

ECOSYSTÈMES DU TRAFIC D'ÊTRES HUMAINS ET DE LA
TRAITE DES PERSONNES – AFRIQUE DU NORD ET SAHEL

COLLECTION 2022



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

PASSAGE DU NORD-OUEST

RECRUDESCENCE DES MIGRATIONS
IRRÉGULIÈRES PAR VOIE MARITIME
VERS LES ÎLES CANARIES

Lucia Bird Ruiz-Benitez De Lugo

DÉCEMBRE 2022

REMERCIEMENTS

Ce document n'aurait pu être réalisé sans le travail de recherche consciencieux mené par Ricci Shryock et Amine Ghoulidi, et sans le soutien, les conseils et l'aide à la recherche et à la rédaction de Matt Herbert, Mark Micallef et Michael McLaggan. L'autrice tient à remercier l'équipe de publication de la GI-TOC pour sa précieuse collaboration dans le cadre de ce rapport.

Elle salue les contributions des nombreux chercheurs locaux qui ont coopéré avec la GI-TOC en Afrique du Nord et de l'Ouest. Elle souhaite également adresser toute sa reconnaissance et témoigner de son respect aux chercheurs qui effectuent un excellent travail dans des circonstances difficiles et qui ne peuvent être nommés pour des raisons de sécurité. Elle tient enfin à exprimer sa gratitude au vaste réseau de parties prenantes qui ont soutenu ses recherches dans les îles Canaries, ainsi qu'aux nombreux migrants et réfugiés qui ont pris le temps de partager leurs histoires respectives, qui sont au cœur de ce rapport.

À PROPOS DE L'AUTRICE

Lucia Bird Ruiz Benitez de Lugo est directrice de l'Observatoire des économies illicites en Afrique de l'Ouest à la GI-TOC. Elle a écrit et contribué à un certain nombre de publications sur la criminalité organisée à l'échelle mondiale, notamment sur les dynamiques du trafic et de la traite des personnes en Afrique. Avant d'intégrer la GI-TOC, Lucia a travaillé en tant que conseillère juridique et politique au Département de la planification et du développement auprès du gouvernement du Punjab, au Pakistan, et a occupé la même fonction au ministère des Finances ghanéen.

REMARQUE

Ce rapport a été corrigé le 18 mai 2023. Les arrivées illégales dans l'UE en provenance d'autres couloirs migratoires ont dépassé les entrées par la route du Nord-Ouest en 2022.

© Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2022.
Tous droits réservés.

Aucune partie de la présente publication ne peut être reproduite ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans l'autorisation écrite de la GI-TOC.

Couverture : © Seyllou/AFP via Getty Images

Veillez adresser vos demandes à :
Global Initiative Against Transnational Organized Crime
Avenue de France 23
Genève, CH-1202
Suisse
www.globalinitiative.net

SOMMAIRE

Synthèse	2
Méthodologie.....	4
Essor de la route de l'Afrique du Nord-Ouest.....	5
Émergence de la route : 1994-2005.....	5
Montée en puissance et déclin : 2006-2018.....	6
Densité des nouveaux flux migratoires : 2018-aujourd'hui	7
Trafic de migrants et mobilité vers les îles Canaries.....	10
Trafic de migrants du Maroc et du Sahara occidental vers les îles Canaries	10
Trafic de migrants de la Mauritanie vers les îles Canaries	15
Trafic de migrants depuis le Sénégal.....	18
Embarquements en provenance du sud.....	21
Trafic depuis les îles Canaries.....	22
Anciens facteurs déterminants, nouvelle urgence.....	23
Déclin de l'industrie locale et hausse des déplacements.....	24
Stigmatisation culturelle et pressions sociétales	25
Pourquoi la route de l'Afrique du Nord-Ouest ? Ce qu'en disent les migrants.....	25
Réponses du gouvernement espagnol.....	26
Conclusion et perspectives	29
Notes	30

SYNTHÈSE

Ces deux dernières années, les migrations irrégulières en provenance d'Afrique du Nord et de l'Ouest vers les îles Canaries (Espagne) ont connu un essor considérable. Entre janvier 2020 et fin octobre 2022, 60 427 migrants ont débarqué aux îles Canaries, contre 9 520 entre janvier 2009 et décembre 2019.¹ Au cours de cette même période, un nombre inconnu, mais probablement significatif, de candidats à la traversée ont été interceptés par les autorités marocaines, mauritaniennes ou sénégalaises, ou ont disparu en mer.² Les statistiques disponibles relatives aux disparitions en mer montrent que la route de l'Afrique du Nord-Ouest (également connue sous le nom de route des Canaries ou route de l'Atlantique) est l'une des plus meurtrières au monde. En 2021, le nombre estimé de personnes mortes en mer sur cet itinéraire a doublé par rapport à l'année précédente.³

L'augmentation, en 2020 et 2021 notamment, des flux migratoires le long de cette route est particulièrement frappante si on la compare à la croissance moins forte enregistrée au cours de cette période de deux ans sur les trois autres grandes routes migratoires de l'Afrique du Nord vers l'Europe : la route de la Méditerranée centrale (qui relie la Libye, la Tunisie et l'Algérie à l'Italie), la route de la Méditerranée occidentale (qui relie le Maroc et l'Algérie au continent espagnol, à ses îles méditerranéennes et à ses enclaves nord-africaines) et la route de la Méditerranée orientale (qui relie la Turquie à la Grèce). Très peu utilisée auparavant, la route de l'Afrique du Nord-Ouest est devenue la route la plus fréquemment empruntée par les migrants clandestins pour gagner l'Europe entre janvier 2020 et fin 2022. Bien que les mouvements sur cette route aient diminué au cours de l'année 2022, ils sont restés sensiblement plus élevés qu'avant 2020.

Ce n'est pas la première fois que cette route connaît un pic de popularité. En 2006, plus de 30 000 arrivées avaient en effet été dénombrées aux îles Canaries, ce chiffre ayant ensuite brusquement chuté. Les raisons de la popularité croissante de cet itinéraire varient selon la nationalité des migrants et leur lieu de départ. Le principal facteur déterminant cité par un grand nombre des migrants empruntant cette route reste cependant la recherche d'un emploi dans un contexte de déclin des moyens de subsistance dans leur pays, les obstacles aux voyages licites vers l'Europe les obligeant à recourir à des modes de déplacements illégaux. Le choix des itinéraires clandestins dépend quant à lui de l'accessibilité, du coût, de la garantie d'arrivée et de la sécurité de ceux-ci.

La COVID-19 a eu un impact sur tous ces éléments même si l'augmentation des flux migratoires le long de la route étudiée est légèrement antérieure à l'apparition de la pandémie en Afrique du Nord et de l'Ouest. Les efforts déployés par les gouvernements des pays concernés pour lutter contre la pandémie ont eu une incidence sur les moyens de subsistance de la population, modifiant les possibilités de déplacement, notamment par voies aériennes et terrestres, et augmentant sensiblement la demande de transit par la route canarienne. Le Maroc a été particulièrement touché, les routes migratoires à travers la Méditerranée devenant plus difficiles d'accès en raison d'une surveillance accrue et des restrictions de mouvement liées à la COVID-19, comme nous le verrons plus loin. Ces facteurs sont venus aggraver



Avril 2021 : Un groupe de migrants recueillis par les services de sauvetage en mer espagnol dans le sud des Canaries débarque à Tenerife à bord d'un navire de la Guardia Civil. © Desiree Martin/AFP via Getty Images

les difficultés de plus en plus nombreuses pour emprunter d'autres voies d'accès irrégulières à l'Europe, devenues plus ardues et plus dangereuses à mesure que l'Europe s'employait à les bloquer.⁴

La plupart des migrants irréguliers et des réfugiés qui empruntent de manière croissante la route de l'Afrique du Nord-Ouest depuis 2020 sont marocains et partent du sud du Maroc ou du Sahara occidental.⁵ Un grand nombre d'Africains de l'Ouest ont également recouru à cet itinéraire, certains partant du Maroc ou du Sahara occidental sous administration du Maroc, d'autres embarquant depuis des plages sénégalaises ou mauritaniennes.⁶

Le présent rapport étudie les dynamiques qui sous-tendent l'utilisation actuelle de la route migratoire de l'Afrique du Nord-Ouest. Dans une première partie, nous examinerons le contexte historique dans lequel cette route s'est créée en mettant l'accent sur la vague de migrations qui l'a suivie entre 2005 et 2006. Dans la partie suivante, nous nous intéresserons aux tendances actuelles, aux lieux d'embarquement et aux opérations des réseaux de passeurs qui facilitent les déplacements sur cet itinéraire. Nous passerons rapidement en revue les facteurs économiques et politiques qui favorisent les migrations irrégulières puis traiterons des réponses du gouvernement espagnol. Le rapport se terminera sur une conclusion et une série de recommandations.

Méthodologie

Le présent rapport s'appuie sur 120 entretiens avec des informateurs clés : migrants, réfugiés, fonctionnaires, leaders de la société civile, journalistes locaux, militants et travailleurs humanitaires aux îles Canaries, au Maroc, en Mauritanie, au Sénégal et au Mali entre janvier 2021 et juillet 2022. Les principales sources de recherche ont été complétées par un bref examen de sources secondaires en anglais, en français et en espagnol, principalement des articles de presse, des rapports de gouvernements et d'ONG et des publications universitaires.

Les questions des migrations irrégulières et des mouvements clandestins sont toujours complexes à étudier, avec des risques de sur- et sous-représentation des différents points de vue. Surtout sur les questions de genre. La grande majorité des personnes qui transitent clandestinement par la route de l'Afrique du Nord-Ouest sont des hommes. Les chercheurs ont néanmoins fait en sorte de représenter les femmes empruntant cet itinéraire dans la présente étude, mais ils ont été confrontés à certaines difficultés. En règle générale, les femmes sont hébergées dans des structures distinctes (dont l'accès est interdit) de la majorité des arrivants masculins et quittent rarement ces structures.⁷ De nombreuses femmes étant extrêmement vulnérables et fuyant la violence dans certains cas, il n'a pas été jugé éthique de poursuivre certains entretiens. Bien que les chercheurs se soient employés à combler les lacunes en matière de recherche en collaborant avec des organisations bien placées pour fournir un éclairage, y compris sur les femmes migrantes, les femmes restent sous-représentées dans ce rapport. Les futures recherches devront s'attacher à améliorer la compréhension des motivations, des processus de prise de décision et de l'expérience des femmes qui quittent l'Afrique pour gagner les îles Canaries.

ESSOR DE LA ROUTE DE L'AFRIQUE DU NORD-OUEST

La forte augmentation des arrivées par la route de l'Afrique du Nord-Ouest depuis 2020 est la deuxième enregistrée depuis l'émergence de cet itinéraire au milieu des années 1990. Dans les deux cas, la pression accrue exercée par les autorités espagnoles sur d'autres itinéraires clandestins menant en Espagne a joué un rôle important dans le déplacement des mouvements vers la route de l'Afrique du Nord-Ouest. De nombreuses parties prenantes dans les îles Canaries ont estimé après la vague de 2006 que les mouvements sur cette route continueraient à fluctuer malgré les tentatives des autorités espagnoles pour les empêcher.

La résurgence en 2020 du transit de migrants le long de cet itinéraire, malgré les investissements continus des États régionaux dans la surveillance et la sécurisation des frontières, confirme ces hypothèses, soulignant que, généralement, les mesures axées sur la sécurité n'arrêtent pas les mouvements clandestins, mais les déplacent simplement. Les conséquences humanitaires de la popularité durable de cette route depuis 2020 sont importantes. Selon certaines estimations, en 2021, un décès sur cinq sur les routes de migration irrégulière dans le monde se serait produit sur la route de l'Afrique du Nord-Ouest.⁸

Émergence de la route : 1994-2005

Comme pour d'autres itinéraires de migration irrégulière entre l'Afrique du Nord et l'Europe, les déplacements le long de la route de l'Afrique du Nord-Ouest ont débuté au milieu des années 1990.⁹ Initialement, les personnes portaient majoritairement du Sahara occidental d'où elles étaient originaires.¹⁰ Les bateaux utilisés tout au long de la décennie (connus sous le nom de *pateras*) étaient petits et à faible tirant d'eau, ce qui limitait à la fois la distance qu'ils pouvaient parcourir en toute sécurité et le nombre de passagers qu'ils pouvaient transporter ; les groupes étaient souvent composés de 15 personnes ou moins.¹¹ Dans l'ensemble, au tournant du millénaire, le nombre d'arrivées était encore relativement faible.¹²

Les choses ont changé autour de l'an 2000, en partie pour des raisons technologiques. Les réseaux de passeurs ont eu recours à des bateaux de pêche plus larges (*cayucos*), en mesure d'accueillir un plus grand nombre de migrants par traversée.¹³ Les *cayucos* avaient également une plus grande portée, ce qui a étendu la zone de départ du Sahara occidental à des points situés le long de la côte ouest-africaine, du sud du Maroc au nord du Sénégal.¹⁴

Parallèlement, la capacité des migrants à gagner l'Espagne depuis le nord du Maroc, soit par voie terrestre jusqu'aux enclaves de Ceuta et Melilla, soit par voie maritime, a commencé à diminuer. La mise en œuvre par l'Espagne de la première phase d'un système de surveillance électronique (Sistema Integrado

de Vigilancia Exterior, SIVE) le long de son littoral méridional entre 1999 et 2002 a notamment eu pour effet de réduire fortement les traversées maritimes clandestines par le détroit de Gibraltar.¹⁵ Au lieu de mettre un terme aux migrations, le renforcement des contrôles sur la Méditerranée a modifié les itinéraires, les migrants subsahariens et les Marocains cherchant de plus en plus à accéder à l'Europe par la route de l'Afrique du Nord-Ouest.¹⁶

Entre 2001 et 2002, le nombre de migrants atteignant les Canaries a doublé, passant de 4 105 à 9 875.¹⁷ En 2002, quelque 59 % des migrants interceptés par l'Espagne empruntaient la route de l'Afrique du Nord-Ouest, soit un net revirement par rapport à l'année 2000, où 84 % des arrestations avaient eu lieu en Méditerranée et dans les zones situées à l'intérieur et autour du détroit de Gibraltar.¹⁸

Montée en puissance et déclin : 2006–2018

Cette première vague s'est avérée être un prélude, les arrestations espagnoles de migrants sur la route des îles Canaries atteignant 31 678 en 2006.¹⁹ De nombreux migrants ont perdu la vie au cours de ces traversées, une ONG espagnole estimant à 7 000 le nombre de décès intervenus au cours de l'année.²⁰ Contrairement aux années 1990 et au début de la première décennie des années 2000, les arrivées en 2006 étaient principalement le fait de Sénégalais (ils représentaient environ 51 % des personnes interceptées), de Gambiens (11 %) et de Marocains (11 %).²¹ Un plus petit nombre de personnes étaient originaires de Guinée-Bissau, de Côte d'Ivoire et de Mauritanie.²²

Confrontée à l'augmentation des flux migratoires le long de cette route, l'Espagne a lancé un programme de coopération bilatérale avec les gouvernements du Sénégal et de la Mauritanie, deux pays d'où partaient la majorité des embarcations. Ces accords bilatéraux s'inscrivaient dans le prolongement de l'approche du gouvernement espagnol en matière de gestion de l'immigration irrégulière en provenance du continent africain, en place depuis 1992. Cette année-là, l'Espagne a signé un accord de réadmission avec le gouvernement marocain, en vertu duquel le Maroc acceptait les ressortissants de pays tiers qui entraient dans les enclaves espagnoles de Ceuta et de Melilla dans les 24 heures suivant leur arrivée.²³

Dans le cas de la Mauritanie, l'Espagne avait déjà signé en 2003 un accord de réadmission controversé qui permettait le retour au pays de ressortissants de pays tiers susceptibles d'avoir transité par le territoire mauritanien.²⁴ La vague de 2006 (qualifiée de crise par les autorités espagnoles) a toutefois donné l'impulsion nécessaire à une coopération plus directe. Les deux gouvernements ont publié un communiqué conjoint des ministères des Affaires étrangères de l'Espagne et de la Mauritanie sur le renforcement du contrôle conjoint des migrations, ont ouvert un centre de détention dans la ville de Nouadhibou, au nord du pays, pour les migrants appréhendés en transit vers l'Europe ou renvoyés d'Espagne, et ont lancé des patrouilles conjointes à la Guardia Civil espagnole et aux autorités mauritaniennes.²⁵

De même, en 2006, l'Espagne a renforcé sa coopération avec le Sénégal en matière de sécurité. En mars de la même année, les deux gouvernements ont signé un protocole d'accord de collaboration bilatéral sur l'immigration irrégulière, qui a fourni un cadre de coopération entre les forces de sécurité espagnoles et sénégalaises dans la lutte contre la migration irrégulière en provenance du Sénégal. Ce cadre a conduit à la présence permanente de membres des services de sécurité espagnols au Sénégal ainsi qu'au déploiement de moyens maritimes et aériens dans le pays.²⁶

Sur le plan fonctionnel, ces dispositifs, associés à d'autres mesures prises par l'Espagne, ont permis de renforcer les contrôles aux frontières, d'accroître les activités de surveillance dans les eaux situées entre les îles Canaries et le continent africain (y compris l'intensification des activités de Frontex) et d'améliorer la collecte d'informations sur les groupes impliqués dans la traite et les itinéraires empruntés.²⁷ À la suite de ces initiatives, le nombre d'arrivées dans les îles Canaries a chuté de près de deux tiers en 2007 et a continué ensuite à baisser considérablement, tombant à 196 en 2010 et restant très faible pendant la majeure partie de cette décennie.²⁸ Compte tenu du succès apparent face à la vague migratoire de 2006 vers les îles Canaries de l'approche adoptée par l'Espagne pour endiguer la migration irrégulière, qui

combinait mesures de sécurisation des frontières et d'externalisation, mesures de surveillance, expulsions et aide économique et au développement, les pays européens ont durci leurs modalités d'intervention sur les questions de migration transméditerranéenne (principalement en provenance de Turquie et de Libye) lorsque ces routes ont gagné en importance au milieu de la décennie.²⁹

Alors même que les efforts européens visant à réduire les migrations clandestines se heurtaient à des difficultés sur d'autres routes migratoires, les arrivées dans les îles Canaries sont restées faibles pendant la majeure partie des années 2010. Selon des statistiques recueillies par Frontex, le nombre annuel de migrants clandestins arrivant dans les îles Canaries entre 2010 et 2017 a fluctué dans une fourchette comprise entre 174 et 874 environ.³⁰ Au cours de cette période, le nombre d'arrivées durant une année donnée pouvait s'expliquer par un certain nombre de facteurs qui ne remettaient pas nécessairement en question l'efficacité sous-jacente de l'approche adoptée par l'Espagne pour limiter les arrivées clandestines dans les îles Canaries.³¹

Densité des nouveaux flux migratoires : 2018–aujourd'hui :

À partir de la fin des années 2010, le nombre d'arrivées clandestines a recommencé à augmenter, bien que dans des proportions relativement modestes au départ. Ce sont ainsi 1 323 et 2 718 migrants qui ont été interceptés par les autorités espagnoles dans les îles Canaries en 2018 et 2019, contre 421 en 2017. Comme au début des années 2000, cette augmentation modeste s'est avérée être le prélude à une accélération rapide des mouvements sur la route de l'Afrique du Nord-Ouest. En 2020, 23 029 migrants clandestins ont gagné les îles Canaries, contre 22 504 en 2021 et 8 508 entre janvier et juin 2022.³²

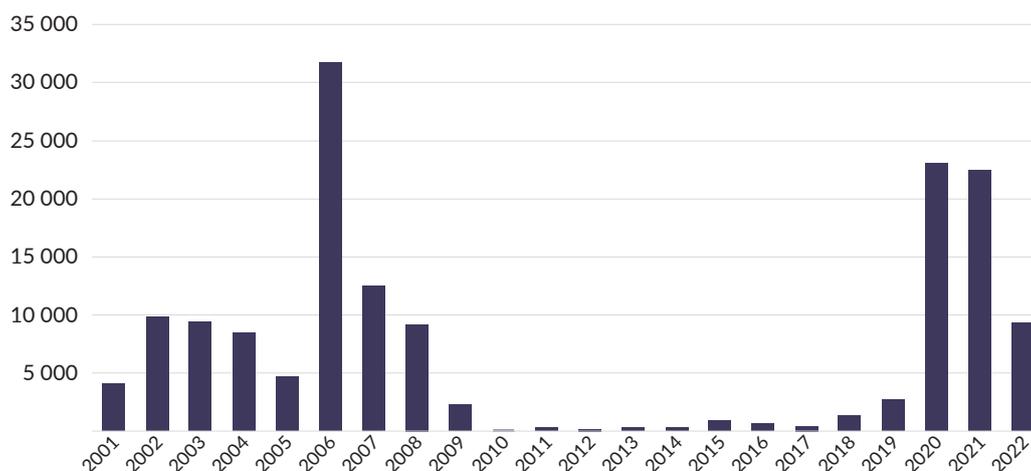


FIGURE 1 Interceptions par l'Espagne de migrants en situation irrégulière sur la route des îles Canaries.

REMARQUE : 2022 comprend uniquement les mois de janvier à juin.

SOURCE : Frontex et le ministère de l'Intérieur espagnol

Contrairement à ce qui s'est passé au début de la première décennie des années 2000, l'augmentation des migrations irrégulières touche désormais, dans une large mesure, le Maroc et le Sahara occidental sous administration du Maroc. Entre janvier 2020 et juin 2022, 42 % des 55 067 migrants interceptés par les autorités espagnoles étaient des ressortissants marocains, la plupart embarquant depuis des points situés dans le sud du Maroc ou dans les régions du nord et du centre du Sahara occidental sous administration du Maroc.³³ De nombreux non-Marocains, notamment des ressortissants d'États d'Afrique subsaharienne et, dans une moindre mesure, des personnes originaires de pays plus lointains, notamment du Bangladesh, ont également entamé leur traversée depuis ces régions.³⁴



Des migrants montent dans un bus après avoir été secourus par les garde-côtes espagnols, Grande Canarie, 23 novembre 2020. Le nombre d'arrivées irrégulières par voie maritime le long de la route canarienne a atteint un pic en 2020 et est resté élevé depuis lors.

© Desiree Martin / AFP

Le recours croissant à la route de l'Afrique du Nord-Ouest, depuis le Maroc, s'expliquerait par des problèmes de mobilité et de surveillance. En raison de la pandémie de COVID-19, la mobilité à l'intérieur du Maroc et dans ses régions septentrionales était en effet très limitée. Parallèlement, en 2020, la surveillance des zones situées le long de la côte nord, points de départ fréquents des migrants à la fin des années 2010, a été renforcée, ce qui a conduit les passeurs basés dans le nord à concentrer de plus en plus leurs activités dans le sud, où l'application de la loi était jugée plus laxiste.³⁵

La hausse des flux migratoires a été alimentée par ces départs croissants depuis le Maroc et le Sahara occidental, mais aussi depuis la Mauritanie, le Sénégal et, dans une moindre mesure, la Gambie. Les migrants étaient non seulement des ressortissants de ces États, mais aussi, pour un certain nombre, originaires d'autres pays d'Afrique de l'Ouest, notamment du Mali. Si les flux migratoires de ces régions vers les îles Canaries étaient en hausse avant le début de la pandémie de COVID-19 en mars/avril 2020, les réponses des gouvernements régionaux à cette saignée (avec principalement la fermeture de la frontière entre le Mali et l'Algérie) ont, selon toute vraisemblance, renforcé l'attrait de la route canarienne.

À noter également que la répartition par sexe des personnes passant par la Méditerranée occidentale a évolué au fil du temps. Bien que la grande majorité des migrants partant du Sénégal, comme d'autres points de départ, soient des hommes, les parties prenantes aux îles Canaries ont fait état d'une proportion importante de femmes parmi les migrants subsahariens. Selon des représentants de la Croix-Rouge, le profil des arrivants en provenance d'Afrique de l'Ouest a considérablement changé depuis septembre 2019. Il s'agissait avant cette date presque exclusivement d'hommes âgés, pour la majorité, de plus de 30 ans,³⁶ mais depuis cette date, les femmes constituent une proportion beaucoup plus importante des arrivées, et beaucoup d'hommes sont plus jeunes que dans les cohortes précédentes.³⁷ Au début de l'année 2021, 30 % des femmes arrivant de points de départ en Afrique de l'Ouest auraient été enceintes. Cette tendance

était inédite avant 2019. Des ONG, dont la Croix-Rouge, ont identifié parmi les arrivants un petit nombre de femmes fuyant des contextes marqué par la traite,³⁸ bien que les procédures de sélection des victimes de la traite à l'arrivée dans les îles Canaries aient été critiquées et jugées inadéquates.³⁹

Le nombre des arrivées clandestines par voie maritime le long de la route canarienne a augmenté d'année en année entre 2020 et le premier semestre 2022. Selon les chiffres officiels publiés par le ministère de l'Intérieur, ce nombre a augmenté de 70,9 % entre le premier trimestre 2022 et la même période en 2021.⁴⁰ Au premier semestre 2022, les arrivées dans les îles Canaries sont restées supérieures de 27 % en comparaison à la même période en 2021, les ressortissants marocains étant à l'origine de la majorité de cette augmentation globale.⁴¹

La hausse de la migration irrégulière vers les îles Canaries (en provenance du Maroc, de la Mauritanie, du Sénégal et de la Gambie) a fait de la route de l'Afrique du Nord-Ouest jusque-là peu fréquentée, la deuxième route la plus active entre l'Afrique et l'Europe en 2021, éclipsée seulement par la route reliant la Libye à l'Italie et à Malte.

Le passage croissant par la route de l'Afrique du Nord-Ouest a également considérablement accru les risques auxquels sont confrontés les migrants irréguliers. La proportion de traversées qui se soldent par des décès est relativement élevée sur la route maritime qui relie les États d'Afrique de l'Ouest et du Nord aux îles Canaries. Selon l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), 1 173 personnes sont mortes le long de cette route en 2021. Les organisations de la société civile tablent toutefois sur un nombre réel de morts probablement beaucoup plus élevé car les navires qui coulent ou qui dérivent le long de la route passent souvent inaperçus et ne sont pas signalés.⁴² L'ONG espagnole Caminando Fronteras, par exemple, estime le nombre de morts à 4 044 en 2021.⁴³

La recrudescence durable des flux migratoires le long de la route de l'Afrique du Nord-Ouest s'explique par les facteurs structurels de longue date des migrations irrégulières de l'Afrique du Nord et de l'Ouest vers l'Espagne et par des phénomènes plus récents, tels que la pandémie de COVID-19 et les tensions renouvelées au sujet du Sahara occidental sous administration du Maroc. Elle a non seulement un impact considérable sur le plan humanitaire, mais remet également en question l'attribution du prétendu succès du modèle espagnol (reproduit dans toute l'UE) à sa conception et à sa mise en œuvre. Le déclin temporaire de la route entre 2008 et 2018 semble au contraire tenir davantage de la confluence de facteurs géopolitiques ponctuels.

Il n'est pas certain que l'évolution des relations diplomatiques entre l'Espagne et le Maroc se traduise par une diminution durable des migrations sur la route de la Méditerranée occidentale. Des figures de l'opposition en Espagne ont déjà mis en doute l'efficacité des tentatives diplomatiques de collaboration avec le Maroc sur la question de l'immigration, étant donné les taux obstinément élevés d'arrivées en provenance du Maroc, après une accalmie temporaire en mars 2022. Il est toutefois prématuré de tirer des conclusions quant à leur efficacité à long terme.⁴⁴

TRAFIC DE MIGRANTS ET MOBILITÉ VERS LES ÎLES CANARIES

Les routes migratoires qui passent par l'Afrique du Nord-Ouest pour gagner les îles Canaries peuvent globalement être divisées en trois catégories principales : celles du Maroc et du Sahara occidental sous administration du Maroc, celles de la Mauritanie ainsi que celles du Sénégal et, dans une moindre mesure, de la Gambie. Comme pour la plupart des traversées clandestines, la majorité des déplacements sont facilités par les passeurs. Les réseaux de passeurs présents sur chacun de ces itinéraires se situent à différents points d'un spectre allant des réseaux les plus hautement organisés qui opèrent sous le plus haut degré de protection au Maroc aux groupes les moins directement affiliés qui coordonnent les mouvements au Sénégal, où certains parcours sont parfois organisés par les migrants eux-mêmes. Les enquêtes menées par les forces de l'ordre dans les îles Canaries ont confirmé qu'un certain nombre de réseaux de passeurs, principalement marocains, disposent d'opérateurs basés dans l'archipel, qui facilitent la poursuite du trafic vers l'Europe continentale, ce qui souligne le degré de sophistication de certains réseaux opérant sur cet itinéraire.⁴⁵

Trafic de migrants du Maroc et du Sahara occidental vers les îles Canaries

La plupart des migrants arrivés aux îles Canaries entre 2020 et 2022 sont originaires du Maroc ou du Sahara occidental sous administration du Maroc. Selon de nombreux entretiens avec des migrants marocains qui ont fait la traversée vers les îles Canaries en 2021 et 2022, ainsi qu'avec des personnes ayant une connaissance directe des activités des passeurs au Maroc, les plages près de Dakhla comptent parmi les principaux points de départ. Les points de départ secondaires sont Tarfaya, Sidi Ifni, Safi, Tan Tan, Agadir et Laayoune.⁴⁶

La grande majorité des départs du Maroc sont le fait de ressortissants nationaux. Les lieux de départ diffèrent toutefois dans une certaine mesure en fonction des nationalités, les migrants d'Afrique subsaharienne étant plus susceptibles de partir de Dakhla et de Laayoune, et les migrants marocains de points de départ plus septentrionaux, tels que Safi et Agadir. Les bateaux au départ de Dakhla et de Laayoune sont cependant parfois « mixtes » et transportent à la fois des Marocains et des migrants étrangers.

Cette situation a un impact sur le lieu d'arrivée des migrants de différents pays dans les îles Canaries. Les navires qui partent de Dakhla et de ses environs sont plus susceptibles d'arriver sur l'île de la



FIGURE 2 Points d'embarquement, route de l'Afrique du Nord-Ouest, septembre 2022.

Grande Canarie, Lanzarote et Fuerteventura étant des points d'arrivée plus courants des bateaux en provenance d'endroits situés au nord de Laayoune. Les points de débarquement varient également selon les saisons. Les arrivées sont généralement plus nombreuses à Tenerife, El Hierro et La Gomera au deuxième semestre de l'année du fait des courants changeants et des conditions météorologiques.

Réseaux de trafic d'êtres humains

L'écrasante majorité des migrants qui quittent le Maroc et le Sahara occidental font appel à des passeurs. Le trafic d'êtres humains depuis cette région vers les îles Canaries est un élément essentiel du processus de migration depuis que cette route a été empruntée pour la première fois dans les années 1990.⁴⁷ Les réseaux restent organisés et au minimum semi-hiérarchiques. À leur tête se trouvent des ressortissants marocains qui ont l'expérience de la contrebande de nombreux types de marchandises, tels que le tabac, l'alcool et les stupéfiants. Ils entretiendraient de bonnes relations avec les autorités de l'État sans faire partie de l'appareil d'État.⁴⁸

De nombreux migrants marocains candidats à l'arrivée aux Canaries désignent les passeurs de haut rang par le surnom de *Hajj* (terme général invoquant le respect en arabe) et ont déclaré à la GI-TOC que ces *Hajj* veillent à ce que les départs se fassent en toute sécurité grâce à leurs liens avec les autorités.⁴⁹ Dans un entretien accordé au journal espagnol *La Vanguardia*, un passeur l'a confirmé. Il a déclaré avoir gagné entre 60 000 et 70 000 euros en octobre et en novembre 2020 (le salaire mensuel moyen au Maroc est de 219 euros) et avoir payé un policier gradé 10 000 euros par bateau pour être sûr que les agents de portuaires chargés de la surveillance « détournent le regard » la nuit des départs.⁵⁰ Certains *Hajj* peuvent coordonner le départ de plusieurs bateaux au cours d'une seule et même nuit. Un migrant a rapporté que le passeur qu'il avait engagé avait organisé le départ de quatre navires la nuit de son départ. Les migrants n'interagissent toutefois pas personnellement avec ces acteurs de haut rang et ne connaissent pas les noms des *Hajj* à la tête d'un réseau donné. Comme l'expliquait un migrant : « Avez-vous entendu parler du Joker ? Et bien, le Hajj est comme le Joker, on sait qu'il est là, mais on ne le voit jamais. »⁵¹

Les acteurs opérant en tant que passeurs à Dakhla et dans ses environs sont presque tous des Sahraouis locaux, mais plusieurs personnes interrogées ont indiqué que les groupes criminels organisés, qui opèrent le long de la côte nord du Maroc et facilitent les départs en bateau vers le continent espagnol, sont également directement impliqués dans le recrutement de migrants potentiels vers les îles Canaries via les points d'embarquement au Sahara occidental.⁵² À titre d'exemple, le recrutement et le paiement anticipés de passeurs dans des villes et villages partout au Maroc peuvent être interprétés comme une preuve de l'implication des réseaux criminels du nord du Maroc, ceux de Dakhla n'ayant pas suffisamment de recruteurs dans d'autres parties du Maroc.⁵³

Un chercheur, par exemple, a suggéré que les réseaux opérant dans le nord du Maroc avaient envoyé certains de leurs membres à Dakhla, dans le sud, entre autres parce que les groupes basés dans cette région n'avaient pas la capacité de coordonner le trafic à l'échelle observée depuis la fin de l'année 2020. Un contact ayant interrogé des migrants à Dakhla au début de l'année 2021 a expliqué que certains migrants à la recherche de passeurs pour faire la traversée vers le continent espagnol directement depuis la côte nord du Maroc ont reçu l'instruction d'aller à Dakhla à la place.⁵⁴ L'émergence de lieux aussi septentrionaux que Safi en tant que points d'embarquement sur la route de l'Afrique du Nord-Ouest peut être une indication supplémentaire de l'implication plus directe des réseaux criminels basés dans le nord du Maroc dans l'organisation des départs en bateau vers les îles Canaries puisque Safi est située beaucoup plus au nord que les autres points de départ.

Les autres acteurs clés des réseaux de transport de migrants depuis le Maroc et le Sahara occidental sont les personnes qui pilotent les navires, chaque navire étant généralement commandé par deux personnes. Il s'agit en principe de membres de réseaux de passeurs, dont l'intérêt principal est financier, et des migrants eux-mêmes. On ne sait pas exactement dans quelle mesure les migrants pilotent les



Vue aérienne de Dakhla, point d'embarquement dans le Sahara occidental sous administration du Maroc.

© Henryk Sadura / Alamy Stock Photo

navires à la place des passeurs « professionnels », les migrants ayant souvent pour instruction de faire croire qu'un navire donné a été piloté par des migrants afin de permettre à son capitaine de se fondre dans la masse et d'éviter d'être repéré par les forces de l'ordre.⁵⁵

Cependant, il est clair que, pour les membres des réseaux de passeurs, être capitaine d'un navire de migrants est très lucratif, les individus étant rémunérés jusqu'à 6 000 euros pour leurs services (plus du double du salaire annuel moyen au Maroc).⁵⁶ Il semblerait que cette rentabilité soit à l'origine d'un taux de récidive important, les autorités judiciaires canariennes ayant relevé des cas de capitaines arrêtés, emprisonnés pendant des années, puis reprenant leur activité de passeur une fois libérés.⁵⁷

Les capitaines qui travaillent dans le cadre de réseaux de trafic retournent souvent légalement chez eux après avoir effectué une traversée clandestine vers les îles Canaries. Dans certains cas, les passeurs recrutent délibérément des capitaines en règle qui pourront prendre l'avion pour le Maroc depuis les îles Canaries afin d'effectuer de multiples traversées. Selon des agents des forces de l'ordre et des autorités judiciaires interrogés aux îles Canaries, les Marocains qui arrivent aux îles Canaries de manière irrégulière n'ont que peu de difficultés à monter à bord d'un avion pour retourner au Maroc depuis les îles Canaries. Les capitaines peuvent donc revenir facilement au Maroc sans crainte de poursuites judiciaires.⁵⁸ Selon les migrants, certains capitaines se rendent à la Croix-Rouge à leur arrivée pour faire part de leur volonté de rentrer chez eux et demandent à être expulsés afin de retourner gratuitement au Maroc.

Par le passé, des capitaines « professionnels » auraient également participé à la contrebande de résine de cannabis vers les îles Canaries, celle-ci n'ayant toutefois pas été transportée en même temps que les migrants.⁵⁹ Du fait de la forte rentabilité du trafic de migrants, la plupart des capitaines auraient, selon les migrants, délaissé le trafic de cannabis pour le trafic d'êtres humains.

Prix et processus de transit

Début 2022, les traversées maritimes depuis le sud du Maroc et le Sahara occidental vers les îles Canaries coûtaient entre 1 900 et 2 830 euros, les migrants subsahariens et étrangers payant souvent des frais plus élevés.⁶⁰ Les années précédentes, les prix étaient toutefois beaucoup plus fluctuants. Ils se situaient, par exemple, à la fin de l'année 2020 et au début de 2021 en moyenne autour de 2 000 € (et pouvaient atteindre jusqu'à 3 000 €), et variaient entre 1 300 € et 2 000 € en décembre 2021.⁶¹ Ces fluctuations de prix résulteraient de divers facteurs, notamment de la capacité des passeurs à répondre à la demande croissante de leurs services, des points de départ, des types d'embarcations utilisées, des conditions climatiques (en général, les conditions les plus défavorables entraînent une baisse des prix) et de l'évolution des niveaux de surveillance des services de sécurité marocains le long de la côte.⁶² Les prix fluctuent également de manière significative d'une saison à l'autre. Ils sont généralement plus élevés pendant le printemps jusqu'au début de l'automne, lorsque la traversée est jugée plus facile en raison de conditions météorologiques plus calmes.

La nature et la complexité des traversées clandestines des migrants qui partent du sud du Maroc et du Sahara occidental peuvent varier considérablement selon l'endroit d'où viennent ces personnes. Pour les ressortissants marocains – soit la majorité des personnes qui quittent la région – le premier contact avec les réseaux de passeurs a lieu soit dans leur ville d'origine, soit à leur arrivée dans les zones de départ.

Comme indiqué précédemment, les réseaux de passeurs du nord du Maroc recrutent de plus en plus activement des migrants dans le nord et le centre du pays pour des départs depuis le sud. Les migrants interrogés, originaires de Casablanca, de Beni Mellal et des villages de la chaîne de l'Atlas, déclarent avoir été recrutés dans leur ville natale par des personnes en lien avec des réseaux de passeurs opérant depuis le Sahara occidental et, dans une moindre mesure, le nord du Maroc.⁶³ Une fois le contact établi et, dans certains cas, le paiement effectué, les migrants se rendent dans les villes proches de leur lieu de départ, soit en transport en commun par voie terrestre, soit par avion. Un contact qui s'est rendu à Dakhla en avion a noté que l'avion était rempli de jeunes hommes originaires de zones rurales, qui ne parlaient pas français et ne voyageaient qu'avec un seul sac à dos. Selon ce contact, ils avaient clairement



Des femmes attendent pour acheter du poisson aux bateaux qui arrivent au port de Mbour (Sénégal) le 16 novembre 2020. Mbour est devenu un lieu de départ prisé des migrants clandestins qui souhaitent rejoindre l'Europe. © John Wessels/AFP via Getty Images

l'intention d'émigrer. Il a également souligné que Dakhla fourmillait de groupes de « 20, 30, 40 gars ayant tous le même profil et qui passaient le temps en attendant qu'on leur donne l'heure du départ. »⁶⁴

Certains migrants expliquent s'être rendus sur les lieux de départ par leurs propres moyens et avoir contacté des réseaux de passeurs une fois sur place, souvent grâce aux réseaux sociaux ou en se renseignant localement.⁶⁵ En 2022, certains migrants ont indiqué que les réseaux de passeurs à Dakhla opéraient de manière plus clandestine, les contacts étant communiqués avec plus de précaution en raison de la pression accrue exercée par les autorités.⁶⁶

Certains passeurs incluent dans leurs prix la nourriture et l'hébergement avant le départ, les migrants étant hébergés dans des hôtels dans les villes de départ, comme Dakhla, ou dans des camps de fortune à la périphérie de la ville. Les migrants aux revenus supérieurs peuvent se payer leur propre hôtel avant le départ, certains ne restant à Dakhla que quelques jours, d'autres attendant que les conditions météorologiques se prêtent à des départs en bateau, et d'autres encore attendant de trouver les bons passeurs. L'inclusion des repas avant le départ et de l'hébergement à court terme ne semble toutefois pas être un facteur déterminant dans la tarification globale.⁶⁷

Les migrants ont expliqué qu'avant leur départ, ils étaient réunis en grands groupes d'environ 40 personnes dans des « foyers d'attente », près d'une plage. Les navires étaient transportés en voiture dans les zones de départ pendant la nuit, puis dissimulés parmi les bateaux de pêche sur la plage.⁶⁸ Les bateaux les plus couramment utilisés par les passeurs pour rallier les îles Canaries sont les bateaux de pêche traditionnels, les bateaux pneumatiques et les bateaux en bois construits localement par des artisans travaillant directement pour les passeurs. Il semblerait qu'après avoir été construits ou achetés, certains bateaux soient ensuite enterrés dans des zones reculées par les passeurs afin d'éviter toute interdiction de navigation par les forces de l'ordre. Les passeurs utilisent ensuite les coordonnées GPS pour localiser et déterrer les navires avant leur départ.⁶⁹ L'usage de bateaux pneumatiques a commencé à se répandre à partir de fin 2020. Comme ils sont plus fragiles que les bateaux en bois, il est plus fréquent qu'ils n'aillent pas jusqu'au bout de la traversée.⁷⁰

Sur le lieu de départ, des acteurs de rang inférieur au sein des réseaux de passeurs recueillent le montant dû auprès des migrants et se chargent de la logistique sur le front de mer. Plusieurs migrants ont déclaré n'avoir payé qu'une fois sur la plage, juste avant le départ.⁷¹ Les migrants reçoivent souvent de fausses informations concernant le nombre de moteurs, de capitaines et de personnes à bord du bateau. Certains migrants déclarent avoir été transportés dans de petites embarcations ou des pneus en caoutchouc jusqu'à un navire plus grand ancré plus loin en mer de manière à réduire, selon toute apparence, le risque d'interception.

D'après les migrants interrogés, les bateaux peuvent partir de plusieurs plages différentes au cours d'une même nuit, certains migrants signalant que les départs sont facilités par le versement de pots-de-vin au personnel de sécurité.⁷² Certains migrants ayant effectué la traversée depuis Dakhla en 2022 ont signalé qu'il était récemment devenu plus difficile d'embarquer sans être intercepté par les autorités.⁷³ Les passeurs qui empruntent cet itinéraire ne proposent pas de contrats prévoyant des tentatives multiples ou des remboursements en cas d'interception des bateaux en mer par les autorités marocaines.⁷⁴

Trafic de migrants de la Mauritanie vers les îles Canaries

Les départs de bateaux de migrants depuis la Mauritanie remontent aux premières années du début des années 2000, la ville portuaire de Nouadhibou, dans le nord du pays, étant historiquement un point de départ majeur.⁷⁵ Ils ont sensiblement diminué à la suite de la crise des migrants de 2006, en partie suite aux mesures de police prises conjointement par les gouvernements mauritanien et espagnol.

Les départs ont augmenté ces dernières années, portés en grande partie par une hausse des flux migratoires à travers le pays depuis l'Afrique de l'Ouest, et pour beaucoup, en particulier, depuis la région de Kayes, à l'ouest du Mali. La majorité des migrants empruntant cet itinéraire sont des Soninkés ou des Bambaras, qui s'appuient sur des contacts au sein de leurs communautés, chargés de partager les informations, d'instaurer un climat de confiance entre les migrants et les passeurs, et de réduire les risques. Les Mauritaniens de la région du Guidimaka, qui appartiennent également à l'ethnie soninké, passent également par ces réseaux dans la capitale, Nouakchott.

La Mauritanie est également le point d'embarquement privilégié de certains migrants sénégalais car elle réduit le temps en mer de plusieurs jours par rapport aux départs du Sénégal.⁷⁶ Depuis les points de départ mauritaniens, il faut compter jusqu'à une semaine ou 10 jours pour atteindre les îles Canaries.

Les plages autour de Nouadhibou restent une zone de départ importante pour les migrants qui cherchent à gagner les îles Canaries. La durée de la traversée est considérablement réduite, mais les réseaux sont obligés d'opérer dans des zones fortement sécurisées suite à la mise en place de mesures conjointes par les polices mauritaniennes et espagnoles. Ces trois dernières années, par exemple, les autorités mauritaniennes ont arrêté et rapatrié à plusieurs reprises des migrants se rendant ou résidant à Nouadhibou, qui s'apprêtaient à embarquer sur des navires à destination des îles Canaries.⁷⁷

Dans ce contexte de sécurisation, les zones autour de Nouakchott sont de plus en plus prisées par rapport à Nouadhibou bien que la traversée soit plus longue et le risque d'accidents et de décès accru.⁷⁸

Réseaux de trafic d'êtres humains

La plupart des migrants qui quittent la Mauritanie recourent à des réseaux de trafic d'êtres humains et, dans certains cas, font appel à plusieurs d'entre eux pour les différentes étapes de leur périple. Comme les passeurs du sud du Maroc et du Sahara occidental, les réseaux mauritaniens sont un pilier du processus migratoire depuis le début de la première décennie des années 2000.⁷⁹ Ils regroupent tout un ensemble d'acteurs : organisateurs, personnes chargées de recruter des migrants, capitaines de navires et personnes en contact avec les autorités mauritaniennes.⁸⁰



La route de l'Afrique du Nord-Ouest est considérée comme la plus dangereuse vers l'Europe, avec un ratio estimé d'un décès pour 20 arrivées en 2021. © NAHUM/AFP via Getty Images

Ce modèle de base reste la norme en Mauritanie, même si, contrairement à ce qui s'est passé au début des années 2000, les réseaux ont aujourd'hui une composition multinationale. La plupart de ces acteurs sont des ressortissants mauritaniens et maliens, certains Sénégalais jouant également un rôle clé.⁸¹ Les ressortissants maliens, basés à Nouakchott, jouent un rôle clé dans l'organisation des parcours et la liaison directe avec les candidats à l'émigration malienne.

Les ressortissants mauritaniens, en revanche, gèrent les relations avec les autorités locales et veillent à ce que les forces gouvernementales autorisent le passage des bateaux. « [Les passeurs] qui se retrouvent avec un bateau d'une centaine de migrants peuvent verser jusqu'à 500 000 ouguiyas (11 550 euros) ou plus aux [fonctionnaires] pour acheter leur silence », a expliqué un contact malien à Nouakchott qui connaît bien le mode de fonctionnement des passeurs dans ce pays. Si les navires qui quittent les zones situées juste au nord de Nouakchott peuvent partir sans la complicité des services de sécurité mauritaniens, des contacts en Mauritanie indiquent qu'il n'en va pas de même depuis Nouadhibou. Plusieurs migrants font état de tentatives d'embarquement ratées dans les environs de Nouakchott, dans le cadre desquelles les autorités ont intercepté des embarcations, saisi le bateau et emprisonné les personnes à bord.⁸² Ces témoignages mettent le doigt sur des failles dans les structures de protection et montrent que certains passeurs cherchent à opérer sans la complicité de l'État.

Les ressortissants sénégalais jouent eux aussi un rôle dans le transport maritime. Des Sénégalais vivant et travaillant en Mauritanie, souvent comme pêcheurs ou dans l'industrie de la pêche, transporteraient les migrants en mer à bord de petites embarcations jusqu'à des bateaux plus grands (d'une capacité maximale de 100 personnes) pour la traversée vers le nord. Selon des informateurs clés au Sénégal et en Mauritanie, ces grands navires sont commandés par des migrants, qui se voient offrir un passage gratuit en échange de leurs services. La majorité des capitaines sont des ressortissants sénégalais qui ont une expérience de la pêche.⁸³

Prix et processus de transit

Selon deux informateurs clés ayant une connaissance directe du fonctionnement des réseaux à Nouakchott et à Kayes, ainsi qu'un migrant interrogé par la GI-TOC aux îles Canaries, qui a voyagé par bateau via Nouakchott, les migrants paient entre 1 300 et 1 525 euros pour une place sur un bateau. Des réseaux similaires opéreraient depuis la ville de Nouadhibou, dans le nord de la Mauritanie.⁸⁴

Les migrants originaires de l'ouest du Mali entrent souvent en contact avec des passeurs avant de quitter leur région. Des contacts à Kayes et à Nouakchott ont expliqué que les migrants maliens empruntent, sur instruction des passeurs, les transports en commun entre Kayes ou Bamako et Nouakchott.⁸⁵ Les migrants peuvent entrer directement en Mauritanie par le poste frontière de Gogui ou passer par le Sénégal et entrer en Mauritanie près de Saint-Louis.

Bien que la Mauritanie ne soit pas membre de la CEDEAO (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest), les Maliens n'ont pas besoin de visa pour entrer dans le pays, ce qui facilite leur circulation. Les forces de sécurité mauritaniennes auraient néanmoins exercé une surveillance étroite de la frontière, ce qui aurait conduit certains migrants à s'adresser à des passeurs locaux pour transiter en bus de l'ouest du Mali vers Nouakchott ou Nouadhibou, moyennant 200 000 FCFA.

Arrivés à Nouakchott ou à Nouadhibou, les migrants contactent les passeurs en utilisant des numéros de téléphone qui circulent sur des groupes WhatsApp. Une fois en ville, « ils attendent d'être en nombre suffisant ... pour être transportés en bateau vers l'Europe », a expliqué un contact à Nouakchott qui travaille directement avec les migrants maliens.⁸⁶

Une dynamique assez similaire est à l'œuvre pour le plus petit nombre de migrants sénégalais qui transitent par la Mauritanie. Les membres de la diaspora sénégalaise qui vivent et travaillent dans le pays, souvent comme pêcheurs saisonniers, servent d'intermédiaires entre les migrants sénégalais et les passeurs de Nouakchott.⁸⁷

Trafic de migrants depuis le Sénégal

Bien que le nombre de migrants sénégalais atteignant les îles Canaries ait diminué par rapport à d'autres nationalités, principalement les Marocains et les Maliens, le pays reste un point de départ majeur pour les traversées de migrants vers le nord. D'après nos entretiens avec les migrants et nos contacts locaux au Sénégal et aux îles Canaries, les deux principaux points de départ sont Mbour, situé à environ 70 kilomètres au sud de la capitale de Dakar, et Saint-Louis, situé dans le nord du Sénégal, à la frontière avec la Mauritanie.⁸⁸

Selon les migrants sénégalais interrogés aux îles Canaries ainsi que les journalistes et les contacts locaux au Sénégal, les plages près de Mbour ont été les points de départ les plus populaires en 2020 et en 2021.⁸⁹ Bien que Saint-Louis se trouve au nord du Sénégal et qu'il faille donc moins de jours de mer pour atteindre les îles Canaries, Mbour est davantage prisée pour les départs en bateau car la population y est plus nombreuse et la ville est facilement accessible par les migrants de l'ensemble de la région. Les migrations depuis Mbour ne sont par ailleurs pas nouvelles. De nombreux candidats au départ ont en effet de la famille qui a émigré en Europe, de manière légale ou clandestine, ces vingt dernières années.⁹⁰

Les bateaux qui quittent le Sénégal peuvent mettre entre cinq et onze jours pour atteindre les îles Canaries, en fonction d'une série de facteurs, dont le cap suivi par les capitaines des bateaux, la rencontre ou la nécessité d'échapper aux autorités en mer, les conditions météorologiques et le point d'embarquement. La grande majorité des personnes qui quittent le Sénégal sont des ressortissants sénégalais, bien que des contacts au Sénégal et aux îles Canaries aient signalé la présence de migrants de Guinée, de Gambie, du Mali et, dans une moindre mesure, de Guinée-Bissau.⁹¹ Des migrants dans les îles Canaries et des informateurs clés au Sénégal assurent que la plupart des bateaux transportent entre 130 et 250 personnes et sont propulsés par deux moteurs.⁹²



Les ressortissants sénégalais issus des communautés de pêcheurs citent régulièrement le problème de la surpêche pratiquée par les navires chinois et européens parmi les principaux motifs de migration. © John Wessels/AFP via Getty Images

Réseaux de transport de migrants

Si les traversées clandestines depuis le Maroc et, dans une moindre mesure, la Mauritanie, sont facilitées par des réseaux organisés de passeurs, les départs de migrants depuis le Sénégal sont beaucoup moins organisés selon des contacts locaux et des migrants au Sénégal et aux îles Canaries. Plusieurs personnes interrogées, par exemple, se sont opposées à l'emploi des termes « réseaux » de trafic de migrants « organisés ».

« Je ne pense pas qu'on puisse même parler de réseaux. Ce ne sont pas des réseaux. Il s'agit d'individus qui ont leur propre embarcation. Il y a ceux qui baignent dans le milieu, c'est-à-dire les anciens pêcheurs qui ont leur propre bateau et qui font ça parce qu'ils connaissent la route », explique un fonctionnaire de l'administration locale de Mbour. Selon lui, même si certaines personnes organisent les départs et peuvent même fournir les fonds nécessaires pour que les traversées aient lieu, ce sont des individus qui opèrent « dans leur coin » plutôt que dans le cadre de réseaux étendus à différents endroits du pays ou de la côte.⁹³ Les acteurs de la société civile qui travaillent avec des migrants sénégalais aux îles Canaries corroborent ces dynamiques largement non structurées.⁹⁴

Bien que certains migrants et informateurs clés suggèrent que les départs ne sont pas organisés et sont assurés par des groupes de pêcheurs, d'autres indiquent que certains acteurs sont impliqués dans l'organisation et la mise en place de multiples traversées.⁹⁵

Les personnes qui organisent les départs en bateau se montrent très discrètes afin de ne pas être repérées par les autorités sénégalaises ainsi que par les chefs des communautés locales, qui dissuadent activement les jeunes hommes de leurs communautés de risquer leur vie en mer. Elles demandent à des personnes de confiance, juste avant le départ, de faire savoir qu'un bateau pourrait partir et paient leurs contacts jusqu'à 30 ou 40 euros par client recruté.

D'un point de vue fonctionnel, le trafic de migrants du Sénégal vers les îles Canaries est un processus social dans le cadre duquel des acteurs individuels collaborent pour faciliter les départs en bateau. Bien que divers acteurs puissent assumer différents rôles et différentes responsabilités dans le cadre de l'organisation des traversées, ces rôles sont généralement ponctuels et s'inscrivent dans le contexte de structures communautaires organiques, plutôt que dans le cadre de réseaux de passeurs existants et clairement identifiables.

L'absence de réseaux très organisés n'implique cependant pas un manque de rigueur et de préparation de la part des réseaux ad hoc opérant depuis le Sénégal. Les organisateurs de traversées recrutent également des mécaniciens pour s'assurer que les moteurs des bateaux sont en bon état. « Certains capitaines se cachent lorsqu'ils arrivent. Ils ne disent pas pourquoi ils viennent ici avec leurs moteurs. Ils ne veulent pas que les gens sachent qu'ils préparent une traversée vers l'Espagne », explique un mécanicien de Mbour. D'autres disent directement : 'Je me prépare à aller en Espagne. Il faut bien vérifier le moteur car la distance est assez longue.' »⁹⁶

D'autres préparatifs peuvent être observés avant le départ des bateaux. En effet, les personnes impliquées dans le trafic étudient apparemment les heures auxquelles la marine sénégalaise patrouille dans certaines zones afin de réduire le risque d'être pris. Contrairement à d'autres itinéraires vers les îles Canaries, les cas de corruption directe ou de complicité avec les forces de sécurité ou de défense signalés au Sénégal sont rares.⁹⁷

Comme pour les autres routes vers les îles Canaries, les capitaines jouent un rôle clé dans les départs depuis le Sénégal. Ce rôle est souvent rempli par des migrants qui ont une expérience de la pêche et savent naviguer en mer. Contrairement aux capitaines de bateaux partant du Maroc/Sahara occidental, ceux en provenance du Sénégal resteraient aux Canaries ou se rendraient en Europe et ne chercheraient pas à effectuer des traversées multiples.⁹⁸

Selon un migrant sénégalais interrogé aux Canaries, son groupe s'est réuni avant d'embarquer. Ils ont tous convenu de ne pas dévoiler le nom du capitaine du navire aux autorités espagnoles, arguant au contraire qu'ils n'avaient pas fait appel à un passeur mais avaient mis de l'argent en commun pour

financer le trajet, et que le capitaine était « passé par-dessus bord » au cours de la traversée.⁹⁹ De même, un groupe de quatre migrants sénégalais a déclaré à Tenerife à la GI-TOC qu'« il n'y a pas de capitaine », « nous sommes tous capitaines ».¹⁰⁰

Prix et processus de transport

Des migrants aux îles Canaries et des contacts locaux au Sénégal ont fait état de tarifs généralement compris entre 450 et 760 euros au départ du Sénégal, tandis que d'autres ont rapporté des prix allant jusqu'à 1 500 euros.¹⁰¹ Les migrants de Mbour, par exemple, qui peuvent avoir des relations personnelles, voire familiales, avec les différents organisateurs des départs en bateau, payeraient les prix les plus bas de la plage tarifaire indiquée. Les ressortissants sénégalais qui se rendent à Mbour, ainsi que les ressortissants non sénégalais, paient généralement plus cher.¹⁰² Les capitaines des navires sont généralement autorisés à voyager gratuitement et peuvent également bénéficier d'un passage gratuit pour un membre de leur famille.

« Nous avons préparé l'embarcation et demandé à ceux qui voulaient partir de le faire en secret en leur indiquant le montant à payer », a expliqué un pêcheur de Mbour ayant organisé une traversée vers les îles Canaries qui a finalement échoué à cause d'une panne de moteur. « Vous leur indiquez le montant dont vous disposez. Si vous êtes pêcheur, ils réduiront le prix du transport, sinon vous paierez plus cher. »¹⁰³

Les migrants qui partent du Sénégal paient la totalité du montant à l'avance, en espèces, souvent quelques jours avant le départ. Les passeurs les contactent par téléphone peu avant la préparation du bateau, en leur indiquant l'emplacement de la plage le plus tôt possible avant le départ, afin d'éviter toute fuite d'informations vers les autorités. Pour financer leurs périples, les migrants déclarent avoir vendu des terres ou des biens professionnels (c'est le cas d'un tailleur qui a donné sa machine à coudre en garantie), ou encore avoir fait appel aux économies de leur famille.¹⁰⁴

« Nous avons rassemblé nos économies et celles de nos proches pour organiser le voyage », explique un pêcheur de Mbour qui a tenté de gagner les îles Canaries. « Nous faisons partie d'une grande famille et nous devons aider nos parents qui comptent sur nous. Nous n'avons pas pris la mer pour nous suicider ou pour mourir, mais pour aider nos parents. » Selon ce pêcheur, c'est finalement son groupe qui a décidé de faire demi-tour après six jours de traversée parce qu'un moteur est tombé en panne et que le GPS a cessé de fonctionner.¹⁰⁵

En règle générale, le parcours des migrants commence dès lors qu'ils apprennent qu'un navire se prépare à quitter leur région. Les transporteurs sénégalais étant généralement discrets, ces informations ont tendance à circuler de bouche à oreille. Les instructions ou les directives ne sont généralement fournies que par le biais d'applications de messagerie de pair à pair, comme WhatsApp, à une date relativement proche de la date de départ.¹⁰⁶

Un employé de l'administration locale de Mbour a décrit le processus comme suit :

Mon ami travaillait sur la jetée lorsqu'un pêcheur s'est approché et lui a dit : « Tu veux partir ? Il y a un bateau qui prend la mer la semaine prochaine. » Le pêcheur a alors donné à mon ami le numéro de téléphone du passeur. Mon ami a appelé le passeur qui lui a dit qu'il devait le rencontrer en personne pour lui donner des renseignements sur le bateau parce qu'il ne pouvait pas lui faire confiance par téléphone.¹⁰⁷

Les migrants peuvent aussi chercher des passeurs à l'avance. Un chef de communauté de Mbour a expliqué : « Vous allez à la plage et vous posez des questions. Tout se fait par le bouche à oreille. »¹⁰⁸ Trois migrants sénégalais interrogés par la GI-TOC aux îles Canaries ont fait écho à ces propos en déclarant qu'ils avaient fait part à un passeur de leur intention de partir quelques jours seulement avant leur départ, et qu'ils avaient été informés du lieu d'embarquement par WhatsApp quelques heures seulement avant l'heure annoncée.¹⁰⁹

Les migrants partent souvent sans prévenir les membres de leur famille. Personne ne doit les décourager de partir, et il ne faut pas non plus que des membres de la famille ou des chefs de communauté en



Filets de pêche abandonnés le long du littoral à Mbour, novembre 2020. Le manque de travail pour les jeunes et la baisse des stocks de poissons poussent les jeunes pêcheurs sénégalais à chercher des opportunités ailleurs.

©John Wessels/AFP via Getty Images

avisent les autorités. C'est grâce à cette discrétion mutuelle, tant de la part des passeurs que des migrants eux-mêmes, que les départs de bateaux peuvent avoir lieu malgré les efforts concertés des autorités sénégalaises pour intercepter les bateaux en mer, et des organisations communautaires pour dissuader et décourager les candidats à l'émigration.¹¹⁰

« Nous cachons les choses. Personne n'a envie que son voisin sache ce qu'il fait », explique un pêcheur qui a déjà tenté de rejoindre les îles Canaries.¹¹¹ Un autre pêcheur, qui a lui aussi tenté de gagner les Canaries, s'est fait l'écho de ces sentiments. « Ce n'est pas une information que nous donnons à haute voix, mais que nous communiquons facilement entre amis et frères parce que nous avons les mêmes partenaires. »¹¹²

Embarquements en provenance du sud

Des embarquements en provenance du sud de la Gambie ont été signalés.¹¹³ Il est important de noter qu'il existait déjà une tendance aux départs depuis la capitale gambienne, Banjul, et la ville portuaire de Barra, plus au nord, avant le début de l'épidémie de COVID-19. Deux cas notables de migrants gambiens morts ou secourus au large de la Mauritanie après avoir quitté les côtes gambiennes ont été enregistrés en 2019.¹¹⁴ La nature des réseaux de contrebande impliqués (ou même l'existence de ces réseaux) n'est pas claire.

L'OIM souligne également que, dans certains cas, les embarquements ont lieu encore plus au sud, en Guinée-Bissau et en Guinée.¹¹⁵ Le fait que les Guinéens aient été la cinquième nationalité la plus fréquemment identifiée en tant que migrants clandestins vers les îles Canaries en 2020 corrobore cette affirmation.¹¹⁶ Il pourrait s'agir de migrants qui ont voyagé par voie terrestre avant de prendre la mer plus au nord, de Guinéens, voire d'Ivoiriens ayant été identifiés comme partant de points très au nord, comme Dakhla. Certaines sources mentionnent des embarquements directement depuis la Guinée sans fournir de détails.¹¹⁷ Aucun des migrants interrogés par la GI-TOC aux îles Canaries n'avait embarqué en Guinée ou en Guinée-Bissau.



Un homme est photographié dans un « cimetière de bateaux » à Arinaga, Grande Canarie, le 18 novembre 2020.

© Lluís Gene/AFP via Getty Images

Trafic depuis les îles Canaries

Si l'attention s'est essentiellement portée sur le processus d'arrivée des migrants aux îles Canaries, il est important ici de traiter également d'une autre forme de déplacement : les mouvements des îles Canaries vers le continent européen, dont l'Espagne.

Une fois dans les îles Canaries, les migrants peuvent chercher à se rendre en Espagne continentale en achetant leurs propres billets d'avion ou de ferry.¹¹⁸ Si ces moyens légaux de gagner le continent espagnol existent bel et bien, un marché naturel de l'offre de « services » garantissant la sortie de l'île s'est cependant naturellement créé dans un contexte de harcèlements policiers et de blocages aux ports de sortie (étudiés plus loin). Sur l'île de la Grande Canarie, des migrants ont également déclaré avoir emprunté des itinéraires clandestins de manière indépendante (principalement en cherchant à monter clandestinement dans des camions en partance pour le continent) pour quitter l'archipel.

Selon les migrants interrogés dans les îles Canaries, des individus se rendent dans les camps de migrants et proposent leurs services pour gagner le continent espagnol, affirmant qu'ils peuvent procurer des documents de voyage et un billet d'avion pour 1 000 euros. Des migrants marocains sur l'île de la Grande Canarie ont déclaré à la GI-TOC qu'il s'agit de personnes maghrébines qui laissent leur numéro dans les camps pour le cas où les migrants voudraient les contacter.¹¹⁹ « Certains sont honnêtes, d'autres le sont moins et volent l'argent. Il y a de bonnes et de mauvaises expériences, selon les gens », explique un migrant.¹²⁰ Selon les informations de parties prenantes à Tenerife, des ressortissants d'Afrique de l'Ouest offrent également des services pour faciliter le voyage vers l'Espagne continentale. Si certains de ces individus opèrent de manière autonome, les enquêtes menées par les forces de l'ordre aux Canaries ont également permis d'identifier un certain nombre de réseaux opérant dans les îles, principalement dans le cadre d'organisations plus vastes comptant des éléments dans les pays d'origine, le plus souvent le Maroc.

ANCIENS FACTEURS DÉTERMINANTS, NOUVELLE URGENCE

Les préoccupations économiques comptent parmi les principaux motifs de migration par la route de l'Afrique du Nord-Ouest. Ce phénomène a été amplifié, mais pas initié, par la pandémie de COVID-19. Les migrations irrégulières sur cette route ont sensiblement augmenté au cours des années 2018 et 2019 avant de monter en flèche en 2020.¹²¹ D'après des entretiens avec les migrants, des chefs de communautés et des chercheurs locaux, bien que le manque apparent de perspectives de travail soit le principal moteur à l'origine de la décision de migrer, ce facteur structurel de longue date a été amplifié de bien des manières par la pandémie. La pandémie a encore accéléré la tendance au renforcement des contrôles frontaliers sur les autres voies d'accès irrégulières à l'Europe, déplaçant les mouvements vers la route de l'Afrique du Nord-Ouest.

Si la COVID-19 n'a pas été citée comme un facteur de migration à part entière, de nombreuses personnes interrogées par la GI-TOC ont déclaré que l'impact économique de la pandémie les avait fait passer de la précarité économique au désespoir. Les difficultés économiques provoquées par les fermetures d'usines et le déclin consécutif de secteurs comme l'hôtellerie et le tourisme sont un facteur majeur. Plus important encore, les économies informelles d'Afrique de l'Ouest et du Nord, qui sont des employeurs importants, sont aussi celles qui ont reçu le moins de soutien de la part des gouvernements à la suite de la pandémie. Nombre des personnes qui choisissent de migrer travaillent en effet dans le secteur informel.¹²² Certaines personnes interrogées ont indiqué que travaillant moins, elles avaient plus de temps pour réfléchir à leurs perspectives d'avenir et pour planifier leur départ.¹²³

Dans le contexte de la pandémie, l'idée qu'il existait une pénurie de main-d'œuvre en Europe en raison du grand nombre de décès liés à la COVID-19 sur le continent a joué un rôle décisif. Bien que cette hypothèse soit erronée, étant donné que la plupart des décès concernaient des retraités (c'est-à-dire des personnes qui n'étaient pas économiquement actives), la crise sanitaire a incité de nombreuses personnes à émigrer.¹²⁴

Les effets de second ordre de la COVID-19 sur les communautés de migrants sont nombreux et difficiles à surestimer. Un migrant sénégalais ayant tenté en vain de gagner les îles Canaries, par exemple, a rapporté à la GI-TOC qu'il était tailleur mais qu'il ne pouvait plus gagner sa vie parce que les rassemblements publics avaient été interdits en raison des mesures prises dans le cadre de la COVID-19. Ses clients étaient principalement des pêcheurs qui utilisaient l'argent de la pêche pour commander de nouvelles tenues à l'occasion de célébrations (mariages, baptêmes, fêtes religieuses, etc.). Le tailleur était tellement à bout de ressources qu'il a vendu ses machines à coudre pour financer son voyage.¹²⁵

Lors des entretiens, les candidats à l'émigration et les personnes qui ont tenté en vain d'atteindre les îles Canaries ont exprimé une frustration générale à l'égard de la trajectoire politique du Sénégal. Le harcèlement pratiqué par les forces de sécurité qui imposaient des couvre-feux (et demandaient des pots-de-vin au passage) a été un facteur qui a pesé sur leur décision de départ.¹²⁶ Plusieurs ressortissants sénégalais ont déclaré que ces frustrations quotidiennes, combinées aux mesures de plus en plus autoritaires utilisées pour étouffer la dissidence politique au Sénégal, les ont décidés à migrer.¹²⁷ Des problèmes similaires d'orientations politiques, de corruption et de répression des voix dissidentes ont également été identifiés par les migrants marocains et mauritaniens aux îles Canaries comme des facteurs déterminants de migration.

Déclin de l'industrie locale et hausse des déplacements

De nombreux informateurs phares interrogés au Sénégal, au Maroc et aux îles Canaries, par exemple, désignent l'effondrement des secteurs du tourisme et de l'hôtellerie consécutif aux restrictions imposées aux déplacements internationaux comme un facteur déterminant dans leur décision de migrer.¹²⁸ Au Maroc, les restrictions à la mobilité ont affecté de manière disproportionnée les acteurs de l'économie informelle, et parmi eux les travailleurs qui ont le moins de chances de disposer d'économies ou d'avoir accès aux aides de l'État.¹²⁹ De nombreux migrants marocains ont déclaré être à la recherche d'emplois mieux rémunérés en Europe n'étant plus en mesure de gagner leur vie dans le secteur agricole, dans le bâtiment, dans la mise en rayon des supermarchés ou en tant que vendeurs de fruits.¹³⁰

« Les riches s'enrichissent, les pauvres s'appauvrissent », a expliqué un migrant marocain interrogé aux Canaries, qui a déclaré que, malgré son passé de soldat et une année d'études universitaires, il n'avait pas pu obtenir d'emploi en raison d'un népotisme bien ancré dans les mentalités.¹³¹ De nombreux migrants marocains interrogés se font l'écho de ce ressenti, citant le manque de perspectives professionnelles comme un motif de migration vers l'Europe.¹³²

Cette situation a été aggravée par la sécheresse qui sévit dans le pays. Selon certaines informations, de nombreux migrants se trouvant à Dakhla et attendant d'effectuer la traversée viennent de régions frappées par la sécheresse, telles que Beni-Mellal, El Kalaa des Sraghna et Fquih Ben Salah.¹³³

Les ressortissants sénégalais issus des communautés de pêcheurs citent régulièrement le problème de la surpêche pratiquée par les navires chinois et européens parmi les principaux motifs de migration. Le Dr Aliou Ba, conseiller politique de l'organisation environnementale Greenpeace au Sénégal, a déjà exprimé ce ressenti dans une interview accordée en décembre 2020 à *The New Humanitarian*. « Depuis deux ou trois ans plus particulièrement, de nombreux bateaux [étrangers] sont autorisés à pêcher dans les eaux sénégalaises. »¹³⁴ Un rapport de Greenpeace datant d'octobre 2020 indique que la pandémie a aggravé une situation déjà insoutenable. La concurrence déloyale entre les pêcheurs artisanaux et les poissonniers, d'une part, et les grandes entreprises étrangères, d'autre part, contribue à la diminution rapide des stocks de poissons locaux.¹³⁵

« Nous dépendions entièrement de la mer et le gouvernement a vendu la mer », a déclaré un ressortissant sénégalais qui a survécu au naufrage d'un navire au large de la Mauritanie en essayant de rejoindre les îles Canaries. « Financièrement, c'est moi qui subviens aux besoins du foyer et ce que je pouvais faire avant, je ne peux plus le faire aujourd'hui. La mer me permettait de répondre à mes besoins, mais maintenant il n'y a plus de poisson », a-t-il déclaré à la GI-TOC. « Les bateaux nous empêchent de faire notre travail. Nous ne trouvons plus de poissons à cause de leurs filets. »¹³⁶ « La nuit, ils [les navires étrangers] ne restent pas à l'intérieur de la zone dans laquelle ils sont censés se cantonner », explique un autre ressortissant sénégalais, qui a acheté une place sur un bateau en partance pour les îles Canaries, mais qui a finalement décidé de ne pas émigrer. « Le matin, avec nos petites pirogues, nous ne trouvons pas de poisson parce que les grands bateaux ont tout pris. »¹³⁷

Au Mali, les personnes interrogées ont indiqué que l'augmentation des migrations s'explique par les difficultés économiques à Kayes et à Sikasso, combinées à l'insécurité alimentaire dans un contexte de hausse des prix des denrées alimentaires.

Considérés dans leur ensemble, les problèmes structurels d'inégalité économique et de manque d'opportunités, exacerbés dans une grande partie de l'Afrique du Nord et de l'Ouest par l'impact de la COVID-19, vont continuer à être un moteur des migrations vers l'Europe.

Stigmatisation culturelle et pressions sociétales

À ces facteurs vient s'ajouter l'intérêt économique que représente la migration irrégulière vers l'Europe, dont ont personnellement bénéficié de nombreux migrants. « Si aujourd'hui encore je vois un navire partir pour l'Espagne, je monte à bord », a expliqué un migrant sénégalais qui a pris un bateau pour les îles Canaries en 2006, mais qui a été expulsé par la suite. « Dans notre village, presque tout le monde est parti et ceux qui reviennent construisent des maisons et achètent deux ou trois voitures. Les personnes qui restent ici n'ont même pas les moyens d'acheter une brique. »¹³⁸

La stigmatisation culturelle est également un facteur souvent négligé. La honte associée à l'incapacité de subvenir aux besoins de son foyer, instillée parfois par les membres mêmes de la famille, incite de nombreuses personnes à risquer la mort dans l'espoir d'une vie meilleure.¹³⁹ L'image de réussite matérielle renvoyée par les personnes qui, étant parvenues à gagner l'Europe, reviennent au pays en ayant les moyens d'acheter des produits de luxe, est une autre incitation au départ pour les candidats à la migration.¹⁴⁰

Les migrants reconnaissent toutefois à mi-mot que ces possibilités de s'enrichir et de travailler en Europe ne sont qu'une facette de leur expérience, qui comporte son lot d'opportunités, mais aussi de problèmes. Les migrants interrogés aux Canaries en 2021 ont ainsi souligné les mauvaises conditions de logement, le manque de perspectives d'emploi dans ces îles et les difficultés à se rendre sur le continent espagnol comme des obstacles inattendus dans le cadre de leur parcours. L'une des personnes interrogées a signalé qu'en Espagne, son frère conseillait activement aux gens de ne pas venir faute d'emploi. Il a également souligné que si les vidéos réalisées par les migrants pendant leur périple ou peu après leur arrivée sont généralement positives et encourageantes, les récits des migrants en Espagne depuis plus longtemps sont plus mitigés.¹⁴¹ Les vidéos des traversées depuis le Maroc, qui circulent largement dans le pays, montrent en règle générale des hommes dansant et chantant, et seraient utilisées comme support marketing par les réseaux de passeurs.

Pourquoi la route de l'Afrique du Nord-Ouest ? Ce qu'en disent les migrants

La proximité de la côte ouest-africaine est perçue par les migrants comme un facteur important en termes d'accessibilité. Convaincues que cette route est la plus rapide et la plus directe vers l'Europe, nombre des personnes interrogées dans les îles Canaries ont choisi de l'emprunter.¹⁴² Des candidats à la migration ont été encouragés à partir après avoir écouté des connaissances raconter leur périple.¹⁴³

Bien que plus proche des points de départ que d'autres itinéraires très fréquentés vers l'Europe, la route de l'Afrique du Nord-Ouest est considérée comme la plus dangereuse, avec un ratio estimé d'un décès pour 40 arrivées dans les îles Canaries au début de l'année 2021,¹⁴⁴ une estimation qui est passée à environ un décès pour 20 arrivées sur l'ensemble de l'année 2021.¹⁴⁵ Ces estimations sont basées sur les chiffres de l'OIM, largement considérés comme en-deçà de la réalité (les ratios sont bien plus élevés si l'on se base sur les données recueillies par d'autres organisations issues de la société civile, comme Caminando Fronteras). De nombreux migrants ne savaient pas qu'on les emmenait vers les îles Canaries, ni même que ces îles existaient, et se sont retrouvés transportés vers cette destination plutôt que vers l'Espagne continentale.¹⁴⁶ C'est parce que cet itinéraire est dangereux que les passeurs ne communiquent pas d'informations aux migrants afin de ne pas les décourager d'entreprendre la traversée.¹⁴⁷ La plupart des migrants interrogés dans les îles Canaries ont toutefois déclaré être parfaitement conscients des dangers encourus sur la route de l'Afrique du Nord-Ouest avant d'embarquer.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT ESPAGNOL

L'approche tripartite adoptée de longue date par l'Espagne pour lutter contre les migrations le long de la route de l'Afrique du Nord-Ouest (sécurisation et externalisation des frontières, surveillance et expulsions et aide économique et au développement des pays d'origine) a été reconduite avec de rares modifications suite à la recrudescence des migrations après 2019.¹⁴⁸ Les changements qui ont été apportés concernent principalement l'isolement des personnes à leur arrivée aux îles Canaries, la volonté de tracer une frontière imaginaire entre l'archipel et le continent, et les difficultés que posent les fermetures de frontières induites par la COVID-19 en matière d'expulsions.

En 2019, lorsque les arrivées ont commencé à augmenter sensiblement, les infrastructures d'accueil construites à la suite du pic d'arrivées de 2006 avaient été en grande partie démantelées, laissant les îles Canaries en mal d'équipements pour faire face à l'augmentation substantielle des arrivées. Les autorités espagnoles sont accusées de ne pas avoir agi. Bien que Frontex et l'agence de renseignement espagnole aient alerté à propos du recours croissant à la route de l'Afrique du Nord-Ouest dès 2018, la vague de 2020 a déclenché une réponse disproportionnée face à la crise.¹⁴⁹

Le gouvernement aurait en effet rogné sur ses dépenses, manquant ainsi à ses obligations en matière de droits de l'homme et de respect de l'État de droit.¹⁵⁰ À plusieurs reprises, les procédures régulières n'auraient pas été suivies à l'arrivée des migrants clandestins qui n'auraient notamment pas pu bénéficier d'une assistance juridique. De même, les procédures de retour n'auraient pas été respectées à différentes reprises, rendant nombre d'entre elles juridiquement nulles et non avenues.¹⁵¹ Ces manquements ont accru le risque de voir les arrivants de ne pas bénéficier d'une protection internationale alors qu'ils étaient susceptibles d'y prétendre. De nombreux ressortissants maliens arrivant aux îles Canaries auraient par exemple été expulsés vers la Mauritanie sans qu'on leur fasse part de leur droit à demander l'asile.¹⁵² Seuls 189 (moins de 5 %) des 4 126 ressortissants maliens arrivés aux îles Canaries de manière irrégulière au cours de l'année 2020 ont ainsi demandé l'asile. Ce chiffre a grimpé en flèche en 2021 après que des défenseurs des droits de l'homme ont signalé ces manquements à la procédure.¹⁵³

L'externalisation des frontières s'est poursuivie, l'accent étant mis sur les relations bilatérales axées sur la migration avec le Sénégal, la Mauritanie et le Maroc.¹⁵⁴ Le mois de mars 2022 a vu un revirement brutal de la position de l'Espagne sur la souveraineté du Sahara occidental, qui avait été une source de tension avec le Maroc au cours de l'année précédente. L'Espagne s'est départie de sa traditionnelle neutralité et a reconnu la souveraineté du Maroc sur la région contestée.¹⁵⁵



Le camp de Las Raices, le plus grand de Tenerife jusqu'à sa fermeture en 2022, était notoirement mal équipé. © David Ramos/Getty Images

Cette volte-face est intervenue après trois mois d'arrivées irrégulières en Espagne depuis le Maroc largement plus conséquentes que l'année précédente. Le 8 avril, le Maroc et l'Espagne sont entrées dans une « nouvelle phase » de leurs relations diplomatiques en signant un accord qui engage les parties à « relancer et renforcer la coopération dans le domaine de la migration », soulignant le lien entre la position diplomatique de l'Espagne sur le Sahara occidental et la coopération du Maroc en matière de gestion des migrations. Le déploiement accru de patrouilles maritimes espagnoles devrait faire partie de l'arsenal adopté dans le cadre du nouvel accord. Les porte-parole du gouvernement espagnol ont souligné l'impact de l'accord en indiquant que, depuis sa conclusion, 40 % des bateaux cherchant à embarquer du Maroc vers les îles Canaries étaient interceptés par les autorités marocaines et espagnoles.¹⁵⁶ Il n'a pas été possible de vérifier ces chiffres ; toutefois, les statistiques officielles relatives aux arrivées irrégulières depuis la route de l'Afrique du Nord-Ouest accusent une baisse au deuxième trimestre 2022.

Au départ, les politiques semblaient également vouloir esquisser une frontière illégale pour les migrants irréguliers et les réfugiés entre les îles Canaries et le continent espagnol (et, par conséquent, le reste de l'UE). À l'image des approches adoptées à d'autres points d'entrée de migrations irrégulières aux frontières extérieures de l'Europe, tels que Lampedusa et Lesbos, les autorités espagnoles ont limité les transferts officiels des îles Canaries vers le continent. Les parties prenantes dans les îles Canaries ont perçu cette mesure comme une manière de bloquer temporairement les arrivées clandestines sur le continent.¹⁵⁷ Entre décembre 2020 et avril 2021, période durant laquelle un tribunal des îles Canaries a réaffirmé l'illégalité de ces actions, les migrants et les réfugiés qui cherchaient à gagner légalement le continent espagnol depuis les îles Canaries par voie aérienne ou maritime ont déclaré en avoir été empêchés.¹⁵⁸ De nombreux migrants, mais certainement pas tous, ont souffert de mauvaises conditions d'hébergement dans les îles Canaries, en particulier dans le camp de Las Raices, le plus grand de Tenerife, notoirement

mal équipé et qui a fermé ses portes en 2022.¹⁵⁹ Ces mesures, ainsi que la tentative perçue de blocage des migrants dans les îles Canaries, ont été considérées par de nombreuses parties prenantes sur place comme faisant partie d'un arsenal politique plus large visant en partie à dissuader les candidats potentiels à la traversée.¹⁶⁰ Les migrants dans les îles Canaries ont signalé le blocage et les mauvaises conditions aux personnes restées au pays, mais cela semble avoir eu peu d'effet sur le nombre d'arrivées.¹⁶¹

Suite aux fermetures des frontières en raison de la crise du COVID-19, les retours (élément clé de la stratégie migratoire de l'UE, historiquement au cœur des approches des autorités espagnoles) ont été dans une large mesure impossibles¹⁶² entre 2020 et mars 2022, avec seulement quelques vols de retour sporadiques dans l'intervalle.¹⁶³ Des allégations d'infraction aux règles en vigueur ont été formulées à l'occasion des expulsions, le plus souvent vers Laayoune sur le vol hebdomadaire d'Air Maroc au départ de l'île de la Grande Canarie,¹⁶⁴ les droits des migrants et des réfugiés à contester les ordres d'expulsion n'ayant pas été respectés et des ordres d'expulsion expirés ayant été utilisés pour procéder illégalement aux sorties de territoire.¹⁶⁵

L'ensemble de ces informations émanant de migrants et de réfugiés dans les îles Canaries, ainsi que de parties prenantes qui travaillent en étroite collaboration avec eux, brosse un tableau inquiétant marqué par un mépris des cadres juridiques internationaux et nationaux qui régissent les migrations et protègent les droits des migrants et des réfugiés.¹⁶⁶ De nombreux migrants et réfugiés ont néanmoins également fait état de bonnes conditions d'hébergement, et de nombreuses parties prenantes ont noté que certains éléments de réponse à la crise s'étaient renforcés au fil du temps.

CONCLUSION ET PERSPECTIVES

La pandémie de COVID-19 a exacerbé les facteurs structurels de longue date qui motivent la migration irrégulière sur la route de l'Afrique du Nord-Ouest, contribuant à une augmentation des mouvements, avec des impacts humanitaires énormes (à la fois en termes de décès en mer et de violations des droits des personnes qui débarquent aux îles Canaries, en particulier au cours de la première année de réouverture de la route). Certaines tendances, notamment l'utilisation accrue d'embarcations pneumatiques sur certaines traversées, semblent rendre la route encore plus meurtrière, 2021 étant l'année la plus mauvaise jamais enregistrée.

Les tensions économiques dans les pays d'Afrique de l'Ouest et du Nord continuent d'être le principal catalyseur des migrations le long de la route de l'Afrique du Nord-Ouest. Cette pression semble devoir s'accroître actuellement, la montée en flèche des taux d'inflation mondiaux, déclenchée par l'invasion de l'Ukraine par la Russie, ayant fait grimper les prix des produits de base, alimentant la faim et le mécontentement.¹⁶⁷ Le changement climatique, qui réduit les rendements des récoltes dans de nombreuses régions d'Afrique de l'Ouest, aggrave encore les tensions économiques à long terme. L'analyse des facteurs déclencheurs tendrait donc vers des niveaux élevés et soutenus de déplacements sur cet itinéraire. Il est clair par ailleurs qu'un certain nombre de campagnes visant à décourager les déplacements, à travers des mesures de sensibilisation notamment, dans des pays de destination clés tels que le Mali, n'ont eu que peu d'impact.¹⁶⁸

L'éventuelle réduction à moyen terme des mouvements sur la route des îles Canaries du fait d'un renforcement des contrôles au Maroc induit par une possible amélioration des relations diplomatiques entre l'Espagne et le Maroc ne durerait que tant que ces relations resteraient chaleureuses et constituerait donc une solution à court terme. Comme l'a fait remarquer un fonctionnaire de Mbour, au Sénégal, à propos des facteurs structurels de migration le long de la route canarienne : « Tant que le problème de l'emploi des jeunes ne sera pas résolu, il y aura toujours de l'immigration clandestine quand la mer sera calme. »¹⁶⁹

La protection des droits des personnes en situation irrégulière devrait donc être une priorité politique absolue, et les relations bilatérales construites autour de la gestion des migrations ne devraient pas tolérer les approches d'expulsion et de rapatriement non-respectueuses des droits des personnes en déplacement.

NOTES

- 1 Frontex, *Detections of illegal border-crossings statistics : based on FRAN and JORA data as of August 2022*, https://frontex.europa.eu/assets/Migratory_routes/2022/Monthly_detections_of_IBC_20220505.xlsx UNHCR, Spain Weekly snapshot - Week 43 (24-30 oct. 2022), 30 octobre 2022.
- 2 Al-Jazeera, *Several migrants missing off coast of Spain's Canary Islands*, 9 mai 2022, <https://www.aljazeera.com/news/2022/5/9/several-migrants-missing-off-coast-of-spains-canary-islands>
- 3 Caminando Fronteras, *Monitoring the right to life on the Euro-African Western Border*, 2021, https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2022/01/MONITORE-DALVEN_v01.pdf.
- 4 Mark Micallef et al, *Conflict, coping and COVID: Changing human smuggling and trafficking dynamics in North Africa and the Sahel in 2019 and 2020*, GI-TOC, avril 2021.
- 5 Frontex, *Detections of illegal border-crossings statistics : based on FRAN and JORA data as of June 2022*, https://frontex.europa.eu/assets/Migratory_routes/2022/Monthly_detections_of_IBC_20220505.xlsx.
- 6 Frontex, *Risk Analysis for 2021*, avril 2021.
- 7 Certains hommes en état de vulnérabilité sont parfois logés à leur arrivée dans les mêmes structures que les femmes.
- 8 Caminando Fronteras, *Monitoring the right to life on the Euro-African Western Border*, 2021, https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2022/01/MONITORE-DALVEN_v01.pdf.
- 9 C M Dudek et C Pestano, *Canaries in a coal mine: The cayuco migrant crisis and the europeanization of migration policy*, *Revista Española de Ciencia Política*, 49, 91, 2019.
- 10 Ibid.
- 11 François Musseau, *Les plages des Canaries, nouvel eldorado des clandestins. Les émigrants africains affluent sur l'archipel espagnol. Qui en a peur, mais aussi besoin*, *Libération*, 5 janvier 2000, https://www.liberation.fr/planete/2000/01/05/les-plages-des-canaries-nouvel-eldorado-des-clandestins-les-emigrants-africains-affluent-sur-l-archi_315344/.
- 12 C M Dudek et C Pestano, *Canaries in a coal mine: The cayuco migrant crisis and the europeanization of migration policy*, *Revista Española de Ciencia Política*, 49, 92, 2019.
- 13 Ibid.
- 14 Valeriano Estaban et Ana María López Sala, *Breaking down the far southern border of Europe: Immigration and politics in the Canary Islands*, *Migraciones Internacionales*, 4, 1, juin 2007.
- 15 Stefan Alscher, *Knocking at the doors of 'Fortress Europe' : Migration and border control in southern Spain and eastern Poland*, The Center for Comparative Immigration Studies, document de travail 126, novembre 2005 ; Valeriano Estaban et Ana María López Sala, *Breaking down the far southern border of Europe: Immigration and politics in the Canary Islands*, *Migraciones Internacionales*, 4, 1, juin 2007.

- 16 Human Rights Watch, *The other face of the Canary Islands: Rights violations against migrants and asylum seekers*, février 2002.
- 17 Ministère espagnol de l'Intérieur, *Inmigración Irregular: Bilan 2015 Lucha Contra La Inmigración Irregular*, Gobierno de España, septembre 2016, <http://www.interior.gob.es/documents/10180/3066430/Balance+2015+de+la+lucha+contra+la+inmigraci%C3%B3n+irregular.pdf>.
- 18 Stefan Alscher, *Knocking at the doors of 'Fortress Europe': Migration and border control in southern Spain and eastern Poland*, The Center for Comparative Immigration Studies, document de travail 126, novembre 2005.
- 19 Ministère espagnol de l'Intérieur, *Inmigración Irregular: Bilan 2015 Lucha Contra La Inmigración Irregular*, Gobierno de España, septembre 2016, <http://www.interior.gob.es/documents/10180/3066430/Balance+2015+de+la+lucha+contra+la+inmigraci%C3%B3n+irregular.pdf>.
- 20 Voir IEMed, *Mediterranean yearbook 2007*, <https://www.iemed.org/publication/ clandestine-migration-in-the-mediterranean-in-2006/>.
- 21 Walter Kemp, *Learning from the Canaries: Lessons from the 'Cayucos' crisis*, International Peace Institute, mai 2016, <https://www.ipinst.org/2016/05/lessons-from-the-cayucos-crisis>.
- 22 Ibid.
- 23 *Acuerdo entre el Reino de España y el Reino de Marruecos relativo a la circulación de personas, el tránsito y la readmisión de extranjeros entrados*. « BOE » n° 100, du 25 avril 1992, pages 13969 à 13970, <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1992-8976>.
- 24 Accord entre le Royaume d'Espagne et la République islamique de Mauritanie en matière d'immigration, signé à Madrid le 1er juillet 2003 (Journal officiel de l'État (BOE) n° 185, 4 août 2003).
- 25 Mixed Migration Centre, *A gateway re-opens : the growing popularity of the Atlantic route, as told by those who risk it*, février 2021, <https://mixedmigration.org/resource/a-gateway-re-opens>, <https://www.ipinst.org/2016/05/lessons-from-the-cayucos-crisis>.
- 26 Ibid.
- 27 Valeriano Estaban et Ana María López Sala, *Breaking down the far southern border of Europe: Immigration and politics in the Canary Islands*, *Migraciones Internacionales*, 4, 1, juin 2007.
- 28 Médiateur espagnol, *Rapport sur les migrations dans les îles Canaries, 2021* ; Chiffres tirés de : Ministère de l'intérieur, *Inmigración Irregular: Bilan 2015 Lucha Contra La Inmigración Irregular*, Gobierno de España, septembre 2016, <http://www.interior.gob.es/documents/10180/3066430/Balance+2015+de+la+lucha+contra+la+inmigraci%C3%B3n+irregular.pdf>.
- 29 Walter Kemp, *Learning from the Canaries: Lessons from the 'Cayucos' crisis*, International Peace Institute, mai 2016, <https://www.ipinst.org/2016/05/lessons-from-the-cayucos-crisis>.
- 30 Frontex, *Detections of illegal border-crossings statistics*, données de FRAN et JORA en juin 2022, <https://frontex.europa.eu/we-know/migratory-map/>.
- 31 Ibid.
- 32 Frontex, *Detections of illegal border-crossings statistics*, données FRAN et JORA en juin 2022, <https://frontex.europa.eu/we-know/migratory-map>. Ces données diffèrent de celles recueillies par le ministère espagnol de l'intérieur, qui a suivi 8 741 arrivées entre janvier 2022 et juin 2022.
- 33 GI-TOC, *Organized Crime, Morocco: Smugglers benefit from geopolitical tensions and economic woes*, juillet 2022.
- 34 Ibid.
- 35 Ibid.
- 36 Entretien avec des représentants de la Croix-Rouge, Las Palmas, Grande Canarie, 12 mars 2021.
- 37 Les représentants interrogés en mars 2021 ont estimé que les femmes pourraient représenter jusqu'à 10 % des personnes empruntant la route. Entretien avec des représentants de la Croix-Rouge, Las Palmas, Grande Canarie, 12 mars 2021. À l'appui de ce constat, Caminando Fronteras, une ONG qui surveille les départs du

- Maroc sur cette route, a indiqué qu'au cours des sept premiers mois de 2021, les femmes représentaient une grande proportion des personnes embarquant entre le sud de Dakhla et le cap Bojador. Voir Caminando Fronteras, *Monitoring the right to life on the Euro-African Western Border*, 2021, https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2022/01/MONITORE-DALVEN_v01.pdf.
- 38 Epe.es, *Mafias, abusos y violaciones tras la ruta canaria de la migración*, 15 juin 2022, <https://www.epe.es/es/canarias/20220615/mafias-abusos-violaciones-ruta-canaria-13856057>.
 - 39 Entretiens avec des acteurs de la société civile, notamment des journalistes et des avocats, Îles Canaries, mars 2021.
 - 40 *Informe Quincenal, ministère de l'Intérieur, Inmigración Irregular 2022, Datos Acumulados del 1 Enero al 31 Marzo*, https://www.interior.gob.es/opencms/export/sites/default/.galleries/galeria-de-prensa/documentos-y-multimedia/balances-e-informes/2022/06_informe_quincenal_acumulado_01-01_al_31-03-2022.pdf.
 - 41 *Informe Quincenal, ministère espagnol de l'Intérieur, Inmigración Irregular 2022, Datos Acumulados del 1 Enero al 31 Junio*, https://www.interior.gob.es/opencms/export/sites/default/.galleries/galeria-de-prensa/documentos-y-multimedia/balances-e-informes/2022/12_informe_quincenal_acumulado_01-01_al_30-06-2022.pdf.
 - 42 Missing Migrants Project, Quarterly Regional Overview Middle East & North Africa, 1er juillet-30 septembre 2021, <https://missingmigrants.iom.int/sitreps/mena-q3-2021-quarterly-regional-overview-july-1-sept-30>.
 - 43 Caminando Fronteras, *Monitoring the right to life on the Euro-African western border*, 2021.
 - 44 La Provincia, *Interior rectifica y admite un alza en la llegada de migrantes a Canarias pese al pacto con Rabat*, 17 mai 2022, <https://www.laprovincia.es/canarias/2022/05/17/interior-admite-alza-llegada-migrantes-crisis-migratoria-en-canarias-canarias-66209834.html>.
 - 45 Voir, par exemple, *Canarias Ahora, Caen dos bandas que traficaban con migrantes entre Marruecos y Canarias*, 6 juin 2022, https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/caen-bandas-trafficaban-migrantes-marruecos-canarias_1_9056252.html.
 - 46 Entretien avec un représentant d'une ONG humanitaire et entretiens avec des migrants marocains aux îles Canaries, mars 2021. Entretiens avec divers experts en migration basés au Maroc, 2021.
 - 47 François Musseau, *Les plages des Canaries, nouvel eldorado des clandestins. Les émigrants africains affluent sur l'archipel espagnol. Qui en a peur, mais aussi besoin*, *Libération*, 5 janvier 2000, https://www.liberation.fr/planete/2000/01/05/les-plages-des-canaries-nouvel-eldorado-des-clandestins-les-emigrants-africains-affluent-sur-l-archi_315344/.
 - 48 Entretiens avec des chercheurs et des parties prenantes en Espagne et au Maroc, des migrants aux Canaries, dont un migrant ayant travaillé dans un réseau de passeurs, mars/avril 2021.
 - 49 Entretiens avec des migrants marocains aux îles Canaries, mars 2021.
 - 50 Xavier Aldekoa, *Si la UE me paga, no envío pateras*, *La Vanguardia*, 13 décembre 2020.
 - 51 Entretien avec des migrants marocains aux Canaries, mars 2021.
 - 52 Entretiens aux îles Canaries, au Maroc et en Espagne, mars/avril 2021.
 - 53 Entretien téléphonique avec un chercheur des îles Canaries qui suit les dynamiques des migrations irrégulières, avril 2021.
 - 54 Entretien téléphonique avec un contact qui a interrogé des migrants à Dakhla, avril 2021.
 - 55 Entretiens avec des informateurs aux îles Canaries, mars 2021.
 - 56 Entretiens avec des migrants marocains et des informateurs clés aux îles Canaries et en Espagne continentale, mars/avril 2021.
 - 57 Entretien avec un fonctionnaire judiciaire des îles Canaries, mars 2021.
 - 58 Entretiens avec des informateurs clés dans les îles Canaries et en Espagne continentale, mars/avril 2021.

- 59 Entretiens avec des fonctionnaires de justice et des représentants des forces de l'ordre ; migrants aux îles Canaries, mars 2021.
- 60 Entretiens GI-TOC, printemps 2021.
- 61 Informations fournies par un chercheur local qui suit la migration irrégulière au Maroc, décembre 2021 ; entretiens avec des migrants marocains aux îles Canaries, mars 2021. Entretien avec un migrant marocain sur l'île de la Grande Canarie, juin 2022. Les prix ont augmenté de manière significative entre 2019 et 2021.
- 62 Entretien avec un représentant d'une ONG humanitaire aux îles Canaries, mars 2021 ; entretiens en continu avec des journalistes, des chercheurs et des représentants d'organisations issues de la société civile basées au Maroc en 2021.
- 63 Entretiens avec des migrants marocains aux îles Canaries, mars 2021.
- 64 Entretien téléphonique avec un informateur clé qui s'est récemment rendu à Dakhla, avril 2021.
- 65 Entretiens avec des migrants marocains aux îles Canaries, mars 2021.
- 66 Entretiens avec des migrants marocains, Grande Canarie, juin 2022.
- 67 Entretiens avec des migrants marocains, des journalistes locaux et des organisations de défense des droits de l'homme aux îles Canaries, mars 2021.
- 68 Entretien avec des migrants marocains aux îles Canaries, mars 2021.
- 69 Mosa'ab Elshamy, *Boats emerge from Sahara sand to transport migrants to Spain*, Associated Press, 20 janvier 2021, <https://apnews.com/article/europe-africa-atlantic-ocean-smuggling-canary-islands-fd237e6acdf86d4c36d87d6e52772bf3>
- 70 Caminando Fronteras, *Monitoring the right to life on the Euro-African Western Border*, 2021, https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2022/01/MONITORE-DALVEN_v01.pdf.
- 71 Entretiens avec des migrants marocains aux îles Canaries, mars 2021.
- 72 Ibid.
- 73 Entretiens avec des migrants marocains sur l'île de la Grande Canarie, juin 2022.
- 74 Entretiens avec des migrants marocains, des journalistes locaux et des organisations de défense des droits de l'homme aux îles Canaries, mars 2021.
- 75 Amnesty International, Mauritanie : « Personne ne veut de nous ». Arrestations et expulsions collectives de migrants interdits d'Europe, 1er juillet 2008, <https://www.amnesty.org/en/documents/afr38/001/2008/fr/>.
- 76 Entretiens avec des informateurs clés à Nouakchott, Mauritanie, avril 2021.
- 77 Sahara Media, *Mauritanie : une quarantaine de migrants arrêtés à Nouadhibou*, 26 avril 2021, <https://fr.saharamedias.net/mauritanie-une-quarantaine-de-migrants-arretes-a-nouadhibou>; Sahara Media, *Une quarantaine de migrants renvoyés par la Mauritanie vers leurs pays d'origine*, 3 février 2020, <https://fr.saharamedias.net/une-quarantaine-de-migrants-renvoyes-par-la-mauritanie-vers-leurs-pays-dorigine>; Alain Faujus, *Mauritanie: les naufrages de migrants se multiplient*, *Jeune Afrique*, 10 novembre 2020, <https://www.jeuneafrique.com/1071982/societe/mauritanie-les-naufrages-de-migrants-se-multiplient>.
- 78 Entretiens avec des informateurs clés à Kayes, au Mali, à Nouakchott, en Mauritanie, et aux îles Canaries, mars/avril 2021.
- 79 Amnesty International, Mauritanie : « Personne ne veut de nous ». Arrestations et expulsions collectives de migrants interdits d'Europe, 1er juillet 2008, <https://www.amnesty.org/en/documents/afr38/001/2008/fr/>.
- 80 Ibid.
- 81 Entretiens avec des migrants aux îles Canaries ; informateurs clés en Mauritanie et au Mali, mars/avril 2021.
- 82 Entretiens avec des migrants aux îles Canaries, février/mars 2021.
- 83 Entretiens avec des informateurs clés à Mbour, au Sénégal, et à Nouakchott, en Mauritanie, avril 2021.

- 84 Entretiens avec des informateurs clés aux îles Canaries, mars 2021.
- 85 Entretiens avec des informateurs clés à Kayes, au Mali, et à Nouakchott, en Mauritanie, mars/avril 2021.
- 86 Entretien avec un informateur clé à Nouakchott, Mauritanie, avril 2021.
- 87 Entretiens avec des informateurs clés à Mbour, au Sénégal, et à Nouakchott, en Mauritanie, avril 2021.
- 88 Entretiens avec des informateurs clés à Mbour, au Sénégal et aux îles Canaries, mars/avril 2021.
- 89 Entretiens avec des contacts à Mbour, au Sénégal, et avec des migrants aux îles Canaries en mars/avril 2021.
- 90 Entretiens avec des contacts à Mbour, Sénégal, mars/avril 2021.
- 91 Entretiens avec des contacts à Mbour, au Sénégal et aux îles Canaries, mars/avril 2021. Une opération de sauvetage menée par l'armée sénégalaise a permis de sauver 82 migrants d'un bateau qui, étant partie de Gambie, avait chaviré. Philipp Sandner, *Spain's Canary Islands draw more migrants despite dangers*, DW News in InfoMigrants, 28 novembre 2021, <https://www.infomigrants.net/en/post/36821/spains-canary-islands-draw-more-migrants-despite-dangers>
- 92 Entretiens avec des contacts à Mbour, au Sénégal et aux îles Canaries, mars/avril 2021.
- 93 Entretien avec un fonctionnaire local à Mbour, Sénégal, mars 2021.
- 94 Entretiens avec des représentants d'une organisation issue de la société civile aux îles Canaries, mars 2021.
- 95 Entretiens à Mbour, au Sénégal, et aux îles Canaries, mars/avril 2021.
- 96 Entretien avec un mécanicien moteurs de bateaux à Mbour, Sénégal, mars 2021.
- 97 Entretiens avec des informateurs clés au Sénégal et aux îles Canaries, mars/avril 2021.
- 98 Entretiens à Mbour, au Sénégal, et aux îles Canaries, mars/avril 2021.
- 99 Entretien avec un migrant sénégalais aux îles Canaries, mars 2021.
- 100 Entretiens avec des migrants sénégalais aux îles Canaries, mars 2021.
- 101 Entretiens avec des informateurs clés à Mbour, Sénégal, mars/avril 2021.
- 102 Entretiens avec des contacts à Mbour, Sénégal, mars/avril 2021.
- 103 Entretien avec un pêcheur sénégalais à Mbour, Sénégal, mars 2021.
- 104 Entretiens à Mbour, Sénégal, mars 2021.
- 105 Entretien avec un pêcheur sénégalais à Mbour, Sénégal, mars 2021.
- 106 Entretiens à Mbour, Sénégal, mars/avril 2021.
- 107 Entretien avec un fonctionnaire à Mbour, Sénégal, mars 2021.
- 108 Entretien avec un pêcheur/chef de communauté à Mbour, Sénégal, avril 2021.
- 109 Entretiens avec des migrants sénégalais aux îles Canaries, mars 2021.
- 110 Entretiens avec des migrants de retour, des fonctionnaires, des pêcheurs et des responsables de la société civile à Mbour, Sénégal, mars/avril 2021.
- 111 Entretien avec un pêcheur à Mbour, Sénégal, mars 2021.
- 112 Ibid.
- 113 TRT World, *Gambian town mourns after boat sank off the coast of Mauritania*, 6 décembre 2019, <https://www.trtworld.com/africa/gambian-town-mourns-after-migrant-boat-sank-off-the-coast-of-mauritania-31972>
- 114 Ibid.
- 115 OIM, *Irregular migration towards Europe: Western Africa – Atlantic route*, janvier 2022.
- 116 Médiateur espagnol, Rapport sur les migrations aux îles Canaries, 2021.

- 117 Francisco Peregil et María Martín, Dakhla: *The departure point for migrants to Spain's Canary Islands?* *El País*, 23 novembre 2020, https://english.elpais.com/spanish_news/2020-11-23/dakhla-the-departure-point-for-migrants-to-spains-canary-islands.html ; OIM, *Irregular migration towards Europe: Western Africa – Atlantic route*, janvier 2022 ; Emma Wallis, *Spain steps up measures in Senegal to deter illegal migration*, InfoMigrants, 23 novembre 2020, <https://www.infomigrants.net/en/post/28690/spain-steps-up-measures-in-senegal-to-deter-illegal-migration>.
- 118 Entretiens avec des informateurs clés dans les îles Canaries et à Barcelone, Espagne, mars/avril 2021.
- 119 Entretiens avec des migrants marocains sur l'île de la Grande Canarie, mars 2021.
- 120 Entretien avec un migrant marocain sur l'île de la Grande Canarie, mars 2021.
- 121 Médiateur espagnol, Rapport sur les migrations aux îles Canaries, 2021.
- 122 Mixed Migration Centre, *A gateway re-opens: The growing popularity of the Atlantic route, as told by those who risk it*, février 2021, <https://mixedmigration.org/resource/a-gateway-re-opens>.
- 123 Ibid.
- 124 Ibid.
- 125 Entretien à Mbour, Sénégal, mars 2021.
- 126 Entretiens à Mbour, Sénégal, mars 2021.
- 127 Entretiens à Mbour, Sénégal, et aux îles Canaries, mars 2021.
- 128 Entretiens avec des informateurs clés au Maroc, au Sénégal et aux îles Canaries, mars/avril 2021.
- 129 Entretiens avec des informateurs clés au Maroc, mars/avril 2021.
- 130 Entretiens avec des informateurs clés au Maroc, au Sénégal et aux îles Canaries, mars/avril 2021.
- 131 Entretien avec un migrant marocain aux îles Canaries, mars 2021.
- 132 Entretiens avec des migrants marocains aux îles Canaries, mars 2021.
- 133 Francisco Peregil et María Martín, Dakhla: *The departure point for migrants to Spain's Canary Islands*, *El País*, 23 novembre 2020, https://english.elpais.com/spanish_news/2020-11-23/dakhla-the-departure-point-for-migrants-to-spains-canary-islands.html.
- 134 Ricci Shryock, *What's driving the deadly migrant surge from Senegal to the Canary Islands?*, *The New Humanitarian*, 7 décembre 2020, <https://www.thenewhumanitarian.org/news-feature/2020/12/7/senegal-canary-islands-migration-overfishing-coronavirus-restrictions>.
- 135 Greenpeace Afrique, *Seasick : As Covid locks down West Africa its waters remain open to plunder*, octobre 2020.
- 136 Entretien à Mbour, Sénégal, mars 2021.
- 137 Ibid.
- 138 Entretien avec un pêcheur sénégalais à Mbour, Sénégal, mars 2021.
- 139 Mixed Migration Centre, *A gateway re-opens: The growing popularity of the Atlantic route, as told by those who risk it*, février 2021, <https://mixedmigration.org/resource/a-gateway-re-opens>.
- 140 Ibid.
- 141 Entretien avec un pêcheur et un chef de communauté à Mbour, Sénégal, avril 2021.
- 142 Entretiens avec des migrants aux îles Canaries, mars 2021.
- 143 Mixed Migration Centre, *A gateway re-opens: The growing popularity of the Atlantic route, as told by those who risk it*, rapport de recherche de la MMC, février 2021.
- 144 Ibid.
- 145 Marion MacGregor, *Canary Islands: More migrants risk deadly Atlantic route*, InfoMigrants, 5 avril 2022, <https://www.infomigrants.net/en/post/39667/canary-islands-more-migrants-risk-deadly-atlantic-route>.

- 146 Mixed Migration Centre, *A gateway re-opens: The growing popularity of the Atlantic route, as told by those who risk it*, février 2021, <https://mixedmigration.org/resource/a-gateway-re-opens>.
- 147 Ibid.
- 148 Dix des treize projets de développement annoncés en juin 2022 par le gouvernement des Canaries pour l'Afrique visaient ainsi le Maroc, le Sénégal et la Gambie. Voir *El Gobierno de Canarias concede 2,3 millones a 41 proyectos de cooperación en África Occidental*, América y Asia, Gobierno de Canarias, Portal de Noticias <https://www3.gobiernodecanarias.org/noticias/el-gobierno-de-canarias-concede-23-millones-a-41-proyectos-de-cooperacion-en-africa-occidental-america-y-asia/>.
- 149 Selon Arcadio Díaz Tejera, juge aux *Centros de Internamiento de Extranjeros*, centres de détention des migrants gérés par le ministère de l'Intérieur : l'essor de la route des Canaries était « prévisible et évitable. Et pourtant, les autorités continuent d'agir comme si c'était la première fois que cela se produisait. » M. Tejera ajoute que, depuis 2018, le gouvernement espagnol a ignoré les avertissements de Frontex et des agences de renseignement espagnoles concernant l'usage grandissant de la route canarienne. Entretien aux îles Canaries, mars 2021.
- 150 Dans un rapport de mars 2021, le Defensor Del Pueblo a conclu que le système espagnol « ne garantit pas un accueil digne ». Il pointe notamment du doigt la détention illégale de migrants dans le port d'Arguineguin à la fin de l'année 2020, dans des conditions largement considérées comme contraires à l'article 3 de la Convention européenne des droits de l'homme, et les mauvaises conditions qui perdurent dans plusieurs camps de détention de migrants dans l'archipel. À Las Raices, dans l'une des régions les plus froides et les plus humides de Ténériffe, les migrants ont dormi dans des tentes non étanches, et beaucoup sont tombés malades. Entretiens avec des informateurs clés dans les îles Canaries, mars/avril 2021. Entretiens avec des migrants à Las Raices, des journalistes, des militants de la société civile et des professionnels de la santé à Tenerife, Grande Canarie, mars 2021.
- 151 Le droit à l'assistance juridique est inscrit dans le droit international et espagnol et prévoit le droit de voir un avocat, en compagnie d'un interprète si nécessaire, avant la signature de tout ordre d'expulsion. Ce droit n'a pas été respecté dans de nombreux cas, rendant de nombreux arrêtés d'expulsion nuls et nonavenus faute d'observation de la procédure. Entretien avec Daniel Arencibia Borrego, avocat sur l'île de la Grande Canarie, 12 mars 2021. Voir, entre autres : *Abogacía Española, La Subcomisión de Extranjería denuncia la falta de asistencia jurídica a inmigrantes llegados a Canarias*, 11 novembre 2020, <https://www.abogacia.es/actualidad/noticias/la-subcomision-de-extranjeria-denuncia-la-falta-de-asistencia-juridica-a-inmigrantes-llegados-a-canarias>.
- 152 Entretiens avec des migrants, des journalistes, des avocats, des juges, îles Canaries, mars 2021. *Defensor del Pueblo, Estudio Sobre La Migración En Canarias 2021*, <https://www.defensordelpueblo.es/informe-monografico/la-migracion-canarias/>
- 153 Ibid.
- 154 En mars 2022 a eu lieu, par exemple, la première visite d'un président mauritanien en Espagne depuis 2008. Le partenariat autour des migrations a été souligné, l'Espagne s'engageant à continuer à fournir un soutien économique à la Mauritanie. La Moncloa, *España y Mauritania impulsan las relaciones bilaterales al máximo nivel político*, 13 mars 2022, <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Paginas/2022/170322-sanchezmauritania.aspx>.
- 155 *El País, España toma partido por Marruecos en el conflicto del Sáhara*, 18 mars 2022, <https://elpais.com/espana/2022-03-18/sanchez-considera-la-autonomia-del-sahara-como-la-base-mas-seria-realista-y-creible-para-resolver-el-conflicto.html>
- 156 La Provincia, *Interior rectifica y admite un alza en la llegada de migrantes a Canarias pese al pacto con Rabat*, 17 mai 2022, <https://www.laprovincia.es/canarias/2022/05/17/interior-admite-alza-llegada-migrantes-crisis-migratoria-en-canarias-canarias-66209834.html>.
- 157 Le gouvernement a nié à plusieurs reprises l'existence d'un tel blocage. Réponse écrite du gouvernement à Madrid en février 2021 : « *Por último, cabe señalar que no existe un establecimiento de control documental en puertos y aeropuertos más allá del control fronterizo, en frontera exterior.* » Voir *Respuesta Del Gobierno (184) Preguntadescritacongreso 184/34412 03/02/2021 85331 Autor/A: Iñarritu García, Jon (Gehb)*, 10 mars 2021.

- 158 Le jugement souligne le droit de toute personne en possession d'un passeport ou d'un document de demande d'asile de voyager librement en Espagne. Natalia Vargas, *Un juez concluye que los migrantes pueden viajar desde Canarias a la Península con su pasaporte o petición de asilo*, Canarias Ahora, 14 avril 2021, https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/juez-reconoce-pasaporte-solicitud-asilo-documentos-validos-migrantes-viajen-canarias-peninsula_1_7805827.html.
- 159 Les conditions dans certains autres camps et centres étaient nettement meilleures, et certains migrants interrogés sur l'île de Grande Canarie et à Tenerife en 2021 et 2022 ont indiqué qu'ils étaient logés dans de bonnes conditions et qu'ils étaient bien traités.
- 160 Entretiens avec des journalistes, des ONG, des migrants, des avocats aux îles Canaries, mars 2021.
- 161 Entretiens avec des migrants aux îles Canaries, mars 2021.
- 162 Près de 24 000 expulsions, par exemple, ont été coordonnées lors de la précédente « crise des cayucos » entre 2006 et 2008 dans les îles Canaries ; voir María Martín, *Suspendidos los vuelos de devolución de marroquíes desde Canarias*, El País, 14 avril 2021, <https://elpais.com/espana/2021-04-14/suspendidos-los-vuelos-de-devolucion-de-marroquies-desde-canarias.html>.
- 163 En 2020, seuls 509 des quelque 23 000 arrivants ont été expulsés ; voir María Martín, *Suspendidos los vuelos de devolución de marroquíes desde Canarias*, El País, 14 avril 2021, <https://elpais.com/espana/2021-04-14/suspendidos-los-vuelos-de-devolucion-de-marroquies-desde-canarias.html>.
- 164 Les vols hebdomadaires de Royal Air Maroc ont repris depuis la Grande Canarie en mars 2022 ; voir *El Mundo, España retoma los vuelos de repatriación a Marruecos de inmigrantes llegados en patera a Canarias*, 21 mars 2022, <https://www.elmundo.es/espana/2022/03/21/62389903fdddf75638b4583.html>.
165 Natalia Vargas, *Grupos semanales de 20 migrantes y sin derecho a un segundo abogado, así son las deportaciones de Canarias al Sáhara*, 23 avril 2022, Canarias Ahora, https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/grupos-semanales-20-migrantes-derecho-segundo-abogado-son-deportaciones-canarias-sahara_1_8934471.html.
- 166 Voir, par exemple, le rapport annuel de Human Rights Watch, 2020: <https://www.hrw.org/world-report/2020/country-chapters/european-union#et> et pour une analyse plus large de la politique migratoire de l'UE : *Saferworld, Partners in crime? The impact of Europe's outsourced migration controls on peace, stability, and rights*, <https://www.saferworld.org.uk/resources/publications/1217-partners-in-crime-the-impacts-of-europeas-outsourced-migration-controls-on-peace-stability-and-rights>.
- 167 En juin 2022, par exemple, le taux d'inflation annuel était de 8,9 % au Sénégal, un record depuis 2006. De même, en juin 2022, la Bank Al-Maghrib (BAM), la banque centrale marocaine, a revu à la hausse son taux d'inflation prévu pour 2022, le portant à 5,3 %, ce qui a encore alimenté le mécontentement. Voir Trading Economics, *Senegal inflation rate*, <https://tradingeconomics.com/senegal/inflation-cpi>. Africanews, *Morocco: rising inflation and slowing growth*, <https://www.africanews.com/2022/06/22/morocco-rising-inflation-and-slowing-growth>.
- 168 J Claes, A Schmauder et F Molenaar, *Examining the migration development nexus in Kayes Region*, Mali, ADMIGOV Deliverable 6.4, La Haye : Clingendael Institute, 2021, <http://admigov.eu>.
- 169 Entretien avec un fonctionnaire local à Mbour, Sénégal, mars 2021.



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

À PROPOS DE GLOBAL INITIATIVE

The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) est un réseau international de plus de 600 experts répartis aux quatre coins de la planète.

Elle offre une plateforme pour promouvoir un débat plus approfondi et des approches innovantes comme fondements d'une stratégie mondiale inclusive contre la criminalité organisée.

www.globalinitiative.net

Ce rapport a été corrigé le 11 mai 2023.

Les arrivées illégales dans l'UE en provenance d'autres couloirs migratoires ont dépassé les entrées par la route du Nord-Ouest en 2022.