

Surveillance du
Droit à la Vie
à la frontière occidentale euro-africaine

Janvier - Mai 2025

#DroitAlaVie2025

CA MINANDO
FRONTERAS

Ce rapport analyse 113 tragédies survenues à la frontière occidentale euro-africaine entre le 1er janvier et le 31 mai 2025. Chacune de ces tragédies a été documentée et analysée par le collectif Ca-minando Fronteras dans le cadre d'un travail de surveillance ininterrompue, assuré 24 heures sur 24, tous les jours de l'année, à travers ses lignes d'urgence. Les informations publiées reposent sur une méthodologie de recherche basée sur des sources primaires, nourrie par les données directes des personnes migrantes, de leurs familles, des communautés et du suivi des actions liées à chaque tragédie.

Les enquêtes menées confirment l'impact mortel persistant des politiques de contrôle migratoire, centrées sur la dissuasion et l'externalisation des frontières, au lieu de garantir la protection de la vie et des droits humains dans des contextes de vulnérabilité extrême. Pour Ca-minando Fronteras, ces morts sont évitables : elles résultent de décisions politiques, d'omissions calculées et d'une architecture frontalière qui banalise la mort comme élément du système de contrôle migratoire.

Dans 47 % des cas analysés, les facteurs déterminants étaient directement liés aux politiques structurelles de contrôle des frontières et à la dégradation des standards de protection de la vie en mer.



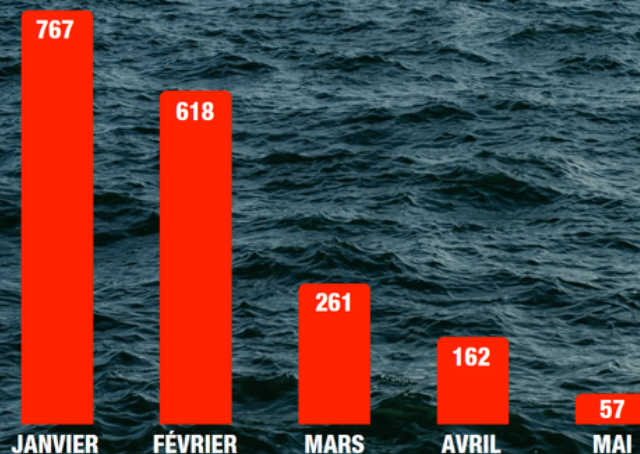
1.865
victimes

**sur les routes d'accès à l'Espagne au
cours des cinq premiers mois de 2025**

#DroitAlaVie2025

CA MINANDO
FRONTERAS

Victimes par mois



#DroitAlaVie2025

CA MINANDO
FRONTERAS



112 femmes

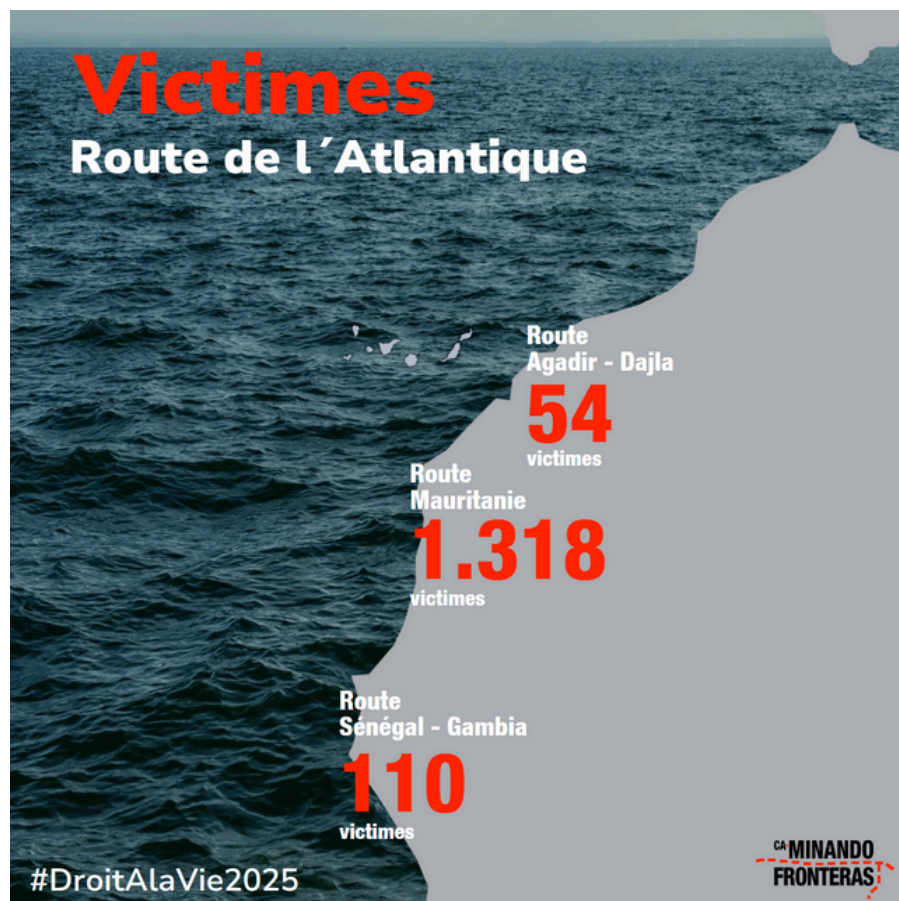
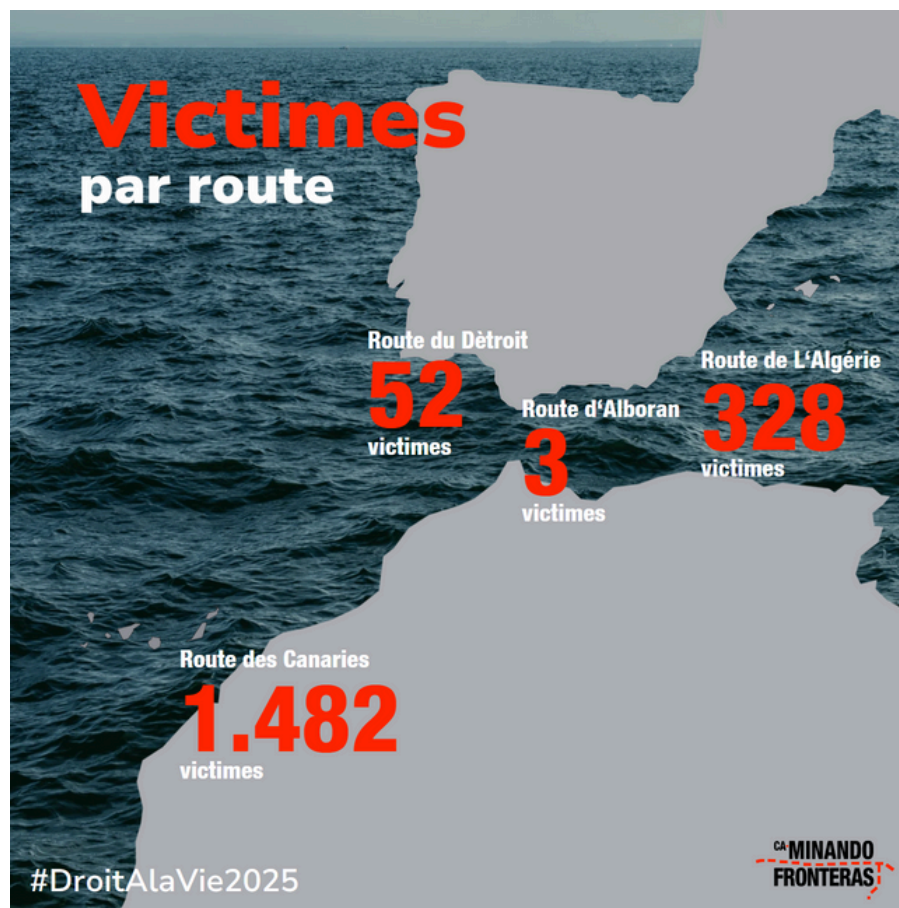
sont mortes dans leur
tentative d'atteindre les
côtes espagnoles

342 enfants



#DroitAlaVie2025

CA MINANDO
FRONTERAS





Principaux facteurs ayant conduit à l'augmentation de la mortalité

Non-activation des moyens de recherche et de sauvetage : même lorsque les informations disponibles permettaient d'intervenir. Dans de nombreux cas, les ressources adéquates n'ont pas été mobilisées ou se sont révélées clairement insuffisantes.

Inaction malgré la localisation exacte des naufrages : des situations ont été documentées où, bien que l'alerte ait été lancée et le danger évident, les protocoles de protection de la vie n'ont pas été appliqués.

Décisions arbitraires concernant le moment et la manière d'activer les ressources de sauvetage : ce qui introduit une forte subjectivité dans la réponse institutionnelle et révèle un manque de transparence dans l'application des procédures établies.

Inégalités territoriales dans l'application des protocoles de protection : les critères variant selon les zones de la frontière occidentale euro-africaine, générant une discrimination interne dans la protection des droits humains des personnes migrantes.

Utilisation arbitraire et discriminatoire des critères de sécurité maritime : les services de sauvetage adoptant une approche restrictive face aux embarcations de migrantes. Ces services considèrent souvent qu'en l'absence de risque imminent de naufrage, il n'y a pas d'urgence réelle à intervenir, même si les embarcations ne disposent pas des garanties minimales de sécurité.

Substitution des opérations actives de recherche par des méthodes passives^[1] à faible efficacité : réduisant considérablement les chances de sauvetage.

Participation limitée des moyens aériens et maritimes : réduisant la capacité de réponse en cas d'urgence en haute mer. L'insuffisance des moyens aériens est particulièrement préoccupante. On a observé, durant la période analysée, un manque de prévision et une mauvaise planification de leur déploiement dans des zones clés, où leur intervention aurait pu réduire les disparitions.

(1) Dans les méthodes de recherche passive, les autorités émettent une alerte à destination des navires commerciaux ou de plaisance présents dans la zone où se trouve l'embarcation en détresse. Ainsi, la responsabilité effective de la localisation de l'embarcation repose sur ces navires, tandis que les institutions publiques compétentes ne mobilisent aucun moyen à cet effet.

Retards importants dans l'activation des opérations de sauvetage : dus parfois à des obstacles administratifs ou à des décisions politiques liées à des accords d'externalisation des frontières, dans lesquels le contrôle migratoire prime sur la défense du droit à la vie.

Coordination défailante entre les États : reposant sur des accords bilatéraux orientés vers la limitation des flux migratoires, et non sur des principes humanitaires.

Pratiques inadéquates pendant les sauvetages : mettant en danger la sécurité des personnes à bord, ainsi qu'un manque d'enquêtes rigoureuses après les accidents survenus dans des contextes de sauvetage de personnes migrantes.

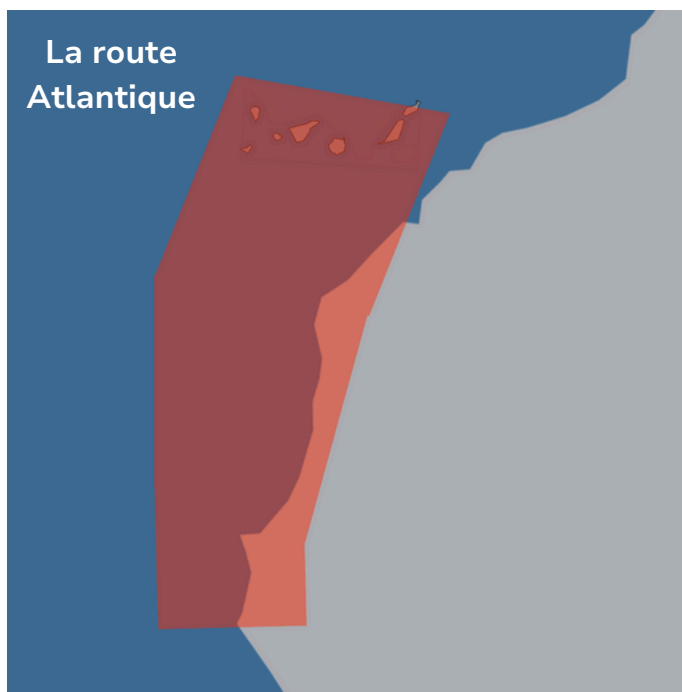
Usage de la violence dans les contrôles de sortie : exercée à la fois par des réseaux criminels et par les forces de sécurité, exposant les personnes au danger dès le début de leur trajet.

Conditions physiques et environnementales extrêmes : telles que des phénomènes météorologiques violents ou de longues distances à parcourir sans ressources suffisantes pour garantir la sécurité.

Grave précarité des embarcations utilisées : dépourvues des conditions minimales requises en matière de sécurité nautique.

Récit des tragédies par routes

La route Atlantique



La route Atlantique vers les îles Canaries continue de concentrer la majorité des naufrages massifs et des disparitions en mer. Au cours de cette période, une augmentation significative des tragédies liées aux départs depuis la Mauritanie a été constatée, une tendance observée depuis l'année dernière. À l'inverse, les départs depuis le Sénégal et la Gambie ont nettement diminué, avec quelques cas isolés depuis la Guinée-Bissau et la Guinée-Conakry.

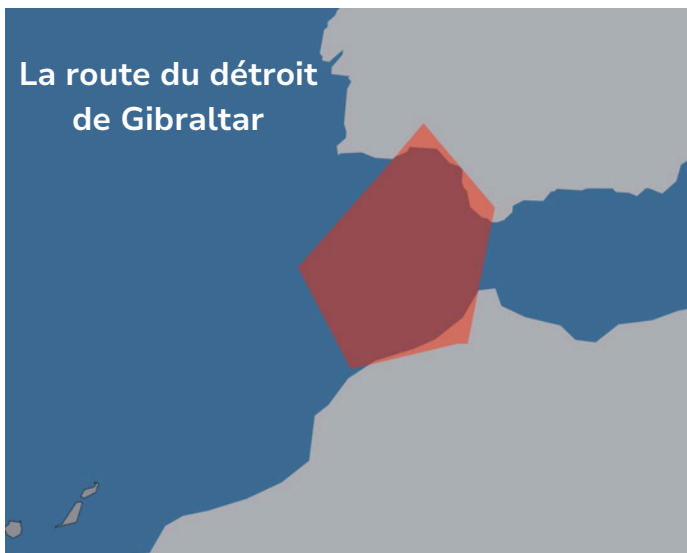
Les embarcations pneumatiques partent de plus en plus de lieux éloignés comme Guelmin, Sidi Ifni et Tiznit. Ces traversées couvrent des distances plus longues et s'effectuent à bord de bateaux extrêmement fragiles, ce qui augmente considérablement le risque pour la vie.

Durant cette période, le taux de disparitions reste élevé, consolidant un modèle de mortalité invisible. L'arrivée des pirogues sur les côtes d'Amérique latine en est un exemple criant : des embarcations ont été retrouvées au Brésil et à Trinité-et-Tobago. Des personnes y ont perdu la vie dans des conditions de souffrance extrême, souvent en raison de la déshydratation, de la faim ou d'une exposition prolongée aux éléments.

Face à cette situation, il est urgent de procéder à une analyse approfondie du très faible déploiement de moyens aériens dans les zones clés de l'Atlantique, notamment sur les routes les plus éloignées de la côte et les plus dangereuses. La surveillance aérienne pourrait jouer un rôle déterminant dans la prévention des disparitions, en réduisant les temps de réponse et en augmentant considérablement les chances de sauvetage.

Récit des tragédies par routes

La route du détroit de Gibraltar



Le détroit de Gibraltar reste un lieu récurrent de morts et de disparitions, notamment parmi les jeunes et les adolescentes tentant de rejoindre Ceuta à la nage, équipés seulement de combinaisons ou de dispositifs de flottaison artisanaux. Ce mode de traversée, extrêmement dangereux, témoigne du niveau de risque auquel les personnes migrantes sont confrontées, et de la nécessité urgente de mettre en place des systèmes d'analyse et de prévention efficaces pour protéger leurs vies.

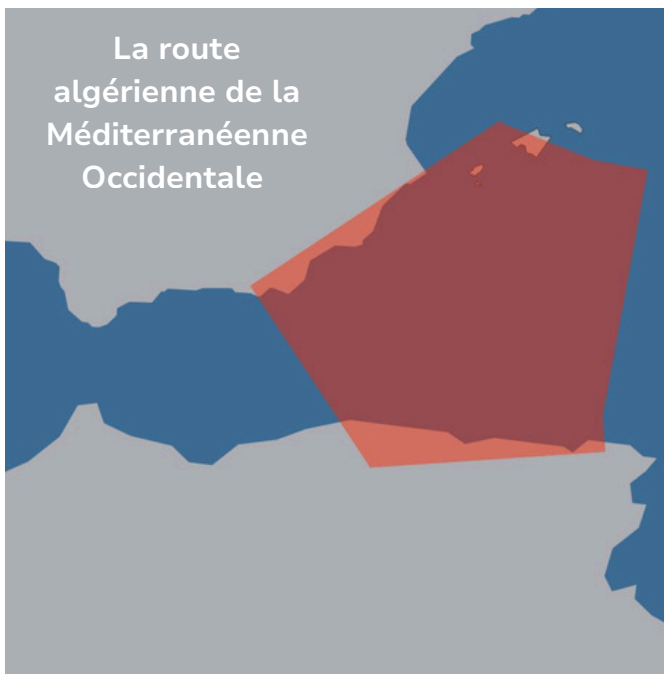
Les découvertes de corps en état avancé de décomposition et impossibles à identifier sont devenues fréquentes sur cette route. Elles illustrent de manière brutale l'impact mortel et déshumanisant des politiques de contrôle frontalier sur la vie des personnes migrantes. Chaque corps non identifié représente aussi une absence irrésolue, une histoire de vie interrompue et une famille condamnée à l'incertitude.

Les analyses de notre équipe de surveillance révèlent un abandon institutionnel systématique, tant en matière de prévention que dans les processus de recherche, d'identification et de restitution des corps.

Dans leur ensemble, ces éléments montrent que le Détroit fonctionne non seulement comme une frontière physique, mais aussi comme un espace symbolique et politique de négation des droits, où le droit à la vie, à l'identité et à la mémoire est systématiquement bafoué.

Récit des tragédies par routes

La route algérienne de la Méditerranéenne Occidentale



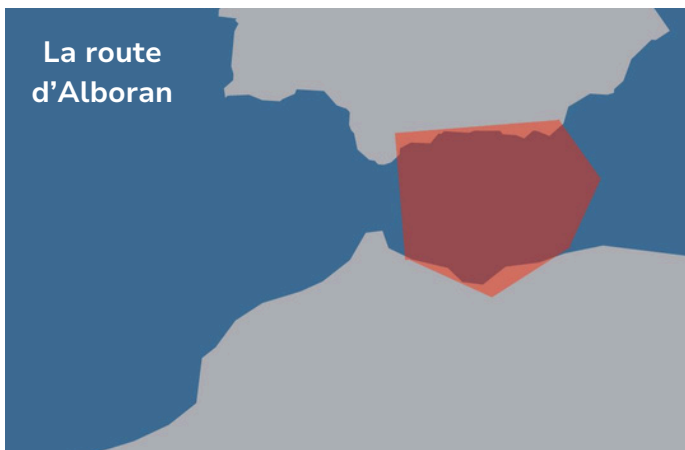
Les tragédies enregistrées sur cette route témoignent d'un changement notable dans la provenance des victimes, en particulier des personnes en transit par l'Algérie, avec une augmentation importante de personnes originaires de Somalie. Ce changement de profils migratoires appelle une lecture contextualisée des flux africains, où se croisent crises politiques, violences structurelles et déplacements forcés depuis la Corne de l'Afrique jusqu'à la région du Maghreb.

L'un des éléments les plus alarmants observés sur cette route est l'absence d'activation rapide des moyens de sauvetage malgré les alertes, ainsi que le manque de coordination aérienne pour détecter les embarcations en situation d'urgence. À cela s'ajoute une coopération internationale faible avec l'Algérie et l'absence de protocoles conjoints, ce qui a contribué à ce que de nombreuses disparitions restent sans suite ni résolution.

Au cours de cette période, un nombre croissant de corps sans vie ont été retrouvés sur les côtes des îles Baléares, ce qui laisse penser que certains naufrages se sont produits relativement près du littoral, dans des zones où l'intervention maritime ou aérienne aurait pu faire la différence entre la vie et la mort. Cette situation soulève des interrogations urgentes : pourquoi ces personnes n'ont-elles pas été secourues à temps, malgré les alertes reçues ?

Récit des tragédies par routes

La route d'Alboran



Cette route est celle qui présente le plus faible volume de cas documentés et une grande opacité de l'information, ce qui empêche une reconstitution précise des tragédies. Le manque de données est directement lié à l'absence d'alertes précoces et à l'arrivée de personnes à terre dans des conditions d'extrême vulnérabilité et de désinformation.

Mourir en attendant : la frontière comme condamnation

Ils ont quitté Nouadhibou à l'aube du 7 mars 2025. Ils étaient 183 personnes à bord, dont 7 femmes, à destination des îles Canaries dans une pirogue. Nous avons transmis l'alerte aux autorités, et trois jours plus tard, le 10 mars, le Centre de Coordination du Sauvetage Maritime (MRCC) a confirmé que la dernière position connue, transmise depuis un téléphone à bord, remontait au 8 mars. Un avion de sauvetage a été envoyé, suivant une prévision de dérive, sans succès.

Le 16 mars, six jours après la dernière localisation, la Guardamar Urania s'apprêtait à intervenir, mais c'est la marine marocaine qui a pris en charge l'opération. Le 17 mars, la pirogue est arrivée au port de Dakhla. À bord, 176 personnes avaient survécu, mais sept étaient mortes, et plusieurs ont été hospitalisées dans un état grave.

Cette tragédie s'ajoute à la longue liste de naufrages invisibles sur les routes de la frontière occidentale euro-africaine, où l'inaction institutionnelle, l'externalisation des contrôles migratoires et les retards dans l'activation des secours continuent de coûter des vies. Cette fois, il y a eu des survivantes, mais aussi des morts qui auraient pu être évitées.

« Le moteur est tombé en panne, on ne pouvait plus bouger. On appelait, mais les téléphones ne marchaient plus. Les gens s'endormaient... et mouraient. Tout le monde ne tenait pas. C'est surtout dans les dernières heures que la plupart sont morts. Je croyais que c'était un virus, que c'était pour ça. Mon petit frère est mort aussi. Juste avant l'arrivée du sauvetage. Je priais pour qu'ils arrivent vite, mais Allah l'a voulu avec Lui. J'étais très mal aussi, j'ai fini à l'hôpital. Allah a voulu que je survive », **survivant de la tragédie.**

Les circonstances dans lesquelles ils ont été retrouvés, combinées au retard dans leur localisation, montrent que plusieurs vies auraient pu être sauvées avec une intervention plus rapide et coordonnée.

Silence sur les eaux : chronique d'un naufrage évitable

Le 24 avril 2025, 23 personnes d'origine somalienne sont parties d'Alger sur une embarcation précaire à destination des îles Baléares. Selon un membre de la famille, elles ont pris la mer avec une autre embarcation, formant un petit convoi. L'alerte a été transmise à Salvamento Marítimo et au Centre de Coordination du Sauvetage Maritime algérien (MRCC).

Quinze jours plus tard, une pirogue a été secouru à 42 milles des côtes de Xàbia (Alicante). Seize personnes en état grave ont été retrouvées vivantes, une autre était décédée. La majorité avait entre 15 et 27 ans, toutes originaires de Somalie, sauf un garçon nigérian. Le bateau dérivait depuis longtemps, et les passagers présentaient des blessures, de la déshydratation, des infections et un grand épuisement.

Après le sauvetage, les familles ont confirmé que leurs proches avaient établi un contact. Elles ont également signalé que six personnes étaient mortes pendant la traversée et que leurs corps avaient été jetés à la mer. Ces témoignages concordent avec l'enquête, qui indique que le moteur est tombé en panne dès le premier jour. Selon les autorités espagnoles, « le bateau a dérivé pendant près de deux semaines. Les survivantes ne mangeaient qu'une datte par jour. Quand l'eau et le lait ont été épuisés, beaucoup ont bu leur propre urine. Ceux qui ont bu de l'eau de mer n'ont pas survécu ».

Ces morts, comme tant d'autres, n'ont pas été enregistrées dans les ports ni les hôpitaux, mais dans la mémoire de celles et ceux qui ont survécu, et dans les eaux qui les ont englouties. Une opération de recherche coordonnée aurait pu éviter quinze jours de désespoir en mer.

« Nous espérons qu'on les cherche. Nous demandons à Dieu que ce soit le cas, car une opération de sauvetage est nécessaire. Mon cœur a une force silencieuse, tandis que celui de ma famille porte une douleur muette et un espoir qui n'ose pas parler. S'il vous plaît, faites quelque chose pour sauver leurs vies. Cela fait tellement de jours... c'est urgent », **proche d'une des personnes disparues.**

Mer de cinquante-deux absences

Le 26 janvier 2025, une embarcation pneumatique est partie de Tarfaya avec 52 personnes à bord, dont 7 femmes et un enfant. Dès la réception de l'alerte, les canaux de suivi habituels ont été activés. Les autorités espagnoles ont indiqué que la coordination du sauvetage relevait de la responsabilité du Maroc.

Le même jour, le Maroc a signalé le déploiement d'un moyen naval, sans résultat. Au fil des heures, l'incertitude grandissait. La météo était très défavorable, et la fragilité des embarcations pneumatiques rendait chaque minute cruciale.

Quelques heures plus tard, l'Espagne a commencé une intervention aérienne, envoyant un avion de sauvetage dans la zone sud-ouest des Canaries. Aucune avancée n'a été faite.

Le lendemain matin, les communications entre le centre espagnol et les autorités marocaines ont repris, sans nouvelle. L'Espagne a continué les recherches aériennes, sans succès. Le 29 janvier, trois jours après le départ de l'embarcation, les deux pays ont intensifié les recherches, mais aucun signe de l'embarcation n'a été retrouvé.

Le sort des 52 personnes disparues est resté dans le silence. Malgré les efforts déployés, aucune d'elles n'a été retrouvée.

« Je ne sais pas pourquoi elle est partie en mer dans ces conditions. Je ne sais pas pourquoi elle ne me l'a pas dit. C'est difficile d'accepter qu'il n'y ait aucune trace. La mer les a engloutis ? Est-ce possible ? Où sont les corps ? Ils ne réapparaîtront jamais ? Je ne veux pas y penser. On me dit qu'elle est en prison, qu'elle appellera un jour. Mais je n'y crois pas. Je vis en Europe, et je sais que ce n'est pas vrai », **proche d'une des femmes disparues.**

Un rapport de:



Avec le soutien de:

