais tout est encore très flou. Les autres jeunes restés dans la forêt ont réalisé un rituel de deuil car tous étaient de confession musulmane. Pour eux, à la douleur de cette perte, s'ajoute la peur d'être les prochaines victimes.

ANALYSE

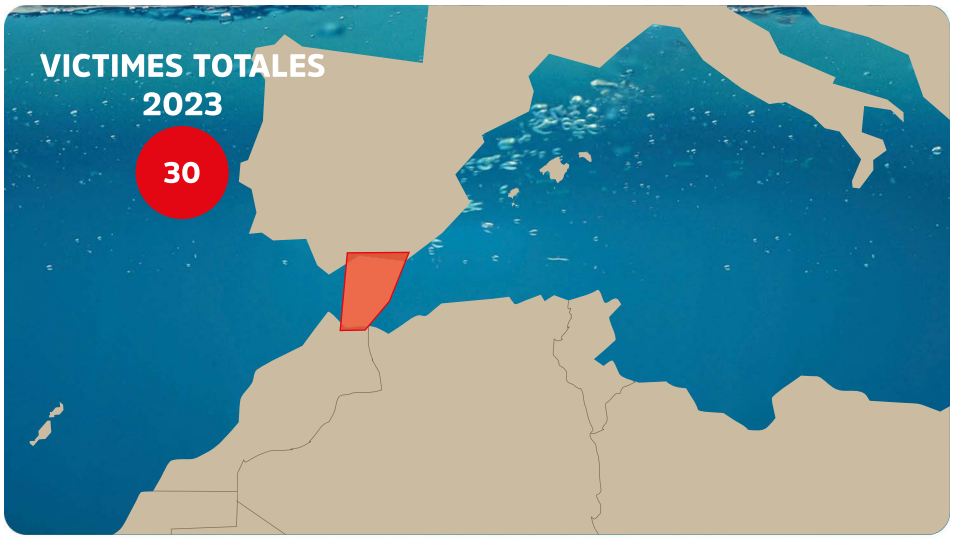
▪ Du fait de leurs conditions de vie, le désespoir des personnes migrantes est tel qu'elles ont recours à des embarcations de fortune, inaptes à la navigation, sans même tenir compte des conditions météorologiques.

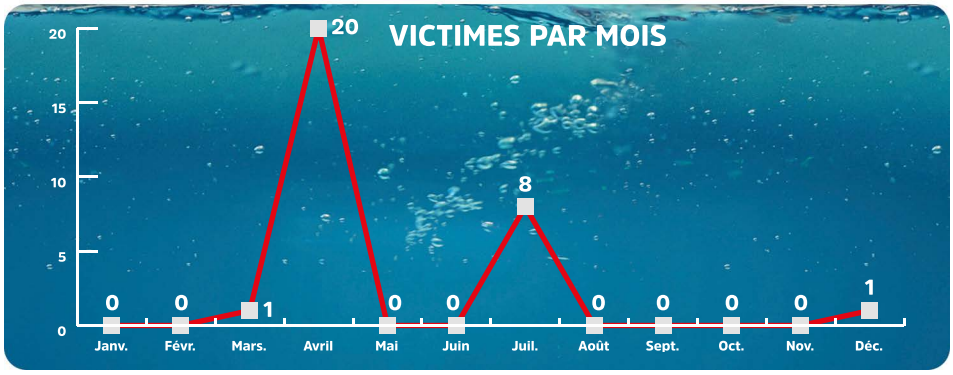
▪ Les politiques d'externalisation des frontières intensifient la criminalisation et les persécutions policières à l'encontre des communautés subsahariennes vivant dans la montagne et la forêt. Cela se traduit par une extrême violence qui affecte la santé physique et mentale des personnes traversant les frontières.



Route du Détroit // Cadavre récupéré le 31 janvier 2023 à la plage de la Ribera à Ceuta.

LA ROUTE D'ALBORAN





Comme dans le cas du détroit de Gibraltar, la plupart des victimes de cette route migratoire sont survenues cette année lors des traversées à la nage vers Melilla, dans des conditions très précaires et sans protection.

C'est dans la zone d'Alboran qu'a vu le jour, en 2018, la stratégie consistant à établir le parallèle 35°50" comme barrière invisible, obstacle au droit à la vie. En effet, sur cette base, certains réflexes ont été adoptés au détriment de la protection de la vie, comme le fait de ne pas activer, ou alors tardivement, les dispositifs de sauvetage ; ou encore celui de confier au Maroc la responsabilité des recherches des personnes migrantes en application du principe de contrôle migratoire.

Sur cette route, la passivité des recherches est systématique, aggravée par le flou des informations concernant les sauvetages, ce qui empêche les associations et les familles de vérifier au plus vite si les naufragés sont sains et saufs ou s'ils sont toujours en mer.

Il est également courant sur toutes les routes méditerranéennes de voir les services de sauvetage criminaliser et stigmatiser les associations et les familles qui les informent des situations

de danger rencontrées par les embarcations. Ils remettent ainsi constamment en question ce qui leur est rapporté et pointent du doigt celles et ceux qui exercent leur devoir d'alerte face à des situations mettant en péril des vies humaines.

"Je suis venu à Almeria à la recherche de ma sœur et de son petit garçon, ma mère m'a dit qu'ils avaient pris un bateau. Je suis mort de peur. Ils auraient dû arriver à Almeria mais je ne sais pas où ils sont : j'ai appelé partout mais personne ne veut me dire s'ils sont morts ou vivants, recherchés ou pas. Là, je suis au port, ils disent qu'ils emmènent les gens là-bas, mais pour l'amour de Dieu, ils devraient les chercher et me dire où ils sont, c'est de la torture. Ce ne sont pas des criminels, ce sont des êtres humains, ils n'ont commis aucun crime, et ils vont les laisser mourir ?", Témoignage d'un proche de personnes ayant emprunté la route d'Alboran.

"À Melilla, l'association MdLR a constaté qu'à ce jour, plusieurs jeunes n'ayant pas été identifiés ont été enterrés dans les cimetières musulman et civil. Ils sont enterrés depuis plusieurs années sans avoir été identifiés, ce qui entraîne beaucoup de douleur et de souffrance pour de nombreuses familles qui ne savent pas où se trouvent leurs proches. Nous sommes confrontés à des difficultés administratives telles que l'obtention de tests ADN ou l'authentification de documents. L'administration doit garantir la dignité de ces victimes", déclare une militante qui défend des droits des enfants migrants.

Route d'Alboran // Sauvetage citoyen d'une pirogue le 31 juillet 2023 à Melilla.

ÉTUDE DE CAS

Des vies sans importance : le Salvamento Marítimo au service du contrôle migratoire

RÉSUMÉ

Le 19 avril, les familles de 20 personnes marocaines ont contacté Ca-minando Fronteras pour nous alerter de leurs disparitions. La veille, dans la soirée, ils avaient quitté la région de Farkhana, au nord du Maroc et limitrophe de Melilla, à bord d'une embarcation pneumatique, et ne donnaient plus aucun signe de vie depuis.

Immédiatement, nous avons alerté par écrit les autorités de Salvamento Marítimo et contacté par téléphone la tour de contrôle d'Almeria pour faire part de la gravité de la situation. Dans le même temps, nous avons également prévenu les services marocains du risque encouru par les passagers du bateau.

Lors d'un premier échange, les autorités espagnoles nous ont informés qu'aucun sauvetage n'avait eu lieu récemment et qu'une tempête avait éclaté ; le mauvais temps multipliait donc les risques de naufrage.

Quelques heures plus tard, nous avons recontacté le Salvamento Marítimo afin qu'ils nous renseignent sur l'état d'avancement des recherches. Ils nous ont alors demandé l'identité des personnes se trouvant à bord de l'embarcation, ce qui nous a laisser supposer qu'ils avaient besoin de ces données après avoir organisé leur sauvetage. Sans nous confirmer quoi que ce soit, notre interlocuteur a esquissé un sourire en nous disant qu'il ne pouvait pas communiquer d'informations sur le sujet.

Pour autant, malgré un manque total de coopération des services de sauvetage, nous avons continué à travailler avec les familles en appliquant nos protocoles de recherche.

Mais à ce jour, nous ne savons toujours pas si des ressources ont été mobilisées pour rechercher les passagers de l'embarcation. Et si tel a été le cas, nous n'en connaissons ni la nature ni la durée.

Ce qui est certain en revanche, c'est que 20 personnes sont toujours portées disparues et que leurs proches continuent de les chercher.

ANALYSE

▪ Le manque de transparence des services de sauvetage et de leurs protocoles provoque un grand désarroi chez les familles et les victimes, tout en entretenant l'impunité et l'arbitraire des fonctionnaires concernés.

▪ L'évaluation de la situation et des risques encourus a été biaisée et réalisée par les services de secours dans une optique raciste : toute embarcation de fortune se trouvant au milieu d'une tempête devrait être immédiatement recherchée.

Pourtant, dans ce cas précis, les conditions particulièrement dangereuses dans lesquelles se trouvait le bateau ont été ignorées.

L'accompagnement des familles dans leur combat pour les droits des victimes

RÉSUMÉ

Le 6 septembre 2021, deux jeunes hommes ont effectué une traversée à la nage depuis Beni Ensar (Maroc) jusqu'à Melilla (Espagne). Au dernier moment, l'un d'eux a été violemment frappé par une vague et s'est noyé, selon le témoignage de son camarade.

À son arrivée à Melilla, le jeune survivant a signalé la disparition de son ami à la Guardia Civil, en donnant des détails sur les vêtements qu'il portait.

Le 21 septembre, la dépouille d'A.A. a été retrouvée par les services du Salvamento Marítimo de la Guardia Civil de Melilla. Après deux semaines en mer, le cadavre était très abîmé, il n'avait presque plus de traits de visage, mais il portait un maillot de bain et une chaussure qui correspondaient à ceux que son ami avait décrits quinze jours plus tôt.Dès l'apparition du corps, il était clair pour tout le monde - les amis, la famille, l'entourage et même la Guardia Civil - qu'il s'agissait bien d'A.A.

La famille vivant au Maroc a dès lors entrepris les démarches nécessaires à une identification définitive. En octobre 2021, elle a envoyé un échantillon d'ADN, mais les autorités ont déclaré que les conditions dans lesquelles la dépouille était arrivée ne permettaient pas d'effectuer de comparaison.

Les amis d'A.A. à Melilla ont essayé de convaincre la juge d'accepter une identification sans ADN. Finalement, le corps a été enterré le 14 février 2022 sans avoir été officiellement identifié.

Le combat de la famille, soutenue par l'association MDLR[70], est de pouvoir faire reconnaître officiellement les échantillons d'ADN du défunt afin d'obtenir la réouverture de la procédure d'identification initiée en 2021 et faire ainsi éditer un certificat de décès. En attendant, MDLR prend soin de la tombe du jeune A.A. L'association a envoyé au Maroc des photos de la sépulture pour aider les proches à faire leur deuil, étape nécessaire au respect de la dignité du défunt.

ANALYSE

▪ Il n'existe pas de mécanismes permettant aux familles de fournir des informations sur les personnes décédées, y compris l'ADN. Les relations entre le Maroc et l'Espagne devraient permettre le prélèvement d'échantillons dans les consulats et les ambassades, mais les familles des personnes décédées ou disparues à la frontière n'y ont pas accès.

▪ Faute de soutien de la part des autorités, ce sont des associations telles que MDLR qui accompagnent les familles afin de leur faciliter l'accès aux informations et assurer un enterrement digne de la personne défunte, les aidant ainsi à faire leur deuil dans un plus grand respect des droits des victimes et de ceux qui les entourent.

70. L'association MDLR accompagne les enfants et les jeunes migrants qui vivent dans les foyers et les rues de Melilla, en leur permettant l'accès à des droits de première nécessité (alimentation, démarches administratives…). Son nom est l'acronyme de l'expression francophone "Mec de la Rue". Consulter le site internet de l'association pour plus d'informations : ***https://mecdelarue.org/***

Route d'Alboran // Cimetière Musulman de Melilla où plusieurs personnes non identifiées sont enterrées.

ALERTE
ATLANTIQUE
discrimination
morts
FÉMINISATION
disparitions
urgence
MÉDITERRANÉE
boza
DEUIL
DROITS
FRONTIÈRE
justice
naufrage
MOUVEMENT
VÉRITÉ
VICTIMES
communautés
répression
militarisation
MASSACRE
violence
CRIMINALISATION
FAMILLES
contrôle
MÉMOIRE
racisme
INDUSTRIE
DE L'ARMEMENT
ENFANTS
TRANSIT
dignité
migrant
solidarité
externalisation
VIE
RÉPARATIONS

ALERTE
ATLANTIQUE
discrimination
morts
FÉMINISATION
disparitions
MÉDITERRANÉE
urgence
bozaDEUIL
FRONTIÈRE
VICTIMES
communautés
VIE
répression
militarisation
justice
naufrage
MOUVEMENT
VÉRITÉ
RÉPARATIONS
MASSACRE
violence
CRIMINALISATION
FAMILLES
contrôle
MÉMOIRE
racisme
INDUSTRIE
DE L'ARMEMENT
solidarité
ENFANTS
TRANSIT
dignité
migrant
DROITS
externalisation

UN RAPPORT DE

CAMINANDO FRONTERAS

AVEC LE SOUTIEN DE

MINISTERIO
DE DERECHOS SOCIALES, CONSUMO
Y AGENDA 2030

FONS CATALÀ
DE COOPERACIÓ
AL DESENVOLUPAMENT

ESFONS
FONS MENORQUÍ DE COOPERACIÓ

FONS MALLORQUÍ
DE COOPERACIÓ

Nafarroako Gobernua
Gobierno de Navarra

Navarra DE COLORES
Nafarroa KOLORETAN