



Suivi du

Droit à la vie

à la frontière euro-africaine occidentale

Janvier - Mai 2024

#DroitAlaVie2024

CA MINANDO
FRONTERAS

Compter pour réparer les droits

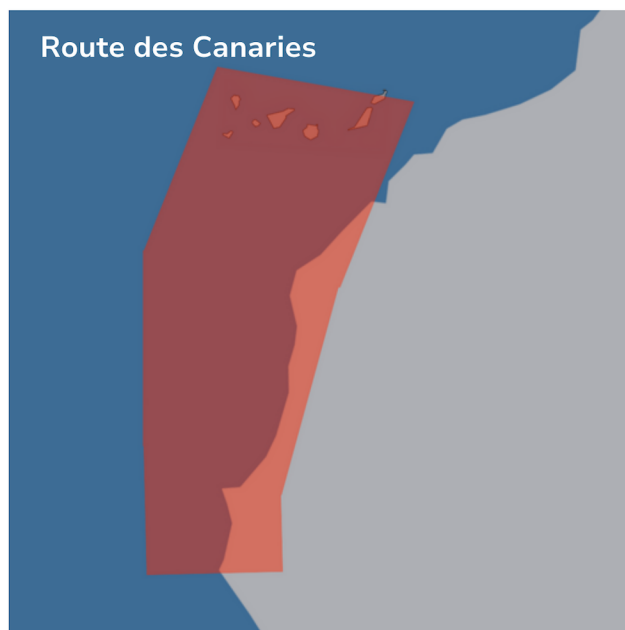
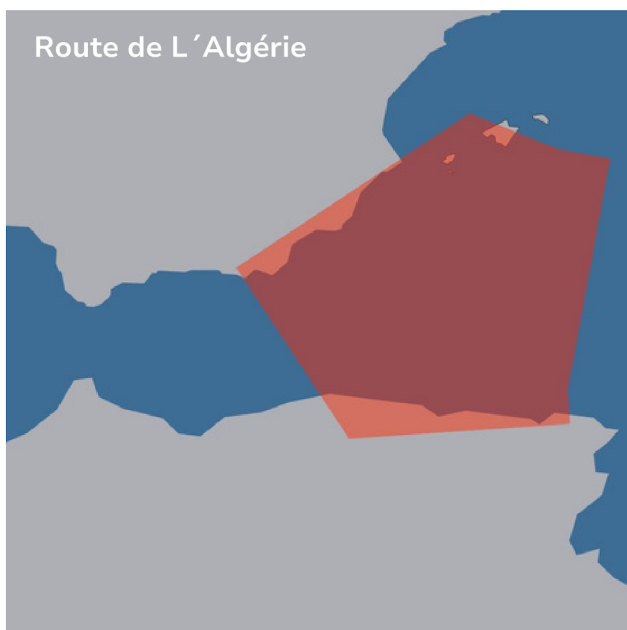
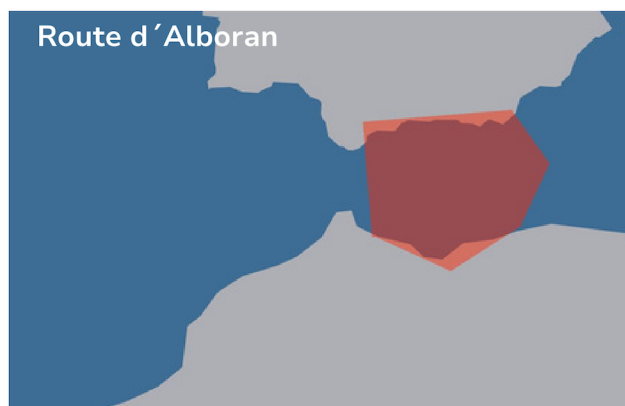
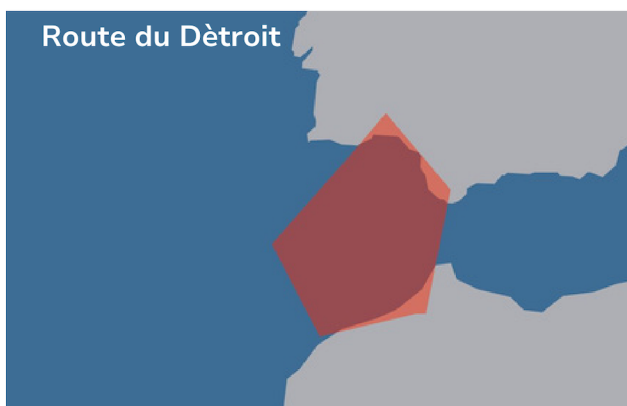
Ce rapport fournit des données sur les victimes à la frontière occidentale euro-africaine au cours des cinq premiers mois de l'année 2024. Ces chiffres ont été obtenus dans le cadre du travail de l'Observatoire des Droits de l'Homme du Colectivo Caminando Fronteras, qui surveille l'impact des politiques de contrôle migratoire sur les personnes depuis plus de vingt ans.

Avec cette recherche, notre organisation montre le coût en vies humaines des routes du détroit de Gibraltar, d'Alboran, d'Algérie, de la Méditerranée occidentale et de l'Atlantique vers les îles Canaries, ainsi que celles qui se rendent par mer et par terre à Ceuta et Melilla.

Les informations présentées ont été obtenues à partir de sources primaires en appliquant une méthodologie d'action participative avec une approche féministe et une mise en œuvre transnationale.

Les chiffres partagés dans ce rapport sont essentiels pour défendre les droits des victimes et de leurs familles. Face au déni et à l'invisibilisation par les États de l'impact de leurs politiques frontalières sur les droits de l'homme, les données présentées dans ces pages constituent, encore une fois, un acte de réparation et de mémoire.

Routes de la Frontière Euro-Africana Occidentale



5.054
victimes

sur les routes d'accès à l'Espagne au
cours des cinq premiers mois de 2024

#DroitAlaVie2024

CA MINANDO
FRONTERAS

33
personnes

sont mortes par jour
à la Frontière Occidentale
Euroafricaine au cours des cinq
premiers mois de 2024

#DroitAlaVie2024

CA MINANDO
FRONTERAS







47
bateaux
ont disparu avec
toutes les personnes à bord

#DroitAlaVie2024

CA MINANDO
FRONTERAS



Des personnes de **17** pays
sont mortes dans leur tentative
d'atteindre les côtes espagnoles

Algérie
Burundi
Burkina
Cameroun
Côte d'Ivoire
Gambie
Guinée Bissau
Guinée Conakry
Comores (Iles)
Mali
Maroc
Mauritanie
Pakistan
Rep. Dem. du Congo
Sénégal
Sierra Leone
Soudan

#DroitAlaVie2024

CA MINANDO
FRONTERAS

Que s'est-il passé à la frontière occidentale euro-africaine de janvier à mai 2024 ?

Du début janvier à la fin de mai, 33 personnes sont mortes chaque jour sur les routes migratoires vers l'Espagne. Ce chiffre est le plus élevé que notre organisation a enregistré depuis son origine. Le chiffre le plus proche est celui de 2023, lorsque 18 personnes par jour ont perdu leurs vies en essayant d'atteindre les côtes espagnoles.

Au total, au cours des cinq premiers mois de 2024, nous avons dénombré 5.054 victimes, dont 154 femmes et 50 enfants.

La route Atlantique reste la plus meurtrière et la plus dangereuse de toutes. Elle comprend les départs de la Mauritanie, de Sénégal (le Sénégal et la Gambie) et des côtes entre Dakhla et Tan Tan jusqu'aux îles Canaries. Au cours de cette traversée migratoire, 4.808 personnes ont trouvé la mort, ce qui représente 95 % de l'ensemble des victimes au cours de ces premiers cinq mois de l'année.

Dans cette période, l'augmentation du nombre de pirogues en provenance de la Mauritanie, dans lesquelles voyagent principalement des personnes originaires du Sahel et des Mauritaniens, est frappante.

C'est la zone la plus active au cours de ces cinq mois et celle où l'on dénombre le plus de victimes. De nombreuses embarcations sorties de la Mauritanie ont disparu en mer avec toutes les personnes à bord. Un exemple des risques encourus lors de cette traversée est l'arrivée le 15 avril à la côte brésilienne d'une pirogue sans survivants qui avait quitté la Mauritanie en février.

Il faut également noter la baisse substantielle des départs du Sénégal et de la Gambie, qui avaient été les plus nombreux en 2023.

Ces derniers mois, la ville de Dakhla est devenue le lieu de réception des embarcations en provenance de la Mauritanie, du Sénégal et de la Gambie, après avoir été secourues par la marine marocaine, dont la plupart se trouvaient dans des situations à risque grave.

Les bateaux pneumatiques sont toujours présents dans les zones côtières entre les villes de Guelmin et Dakhla, et continuent d'être les plus dangereux pour la navigation.

246 personnes ont trouvé la mort sur les routes méditerranéennes, la route algérienne de la Méditerranée occidentale étant la deuxième plus meurtrière après la route Atlantique. Le nombre de victimes dans des bateaux qui sortent de l'Algérie sont doublés par rapport à la même période de l'année dernière, une situation que l'on retrouve également à Alboran, où le nombre de décès a augmenté de plus de cinquante pour cent.

Dans le détroit de Gibraltar, tous les décès ont été enregistrés lors de traversées à la nage vers la ville de Ceuta, une méthode à haut risque qui, plusieurs fois, a été effectuée dans des conditions météorologiques épouvantables.

Pourquoi le nombre de victimes a-t-il augmenté ?

- L'accord bilatéral signé entre la Mauritanie et l'Espagne en février 2024 se concentre uniquement sur le contrôle migratoire pour empêcher le départ des embarcations des côtes mauritaniennes, mais n'a pas établi de protocoles de collaboration pour défendre la vie des personnes en danger. Le manque de ressources de recherche et de sauvetage lorsque l'on alerte sur des bateaux disparus a été un facteur clé dans l'augmentation du nombre de victimes au cours de cette période.
- La route mauritanienne est restée très active pendant les mois les plus froids de l'hiver. Les années précédentes, une réduction des départs de bateaux pouvait être observée, mais ces derniers mois les départs ont continué même dans les pires conditions météorologiques.
- En général, l'activation des ressources de recherche et de sauvetage est retardée à cause du fait que les négociations entre les pays sont axées sur les migrations et non sur la défense du droit à la vie.
- Il y a également une mauvaise coordination entre les États responsables de l'activation des services de secours lorsqu'il s'agit de personnes migrantes.
- L'activation des services de secours et le choix des moyens à mettre en place pour sauver la vie des personnes en déplacement se font de manière très arbitraire.
- Les moyens de recherche et de sauvetage nécessaires ne sont pas activés, bien que l'on connaisse la position exacte d'un naufrage.
- On assiste à une augmentation des méthodes de recherche passive (alerter les navires dans la zone pour qu'ils signalent s'ils voient un navire en détresse), avec peu d'efficacité, au détriment des recherches actives (mettre en place tous les mécanismes aériens et maritimes disponibles pour sauver les personnes en mer).
- Les services de sauvetage interprètent les obligations et les recommandations des conventions internationales de manière unilatérale et discriminatoire à l'égard des navires sur lesquels se trouvent des personnes migrantes.
- Dans certains cas, les moyens de recherche maritime sont insuffisants et les moyens aériens peu impliqués.
- Des accidents ont été signalés au moment du départ car des bateaux sont surchargés.
- Les bateaux sont utilisés même avec de mauvaises conditions de sécurité nautique.
- Les bateaux doivent parcourir de longues distances avec des moyens insuffisants.

Un rapport de:



Avec le soutien de:



Cette publication a été réalisée avec le soutien financier du Ministère des droits sociaux, de la consommation et de l'Agenda 2030. Le contenu de cette publication relève de la seule responsabilité du bénéficiaire et ne reflète pas nécessairement les opinions du ministère des Droits sociaux, de la Consommation et de l'Agenda 2030.