



CAMINANDO FRONTERAS

SUIVI
DROIT
à la
VIE 2024

type latitud longitud
GD 26 70032 15 56431
GMSN 26 12 1 152 0 15 33 51

Plage Blanche

Gran Canaria

acion sin nombre

5 m
10 km

type latitud longitud
GD 29 11476 13 12637

Alger GMSN 29 6 53 136 0 13 7 34 001

El Campanar

Maria

Tinajo

Arrecife

a de Femes

Longitud

OE 12 42 33 132

Sse de Ge de o Avuda WCS

25 305940 -1932285

latitud 29 11476 longitud 13 12637

latitud 29 11476 longitud 13 12637

Arrecife

El Aaiun

Akhfennir
اجمبر

Tarfaya
طرفاية

El Khabla

NT

LES DONNÉES COLLECTÉES DANS CE RAPPORT SONT CLÔTÉES AU 15 DÉCEMBRE 2024.

Rapport de l'Observatoire des droits humains de Ca-minando Fronteras

Édition : Décembre 2024

<https://caminandofronteras.org/>

Photographies : Ca-minando Fronteras

Mise en page : Crash Estudio Gráfico

Licence de production par les pairs



4

SUIVI DU DROIT À LA VIE 2024

CHAPITRE I

Des vies sacrificables

16

CHAPITRE II

Le droit à la vie menacé

21

CHAPITRE III

Femmes et enfants aux frontières : la systématisation d'une violence structurelle

27

CHAPITRE IV

Les Routes Atlantiques

La Route entre Agadir et Dakhla

La Route de la Mauritanie

La Route par le Sénégal et la Gambie

36

CHAPITRE V

Les Routes Méditerranéennes

La Route algérienne de la Méditerranée occidentale

La Route du détroit de Gibraltar

La Route d'Alboran

45

CHAPITRE VI

Les recherches effectuées par les familles et les communautés



CHAPITRE I. DES VIES SACRIFIABLES

Cette année encore, le nombre de victimes à la frontière occidentale euro-africaine dépasse celui de l'année précédente, confirmant ainsi ce que tendaient à démontrer les données collectées par notre organisation au cours de ces dernières années, à savoir une constante progression des effets de la nécropolitique.

L'augmentation observée s'élève à de plus de 58 % par rapport à l'année dernière, avec un total de 10 457 victimes (la collecte de données pour ce rapport s'est terminée le 15 décembre). Alors que la moyenne était de 18 victimes par jour en 2023, elle passe à 30 personnes en 2024.

La route atlantique vers les îles Canaries reste la plus meurtrière au monde et a enregistré une nette augmentation des départs depuis la Mauritanie. Parmi les tragédies subies par les personnes voyageant en canot pneumatique depuis l'Afrique de l'Ouest et dont nous avons connaissance, 70,51 % correspondent à des départs de Mauritanie, ce qui fait de ce pays le principal point de passage migratoire vers les îles Canaries en 2024, une réalité flagrante depuis la fin de l'année 2023.

Alors que le nombre de victimes ne cesse d'augmenter, l'État espagnol, soutenu par l'Europe, poursuit ses politiques axées sur le contrôle des migrations et le déni de leur impact sur le droit à la vie. La déshumanisation et la criminalisation des personnes migrantes sont au cœur de ces politiques qui violent les droits humains et transforment les personnes franchissant les frontières en vies sacrificiables¹.

Le concept de « vie nue »², une vie dépourvue de droits, de protection et de sens socio-politique, normalise les politiques mortuaires à la frontière occidentale entre l'Europe et l'Afrique. Cette situation, qui s'inscrit dans le temps, conduit à abandonner en toute impunité des groupes d'êtres humains voués à une mort certaine.

« Le 26 octobre, l'organisation Ca-Minando Fronteras a reçu une alerte concernant une embarcation qui avait quitté les côtes sénégalaises cinq jours plus tôt, le 21, avec à son bord 150 personnes, dont huit femmes. Les passagers lançaient des appels au secours désespérés. Nous avons donc activé nos protocoles et informé les responsables des opérations de recherche et de sauvetage.

Le même jour, les autorités espagnoles ont pu localiser la pirogue et déterminer sa position en limite de zone SAR³, qui relève de la responsabilité conjointe de l'Espagne, du Maroc et de la Mauritanie. Mais l'embarcation était en train de dériver vers l'ouest, loin de la côte, où, comme on l'a vu lors de tragédies précédentes, des bateaux se perdent et disparaissent. Les autorités espagnoles ont pris des mesures pour déployer un navire d'assistance jusqu'à ce qu'une décision soit prise sur le pays qui prendrait en charge le sauvetage. L'Espagne disposait de suffisamment de moyens pour se rendre sur place malgré l'éloignement, tandis que le Maroc n'était pas certain de disposer des ressources adéquates au vu de la distance à parcourir et de la situation géographique de cette zone, bien au large des côtes. Les deux pays se sont ainsi renvoyé la responsabilité pendant plusieurs jours.

Depuis Ca-Minando Fronteras, nous avons continué à suivre la situation et le 27 octobre, nous avons été informés par les autorités espagnoles qu'un navire s'était rendu dans la zone en attendant l'action du Maroc.

Le lendemain, le 28 octobre, nous avons reçu la confirmation que le Maroc avait pris en charge la coordination du sauvetage et que le navire qui avait pu apporter une première aide à l'embarcation n'était plus dans les parages. Rabat n'avait pas d'informations à jour sur la position des personnes en situation de danger et nous a informés que leur bateau était probablement toujours à la dérive, se dirigeant vers les eaux mauritaniennes.

Le même jour, nous avons contacté le Centre de coordination des secours maritimes mauritaniens (CCSM), qui nous a dit n'avoir aucune information et nous a renvoyés vers les autorités sénégalaises.

Quelques heures plus tard, dans l'après-midi, la Mauritanie nous a confirmé qu'elle coordonnait finalement le sauvetage.

Alors que grandissait l'angoisse des familles impuissantes, 150 personnes étaient toujours à la dérive sur l'océan.

Le 29, nous avons continué d'appeler les services de secours espagnols, marocains et mauritaniens, mais aucun n'avait d'informations sur l'embarcation.

Le 31 octobre, après avoir dérivé au gré des courants, la pirogue a finalement accosté au niveau de Nouadhibou⁴ en Mauritanie.

1. Dans le contexte de la migration, le concept de « vie sacrificable » désigne la perception de certaines personnes migrantes comme inutiles au sein des dynamiques mondiales. Des philosophes comme Achille Mbembe explorent la manière dont les systèmes de pouvoir contrôlent la mobilité et l'accès aux droits fondamentaux, reléguant les personnes migrantes au rang d'êtres sans humanité. Ce terme prend tout son sens dans les contextes où les politiques migratoires d'exclusion entraînent des décès aux frontières, des abandons dans les déserts ou l'invisibilisation de vies jugées sans valeur par le système dominant. Voir : *Necropolitics* (2019) d'Achille Mbembe et les études du HCR sur la migration forcée.

2. Le concept de « vie nue » (*bare life*) est une notion centrale dans l'œuvre de Giorgio Agamben, en particulier dans *Homo Sacer : Sovereign Power and Bare Life* (1995). Ce terme décrit une existence réduite à l'aspect biologique, privée de droits politiques ou de toute protection juridique, et exposée à la violence souveraine. La vie nue désigne celle qui peut être exclue de la communauté politique, comme dans les camps de réfugiés, les prisons et les zones d'exception. Dans le contexte contemporain, ce concept permet d'analyser la manière dont certains groupes (migrants, apatrides) sont dépouillés de leurs droits fondamentaux et traités comme des corps sans valeur politique, gérés de manière passive ou abandonnés par le pouvoir souverain.

3. Une zone SAR (Search and Rescue) est une zone maritime dans laquelle un État assume la responsabilité de la coordination des opérations de sauvetage pour assurer la sécurité des personnes en détresse. Ce concept est défini dans la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR), et sa délimitation peut générer des tensions politiques, en particulier dans les contextes de migration irrégulière.

4. Pour plus d'informations sur le naufrage, voir : (3 novembre 2024). Naufrage en Mauritanie : 25 morts et 125 rescapés, dont 4 dans un état grave. Pulse. <https://www.pulse.sn/news/societe/naufrage-en-mauritanie-25-morts-et-125-rescapes-dont-4-dans-un-etat-grave/1g6v6jfk>



Pirogues mauritaniennes dans le port de La Restinga à El Hierro.

À notre arrivée sur place, nous avons recensé 122 personnes encore en vie, dont six femmes, trois enfants, un bébé et un adolescent. Deux corps ont été retrouvés dans le bateau et les survivants ont expliqué qu'au fil des jours, les corps de 26 autres personnes, victimes des conditions terribles de la traversée, avaient été abandonnés en mer. Selon les autorités mauritaniennes, 37 rescapés ont été transférés à l'hôpital. Pour les familles, une épreuve douloureuse a alors commencé : celle de la recherche, parmi les vivants, de leurs proches disparus, mais avec la peur qu'ils ne figurent finalement parmi les défunts.

Au total, l'embarcation sera restée dix jours en mer. Lorsque les passagers ont appelé à l'aide, aucun pays n'a mobilisé de moyens pour les sauver. Au contraire, ils se sont renvoyé la responsabilité les uns les autres, provoquant la mort de 28 personnes, une tragédie qui aurait pu être évitée. »

Dans ce contexte de mortalité croissante, les communautés de migrants, les familles à la recherche de leurs proches disparus, ainsi que les associations sont confrontées au défi de la défense et de la protection de la vie. Le nombre de victimes continue d'augmenter, et le seul fait de les recenser ou de chercher à préserver leur mémoire comporte des risques de persécution et de stigmatisation. Les responsables de la nécropolitique s'opposent à la publication de ces chiffres et refusent d'admettre qu'ils étaient au courant de la situation avant que les drames ne se produisent.

Face à cela, les communautés d'origine et des familles résistent à leur manière au positionnement institutionnel en prenant elles-mêmes les choses en main et en s'organisant. Lors de l'élaboration de ce rapport, nous avons eu l'occasion de lire et de toucher les listes élaborées dans les villages du Sahel, du Sénégal et de la Mauritanie concernant leurs personnes disparues. Nous avons vu les listes des embarcations établies par les familles en Algérie et au Maroc. Cette année encore, des milliers de personnes sont portées disparues, laissant un vide immense au sein de leur communauté, et dans les cœurs de leur famille et de leurs amis.

À travers la mémoire et le combat de leurs proches, elles sont les voix de ce rapport, elles nous interpellent et nous interrogent sur leur disparition et leur mort. Leur absence nous oblige, dans cette quête de justice et dans notre action pour exiger la fin de l'impunité.

Notre Observatoire des Droits de l'Homme est un outil supplémentaire au service des victimes et des familles qui recherchent leurs proches, afin de les aider dans leurs démarches en faveur de la mémoire et de la justice. Chaque chiffre que nous présentons représente une vie perdue, une mort qui restera impunie. Réunis, ils illustrent l'échec de la protection du droit à la vie et le triomphe de la nécrofrontière⁵, en tant qu'entreprise absurde et destructrice.

Au sein de notre Observatoire, nous nous efforçons de rendre visibles les causes et la responsabilité des décès, grâce à une méthodologie de recherche-action participative (RAP). Les sources à l'origine de ces données sont indispensables aux démarches de recherche dont nous parlons tout au long du rapport. Nos lignes d'assistance aux personnes en danger et aux familles font partie intégrante de la base de données analysée par nos équipes. C'est pourquoi ce document, comme chaque année, fait également partie des outils que nous remettons aux communautés et aux familles afin de les aider à poursuivre leur combat pour la vie⁶.

Il en sera ainsi jusqu'à ce que nous mettions fin à ces politiques mortifères.

5. Le concept de nécrofrontière a été développé par le sociologue et philosophe Carlos Valencia pour décrire les frontières comme des espaces où les politiques migratoires non seulement cherchent à empêcher le passage, mais provoquent et permettent également la mort des personnes migrantes. Cette notion est liée à la nécropolitique, un concept développé par le philosophe Achille Mbembe, qui examine comment les structures de pouvoir décident qui peut vivre et qui doit mourir.

6. Nous fournissons également aux familles et aux communautés un guide pratique et très simple d'utilisation pour rechercher les personnes disparues le long des routes migratoires. Voir : Ca-Minando Fronteras. (2021). Guía para familias de víctimas de la frontera. <https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2021/06/Guia-para-Familias-de-Victimas-de-la-frontera.pdf>

10 457

victimes

**sur les routes
d'accès à
l'État espagnol en 2024**

30

personnes

**sont mortes par jour à la
Frontière Occidentale Euroafricaine
tout au long de
l'année 2024**

VICTIMES FEMMES ET ENFANCE



421

femmes

sont mortes dans leur tentative d'atteindre les côtes espagnoles

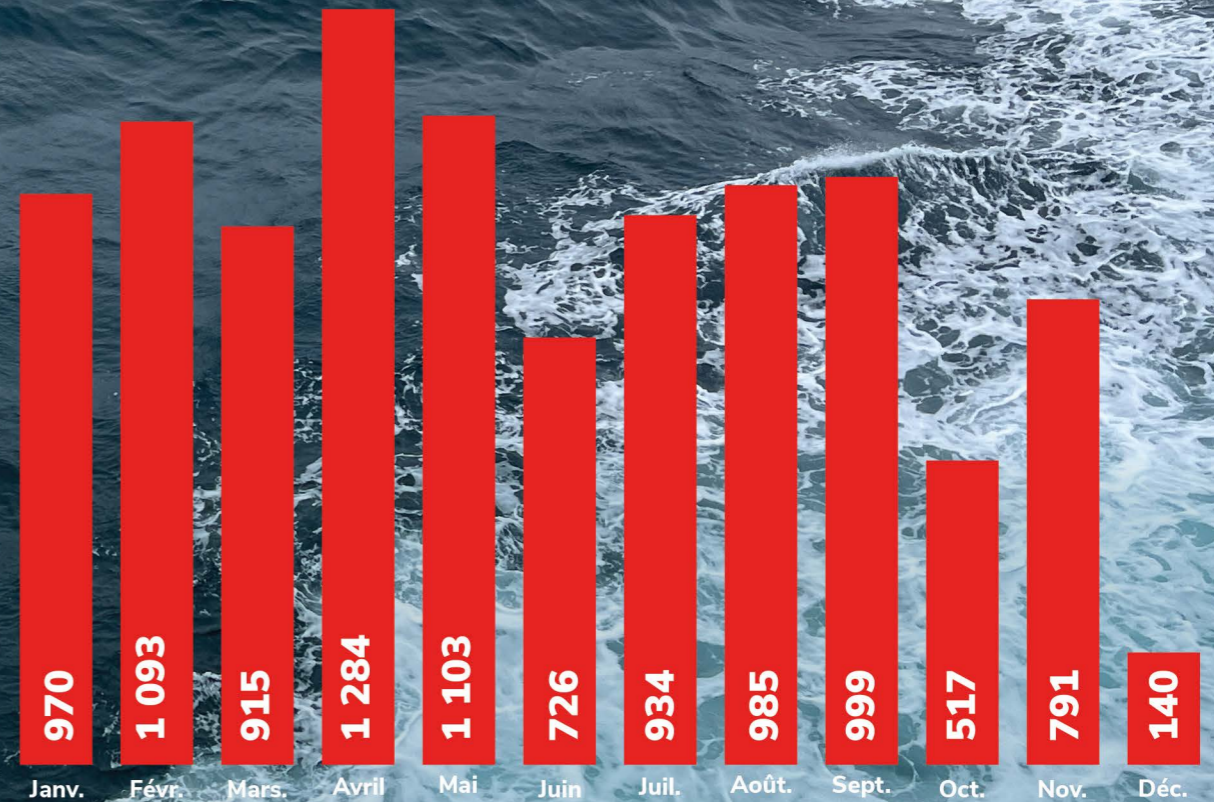


1538

enfants

VICTIMES PAR MOIS

Les mois de avril et mai concentrent la majorité des victimes



VICTIMES PAR ROUTE

VICTIMES ROUTE DE L'ATLANTIQUE

ROUTE DE
L'ATLANTIQUE
9 757
victimes

ROUTE DU
DÉTROIT
110
victimes

ROUTE DE
L'ALGÉRIE
517
victimes

ROUTE D'ALBORAN
73
victimes

ROUTE
D'AGADIR-DAKHLA
801
victimes

ROUTE DE LA
MAURITANIE
6 829
victimes

ROUTE DU
SENEGAL ET GAMBIE
2 127
victimes

BATEAUX DISPARUS

131

**bateaux ont disparu
avec toutes les
personnes à bord**

ORIGINE DES VICTIMES

**Des personnes de 28 pays sont
mortes dans leur tentative
d'atteindre les côtes espagnoles**



Algérie
Bangladesh
Burundi
Burkina Faso
Cameroun
Côte d'Ivoire
Egypte
Ethiopie
Gabon
Gambie
Ghana
Guinée Bissau
Guinée Conakry
Irak
Îles Comores
Mali
Maroc
Mauritanie
Nigeria
Pakistan
République démocratique du Congo
Somalie
Sénégal
Sierra Leone
Syrie
Soudan
Tunisie
Yémen

CHAPITRE II. LE DROIT À LA VIE MENACÉ

Les routes migratoires vers l'Espagne sont en proie à une crise des Droits Humains. On y applique des politiques d'omission du devoir de secours en donnant priorité au contrôle migratoire au détriment de la protection de la vie. Une situation de guerre aux frontières⁷ où les dispositifs mettant en danger la vie des personnes migrantes sont de plus en plus meurtriers.

Au cours de l'année 2024, Ca-Minando Fronteras a continué d'analyser les tragédies, constatant une augmentation du nombre de victimes liée au non-respect des protocoles de sauvetage, aux effets de l'externalisation des frontières et à la criminalisation des personnes en déplacement.

Le résultat de notre enquête démontre que le recours aux moyens de recherche et de sauvetage à des fins de contrôle migratoire est la principale cause de mortalité aux frontières. Il s'agit d'une pratique répandue que nous avons identifiée sur toutes les routes d'accès à l'Espagne et que notre organisation a dénoncée dans divers rapports publiés ces dernières années⁸.

Des itinéraires plus dangereux ont été établis, comme la route atlantique à destination de l'île d'El Hierro ou la route algérienne menant aux îles Baléares, considérées comme les plus risquées en raison de la longueur et de la difficulté des trajets. Ces routes illustrent clairement la manière dont les politiques de dissuasion opèrent à la frontière occidentale entre l'Europe et l'Afrique⁹. Cette dynamique a généré des taux alarmants de disparitions, comme en témoigne le cas tragique d'une pirogue ayant accosté au large de la République dominicaine¹⁰.

Les personnes migrantes arrivent à bord des embarcations dans un état de grande vulnérabilité, ce qui les pousse à accepter des conditions de voyage particulièrement dangereuses mettant leur vie en péril. Dépourvues de matériel de navigation adapté, elles ont accès à des embarcations de fortune, prennent la mer sous une météo hostile et sont confrontées à des pénuries d'eau et de nourriture. Il faut également souligner que trois des tragédies recensées sont dues à la violence vécue à bord des canots, provoquée par le contexte de tension extrême dans lequel se trouvent les passagers, et qui a entraîné des naufrages ayant coûté la vie à 47 personnes.

Loin d'être considérées par les États comme le reflet d'une vulnérabilité justifiant le renforcement de moyens afin de protéger des vies, cette réalité

est interprétée en termes de « guerre migratoire ». Dans ce contexte, la priorité est d'empêcher les gens de rejoindre l'Europe, au prix de milliers de vies. Les services de recherche et de secours sont ainsi devenus de nouveaux instruments de contrôle des migrations, une tendance qui s'est confirmée au fil du temps dans la mesure où leurs actions ont un impact direct sur l'augmentation du nombre de victimes sur les routes migratoires.

L'absence d'activation en temps utile des services de recherche et de sauvetage est devenue une pratique récurrente sur ces routes. De nombreuses embarcations en danger, même lorsqu'elles fournissent leur géolocalisation, ne reçoivent pas d'assistance immédiate.

Cette situation est aggravée par la tendance à la recherche passive¹¹, qui s'avère inefficace dans les situations d'urgence. L'exposition prolongée au milieu hostile de la haute mer est un facteur d'augmentation des risques de décès. Pour ces passagers qui empruntent des embarcations pneumatiques de fortune dans la zone atlantique ou ces jeunes se jetant à la mer depuis le Maroc pour tenter d'atteindre Ceuta à la nage, l'espérance de vie est très faible.

Au cours de notre enquête, nous avons constaté que les services de secours évaluaient arbitrairement les risques encourus par les embarcations. Pourtant, ils savent pertinemment qu'aucune d'entre elles ne répond aux normes basiques de sécurité nautique et que les passagers, se retrouvant dans une situation critique, n'ont pas d'autres choix que d'appeler à l'aide.

11. Dans ce type de recherche, les autorités alertent les navires de commerce ou de plaisance qui patrouillent dans la zone où se trouve l'embarcation à secourir, de sorte que la responsabilité de sa localisation incombe à ces bateaux et que les institutions publiques compétentes ne mobilisent aucun dispositif à cette fin.



Cimetière musulman de Melilla.

7. Le rapport *Guerras de frontera* (Border Wars), publié par le Centre Delàs en collaboration avec le Transnational Institute et Stop Wapenhandel, aborde la manière dont l'industrie européenne de l'armement tire profit des tragédies migratoires, notamment par le biais de la vente d'armes et de technologies de sécurité qui sont utilisées aux frontières de l'Europe et dans les pays de transit des réfugiés. Il révèle comment les fabricants d'armes ont augmenté leur chiffre d'affaires avec l'intensification des politiques de sécurité aux frontières, entraînant une militarisation des zones de transit. Voir : https://www.centredelas.org/wp-content/uploads/2019/10/Guerras-de-frontera-web_corregido_web.pdf

8. Voir : Ca-Minando Fronteras. (2022). *Victimes de la nécrofrontière. 2018-2022. Pour la mémoire et la justice.* <https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2023/01/Rapport-Victimes-de-la-necrofrontiere-2018-2022-Pour-la-memoire-et-la-justice-FR.pdf>

9. Ces stratégies ont été largement critiquées pour leur impact humanitaire, car elles conduisent souvent à des situations de vulnérabilité extrême pour les personnes migrantes, marquées par la violence, les abus et la mort le long des routes migratoires. En outre, nombre de ces politiques vont à l'encontre des principes de protection internationale, tels que le droit d'asile, ce qui a donné lieu à un débat intense sur leur éthique et leur efficacité. Elles permettent par ailleurs aux entreprises d'armement et aux réseaux criminels de gagner de l'argent.

10. Notre organisation a accompagné les familles dans la recherche de cette embarcation. Lorsqu'elle est arrivée en République dominicaine, nous avons pu identifier et aider les proches restés dans les pays d'origine à obtenir des informations sur les passagers. Nous avons participé à un programme d'investigation télévisé en République dominicaine sur les causes de l'arrivée de ce bateau sur l'île. Voir : *El informe de Alicia Ortega. Noticias SIN.* (Agosto 2024). *Viaje sin regreso.*

1^è partie : <https://www.youtube.com/watch?v=n0Ing0SEgc8>

2^è partie : <https://www.youtube.com/watch?v=vn4XgUK10hg>



Tombs des victimes d'une pirogue coulée au large de La Restinga, dans le cimetière de La Frontera, El Hierro.

Ces décisions arbitraires, malgré l'existence d'un danger avéré, entraîne des retards voire une inaction à l'origine de naufrages et de décès qui pourraient être évités.

Témoins gênants de cette inaction criminelle à l'encontre des personnes migrantes au cours de leur traversée, les organisations sociales et les familles à la recherche de leurs proches sont criminalisées par les services de secours espagnols. Les informations qu'elles fournissent concernant les personnes en danger sont remises en question et les alertes qu'elles lancent

donnent lieu à des menaces. Le travail de suivi assuré par ces membres de la société civile¹² est donc aujourd'hui fondamental si l'on veut connaître la vérité sur ce qui se passe aux frontières¹³.

Les négociations entre l'État espagnol, le Maroc, le Sénégal et la Mauritanie privilégient le contrôle des migrations et les avantages géopolitiques qui en découlent au détriment des droits humains¹⁴. L'approche de « l'interception des migrations », plutôt que de protéger la vie, transfère la responsabilité du sauvetage à des pays tiers aux ressources et capacités limitées, en échange d'incitations économiques et stratégiques¹⁵.

En outre, l'utilisation déformée de la Convention des Nations unies pour la protection de la vie humaine en mer¹⁶ transforme les opérations de sauvetage en une négociation quotidienne constante, où les vies en danger sont soumises à des intérêts politiques.

L'analyse des tragédies survenues en 2024 révèle que de nombreux décès sur les routes migratoires vers l'Espagne ne sont pas des accidents inévitables, mais le résultat direct de politiques migratoires qui privilégient les intérêts économiques à la protection de la vie.

Ces politiques sont menées par les moyens suivants :

- ⚠ L'omission de devoir de secours.
- ⚠ L'externalisation des responsabilités.
- ⚠ La criminalisation de ceux qui cherchent de l'aide ou qui fournissent des informations critiques sur la situation aux frontières.

12. Selon un rapport de l'Organisation mondiale contre la torture (OMCT) et de la Fédération internationale pour les droits humains (FIDH), la pression exercée sur les individus et les organisations défendant les droits des migrants a considérablement augmenté en raison des politiques de dissuasion en matière de migration. Celles-ci ont abouti à la stigmatisation et à la criminalisation de la solidarité. Voir : OMCT and FIDH. (2021). Europe: Open Season on Solidarity. https://www.omct.org/site-resources/legacy/Europe-Open-Season-on-Solidarity_2021-11-15-150546_kuut.pdf

13. Le parquet ouvre une enquête pour non-assistance à personne en danger lors du naufrage d'une embarcation en juin 2023 suite au travail de suivi et d'accompagnement des familles effectué par Ca-Minando Fronteras. Voir. Agencia EFE. (12 juillet 2023). La Fiscalía denuncia omisión de socorro en el naufragio de la patera que esperó diez horas a ser rescatada. https://www.elconfidencial.com/espana/islas-canarias/2023-07-12/fiscalia-denuncia-naufragio-patera-rescate_3699104

14. FFondation Por Causa. (Avril 2024). Externalización: caos, corrupción y control migratorio bajo la apariencia de cooperación europea. https://porcausa.org/wp-content/uploads/2024/04/InformeExternaliz_COMPLETO_04_25.pdf

15. Le rapport « Financiación de la militarización y la guerra de fronteras en el Mediterráneo » (Financing Militarisation and Border Warfare in the Mediterranean) examine comment les banques espagnoles, telles que BBVA et Santander, financent la militarisation des frontières dans le sud de l'Europe. Ces actions militaires et de contrôle aux frontières, qui violent les droits fondamentaux des personnes migrantes et causes des victimes en mer, exacerbent la crise humanitaire. Voir : https://centredelas.org/wp-content/uploads/2023/05/informe59_BancaArmada_MilitarizacioGuerraFronteras_CAST_DEF_fin.pdf

16. La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, connue sous le nom de SOLAS (Safety of Life at Sea), établit des normes internationales pour la sécurité de la navigation et la protection de la vie humaine en mer. La convention SOLAS contient notamment des dispositions relatives au sauvetage des personnes en détresse en mer et établit l'obligation pour les États de coopérer dans ce domaine.

ANALYSE DES TRAGÉDIES

Sur 76 tragédies, Caminando Fronteras n'a pas disposé de données suffisantes pour analyser et montrer la prépondérance des causes ayant entraîné des victimes mortelles.

D'autre part, parmi les 217 tragédies restantes, les facteurs suivants se distinguent (plusieurs causes peuvent se croiser dans une même tragédie) :

Dans 69 % des tragédies analysées lors de notre intervention, l'inaction directe des services de recherche et de sauvetage a été déterminante dans la survenue des tragédies.

- « Les moyens de recherche nécessaires n'ont pas été activés » : présent dans 27 % des tragédies analysées.
- « Retard dans l'activation des recherches » : apparaît dans 17 % des cas. Ce retard est souvent lié à des complications dans les communications entre pays.
- « Manque de coordination entre les pays » : présent dans 10 % des incidents surveillés.
- « Absence de sauvetage malgré les positions connues » : représente 15 % des tragédies analysées, mettant en évidence la difficulté à agir malgré la disponibilité des données de localisation.

Parmi le reste, les facteurs suivants se distinguent :

- « Embarcations ayant perdu leur trajectoire » : apparaît dans 29 % des cas et fait référence à des difficultés de navigation, notamment sur des routes longues ou dans des conditions météorologiques défavorables.
- « Long distances with insuffisantes ressources » : présent dans 14 % des cas et met en lumière les limitations des ressources de sauvetage ainsi que les défis logistiques pour affronter les routes migratoires.
- Autres: 3 %.

CHAPITRE III. FEMMES ET ENFANTS AUX FRONTIÈRES : LA SYSTÉMISATION D'UNE VIOLENCE STRUCTURELLE

Le fait de nier la présence des femmes et des enfants le long des routes migratoires, et donc parmi les victimes, fait partie de la stratégie de propagande du récit hégémonique¹⁷ du contrôle aux nécrofrontières. Les deux clés pour comprendre cette invisibilisation se trouvent dans la criminalisation des enfants migrants¹⁸ et dans la violence structurelle à l'égard des femmes¹⁹, qui s'exercent toutes deux spécifiquement aux frontières.

Dans la plupart des discours, en particulier ceux qui encouragent le racisme et la haine, les femmes et les enfants migrants sont instrumentalisés, d'une part pour la perpétuation d'un système mortifère, d'autre part comme pièces maîtresses d'une propagande présentant le « sauveur blanc »²⁰ comme le seul garant de leur survie.

Ce chapitre analyse où se situent les femmes et les enfants sur les routes suivies par Ca-Minando Fronteras, quelles sont leurs réalités et les risques faisant d'eux des victimes des frontières.

Les femmes face au racisme, à la violence et à l'exploitation

C'est sur les routes atlantiques que l'on trouve le plus de femmes.

En effet, en 2024, des femmes ont été recensées à bord des canots pneumatiques partis des côtes entre Agadir et Dakhla. Il s'agit pour la plupart de femmes en situation de transit ayant passé beaucoup de temps sur les routes migratoires et confrontées à de multiples formes de violences et de discriminations, tant dans leur pays d'origine qu'au cours de leur voyage

Pendant leur périple, elles ont été victimes de racisme, de rejet et de violence de la part de systèmes les considérant comme une menace pour la sécurité, par le simple fait d'être en déplacement.

17. Dans la pratique, le discours dominant se traduit souvent par la militarisation des frontières, l'utilisation de technologies de surveillance de pointe et le renforcement des accords bilatéraux entre les pays pour freiner l'immigration irrégulière. Ce discours déshumanise également les personnes migrantes, minimisant les tragédies auxquelles elles sont confrontées durant leur périple et les violations des droits humains dont elles sont victimes. Voir : Red ACOGE (novembre 2024). *Inmigracionalismo 10: tratamiento mediático de las migraciones en España*. https://inmigracionalismo.es/wp-content/uploads/2024/11/INFORME_INMIGRACIONALISMO_2024.pdf

18. Les récits hégémoniques tendent à associer les enfants migrants à la criminalité ou à la dépendance, ce qui revient à les déshumaniser et à leur dénier toute possibilité d'être des sujets de droits. Voir : Jiménez, M. (décembre 2019). *Infancia, adolescencia y juventud extranjeras que migran de forma autónoma*. Entre la agencia, las movilizadas y las fronteras. <https://journals.anthropologi.info/author/mercedes-g-jimenez/>

19. Un rapport intitulé « Invisibilizadas: Mujeres migrantes en el cruce de fronteras » a été produit par Alboan et Entreculturas. Il met en lumière les multiples violences et violations des droits auxquelles sont confrontées les femmes migrantes, en particulier dans des contextes tels que l'Amérique centrale, la frontière sud de l'Espagne et le nord de l'Afrique. Cette étude révèle comment les politiques migratoires, tant en Europe qu'en Amérique du Nord, empirent les conditions de vie des femmes, nombreuses à être victimes de violences sexistes, d'exploitation professionnelle et d'exclusion sociale en raison de leur situation irrégulière. Elle souligne également que ces femmes, bien qu'elles soient souvent classées de manière homogène dans la catégorie des « migrants », ont des réalités diverses qui sont invisibilisées dans les discours et les politiques migratoires. Voir : <https://www.mujeresenmarcha.org/wp-content/uploads/2023/11/0.-INFORME-VF-MeM-Invisibilizadas-nov23.pdf>

20. Le concept de « sauveur blanc » a fait l'objet de vifs débats dans les milieux universitaires et dans la critique culturelle, sans qu'il soit possible d'en attribuer la paternité à un auteur en particulier. Il a toutefois principalement été abordé dans les œuvres d'auteurs tels que Teju Cole et Chimamanda Ngozi Adichie, qui explorent la dynamique du pouvoir, du racisme et du paternalisme dans leurs écrits. Ce concept met en lumière la figure des colons ou des intervenants qui, dans leur quête d'aide aux communautés racialisées, perpétuent les structures de pouvoir et de domination.



Une femme téléphone à un membre de sa famille depuis le Sénégal.

Ces situations de violence extrême les exposent à la déportation, à l'expulsion, au déplacement forcé et aux violences sexuelles. Sur la route, les femmes voyagent souvent avec leurs enfants, dont beaucoup sont nés pendant le voyage. Elles doivent vivre leur maternité dans des conditions de grande vulnérabilité. Elles survivent grâce à la mendicité, à la prostitution et à des emplois précaires dans lesquels elles sont exploitées. Nombre d'entre elles sont recrutées par des réseaux de traite qui profitent de l'absence de protection dans les pays de transit et de l'impunité que les systèmes de contrôle accordent à ces derniers.

« Ma mère a quitté Tan-Tan ; elle était avec ma petite sœur de dix ans. Elle voulait la protéger, alors elle a dû s'enfuir. Nous n'avons pas de nouvelles d'elles depuis le 3 novembre. C'est très angoissant. Nous ne savons pas si elles sont vivantes ou mortes. Nous avons tellement peur de les perdre que je ne sais pas comment décrire l'état de la famille. Ma mère voulait simplement protéger ma petite sœur, et maintenant elle est morte. À bord du canot pneumatique dans lequel elles voyageaient, seules 11

personnes ont survécu mais nous ne savons pas si son corps a été retrouvé. Ma sœur est vivante, mais elle est à l'hôpital dans un état critique. Nous ne pouvons même pas faire le voyage pour être à ses côtés », raconte M., fille et sœur de deux victimes de la violence aux frontières.

Les femmes sont présentes sur la route depuis l'apparition des embarcations pneumatiques sur l'Atlantique ; elles représentent en effet entre 10 et 20 % des personnes à bord de chaque canot.

En 2024, le nombre de femmes voyageant dans les pirogues en provenance du Sénégal, de Gambie et de Mauritanie a également augmenté de façon importante. Beaucoup d'entre elles racontent les processus d'expulsion qu'elles subissent dans leurs pays, en particulier celles qui partent de Mauritanie, où elles fuient la guerre et les effets du changement climatique dans leurs régions²¹. Ces femmes viennent de régions très pauvres et beaucoup d'entre elles sont contraintes de travailler dans des conditions proches de l'esclavage afin de financer leur voyage, qu'elles considèrent comme une libération de la violence structurelle qui les étouffe.

La présence de femmes sur la route algérienne des Baléares a également augmenté. Originaires d'Afrique centrale et occidentale, elles transitent par la Libye²² et la Tunisie²³ s'exposant à des risques tels que l'esclavage, la déportation dans le désert, la violence sexuelle systématique et le féminicide racial. Ce contexte les a déplacées vers l'Algérie, où elles entreprennent la partie la plus dangereuse de la route de la Méditerranée occidentale.

« Je n'aurais jamais imaginé qu'on puisse tuer des femmes simplement parce qu'elles sont noires, simplement parce qu'elles sont des femmes, simplement parce qu'elles se sont enfuies, mais c'est ce qui se passe en Tunisie, ils vous tuent. J'ai perdu de nombreuses camarades, dont certaines ont été tuées par la marine de sauvetage tunisienne elle-même, alors qu'elle est censée nous sauver. J'étais là, je l'ai vu de mes propres yeux, personne ne peut dire que ce n'est pas vrai, ils ont percé notre canot pneumatique et nous ont abandonnées. Des pêcheurs nous ont ramenées à terre, puis les militaires nous ont jetées dans le désert et j'ai vu mourir d'autres camarades, encore des victimes. Nous ne sommes rien pour les militaires tunisiens, juste un morceau de viande à violer et à assassiner. C'est plus que du racisme, c'est de la persécution et des assassinats visant à nous exterminer. Je suis maintenant en Algérie, je ne sais pas ce qui m'attend ici, mais comme j'ai tout vécu, je suis aussi prête à faire face à tout ce qui arrivera », témoigne F.M., une femme camerounaise.

21. Le conflit au Sahel n'a cessé de s'aggraver ces dernières années, affectant plusieurs pays clés de la région, notamment le Mali, le Burkina Faso et le Niger. Selon les rapports de l'ONU et d'autres organisations internationales, on estime que plus de 3,3 millions de personnes ont été déplacées de force dans la région en raison du conflit et de la crise climatique, qui a exacerbé l'insécurité alimentaire et les tensions politiques. Voir : <https://eacnr.org/es/actualidad/noticias/emergencias/que-esta-pasando-en-el-sahel-crisis>

22. Amnesty International a recueilli des informations sur des femmes détenues dans des centres de détention en Libye qui ont été soumises à la torture, au viol et à l'extorsion jusqu'à ce que leurs familles paient des rançons. Certaines sont mortes en détention à la suite de violences ou de négligences médicales. Voir : <https://www.amnesty.org/es/latest/press-release/2020/09/libya-new-evidence-shows-refugees-and-migrants-trapped-in-horrific-cycle-of-abuses/>

23. Médecins Sans Frontières a recueilli des témoignages de personnes originaires d'Afrique subsaharienne ayant subi des tortures, des abus, des détentions arbitraires, des expulsions vers le désert et des violences en Tunisie. Voir : <https://rebelion.org/tunez-entre-el-mar-la-violencia-o-el-desierto/>

La réalité des enfants migrants : l'absence de protection et l'épreuve du passage de la frontière.

Alors que l'absence de protection et le manque de garanties de la part des administrations publiques persistent, le nombre d'enfants et d'adolescents sur la route atlantique et celles du détroit de Gibraltar et des îles Baléares a considérablement augmenté cette année. 2024 a été marquée par la marchandisation des enfants migrants entre les différentes administrations de l'État espagnol, pourtant chargées de les protéger. Cette situation est déjà dévastatrice pour ceux qui survivent à l'épreuve du passage de la frontière ; on peut donc imaginer combien ils sont dépouillés de toute dignité lorsqu'ils font partie des victimes portées disparues ou décédées.

« J'ai perdu mes deux enfants, les seuls que j'avais. J'ai dû fermer leurs yeux et les jeter à la mer. Ils nous ont mis dans le bateau, mais nous n'avions pas de GPS, pas de nourriture, et le moteur est tombé en panne. Nous avons demandé de l'aide, mais personne n'est venu à notre secours. Nous sommes restés 11 jours en mer. Mes enfants étaient de plus en plus faibles, je leur ai donné ma part de nourriture, mais ils étaient mourants. Ils sont morts dans mes bras. Ma fille, mon fils, mes vies, je n'ai pas pu les sauver. Je demande à Allah de me tuer aussi, c'est tout ce que je veux », supplie M.C., une femme guinéenne.

Considérer les mineurs en situation de migration au même titre que les adultes plutôt que de les reconnaître comme des enfants est une pratique constante dans les discours gouvernementaux, de même que dans les pratiques administratives et institutionnelles²⁴. Cette vision, associée à l'instrumentalisation des enfants et adolescents migrants comme monnaie d'échange par les politiciens, les place au centre des discours de haine²⁵.

Aux Canaries, face à des moyens saturés²⁶, les services de protection de l'enfance ont demandé le transfert des jeunes vers d'autres territoires espagnols. Mais le gouvernement régional a tenté de trouver une parade à cet engorgement des services en mettant en œuvre un protocole²⁷ qui considère comme une protection suffisante le fait de placer en garde à vue des mineurs isolés arrivés récemment sur l'île, sans même notifier officiellement leur abandon. Ainsi, les services de protection de l'enfance ne sont plus contraints de les prendre en charge.

Sur la route algérienne menant aux Baléares, on constate également une augmentation du nombre d'enfants et d'adolescents migrants. Si les adolescents sont habituellement originaires d'Algérie, d'autres mineurs proviennent désormais de pays soumis à des conflits locaux, en particulier dans la région du Sahel. Les femmes transitant par l'Algérie et qui franchissent la frontière accompagnées également de leurs enfants, présentent des profils très similaires à celles qui empruntent la route des îles Canaries à bord de canots pneumatiques.

Dans ce contexte politique, alors que l'on débat sur la question de la saturation des moyens, de la protection, de la criminalisation et de la stigmatisation, en particulier aux îles Canaries, à Ceuta²⁸ et aux Baléares²⁹, de nombreux enfants et adolescents sont exposés à de graves dangers, tant pour leur santé physique que mentale, et continuent de disparaître sans que personne n'en assume publiquement la responsabilité.

Sautez dans la mer

À Ceuta, la traversée à la nage reste l'une des principales routes migratoires, en particulier pour les enfants et les adolescents marocains et algériens. Bien que récemment, un petit nombre de filles³⁰ aient également tenté cette traversée, le profil prédominant reste celui de garçons originaires du Maroc et d'autres régions d'Afrique du Nord, telles que la Tunisie et l'Algérie. Ces dernières années, des enfants de plus en plus jeunes, dont certains avaient moins de dix ans, sont arrivés sur les côtes.

La dynamique des déplacements depuis le Maroc présente des caractéristiques similaires aux schémas historiques de cette route : un contexte socio-économique détérioré, l'absence d'opportunités et un accès limité aux droits fondamentaux sont les principales raisons qui incitent la population, en particulier les jeunes³¹, à quitter le pays.

Cette traversée s'effectue dans des conditions terribles, parmi les plus précaires de toutes les traversées de la frontière occidentale entre l'Europe et l'Afrique. Certaines personnes se jettent à l'eau avec des combinaisons de plongée, tandis que d'autres ne disposent que de flotteurs improvisés. En outre, les départs se font généralement lorsque les conditions météorologiques sont des plus défavorables afin d'éviter d'être repérés par les systèmes de sécurité³².

La route de l'Atlantique : la plus empruntée par les enfants

Le centre Canarias 50, situé dans une ancienne base militaire à Las Palmas, accueille des adultes migrants, hommes et femmes avec enfants. Bien qu'officiellement, le lieu ne soit pas habilité à recevoir des enfants isolés, des mineurs non reconnus comme tels vivent au milieu d'adultes.

« Vous pouvez les voir dans la rue, en groupes, se tenant la main et jouant comme des enfants. On voit bien que ce sont des enfants. Comment se fait-il qu'ils ne soient pas pris en charge par les services de protection de l'enfance ? Les raisons sont multiples : le système, déjà saturé, ne les identifie pas comme mineurs, ou bien on leur conseille de se déclarer comme adultes, ou encore, ils choisissent de poursuivre leur voyage au sein de l'Europe et veulent échapper aux procédures spécifiques aux mineurs isolés. Ainsi, de nombreux enfants se perdent en route, d'autant qu'ils

24. Patricia Fernández Vicens critique la vision systématique qui considère les mineurs comme des personnes migrantes plutôt que comme des enfants. Elle souligne que le cadre juridique régissant le statut d'étranger prive souvent les mineurs de droits fondamentaux, tels qu'une protection adéquate et la présomption de minorité. Selon elle, « les enfants ne se déplacent pas par appel d'air, mais parce qu'ils fuient », en quête de sécurité et de droits que leur pays d'origine ne leur garantit pas. Voir : <https://efe.com/canarias/2023-11-30/fernandez-icens-los-ninos-migrantes-han-sido-diana-del-discurso-de-odio-toca-revertirlo/>

25. Plusieurs organisations dénoncent le fait que les discours de haine à l'encontre des enfants migrants les déshumanisent et les criminalisent, allant ainsi à l'encontre des principes internationaux de non-discrimination et de présomption d'innocence. Lors de l'ouverture de l'année judiciaire, le procureur général d'Espagne a rappelé que « c'est l'histoire qui nous jugera si, lorsque nous parlons des enfants migrants, nous nous référons à eux comme s'ils n'étaient que de simples marchandises, des numéros ou des vignettes que l'on échange sur le marché des mots ». Voir : <https://cadenaser.com/cmadr/2024/01/19/ong-alertan-que-los-discursos-de-odio-como-el-de-ayuso-aumentan-las-agresiones-fisicas-y-verbales-hacia-las-personas-racializadas-y-migrantes-radio-madrid/> https://www.eldiario.es/politica/fiscal-general-advierte-siembran-semillas-odio-menores-migrantes-historia-juzgara_1_11630550.html

26. Pour plus d'informations, voir : <https://tiempodecanarias.com/noticia/politica/cronologia-de-un-reparto-meses-sin-acuerdo-para-la-derivacion-de-los-menores-migrantes> https://www.eldiario.es/canaria-sahora/migraciones/parlamento-canario-vox-coincide-gobierno-reforma-lej-extranjeria-reparto-menores-migrantes_1_11844352.html

27. Les mineurs sauvés en mer ou interceptés par la police nationale ou la Garde civile espagnole sont exclus de ce protocole, car ils sont immédiatement pris en charge par l'État. Voir : <https://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/19542-canarias-aprueba-un-protocolo-de-recepcion-y-proteccion-de-menores-inmigrantes-no-acompanados/>

28. Save the Children souligne que des mesures doivent être mises en place pour protéger les enfants migrants arrivant aux îles Canaries et à Ceuta. L'organisation reconnaît les défis auxquels de nombreuses administrations sont confrontées en matière de protection de l'enfance, mais exige toutefois que des mesures structurelles et de protection des droits soient prises pour sauver la vie des enfants migrants. Voir : <https://www.savethechildren.es/notasprensa/crisis-migratoria-en-canarias-y-ceuta-elegir-entre-dejarlos-desatendidos-o-protoger-sus>

29. Environ 55 % des mineurs recueillis dans les îles Baléares sont des enfants migrants. Voir : <https://www.europapress.es/illes-balears/noticia-mallorca-pi-de-celeridad-delegacion-gobierno-cesion-espacios-acoger-menores-migrantes-20241108135520.html>

30. Echarri, C. (12 octobre 2024). Wisal, la menor que quiso cruzar a Ceuta: "Me enfrenté a la muerte". El Faro de Ceuta. <https://elfarodeceuta.es/wisal-menor-quiso-cruzar-ceuta-enfrente-muerte/>

31. Jiménez, M. (2011). Intrusos en la frontera sur de Europa. <https://repositorio.uam.es/handle/10486/6842>

32. Echarri, C. (16 août 2024). Cientos de marroquíes intentan cruzar a Ceuta en una noche de niebla. El Faro de Ceuta. <https://elfarodeceuta.es/cientos-marroquies-intentan-cruzar-ceuta-noche-niebla/>



Des enfants jouent avec leurs mères au Maroc.

sont de plus en plus nombreux à prendre le départ. Avec si peu de protection, on se demande tous les jours ce qu'ils deviennent et où ils atterrissent », explique un expert.

En 2024, les déplacements d'enfants maliens ont augmenté de manière significative. Avec l'extension du conflit armé, ils ont peur d'être enrôlés de force, enlevés ou soumis au travail forcé, sans parler de la violence généralisée à laquelle ils sont confrontés. Ce contexte a incité de nombreuses familles à envoyer leurs enfants hors du pays afin de les protéger.

Dans la région, le changement climatique a également un impact indéniable : il aggrave la désertification, en particulier dans le nord et l'est du Mali, et provoque des déplacements internes ainsi que des conflits liés à l'utilisation des ressources naturelles. Les éleveurs, en particulier ceux de l'ethnie peul, ont de plus en plus de difficultés à trouver des pâturages, ce qui intensifie la concurrence concernant les terres et multiplie les affrontements intercommunautaires.

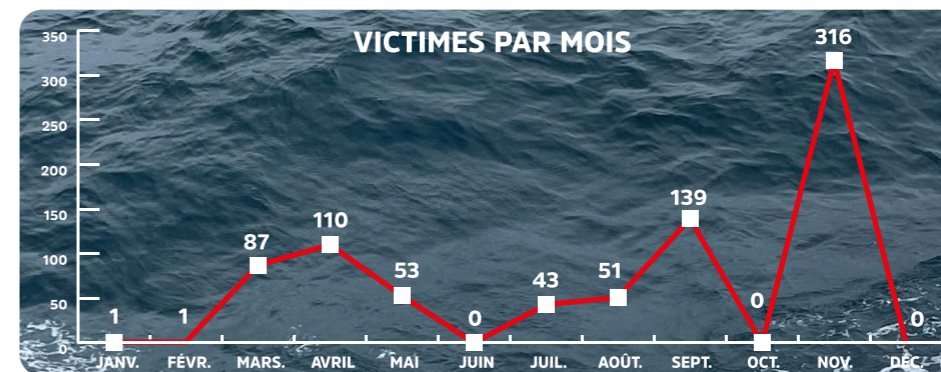
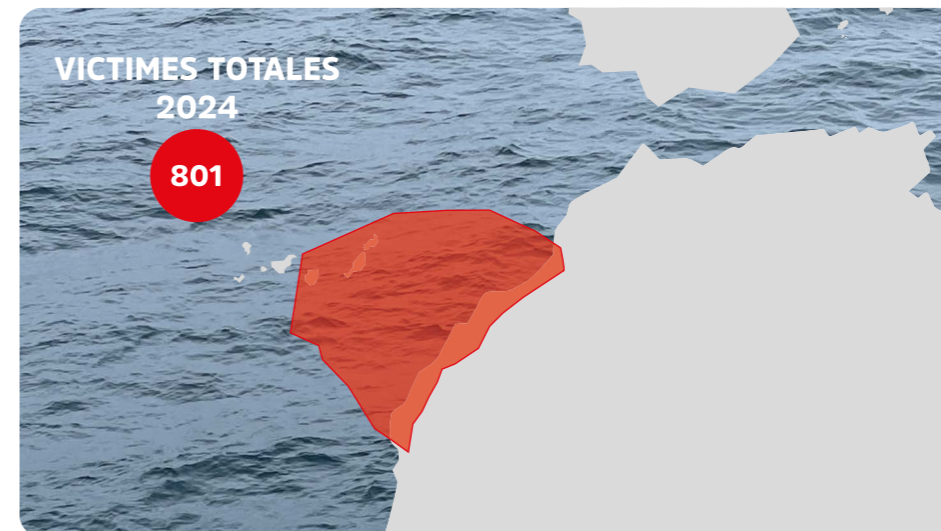
« Autrefois, dans certaines régions du Sahel, la migration représentait un projet d'avenir à l'échelle d'une famille ou d'une communauté. Aujourd'hui, il s'agit ni plus ni moins d'un outil de protection. Les familles envoient leurs enfants, même très jeunes, hors du pays afin de les protéger de la violence ou du manque d'opportunités, malgré leur rôle-clé dans les économies de subsistance », explique P.F., une experte en matière d'asile.

D'autre part, le nombre de filles et d'adolescentes guinéennes, ivoiriennes et sénégalaises quittant leur pays pour rejoindre les routes migratoires de l'Atlantique est particulièrement frappant. Elles fuient les mariages forcés, les mutilations génitales et les autres formes de violence structurelle à l'encontre des femmes³³. En effet, dans certaines zones de conflit, elles sont encore enlevées afin d'être mariées de force aux soldats. Au cours de leur voyage, elles ne sont pas systématiquement identifiées comme mineures, soit en raison de déficiences du système, soit parce qu'elles suivent les conseils d'autres adultes en déclarant plus âgées. Par conséquent, ces jeunes filles ne bénéficient d'aucune protection et restent vulnérables face aux risques.

33. Op. cit. Note 19. (« Invisibilizadas: Mujeres migrantes en el cruce de fronteras »).

CHAPITRE IV. LES ROUTES ATLANTIQUES

LA ROUTE ENTRE AGADIR ET DAKHLA



Depuis 2019, la traversée migratoire au départ des côtes situées entre Agadir et Dakhla s'est accentuée. C'est là que l'on trouve désormais le plus grand nombre d'embarcations pneumatiques semblables à celles qui transitent par les routes méditerranéennes.

Ces "zodiacs" sont extrêmement fragiles. Ils constituent un véritable danger pour la navigation dans les eaux profondes de l'Atlantique, où les conditions maritimes sont plus sévères qu'en Méditerranée.



Pirogues à Mbour, Sénégal.

NOTRE ORGANISATION A ENREGISTRÉ 21 TRAGÉDIES AYANT PROVOQUÉ LA DISPARITION TOTALE DE 12 EMBARCATIONS ET FAIT 801 VICTIMES.

Comme en 2023, notre Observatoire des Droits humains a révélé un modus operandi concernant des départs groupés à intervalles rapprochés ; des situations qui augmentent le risque de tragédies et démontrent la nécessité d'un renforcement des moyens de sauvetage ainsi que d'une coordination efficace entre les États responsables de la protection du droit à la vie.

En 2024, on observe une augmentation du nombre de bateaux pneumatiques transportant à la fois des passagers originaires du Maghreb et d'Afrique subsaharienne : beaucoup viennent d'Afrique de l'Ouest, en particulier de Guinée Conakry, de Côte d'Ivoire, du Sénégal ou du Mali, mais aussi d'Afrique de l'Est, notamment du Soudan. Des ressortissants asiatiques, souvent originaires du Bangladesh, sont également recensés.

Une augmentation significative du nombre de victimes est observée à partir du mois de mars mais c'est au cours du dernier trimestre que les tragédies se multiplient. La plupart des naufrages recensés dans cette zone concernent des embarcations parties de la Région de Tan-Tan. Néanmoins, on constate que les bateaux partent de zones de plus en plus éloignées des îles Canaries.

Comme indiqué dans le chapitre III, parmi les personnes migrantes en transit utilisant des embarcations pneumatiques, beaucoup sont des femmes ayant passé de longues périodes au Maroc et ayant des enfants bien souvent nés pendant le parcours migratoire. La plupart de ces femmes fuient les conflits armés, la violence structurelle et l'exploitation dans leurs pays d'origine et de transit.

C'est dans cette zone que les pratiques de contrôle migratoire basées sur l'externalisation se manifestent le plus clairement, reléguant au second plan la protection de la vie³⁴. Les relations entre l'Espagne et le Maroc ne se limitent pas à des accords bilatéraux sur la migration, mais font égale-

34. Voir : <https://apnews.com/article/39f71aa1da0bf20d28b28adcc62af8b1>

ment écho au contexte géopolitique de la zone. D'après notre étude, cela se traduit au quotidien par l'application de protocoles informels à travers lesquels l'État espagnol, par l'intermédiaire de Salvamento Marítimo, fait pression sur le Maroc pour lui déléguer le contrôle et la gestion des opérations de sauvetage. L'évaluation des moyens alloués aux opérations de recherche et de sauvetage ne repose pas sur des normes garantissant la protection de la vie, mais sur des négociations motivées par des intérêts politiques.

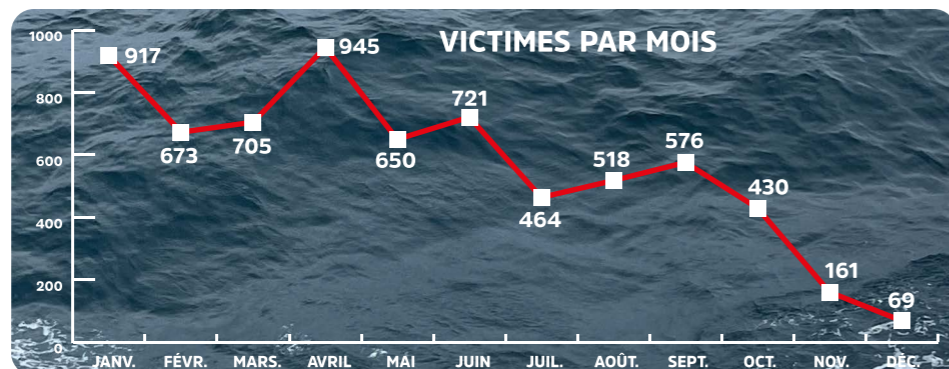
« L'important, c'est qu'on n'arrive pas en Espagne ; le reste, ils s'en fichent. Si nos enfants meurent, ils s'en fichent. C'est l'idée. Et nos communautés en sont parfaitement conscientes. Elles savent que le risque de mourir est élevé, non seulement en raison des dangers de la route, mais aussi parce que des décisions politiques nous condamnent. Ce n'est pas nouveau, mais c'est plus facile maintenant, le système est bien rodé. Ils le font depuis longtemps et aujourd'hui tout le monde sait comment agir : l'Espagne dit au Maroc d'y aller, le Maroc y va ou pas, l'important, c'est qu'il dise qu'il y va. Du coup, l'Espagne n'est plus responsable. Et la suite, c'est notre histoire, l'histoire de nos morts, de nos femmes noyées, de notre lutte pour la vie », confie C.A., un leader guinéen.

L'analyse des drames ayant eu lieu sur cette route révèle une combinaison de facteurs aggravants. Les embarcations de fortune surchargées, qui ont un faible pouvoir de flottaison, aboutissent à des naufrages lorsque l'intervention des sauveteurs en mer est tardive et insuffisante. Dans cette région, nous avons observé plusieurs tragédies survenues alors que les services de secours connaissaient l'emplacement précis du naufrage. Certes, le Centre de coordination régional des îles Canaries (CCRC)³⁵ garantit la réception des alertes provenant des associations et des familles. Mais dans cette zone, les services du Salvamento Marítimo remettent en question les informations fournies concernant la position des embarcations, interrogent et criminalisent les organisations sociales, les familles et les victimes. Il s'agit d'une région où l'on voit clairement comment les systèmes de contrôle migratoire utilisent de manière perverse les institutions publiques censées protéger la vie pour mener à bien le contrôle des frontières.

« Nous sommes en train de couler, une partie du pneumatique est complètement dégonflée, il y a déjà des gens dans l'eau, nous les retenons pour qu'ils ne dérivent pas loin de l'embarcation. Nous sommes en communication depuis des heures, vous avez notre position, pourquoi personne ne vient ? Nous avons appelé tout le monde, ils disent que le Maroc arrive, mais c'est faux. Ils devraient envoyer un avion ou quelque chose. Nous n'allons pas tenir plus longtemps, nous allons tous couler, personne n'a de pitié pour nous, qu'Allah ait pitié de nous », a-t-on pu entendre lors d'un appel reçu via notre système d'alerte, en provenance d'un canot pneumatique à la dérive.

35. Le CCRC a été créé le 6 octobre 2006 dans le but d'organiser des « actions de lutte contre l'immigration clandestine aux îles Canaries ». Pour plus d'informations, veuillez consulter : https://www.guardia-civil.es/es/institucional/actividadesInstitucionales/actos/10_06.html

LA ROUTE DE LA MAURITANIE



La plupart des tragédies analysées dans ce rapport correspondent à cette traversée migratoire, et pour cause, la route de la Mauritanie vers les îles Canaries est devenue l'une des plus actives et dangereuses en 2024, marquée par des tragédies humaines et des défaillances dans les mécanismes de sauvetage et de protection.

Les pirogues qui partent de Mauritanie constituent une part importante du transit migratoire vers l'Espagne, et concentrent également le plus grand nombre de tragédies par rapport aux autres routes.

NOTRE OBSERVATOIRE DES DROITS HUMAINS A ENREGISTRÉ 110 TRAGÉDIES AYANT FAIT 6 829 VICTIMES ET PROVOQUÉ LA DISPARITION TOTALE DE 79 EMBARICATIONS.

Les départs depuis ce pays n'ont pas cessé, même pendant les périodes où les conditions météorologiques étaient extrêmement difficiles. Les mois de janvier à avril ont été les plus meurtriers.

Les embarcations qui empruntent cette route transportent principalement des personnes transitant par la Mauritanie, dont un pourcentage très important est originaire de la région du Sahel. Ces femmes et ces hommes fuient la guerre, mais également les conséquences du changement climatique et toutes les violences générées par cet environnement hostile, telles que l'exploitation par le travail, le recrutement et les mariages forcés et la traite humaine à des fins d'exploitation sexuelle³⁶.

En 2024, nous avons assisté à une augmentation significative du nombre d'enfants et d'adolescents empruntant cette route migratoire. D'autre part, on constate également une augmentation du nombre de femmes venant de régions du Sahel où le parcours migratoire était jusqu'alors effectué par des hommes. Tout indique une féminisation naissante des mouvements migratoires transitant ou partant de Mauritanie.

Dans certaines régions de cette zone, une réapparition de pratiques esclavagistes a même été documentée. En raison de la famine et de l'appauvrissement des terres cultivables, d'anciens "maîtres" se sont réapproprié des familles ayant acquis une certaine indépendance. En outre, le travail forcé dans les mines d'or, le recrutement de l'armée et la présence de groupes paramilitaires protégeant les intérêts des entreprises extractivistes représentent un risque tel qu'ils poussent les populations à quitter leur pays pour se protéger en trouvant refuge ailleurs.

« À cause des attentats, ils ont fermé la frontière entre la Mauritanie et le Mali et nous sommes restés bloqués là, nous étions nombreux. Nous pensions que les groupes rebelles allaient nous tuer, mais nous avons tenu bon au milieu du désert. J'ai perdu deux de mes amis et je ne sais pas où ils se trouvent. Mais au moins, j'ai réussi à passer en Mauritanie. Cela faisait deux mois que j'avais fui mon village. Des groupes militaires étaient venus chercher mes voisins pour les enrôler mais moi, je n'aurais pas pu tuer, je ne pouvais pas prendre un fusil. Donc je me suis dit qu'au pire, si je mourais en mer, ça serait la volonté d'Allah. Je sais que beaucoup de jeunes disparaissent, ils sont engloutis par la mer. Dans mon village, beaucoup de frères sont partis en janvier à bord d'une pirogue et personne ne sait où ils sont. La seule qui savait que j'allais prendre la mer, c'était ma sœur. Je lui ai dit parce que j'ai pensé que ça faisait deux mois qu'ils n'avaient pas de nouvelles. Si je mourais, au moins ma sœur pourrait expliquer à mon père ce qui m'était arrivé et lui demander pardon pour moi. Maintenant, "alhamdulillah", je suis en Espagne, mais je veux aller en France », raconte M. S., un adolescent malien de 16 ans.

³⁶ Voir : Soler Crespo, D. (19 septembre 2024). La crisis yihadista en el Sahel agrava las migraciones. Alfa y Omega. <https://alfayomega.es/la-crisis-yihadista-en-el-sahel-agrava-las-migraciones/>

Au cours de l'année écoulée, des accords relatifs au contrôle des frontières ont été conclus, comme l'accord de coopération en matière migratoire, signé entre l'UE, l'Espagne et la Mauritanie, dont la mission principale est le contrôle des migrations et la sécurité aux frontières.

L'organisation de recherches collectives, la formation et l'équipement par Frontex des forces de l'ordre mauritaniennes, ainsi que la mise en place d'initiatives visant à renforcer les opérations de recherche et de sauvetage en mer font figurent parmi les mesures prévues dans cet accord³⁷.

Pourtant, nous avons constaté cette année que, dans la plupart des cas, malgré les alertes émises par les embarcations en détresse, les moyens de recherche et de secours nécessaires à la protection des personnes n'avaient pas été activés.

D'autre part, l'Union européenne a investi 210 millions d'euros pour renforcer la capacité de la Mauritanie à gérer les flux migratoires, y compris pour l'accueil et la protection des réfugiés, ainsi que pour faciliter le retour et la réadmission des ressortissants mauritaniens en situation irrégulière en Europe. Malgré ces investissements considérables, les droits humains ne sont toujours pas assurés, comme en témoigne le nombre effarant de victimes le long de cette route migratoire³⁸.

Notons que la réponse des autorités face à ces drames a été insuffisante. Lorsque des embarcations sont signalées à la dérive, les opérations de recherche et de sauvetage sont limitées par l'étendue de la zone et le manque de moyens adaptés permettant d'intervenir rapidement. Les autorités marocaines et espagnoles ont collaboré lors de certaines de ces opérations, mais l'inadéquation des moyens mis en place et les retards dans les sauvetages sont récurrents.

Dans certains cas recensés, les autorités maritimes ont été informées de la présence d'embarcations en danger, mais les réponses et l'activation des moyens ont été tardives. Cette situation révèle des failles dans les protocoles de sauvetage et une mauvaise coordination entre les pays concernés.

« La barque dérivait, nous étions portés par les vagues. Nous étions tous très fatigués, et lorsqu'on voyait quelqu'un s'asseoir tranquillement et cesser de pleurer ou de prier, c'est qu'il était en train de mourir. Des vies s'éteignaient, et je m'attendais à être le prochain ; finalement, ça a été mon frère. Je n'arrêtais pas de lui dire de ne pas boire l'eau de la mer et de s'accrocher, mais il buvait sans arrêt, puis il vomissait. Et puis, il s'est assis et il a cessé de parler. Je n'ai pas eu la force de jeter son corps, d'autres l'ont fait à ma place. En plus de mon frère, j'ai vu toute une famille mourir : le père a fini par se jeter à la mer après avoir jeté le corps du dernier

37. Voir : <https://www.boe.es/boe/dias/2024/09/30/pdfs/BOE-A-2024-19575.pdf>

38. Martín, M.; Hierro, L.; Stacey, D. (21 mai 2024). Detenciones masivas y traslados forzados: así se destierra con dinero europeo a migrantes en el norte de África. El País. <https://elpais.com/internacional/2024-05-21/detenciones-masivas-y-traslados-forzados-asi-se-destierra-con-dinero-europeo-a-migrantes-en-el-norte-de-africa.html>

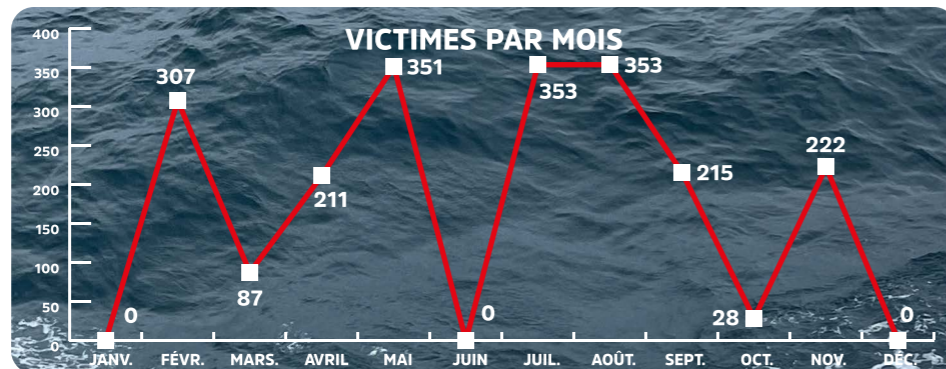


Le frère d'une victime prie dans le port de La Restinga, devant l'embarcation des sauvetage maritime.

de ses enfants. Nous n'avons pas eu la force de l'en empêcher. Je n'ai rien ressenti lorsque nous avons finalement été sauvés, j'étais complètement épuisé, pas seulement physiquement, mon âme l'était aussi. Vous me demandez si quelqu'un m'aide, si j'ai raconté ce que j'ai vu et enduré, et la réponse est non. Tout cela n'intéresse personne, c'est pourquoi je laisse tout entre les mains d'Allah. Je veux juste continuer mon voyage vers la France, travailler et aider ma famille. En fait, je veux autre chose, vous savez ce que je veux ? Je veux pouvoir dormir, je veux pouvoir fermer les yeux sans voir les visages de tous ceux qui sont morts près de moi », témoigne T.D., originaire du Mali et rescapé d'un naufrage.

Ces réponses insuffisantes révèlent les carences du système de secours et la négligence dont sont victimes les personnes migrantes en détresse. Dans de nombreux cas, la situation aurait pu être gérée plus efficacement s'il existait un véritable engagement en faveur des droits humains et de la protection des personnes migrantes qui empruntent ces routes à haut risque.

LA ROUTE PAR LE SÉNÉGAL ET LA GAMBIE



Le taux de départs depuis le Sénégal et la Gambie a considérablement diminué depuis 2023, notamment pendant les premiers mois de l'année.

En 2024, le nombre de personnes présentes sur cette route ainsi que celui des tragédies recensées sont incomparables à ceux de l'année dernière.

Cela s'explique, d'après nos recherches, par une certaine stabilisation politique dans la région et l'espoir de perspectives de développement.

NOTRE OBSERVATOIRE DES DROITS HUMAINS A ENREGISTRÉ 26 TRAGÉDIES AYANT FAIT 2 127 VICTIMES ET PROVOQUÉ LA DISPARITION TOTALE DE 8 EMBARCATIONS.

Néanmoins, le nombre de victimes reste inquiétant : en cause, des embarcations surchargées et de faibles moyens de recherche et de sauvetage mis à disposition lorsque des alertes sont lancées³⁹. On note encore de nombreux enfants circulant sur cette route depuis 2023. Quant aux femmes, elles sont également de plus en plus présentes tout comme des familles entières voyageant sur les canots.

« J'ai perdu toute ma famille, ma famille tout entière. Je ne peux pas sortir dans la rue, je meurs d'angoisse et de honte, je ne peux pas regarder mes voisins en face. Ma mère et mes frères et sœurs sont morts en mer. Quand on m'a annoncé qu'ils avaient embarqué pour les Canaries, je n'étais pas là, j'étais dans le village de mes ancêtres. Ma mère était désespérée ; elle voulait emmener ses enfants loin d'ici, nous assurer un avenir. Je ne peux pas lui en vouloir.

Et puis, la barque était là, beaucoup de gens sont montés dedans sans payer, pour fuir le village. Tout s'est passé si vite qu'ils n'ont pas eu le temps de préparer le voyage. Je ne sais pas s'ils avaient de la nourriture, de l'eau, un GPS... C'est peut-être pour cela qu'ils ont disparu. Les premiers jours, j'ai attendu de savoir s'ils étaient bien arrivés, mais les semaines ont passé et nous n'avons eu aucune nouvelle. Puis les mois ont passé, et toujours rien. Au village, on m'a dit que nous devions quand même faire un sacrifice pour leurs âmes, que nous étions musulmans et que nous devions prier et accomplir les rituels prévus pour les défunts.

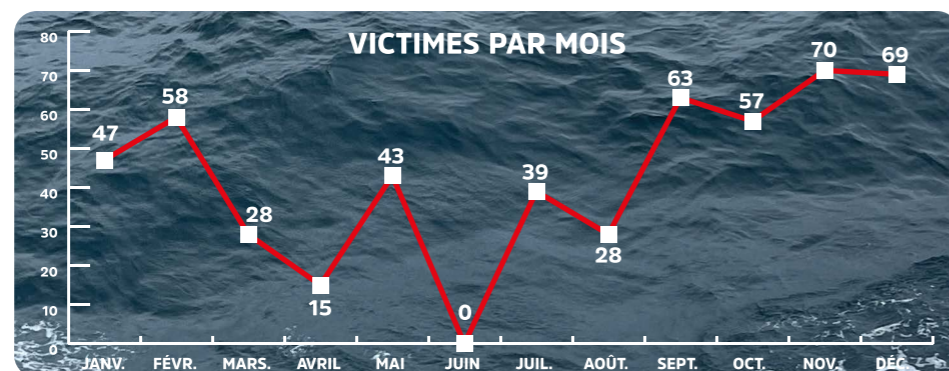
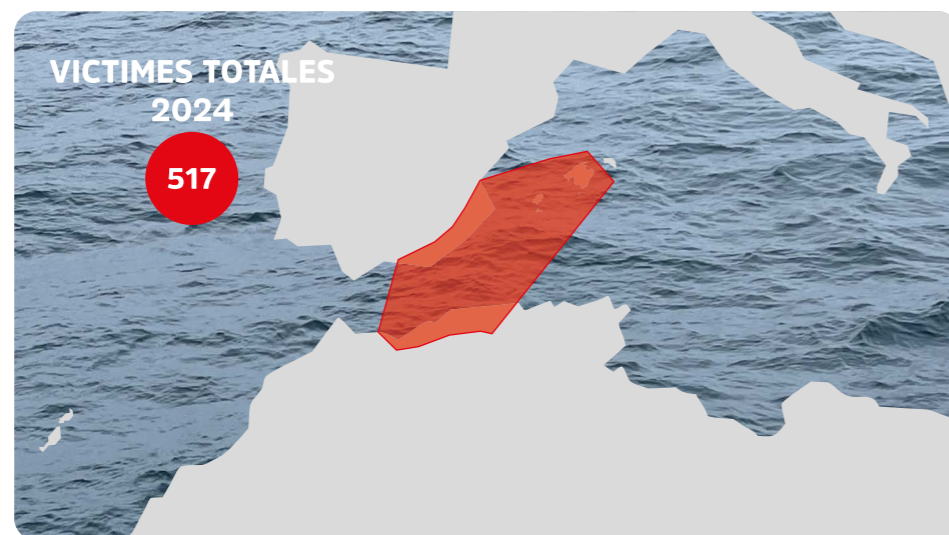
Mais cela me rend folle d'imaginer faire tout cela sans leur corps. Je veux avoir la preuve de leur décès. Je sais que d'autres familles ont déjà procédé à la cérémonie, mais moi, je ne peux pas assurer à ma grand-mère et à mes oncles qu'ils sont bien morts. Alors je leur dis que je cherche encore, qu'ils sont peut-être détenus au Maroc, et je leur demande de me laisser chercher encore un peu. Je suis seule, très seule ; ils sont tous partis et m'ont laissée toute seule. Peut-être que moi aussi, j'aurais dû mourir en mer », raconte K.L., la fille d'une victime.

Les drames recensés montrent que les pratiques actuelles de recherche et de sauvetage en mer ne répondent pas aux besoins spécifiques de ces routes. Les chiffres soulignent la nécessité de mettre en œuvre des protocoles efficaces et de renforcer les moyens afin de sauver des vies et réduire l'impact de ces tragédies migratoires.

39. Agence EFE. Gran Canaria recibe el mayor cayuco de su historia, con 231 personas, 58 de ellas menores. El Confidencial. https://www.elconfidencial.com/espana/islas-canarias/2024-10-21/gran-canaria-cayuco-historia-321-personas_3987255/

CHAPITRE V. ROUTES MÉDITERRANÉENNES

LA ROUTE ALGÉRIENNE DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE



Cette route migratoire est la plus empruntée, mais aussi la plus dangereuse des routes méditerranéennes vers l'Espagne.

NOTRE OBSERVATOIRE DES DROITS HUMAINS A ENREGISTRÉ 43 TRAGÉDIES AYANT FAIT 517 VICTIMES ET PROVOQUÉ LA DISPARITION TOTALE DE 26 EMBARCATIONS.

Cette route est suivie depuis 2020, avec une augmentation significative au cours des dernières années des départs de bateaux depuis l'Algérie vers les côtes d'Almería à Alicante. En 2024, la tendance observée en 2023 s'est confirmée, de plus en plus de personnes se dirigeant vers la zone la plus dangereuse de l'itinéraire : les îles Baléares. Cette année, les points de départ se sont développés vers Alger et les côtes situées à l'est de la capitale, avec des destinations d'ordinaire situées en Méditerranée centrale.

Les dangers de cette traversée sont donc plus importants en raison des distances plus longues, mais aussi parce qu'il existe un risque élevé de perdre le cap et de se retrouver dans les zones les plus hostiles de la mer Méditerranée. Sur cette partie du trajet, le profil des personnes prenant la mer a changé de manière significative. Alors que par le passé, la plupart venaient d'Algérie, on observe aujourd'hui un nombre croissant de personnes originaires du Sahel, d'Afrique de l'Ouest, d'Afrique de l'Est et d'Asie. On dénombre également des Syriens, des Palestiniens et des Yéménites. Désormais, même si les Algérien·nes restent majoritaires, près de 40 % des personnes s'engageant sur cette route maritime proviennent donc d'autres régions.

D'autre part, le développement de la route des Baléares a également entraîné une augmentation du nombre d'enfants migrants arrivant sur les îles, avec des profils d'adolescents voyageant seuls, mais aussi de très jeunes enfants, généralement accompagnés de leur mère. Beaucoup d'entre eux étaient précédemment passés par la Libye et la Tunisie avant d'être refoulés dans le désert. Tous ces enfants ont subi de terribles violences. Ils ont également vu mourir de nombreuses personnes abandonnées en chemin, victimes de l'application des mesures de contrôle migratoire⁴⁰.

Les expulsions de migrants depuis la Tunisie vers le désert algérien ont provoqué une grave crise humanitaire en 2024. Les autorités tunisiennes ont abandonné des milliers de personnes, dont des réfugiés, des femmes, des enfants et des adolescents, livrés à leur sort dans des zones désertiques, sans accès à la nourriture ni à l'eau⁴¹. Ces pratiques avaient déjà été observées en 2023 et se sont intensifiées cette année, à la suite d'un resserrement des politiques migratoires par le président tunisien Kais Saïed.

Ces mesures entraînant le déplacement de populations vers l'Algérie répondent aux pressions de l'Union européenne, qui a soutenu financièrement la Tunisie dans la gestion des flux migratoires dans la région⁴².

Il est important de préciser que parmi les femmes ayant emprunté cette route, beaucoup étaient enceintes ou avaient donné naissance à des enfants issus des viols subis lors des contrôles aux frontières. Les atteintes aux droits humains dont elles ont été victimes sont similaires à celles qu'ont subi les femmes traversant le Maroc ou la Mauritanie, ce qui fait de ces pays de transit une zone à haut risque pour les femmes et les enfants.

40. Holleis, J. y Guizani, T. Túnez : miles de migrantes "abandonados" en el desierto. DW. <https://www.dw.com/es/1%C3%BAnez-miles-de-migrantes-abandonados-en-el-desierto/a-69183088>

41. Voir l'article suivant : <https://www.hrw.org/fr/news/2024/10/04/declaration-conjointe-la-tunisie-nest-pas-un-lieu-sur-pour-les-personnes-securues>

42. Pour faire le point sur les conséquences de cet accord entre la Tunisie et l'Union européenne sur les Droits de l'Homme : <https://timep.org/2023/10/19/the-eu-tunisia-memorandum-of-understanding-a-blueprint-for-cooperation-on-migration/>



Enterrement d'une petite fille au cimetière de San José, sur l'île d'Ibiza.

De terribles images tournées cette année témoignent des déportations : elles montrent des personnes implorant de l'aide après avoir été abandonnées à la frontière de l'Algérie et de la Libye⁴³.

« Nous avons vu des femmes mourantes avec des bébés dans les bras et nous n'avons rien pu faire pour elles. Nous avons traversé le désert et vu les cadavres, les os. Ce sont des images que l'on ne peut pas oublier, que l'on ne peut pas effacer, mais il faut continuer. Je fais des cauchemars toutes les nuits. Certaines personnes qui ont survécu se sont "réfugiées" en Algérie, si l'on peut appeler cela un refuge, parce qu'ici aussi nous sommes persécutés. Ce qui est clair, c'est qu'on ne peut pas revenir en arrière », A.D., réfugié malien.

En ce qui concerne l'analyse des tragédies, la zone des Baléares continue d'être la moins transparente en matière de recherche des personnes disparues en mer.

La majorité des recherches restent passives et proches du territoire, et la collaboration entre les pays qui devraient se partager les opérations de sauvetage, comme l'Algérie et la France, se révèle très limitée.

Sur cette partie de la route, la criminalisation par les pouvoirs publics des organisations sociales et des familles est de plus en plus préoccupante, que ce soit au moment d'alerter sur des embarcations en détresse ou lors des recherches de personnes disparues. Au cours de l'année 2024, Ca-Minando Fronteras a reçu des menaces et des accusations de la part des autorités de sauvetage auprès desquelles le collectif signalait les bateaux en danger.

43. Speakman Cordall, S. (12/09/2024). In Tunisia, refugees and migrants are expelled to the desert, left helpless. Al Jazeera. <https://www.aljazeera.com/news/2024/9/12/in-tunisia-refugees-and-migrants-are-expelled-to-the-desert-left-helpless>

A noter qu'ont été démantelés des réseaux d'escrocs qui bénéficiaient de renseignements officiels, ce qui leur permettait d'extorquer de l'argent aux proches des victimes. Dans le même temps, des familles et des organisations sociales, qui n'avaient rien à voir avec ces réseaux, continuaient d'être stigmatisées par les autorités, se voyant refuser l'accès à des informations cruciales⁴⁴.

Selon la presse, l'enquête a débuté à Carthagène, mais s'est étendue à Murcie, Alicante, Almería et aux îles Baléares⁴⁵. Outre les suspects arrêtés et inculpés, des conseillers⁴⁶ appartenant au gouvernement central ont également été mis en examen. Les membres présumés de ce réseau sont accusés d'avoir été en possession d'informations leur permettant de duper les familles des victimes et de leur soutirer de l'argent en leur disant que leurs proches étaient vivants. Ils partageaient également des photos d'autopsies en soutenant que les corps étaient ceux des personnes recherchées.

« Un homme espagnol qui disait travailler avec les migrants m'a demandé 5.000 euros pour me dire où se trouvait le corps de ma sœur arrivé sur une plage espagnole. J'ai refusé de payer, je ne me sentais pas tranquille mais j'étais désespérée, c'est pour ça que j'ai contacté votre organisation et que j'ai fait le trajet depuis la France jusqu'à Murcie pour déposer plainte. J'ai fait le test ADN mais le temps passait et je n'obtenais aucune réponse. Les mêmes hommes ont continué de m'écrire et de me réclamer 5.000 euros, ils me disaient qu'ils étaient sûrs à 100 % de l'endroit où se trouvait ma sœur. Après avoir déposé plainte, et grâce à votre soutien, j'ai réussi à obtenir de la police l'information selon laquelle le corps était à Ibiza, et ce depuis longtemps. Suite à cela, l'avocate de votre organisation, gratuitement, s'est occupée de tout afin que ma sœur soit enterrée en Algérie. Moi, je n'ai pas payé les 5.000 euros mais beaucoup de familles le font. La douleur et le manque de protection vous poussent à payer », H.B., proche d'une personne décédée en route.

L'analyse des tragédies qui se sont produites sur cet itinéraire révèle de sérieuses déficiences dans les protocoles de recherche et de secours. Dans de nombreux cas, sur cette route migratoire, les alertes des familles arrivent trop tard, ce qui réduit les chances de sauvetage.

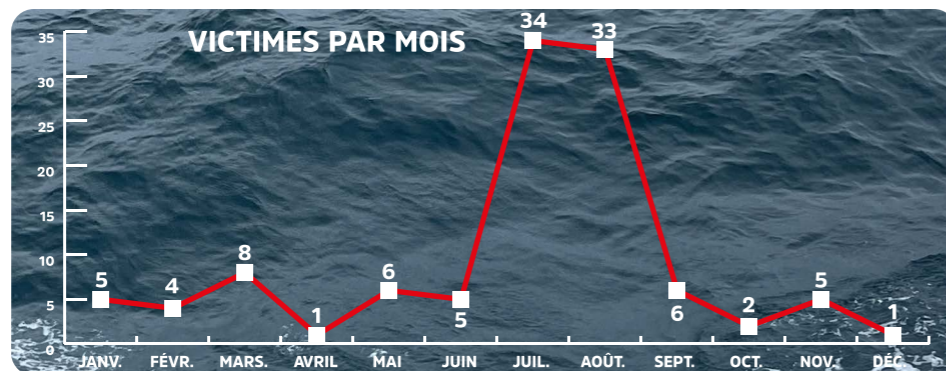
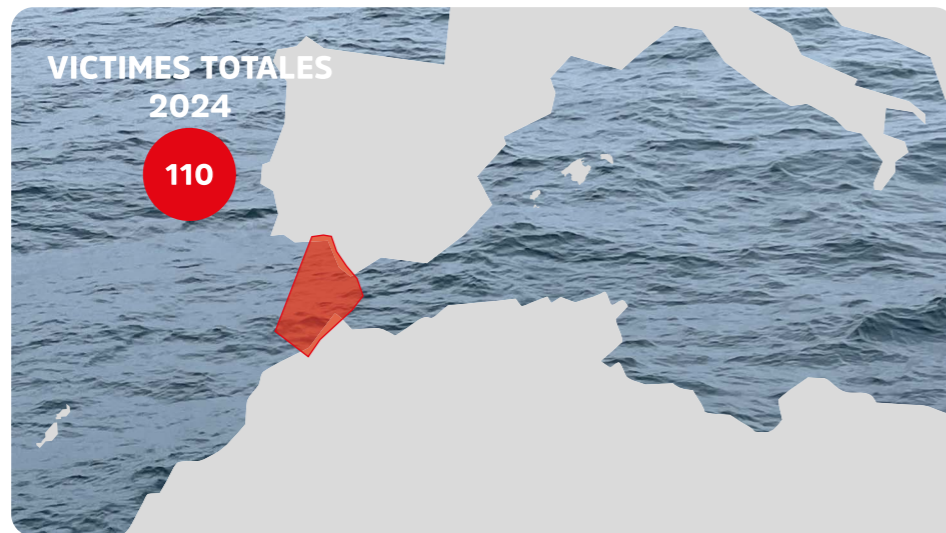
Dans d'autres cas, même si l'alerte a été lancée à temps, les moyens mis en œuvre n'ont pas été suffisants pour permettre de localiser et sauver ces personnes en danger.

44. González, J. A. (11/03/2024). Veinte investigados en la Región de Murcia por anomalías en la identificación de cuerpos de argelinos. La Verdad de Murcia. <https://www.laverdad.es/murcia/veinte-investigados-cartagena-anomalias-identificacion-cuerpos-argelinos-20240311074652-nt.html>

45. Martín M. (09/06/2024). Competencia feroz entre funerarias: mordidas, engaños a las familias y fotos de cadáveres. El País. <https://elpais.com/espana/2024-06-09/competencia-feroz-entre-funerarias-mordidas-enganos-a-las-familias-y-fotos-de-cadaveres.html>

46. González, J. A. (26/05/2024). Investigan si el líder de la trama de los cadáveres traficó también con órganos en Marruecos. La Verdad de Murcia. <https://www.laverdad.es/murcia/investigacion-lider-trama-cadaveres-organos-20240526081440-nt.html>

LA ROUTE DU DÉTROIT DE GIBRALTAR



Cette année, parler de la route du détroit de Gibraltar, c'est parler des jeunes, enfants ou adolescents, qui trouvent la mort lors des traversées à la nage vers Ceuta, en particulier dans la zone du brise-lames de Tarajal.

NOTRE OBSERVATOIRE DES DROITS HUMAINS A ENREGISTRÉ 79 TRAGÉDIES AYANT FAIT 110 VICTIMES ET PROVOQUÉ LA DISPARITION TOTALE DE 5 EMBARCATIONS.

Sur cette route, la situation concernant les enfants est dramatique puisqu'ils constituent 20 % des victimes. Il s'agit du taux le plus élevé enregistré sur les routes migratoires vers l'Espagne. Le profil des jeunes et des enfants migrants a changé après le COVID puisque la fermeture des frontières pour cause sanitaire a asphyxié les villes autour de Ceuta et limité les opportunités de travail et d'avenir.

Beaucoup de jeunes et d'adolescents viennent du nord du Maroc, en particulier de Castillejos, Tétouan, Tanger ou Kesar Sahir, mais aussi de zones rurales comme Beni Ahmad, et d'autres régions marocaines comme Sale, Fès, Meknès ou Kalaat Serabena. Autrefois, le désir de franchir la frontière était favorisé par la proximité, aujourd'hui les réseaux sociaux jouent un rôle important dans la décision de passer en Europe.

Dans cette zone, les morts en mer sont fortement liées aux moyens très précaires utilisés pendant le trajet : les traversées se font à l'aide de flotteurs improvisés ; dans le meilleur des cas, les jeunes ou adolescents portent une combinaison de plongée en néoprène⁴⁷. En outre, ils cherchent à profiter des moments de brouillard pour pouvoir passer sans être repérés⁴⁸. À ces conditions dangereuses viennent s'ajouter les politiques migratoires biaisées auxquelles répondent les services de secours.

« J'ai essayé plus d'une fois de franchir la frontière pour Ceuta, huit fois en fait, et j'ai réussi à la neuvième. Avant, la police marocaine m'attrapait et me frappait après m'avoir mis dans le véhicule de patrouille. Parfois, ils m'emmenaient jusqu'à Fès et me laissaient dans la rue, comme ça, juste en maillot de bain. On se sent humilié et on a très peur. Moi, je voulais juste aller à Ceuta pour travailler et aider ma mère et le reste de ma famille.

Enfin, j'ai réussi par une nuit brumeuse du mois d'août. J'ai mis une combinaison bleue en néoprène et j'ai commencé à nager vers minuit. Il m'a fallu douze heures pour arriver. Je nageais et toutes les deux heures, je me reposais. La marée m'a beaucoup aidé. Il faisait noir et l'eau était froide, j'avais très mal aux pieds. Malgré cela, j'ai continué tout en me reposant de temps en temps. Je suis arrivé du côté de la mosquée, on ne voyait rien, il y avait beaucoup de brouillard mais la mer était calme. Il faisait déjà jour, j'étais épuisé, j'avais mal partout. Cette fois, je suis parti seul, mais les autres fois, j'étais avec des amis ; certains ont réussi, pour les autres, on ne sait pas. Dans mon quartier, beaucoup de garçons ont disparu en essayant de franchir la frontière de Ceuta, personne ne sait où ils sont, moi je pense qu'ils sont morts. [silence...] Est-ce que vous savez quand je pourrai revoir ma mère ? », A.M., un adolescent de 15 ans originaire de Tétouan.

Autrefois, par sécurité et à cause des contrôles, le projet de migration était réalisé secrètement. Mais au cours de l'année 2024, plusieurs appels ont été lancés via les réseaux sociaux afin de s'organiser et partir en groupe jusqu'à la frontière⁴⁹. À noter : la présence, certes plus discrète mais bien réelle, de jeunes femmes adolescentes effectuant elles aussi la traversée à la nage vers Ceuta. Les pouvoirs publics restent silencieux face à la réalité de ces traversées précaires, incapables d'y remédier en mettant davantage l'accent sur la protection de la vie, plutôt que sur le contrôle des migrations.

47. Echarri, C. (03/07/2024). Cruzando fronteras con manguitos. El Faro de Ceuta. <https://elfarodeceuta.es/cruzando-fronteras-manguitos/>

48. Op. cit. Note 32. (Echarri, C.).

49. Bouaziz, F.Z. (16 septembre 2024). Los jóvenes quieren cruzar a Ceuta : Adam, y otros dos chicos vuelven este lunes a sus ciudades después de haber intentado este domingo cruzar a Ceuta siguiendo un llamamiento en redes sociales. El Faro de Ceuta/EFE. <https://elfarodeceuta.es/jovenes-quieren-cruzar-ceuta-espana-van-ayudar-porque-soy-menor/>



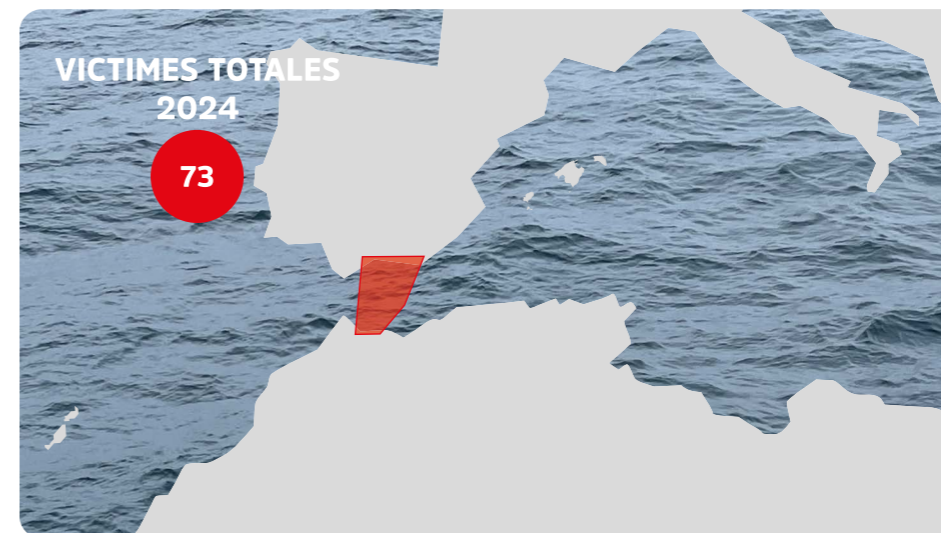
Camp de personnes migrants dans la ville de Casablanca, Maroc.

Ceux qui n’y arrivent pas du premier coup retentent plusieurs fois leur chance ; notre organisation a recueilli des témoignages d’adolescents dont certains avaient perdu des amis lors d’une tentative de traversée, mais qui y sont retournés jusqu’à dix fois avant de réussir. Les traces et la douleur laissées par les disparitions sur cette route sont dans les esprits de tous ceux qui parviennent à aller au bout, mais également dans les quartiers dont ils sont originaires.

Malgré la multiplication des disparitions cette année, il n’existe aucun protocole institutionnel permettant d’activer les recherches. Les familles s’organisent avec les contacts d’autres compagnons qui ont pu arriver à destination ou bien en contactant des associations présidées par des marocains. Le journal “El Faro de Ceuta”, qui publie les photos des jeunes et des enfants disparus, est devenu une référence : c’est vers lui que se tournent les familles dès qu’un corps est retrouvé à Ceuta.

« **De nombreux corps arrivent à Ceuta en très mauvais état, après être parfois restés longtemps en mer, certains ont commencé à être dévorés par les poissons. Il y a des exemples terribles comme ce corps dont seule la moitié supérieure a été retrouvée. Parfois ils sont identifiables, mais leurs familles ne peuvent pas toujours assumer financièrement le rapatriement. Alors, ils sont enterrés à Ceuta, aussi dignement que n’importe quelle autre personne, avec leur prénom et leur nom. Le numéro, c’est seulement lorsqu’on n’a pas d’autre choix et qu’on ne peut plus les identifier. Pour les familles, et pour toute personne ayant un tant soit peu d’humanité, le fait de donner une identité à un corps est très important** », explique un responsable communautaire.

LA ROUTE D’ALBORAN



Alboran est la route migratoire où l’on a constaté le moins de tragédies en 2024.

Néanmoins, comme sur la route du détroit de Gibraltar, au cours de cette année, pour la plupart des victimes, le drame s’est produit lors de traversées à la nage vers Melilla, dans des conditions très précaires et sans aucune protection.

En outre, des disparitions se sont produites lors de traversées en bateaux et en jet-skis depuis la zone de Nador vers les côtes de Grenade et d’Almería.

NOTRE OBSERVATOIRE DES DROITS HUMAINS A ENREGISTRÉ 14 TRAGÉDIES AYANT FAIT 73 VICTIMES ET PROVOQUÉ LA DISPARITION TOTALE D’UNE EMBARCACTION.



« Je n'ai pas de nouvelles d'eux, j'ai appelé le Salvamento pour leur dire qu'ils étaient en danger, que ma mère m'avait dit qu'ils étaient partis mais que nous n'avions pas de nouvelles. On m'a dit d'appeler la Croix Rouge, la police... À la Croix Rouge, ils ne savent rien, je viens d'avoir la Garde civile espagnole, personne ne veut me dire quoi que ce soit. Là, ce qui est important, c'est que si mon frère n'est pas arrivé, le Salvamento perd du temps et ils ne le cherchent pas, c'est terrible. Si mon frère n'était pas maghrébin, ça ne se passerait pas comme ça. Au Maroc, ma famille a téléphoné partout, ils sont allés à la gendarmerie... rien non plus. Demain, je vais à Almería pour le chercher, c'est mon frère. On dirait que parce que tu es un harrag, on considère que tu n'as pas de famille et que ta vie compte pour du beurre », A.H., le frère d'un disparu.

Certaines de ces embarcations sont arrivées sur l'île d'Alboran, la plupart au cours du premier semestre de cette année.

Sur cette route, la passivité des recherches est systématique tout comme le manque de transparence des informations concernant les sauvetages. Les associations et les familles doivent donc faire au plus vite afin de s'assurer que les personnes sont saines et sauvées et qu'elles ne sont plus en mer.

Lorsqu'elles transmettent aux services de sauvetage des informations concernant les embarcations en danger, elles sont bien souvent criminalisées et stigmatisées par les services du Salvamento Marítimo et ce, sur toutes les routes de la Méditerranée. Ainsi, celles et ceux qui exercent leur devoir d'alerte sur des situations mettant la vie des personnes en danger sont constamment remis en question et pointés du doigt.

Tombe d'une personne décédée en mer, au cimetière de Melilla.



Nos rapports, données et enquêtes sont conçus comme un outil servant aux familles, aux victimes et aux communautés⁵⁰ dans leur démarche.

Pour elles, rechercher des personnes disparues ou tenter d'identifier des corps de victimes de la frontière occidentale entre l'Afrique et l'Europe représente un véritable défi, accentué par le traitement que leur réservent systématiquement les administrations publiques. Les cas que notre organisation a accompagnés cette année démontrent la complexité et les barrières institutionnelles auxquelles sont confrontées les familles et les collectifs.

Nous pouvons parler sans l'ombre d'un doute de morts ou disparus de seconde zone, de familles victimes de racisme institutionnel, et de communautés ou associations criminalisées et stigmatisées lorsqu'elles soutiennent et accompagnent.

Il faut reconnaître qu'il y a eu des avancées dans le traitement des dépôts de plaintes⁵¹ et que de bonnes pratiques ont été adoptées par certains services comme les polices judiciaires de la Garde civile espagnole de Costa Teguisse à Lanzarote, de Huércal à Almería ainsi que le poste de commandement d'El Hierro. Mais les familles, pointées du doigt, continuent de souffrir d'un manque flagrant d'empathie et se heurtent à toujours autant d'obstacles dans l'accès au droit de porter plainte.

Lorsqu'une personne disparaît à la frontière, les différents pays concernés disposent généralement de la plupart des renseignements "ante mortem" nécessaires à sa recherche et qui garantiraient de plus grandes chances de la retrouver. Une collaboration transnationale est donc souhaitable. Dans ce cadre, le travail des consulats d'origine est important, avec le prélèvement d'échantillons d'ADN, qui constitue un outil de protection des droits des victimes et des familles. Malheureusement, la réalité est toute autre car le ministère des Affaires étrangères refuse systématiquement d'effectuer ces tests et met tout en œuvre pour ne pas recevoir les familles ayant entamé des recherches.

50. Pour plus d'informations sur le travail avec les familles et les communautés, il est possible de consulter les différents rapports de Ca-Minando Fronteras : Après la frontière (2017) <https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2017/11/cf-itf-web-france3a9s.pdf>
Victimes de la nécrofrontière 2018 - 2022 : pour la mémoire et la justice (2022) <https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2023/01/Rapport-Victimes-de-la-necrofrontiere-2018-2022-Pour-la-memoire-et-la-justice-FR.pdf>

51. Ministère de l'Intérieur espagnol. (2019). Atención, protección y orientación a las familias de personas desaparecidas. https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/archivos-y-documentacion/documentacion-y-publicaciones/publicaciones-descargables/atencion-al-ciudadano/Atencion_proteccion_orientacion_familias_personas_desaparecidas_folleto_web_126190813.pdf



Femmes et leurs bébés au Maroc.

52. Op. cit. Notes : 44, 45 et 46.

53. Pauline Boss a défini cette incertitude et cette usure émotionnelle par la théorie de « perte ambiguë ». Il s'agit d'une situation de perte floue découlant du fait d'ignorer si un être cher est mort ou vivant, absent ou présent. Cela nuit gravement au bien-être psychologique des familles qui se retrouvent de plus en plus isolées sur le plan social et émotionnel. Ce terme permet de donner un nom à l'isolement des personnes qui ressentent une profonde douleur sans possibilité d'y mettre fin. À lire ici : <https://www.icrc.org/fr/document/incertitude-disparition-perde-ambigue>

54. En novembre 2024, à Séville, la Fondation QSD global a organisé la première Conférence Internationale sur les personnes disparues, réunissant pour la première fois des familles de personnes disparues sans raison apparente en Espagne, des parents de victimes de disparition forcée au Mexique, de victimes de la guerre en Ukraine ou encore de migrants disparus à la frontière occidentale euro-africaine. À lire ici : <https://www.qsdglobal.com/sevilla-acogera-la-primera-conferencia-internacional-sobre-personas-desaparecidas/>

55. En mai 2023, Ca-Minando Fronteras a organisé le premier Congrès International des Familles victimes des frontières durant lequel des parents de personnes disparues à la frontière ainsi que des spécialistes et représentants d'organismes internationaux ont réclamé davantage de clarté et de transparence dans les procédures de dépôt de plainte, une meilleure identification des corps apparaissant aux frontières, l'implication des consulats et des ambassades des pays d'origine dans l'accompagnement des familles, ainsi qu'un accès aux visas facilité notamment pour les recherches transnationales. À lire ici : <https://caminandofronteras.org/congreso-internacional-de-familias-victimas-de-las-fronteras-finaliza-con-gran-exito-de-asistencia-y-seguimiento-online/>

L'absence de garanties administratives jette les familles dans les griffes de bandes d'escrocs organisées ; l'une d'entre elles par exemple, alors qu'elle avait signalé une disparition auprès de la police, a été victime d'une tentative d'extorsion en recevant par messages des photos d'un cadavre supposé être celui de la petite sœur qu'elle recherchait⁵². Ces situations illustrent l'exploitation du désespoir des proches confrontés à un système semé d'embûches et aux difficultés des recherches.

Face à l'impossibilité d'être défendus, les proches ou parents des victimes

s'organisent seuls en se lançant eux-mêmes dans les recherches : alors qu'ils ne disposent généralement pas de ressources adéquates, ils font pourtant le déplacement afin de déposer plainte, sollicitent la famille élargie, les réseaux communautaires ou les municipalités ; ces démarches entretiennent un sentiment d'incertitude et accentuent l'épuisement émotionnel⁵³.

Pour les cas de personnes disparues à la frontière, les enquêtes sont limitées. La criminalisation-même des migrants empêche la mise en place de moyens nécessaires. Les doutes et la confusion auxquels sont confrontées les familles en l'absence d'informations affectent directement leur droit à connaître la vérité. Elles insistent sur le fait que le prélèvement d'ADN ne soit pas une mesure suffisante car de nombreux corps de refont jamais surface. C'est pourquoi elles réclament également un recours à d'autres méthodes de recherches parfois plus pertinentes, comme la localisation des téléphones portables des personnes disparues.

L'impact juridique, social et psychologique des disparitions et du processus de recherche affecte profondément les proches qui vivent souvent dans un état de deuil non résolu.

Il est fondamental d'appliquer les mêmes garanties de recherche et d'enquête aux disparitions à la frontière qu'à celles survenues partout ailleurs en Espagne⁵⁴, que les familles soient reconnues, protégées et qu'elles obtiennent des réponses de la part des administrations publiques.

Cependant, un engagement plus fort est nécessaire au niveau national mais aussi international, avec des politiques respectant les Droits Humains des personnes migrantes, reconnaissant les droits des défunts, des disparus et ceux de leur famille⁵⁵.

Des communautés organisées

Dialafara est une commune du Mali, située plus précisément dans le cercle de Kéniéba, dans la région de Kayes⁵⁶. Il s'agit de la première commune frontalière avec le Sénégal (la rivière Falémé délimite la frontière entre les deux pays). Dialafara est le chef-lieu d'un ensemble de 36 villages. Les Malinkés représentent l'ethnie majoritaire dans la région, tandis que les Soninkés (ou Sarakolés) sont majoritaires dans le cercle de Yelimané et la région de Nioro du Sahel. Nombreux sont les habitants de la région à avoir émigré en France dans les années 1980 et 1990.

Depuis quelques années, la Fédération des Associations de Développement de la Commune de Dialafara en France (FADCDF) mène sur le terrain un travail de sensibilisation à l'environnement et à la défense du territoire. La menace de pollution des sols, l'exploitation agricole massive et l'extraction minière ont de graves répercussions sur les cultures et la vie des paysans.

L'extraction de l'or de la rivière Falémé par des entreprises souvent non autorisées est à l'origine d'une insécurité dans la région. Des assassinats par des groupes armés défendant des intérêts commerciaux ont été signalés à plusieurs reprises. Faute de pouvoir cultiver la terre, l'eau de la Falémé étant polluée, les jeunes sont inéluctablement poussés à l'exode⁵⁷. Il n'y a pas d'avenir dans les communes rurales, le changement climatique et la violence de l'extractivisme, doublés de l'instabilité de la zone, conduisent les populations à abandonner leur territoire.

Les disparitions se sont succédées ces dernières années mais en 2024, la disparition d'une embarcation partie le 8 janvier de Nouakchott (Mauritanie) avec 108 personnes à bord a particulièrement touché la commune de Dialafara. Au moins 36 jeunes et adolescents ayant embarqué en étaient originaires. Consciente de l'impact que peut représenter une telle perte à la fois pour les familles et pour la société en général, la FADCDF a donc commencé à répertorier les disparitions.

« Dans certains villages, ce sont deux, trois, sept personnes qui ont disparu. Il y a des familles qui ont perdu leur seul enfant, d'autres en ont perdu plusieurs qui avaient embarqué sur le même bateau. Beaucoup étaient des jeunes hommes déjà mariés, laissant derrière eux femmes et enfants », répond S., un responsable communautaire.

Les représentants des communautés nous montrent des documents mis à jour village par village, ainsi que les dates auxquelles les embarcations ont pris la mer : tous les passagers manquent à l'appel.

56. À lire ici : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Dialafara>

57. Pour plus d'informations sur l'extractivisme et ses conséquences pour les populations vivant près de la Falémé, voir : <https://lequotidien.sn/gold-mining-around-the-faleme-water-a-source-of-tension/>

Les familles ayant peur de porter plainte au Mali se tournent vers les associations afin d'obtenir des réponses. Beaucoup de rumeurs circulent dans les hameaux. L'une des fausses informations concerne les bateaux supposés se trouver au Maroc.

Le maire de la commune a donc créé une commission de recherche des personnes disparues qu'il a envoyée en mission à Dakhla. Malheureusement, personne n'a été retrouvé et la douleur de ce deuil collectif non résolu a plongé la commune dans le désespoir. Les jeunes n'étaient ni à Dakhla, ni dans les centres comme celui de Bir Gandouz, ce qui discrédite la thèse des disparitions dans les centres de détention du Maroc⁵⁸.

La représentation sociale et politique des victimes

Un cayuco mauritanien a été repêché à 171 milles au sud-ouest d'El Hierro. Seuls 15 survivants, dont trois adolescents, étaient à bord. Après 15 jours passés à la dérive, ils étaient épuisés. Ils ont expliqué que beaucoup d'autres passagers étaient morts mais que leurs corps étaient au fond de l'eau. Seuls cinq cadavres d'hommes ont été retrouvés dans le bateau au moment du sauvetage. Ces corps témoignaient de l'horreur de la tragédie⁵⁹.

Le parent d'une des victimes nous a contactés depuis la France, le pays où il vit. Nous l'avons informé que, d'après les survivants, son frère avait été l'un des derniers à mourir et pouvait se trouver parmi les 5 corps retrouvés. Cette éventualité, même infime, l'a poussé à faire le voyage jusqu'à Ténérife. Au nom de toute une famille, il venait chercher des réponses et espérait avoir un corps à enterrer. La douleur d'avoir perdu un être cher était terrible et la charge émotionnelle d'autant plus lourde qu'il se retrouvait dans une ville frontalière, sans en connaître la langue, ne disposant que de peu d'informations sur ses droits et sur les procédures administratives. Dans ce genre de situation, se sentir épaulé représente un véritable soulagement. C'est le rôle qu'ont assuré nos amis du collectif *Aquí Estamos Migrando*⁶⁰ en étant présents à ses côtés lors du dépôt de plainte et du prélèvement d'ADN. En attendant les résultats, il lui a fallu rentrer chez lui, continuer de vivre, de travailler, et de répondre aux appels quotidiens de sa mère en lui disant qu'il ne savait toujours rien. Le temps a passé, lentement, et l'administration espagnole n'apportait aucune réponse.

58. Ce reportage d'un média sénégalais explique comment les survivants d'un naufrage sont transférés vers les centres de Bir Gandouz et de Dakhla. Voir : <https://laviesenegalaise.com/migration-irreguliere-une-nouvelle-pirogue-de-migrants-secourue-par-la-marine-royale-marocaine/>

59. Agencia EFE. (3 janvier 2024). Rescatan cinco cuerpos del cayuco en el que murieron entre 30 y 40 personas al sur de El Hierro. <https://efe.com/canarias/2024-01-03/rescatan-5-cuerpos-del-cayuco-en-el-que-murieron-entre-30-y-40-personas-al-sur-de-canarias/>

60. Voir : <https://www.instagram.com/aquiestamosmigrando/>

Cette famille, avec laquelle nous travaillons, depuis plusieurs mois a alors décidé de participer à nos côtés à la présentation du rapport 2023 sur les victimes aux frontières qui se déroulait à Strasbourg⁶¹. Elle venait parler de son histoire mais également de celle de milliers d'autres. Là-bas, face aux députés parlementaires européens, elle a rappelé maintes fois les difficultés, les besoins... Et puis les résultats des tests ADN ont fini par arriver : le corps du frère disparu faisait bien partie des cinq récupérés par les autorités. Le représentant de la famille, sur le point d'achever sa mission, est revenu à Ténérife ; un peu plus apaisé mais avec une plaie douloureuse qui toujours pas refermée. Une fois de plus, par leur présence, les camarades d'*Aquí Estamos Migrando* l'ont aidé à franchir cette nouvelle étape et ont facilité les contacts permettant le rapatriement du corps.

Un samedi de juin, le corps est arrivé au Mali. Nous avons passé un appel vidéo avec la mère, la tante, la cousine, toute la famille du défunt. Dans leur village, il y avait plusieurs disparus, dans les villages voisins aussi, et le nombre n'a cessé d'augmenter. Au moins, ils auront pu enterrer dignement leur proche, lui offrir des funérailles et apporter un peu de vérité au reste des familles.

61. Pour plus d'informations, voir : <https://x.com/EuroPodemos/status/1755269565104157144>



La famille de Bouyaghi s'est rendue à Strasbourg pour demander Vérité, Réparation et Justice.

Recourir à la justice afin de protéger

L'embarcation dans laquelle se trouvait un jeune migrant a fait naufrage au large de Grenade : seuls deux survivants et trois corps ont été retrouvés ; toutes les autres personnes ont disparu⁶². La tante d'un passager nous a contactés dans l'espoir que l'un des corps soit celui de son neveu. Sachant qu'il existe des réseaux d'escrocs autour des dépouilles des personnes migrantes, nous avons décidé de proposer à la famille une représentation juridique. En effet, les informations dont nous disposons ainsi que les indiscretions issues des enquêtes⁶³ effectuées concernant ces réseaux nous obligeaient à la plus grande prudence.

À Almería, nous avons réalisé pour elle les actions en justice les plus pertinentes : ré-identification visuelle, prélèvement d'ADN, dépôt de plainte, comparution devant le tribunal, démarche auprès des autorités algériennes afin d'obtenir la comparaison des empreintes digitales.

Pendant le temps de la procédure d'identification des corps, malgré toutes les garanties que nous prenons, les familles sont généralement en proie à des informations contradictoires de la part des réseaux d'escrocs, des appels téléphoniques de personnes prétendant être liées à des entreprises de pompes funèbres, leur offrant souvent des solutions "plus rapides". Dans un contexte de grande vulnérabilité pour les familles, le risque d'extorsion est réel, c'est pourquoi elles ont besoin d'être représentées juridiquement.

La douleur de la famille était si grande que notre action n'avancait pas aussi vite qu'elle le voulait. Mais, au moins, nous avons veillé à lui assurer toutes les garanties possibles. Le corps a finalement été rapatrié en juillet, les effets personnels du défunt ainsi qu'un acte de décès ont été réclamés au nom de la famille.

D'après notre expérience, même lorsque l'État espagnol confirme officiellement l'identité d'un défunt, de nombreuses familles n'arrivent pas à obtenir son certificat de décès pourtant requis par la loi. Elles peinent également à récupérer ses effets personnels, alors qu'ils ont une très grande valeur sentimentale et qu'ils sont indispensables au processus de deuil. Pour nous, ce travail consistant à faire inverser la tendance auprès des autorités est également une manière de rétablir les droits des familles.

L'espoir d'un enterrement

Le 28 septembre, nous avons reçu l'alerte d'un cayuco dont les passagers disaient apercevoir les lumières de la côte près d'El Hierro. Nous avons immédiatement prévenu les services de secours qui, à l'aube, nous ont avertis d'un naufrage survenu lors d'une opération de sauvetage, l'embarcation ayant chaviré pendant les manœuvres.

Afin de comprendre ce qui s'était passé et accompagner les familles, nous avons cherché à rassembler des informations et avons finalement appris que l'embarcation transportait 90 passagers, dont quatre adolescents de 13, 15 et 17 ans et deux enfants de 11 ans⁶⁴.

Ce matin-là, les autorités nous ont informés que seules 27 personnes avaient été sauvées et neuf corps récupérés.

Parmi les familles qui nous ont contactés le jour-même et les jours suivants, plusieurs vivaient en Catalogne. L'une d'entre elle a été accompagnée par Ca-Minando Fronteras depuis cette région jusqu'à El Hierro car elle avait vainement recherché son frère parmi les survivants puis s'était adressée à la Garde civile espagnole afin de déposer un avis de disparition.

Au poste de commandement, après avoir enregistré l'état civil et les renseignements personnels du frère disparu, elle a pu vérifier que le corps ne figurait pas non plus parmi les dépouilles retrouvées dans l'accident. En revanche, la famille a reconnu celle du frère d'un cousin éloigné vivant aussi en Catalogne. Ils nous ont alors mis en contact avec cette autre famille que nous avons également accompagnée jusqu'à El Hierro.

Malheureusement, à Barcelone, au moment de monter dans l'avion, sans qu'elles puissent avoir le temps de réagir, les familles ont appris que tous les corps avaient déjà été enterrés.

Dans cette autre mission, notre avocate a accompagné l'oncle d'une personne disparue. Elle a d'autre part assisté un parent afin de vérifier que le frère recherché faisait partie des corps désormais enterrés. Le Service de Santé et les services sociaux de la mairie d'El Hierro les a reçus pour tenter de répondre aux besoins de ces familles dans un moment aussi difficile et compliqué.

Par la suite, toutes les démarches nécessaires ont été entreprises au poste de commandement de la Garde civile espagnole et auprès du tribunal. Le moment le plus délicat s'est déroulé au cimetière de La Frontera, où six personnes avaient été enterrées, dont ce frère recherché par sa famille. Les proches, encore sous le choc et la douleur de l'annonce du décès, sont restés un long moment à regarder les tombes et à prier. Ils ont exprimé leur étonnement quant à la rapidité des enterrements qui ne leur a pas permis de s'organiser, ni laissé le temps aux autorités de prendre leurs dispositions pour prévenir les familles.

Il s'agit de la tragédie la plus importante qui ait frappé le littoral canarien⁶⁵ mais, alors que les témoignages des survivants de l'accident sont en contradiction avec la version officielle, les services de secours n'ont pas cherché à comprendre les causes de l'accident comme ils le font pour toute autre tragédie nautique.

Cependant, la juge chargée de l'identification des corps a bien demandé l'ouverture d'une enquête, une information capitale pour les 63 familles qui, en Catalogne, au Sénégal, en France et au Mali, attendant que la lumière soit faite sur ce qui s'est réellement passé au petit matin du 28 septembre.

62. Sánchez, N. (22 mars 2024). Tres muertos y siete desaparecidos en el naufragio de una patera al Sur de Motril. El País. <https://elpais.com/espana/2024-03-22/ varios-muertos-en-el-naufragio-de-una-embarcacion-al-sur-de-motril.html>

63. Op. cit. Notes : 44, 45 et 46.

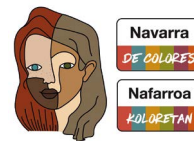
64. Agencia EFE. (4 octobre 2024). Supervivientes de la tragedia de El Hierro cuentan cómo el cayuco se partió en mitad del rescate. <https://efe.com/canarias/2024-10-04/el-cayuco-de-la-tragedia-de-el-hierro-se-partio-durante-el-rescate/>

65. Agencia EFE. (28 septembre 2024). El naufragio de El Hierro puede convertirse en la mayor tragedia migratoria ocurrida en Canarias. <https://efe.com/canarias/2024-09-28/el-naufragio-de-el-hierro-puede-convertirse-en-la-mayor-tragedia-migratoria-ocurrida-en-canarias/>

UN RAPPORT DE

CA-MINANDO FRONTERAS

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 responsabilité exclusive de l'entité subventionnée et ne reflète pas nécessairement l'opinion du Ministère des Droits sociaux, de la Consommation et de l'Agenda 2030.