



POLICY PAPER

**ROUTE ATLANTIQUE, SAHEL ET
CANARIES**

*DE L'ENDIGUEMENT DES DÉPARTS À UNE
GOUVERNANCE ANTICIPATOIRE DE LA
MIGRATION*

*RÉDUIRE LES VULNÉRABILITÉS, S'ATTAQUER
AUX ÉCONOMIES CRIMINELLES ET RENDRE
CRÉDIBLES LES ALTERNATIVES RÉGULIÈRES*

Rapport 5/2026

Institut espagnol d'analyse migratoire (IEAM), en
partenariat avec le Gouvernement des îles Canaries



Résumé exécutif

Ce Policy Paper propose des orientations stratégiques et opérationnelles visant à renforcer la cohérence des réponses publiques face aux dynamiques migratoires qui relient le Sahel, l'Afrique de l'Ouest et les îles Canaries. Il s'appuie sur les échanges d'un atelier d'intelligence collective organisé à Gran Canaria, qui a réuni des représentants institutionnels, des forces de sécurité, des organisations internationales, des acteurs humanitaires, des organisations de la société civile, des chercheurs, des représentants européens et africains, ainsi que des experts des routes migratoires, de la protection, de la criminalité organisée et de la coopération au développement.

Le diagnostic partagé est clair : la route atlantique ne peut être comprise ni gérée comme un phénomène strictement maritime, ni comme une crise exclusivement canarienne, espagnole ou européenne. Elle constitue l'expression visible d'un système régional bien plus vaste, structuré par les conflits, l'insécurité, les transformations socio-économiques, les aspirations de la jeunesse, les dynamiques familiales, les réseaux de diaspora, les politiques de visas, la coopération en matière de sécurité, les économies informelles et les mécanismes de facilitation illicite.

Les débats ont souligné que la diminution récente des arrivées visibles aux Canaries ne signifie pas nécessairement une réduction de la pression migratoire. Plusieurs participants ont décrit une situation d'endiguement, de suspension et de déplacement partiel plutôt qu'une transformation structurelle. Les départs depuis certains points historiques ont été limités par le renforcement des contrôles au Sénégal et en Mauritanie, mais les facteurs de départ persistent. Les routes se déplacent vers des zones plus méridionales, en particulier la Gambie, la Guinée ou la Guinée-Bissau, tandis que certains candidats à la migration restent en attente dans des zones minières, agricoles, urbaines ou frontalières.

Cette reconfiguration comporte un risque majeur : lorsque les politiques publiques se concentrent exclusivement sur la réduction des flux visibles, elles peuvent déplacer les itinéraires, augmenter les coûts du voyage, renforcer la dépendance aux intermédiaires et accroître la vulnérabilité des personnes en mouvement. L'expérience du Niger, mentionnée à plusieurs reprises, illustre ce mécanisme : la criminalisation de la migration irrégulière dans les pays d'origine et de transit ne supprime pas nécessairement les mouvements, mais les rend plus clandestins, moins visibles et plus dangereux.

Le rôle des économies criminelles et des réseaux de facilitation a constitué l'un des axes centraux de l'atelier. Les échanges ont mis en évidence une professionnalisation progressive de certains segments du système : réduction des temps d'attente, recours à des groupes WhatsApp fermés, paiements par étapes, usage croissant du mobile money, fragmentation des achats de carburant, transbordements de petites embarcations vers des navires plus grands, différenciation entre profils de migrants et profils de facilitateurs, ainsi que diversification des nationalités, des femmes et des mineurs présents sur certaines routes.

Cette professionnalisation n'implique pas toujours l'existence de structures criminelles hiérarchisées comparables à des mafias classiques. Elle traduit plutôt l'adaptation rapide d'un écosystème de facilitation à un environnement de contrôle plus risqué.

Le cas malien occupe une place centrale dans cette analyse. Les mobilités maliennes ne peuvent être réduites à une décision individuelle ou économique. Elles s'inscrivent dans des logiques familiales, communautaires et historiques. La dégradation de la sécurité, les déplacements internes, la perte de moyens de subsistance, les retours difficiles, la pression sociale et la faiblesse des perspectives locales créent une situation dans laquelle le départ peut apparaître comme une option rationnelle, même lorsqu'il est dangereux. Pour de nombreux jeunes, le choix ne se pose plus entre sécurité et risque, mais entre deux incertitudes : rester sans perspectives ou partir malgré le danger. Il convient de souligner que les dynamiques de conflit au Mali, avec les régions méridionales de Kayes et Sikasso de plus en plus affectées par les opérations du JNIM, placent des foyers migratoires historiquement traditionnels sous une pression conflictuelle croissante.

Le Policy Paper plaide donc pour une approche intégrée : une stratégie durable doit simultanément réduire la rentabilité des économies criminelles, garantir une continuité de la protection tout au long des corridors, renforcer les possibilités de mobilité légale et circulaire, investir dans la formation et l'emploi à l'échelle territoriale, impliquer les familles et les diasporas, protéger spécifiquement les femmes et les mineurs, et anticiper les effets non intentionnels des accords migratoires.

Les îles Canaries peuvent jouer un rôle stratégique dans cette architecture. En première ligne de la route atlantique, elles disposent d'une expérience opérationnelle, institutionnelle et humanitaire précieuse. Leur position géographique et politique leur permet de devenir une plateforme de dialogue, d'anticipation, de coopération décentralisée et de production de connaissance entre l'Europe, l'Espagne et l'Afrique de l'Ouest.

Messages stratégiques

1. Passer de la réduction des flux visibles à la réduction des dangers pour les personnes en mouvement.

Une baisse des arrivées ne signifie pas nécessairement une baisse des départs, de la demande migratoire ou du risque. Il ne s'agit pas d'identifier de prétendues « causes profondes », mais de construire un diagnostic plus complet et holistique permettant d'anticiper et d'atténuer les effets non intentionnels des politiques d'endiguement, et de reconstruire, dans la mesure du possible, des garde-fous pour celles et ceux qui décideraient de partir malgré tout. Les indicateurs doivent prendre en compte les interceptions, les disparitions, les réorientations des routes migratoires, les coûts, les violences, les profils des personnes en mouvement et les vulnérabilités cumulatives.

2. S'attaquer à la rentabilité des économies criminelles plutôt qu'aux personnes migrantes.

Les éléments disponibles suggèrent qu'à ce jour, les approches de justice pénale au Sénégal et dans d'autres pays ont été indiscriminées, entraînant dans le système judiciaire des acteurs de bas niveau, des personnes migrantes et d'autres personnes ayant des liens très limités avec l'écosystème de la facilitation. La réponse pénale doit, au contraire, donner la priorité aux organisateurs, aux intermédiaires financiers, aux réseaux logistiques et aux acteurs responsables des formes les plus dangereuses de facilitation, plutôt que de se concentrer uniquement sur les figures visibles ou périphériques du passage.

3. Construire une capacité d'anticipation par corridor.

Les routes migratoires fonctionnent comme un système régional intégré. Les changements de prix, de moyens de paiement, de points de départ, de profils, de messages numériques, de présence de femmes ou de mineurs, ainsi que la violence entre réseaux, doivent être analysés comme des indicateurs d'alerte précoce révélant les transformations à l'œuvre au sein de l'écosystème de facilitation et l'évolution des préjudices qui leur sont associés.

4. Rendre la mobilité régulière crédible, accessible et réciproque.

Les voies légales ne peuvent être purement symboliques. Les visas, la mobilité circulaire, la formation professionnelle, la mobilité académique, la mobilité touristique et professionnelle doivent être prévisibles, compréhensibles et connectés aux besoins réels des territoires d'origine et de destination.

5. Rééquilibrer la coopération migratoire autour du développement territorial, de la protection et de la confiance.

Les partenariats doivent dépasser la logique de l'endiguement. Ils doivent soutenir les gouvernements locaux, les économies territoriales, les familles, les diasporas, la formation, la réintégration, la gouvernance locale et la lutte contre la corruption.

6. Renforcer l'implication des Canaries dans les processus nationaux et européens de gestion migratoire.

Les Canaries ne doivent pas se limiter à un rôle de territoire d'accueil ou d'observateur. Leur expérience opérationnelle et humanitaire de première ligne doit se traduire par une présence stable dans les espaces de décision nationaux et européens où se définit la politique migratoire : mécanismes de coordination avec le gouvernement central, participation aux dialogues migratoires de l'Union européenne avec les pays tiers, et représentation dans les enceintes où se négocient les accords qui affectent directement la route atlantique.

1. Introduction

1.1 Un moment stratégique pour les Canaries, l'Espagne, l'Europe et l'Afrique de l'Ouest

Les îles Canaries se trouvent en première ligne de la frontière sud de l'Europe. Pourtant, le phénomène migratoire qui atteint l'archipel ne commence pas dans l'océan Atlantique. Il prend forme bien en amont : dans les familles, les territoires, les économies locales, les zones de conflit, les réseaux sociaux, les dispositifs de coopération, les imaginaires de réussite et les systèmes de mobilité régionale africains.

La route atlantique vers les Canaries demeure l'une des routes migratoires les plus dangereuses au monde. Elle reste pourtant relativement méconnue dans une grande partie de l'Europe. Les personnes qui l'empruntent sont généralement pleinement conscientes du risque. Mais lorsque les alternatives viables font défaut, le danger cesse de fonctionner comme élément dissuasif : il devient un coût que certaines personnes estiment devoir assumer.

Cette réalité place les Canaries dans une position particulière. Ce qui se passe aux Canaries n'est pas seulement un défi canarien ; c'est une question européenne et africaine. Cela concerne la gouvernance de la mobilité, la coopération avec les pays d'origine et de transit, la protection des personnes vulnérables, la lutte contre les réseaux criminels, les politiques de développement, la diplomatie migratoire et la capacité collective d'anticiper les transformations des routes.

L'atelier organisé à Gran Canaria s'inscrit dans ce contexte. Son objectif était de dépasser les réponses fragmentées et de construire un diagnostic partagé entre acteurs institutionnels, opérationnels, humanitaires, académiques et africains. La finalité n'était pas de produire une simple discussion, mais de recueillir des éléments analytiques et opérationnels susceptibles de nourrir une politique publique plus cohérente.

1.2 Méthodologie

Ce Policy Paper s'appuie sur les échanges d'un atelier d'intelligence collective mené sous la règle de Chatham House. Les idées sont donc présentées sans attribution individuelle, afin de préserver la liberté d'expression des participants.

L'atelier a réuni un ensemble diversifié d'acteurs : gouvernement des Canaries, représentants européens, représentants des forces et corps de sécurité de l'État, système des Nations unies, organisations humanitaires, ONG, société civile, université, experts du Sahel, représentants africains, acteurs de terrain, spécialistes de la criminalité organisée, dont la Global Initiative Against Transnational Organized Crime (GI-TOC), et analystes des routes migratoires.

Le format retenu visait à croiser quatre types de connaissances :

- La connaissance institutionnelle et diplomatique ;
- L'expérience opérationnelle des forces de sécurité et des acteurs de protection ;
- L'expérience de terrain issue des pays d'origine et de transit ;
- L'analyse académique et stratégique des dynamiques migratoires.

L'analyse se structure autour de trois principes :

- **Fidélité analytique**: recueillir les convergences, les tensions et les points de débat exprimés lors de l'atelier, sans personnaliser les interventions.
- **Lecture systémique**: comprendre la route atlantique comme un segment d'un système régional de mobilité reliant l'Afrique de l'Ouest, le Sahel, le Maghreb, l'Atlantique et l'Europe.
- **Orientation opérationnelle**: transformer les constats en recommandations utiles aux institutions européennes, espagnoles, canariennes, africaines et internationales.

2. La route atlantique comme système régional de mobilité

2.1 Une route visible, mais des mobilités majoritairement intra-africaines

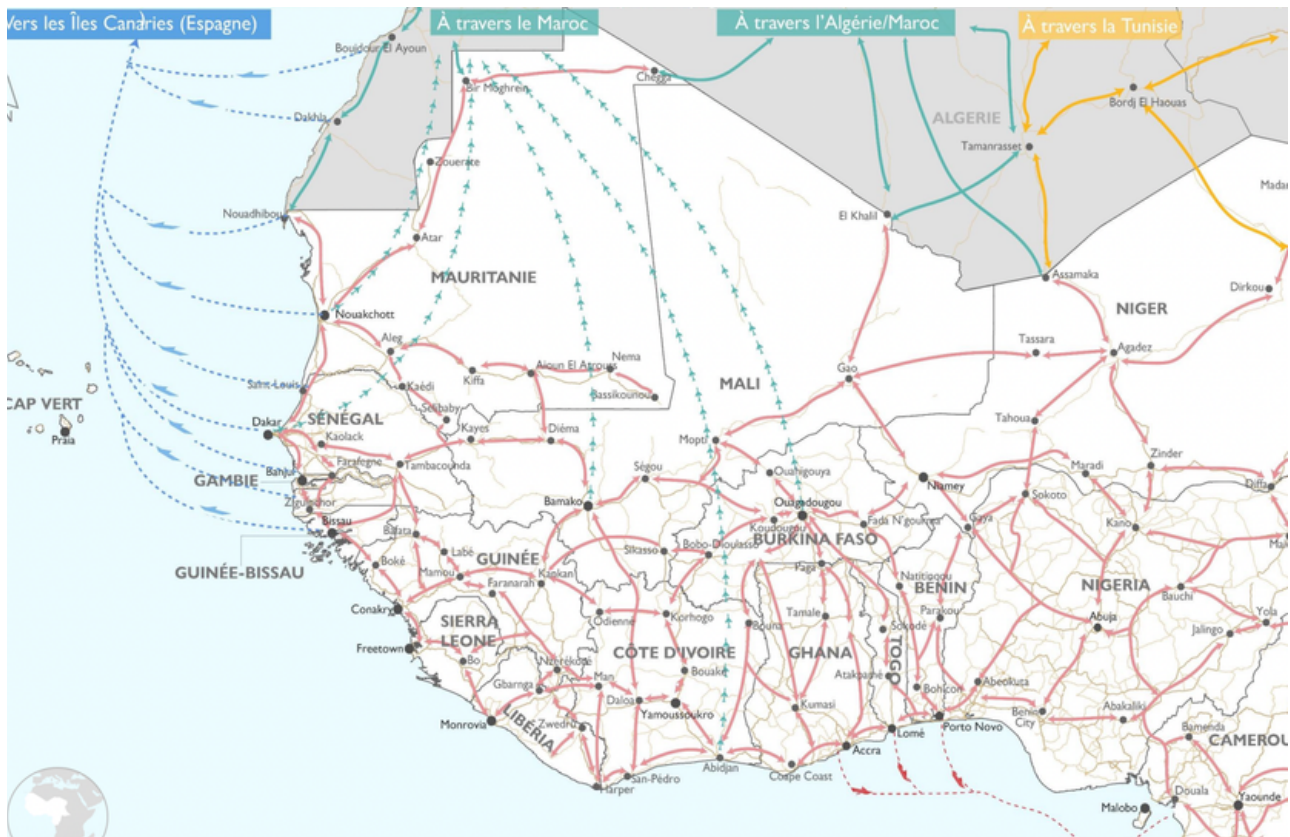
L'un des premiers enseignements de l'atelier est la nécessité de dépasser une lecture eurocentrée des mobilités africaines. Les déplacements depuis l'Afrique de l'Ouest et le Sahel ne s'orientent pas principalement vers l'Europe. La majorité des mobilités sont intra-africaines : mobilités saisonnières, déplacements liés au travail, migration vers les villes, circulation vers des zones minières, agricoles ou commerciales, mouvements vers les pays voisins, trajectoires de refuge et déplacements internes.

La route vers les Canaries ne constitue donc qu'une partie d'un système bien plus vaste. Cette clarification est essentielle. Si l'Europe ne prête attention qu'à ce qui atteint ses frontières, elle risque de mal comprendre les dynamiques profondes qui structurent la mobilité dans la région.

Certains pays souvent qualifiés de « pays de transit » sont également des pays de destination, d'installation, de travail et de mobilité circulaire. La Mauritanie, le Niger ou la Libye ont été mentionnés à cet égard. Avant son effondrement, la Libye représentait pour de nombreux Africains un espace de travail temporaire : on partait, on travaillait, puis on rentrait. Lorsque cet espace s'est dégradé, une partie des mobilités s'est redirigée vers des routes plus dangereuses.

La même logique s'applique à la Mauritanie ou au Niger. Les traiter uniquement comme des barrières de transit peut produire des effets contre-productifs : expulser ou précariser des personnes qui auraient pu y travailler, y circuler légalement ou y construire une trajectoire régionale peut les pousser vers des routes maritimes plus risquées.

Une cartographie des principaux corridors migratoires permet de visualiser cette logique systémique, en mettant en évidence les principaux points de départ, les routes sahariennes et les corridors secondaires de la route atlantique, en particulier le corridor Mali-Mauritanie-Sénégal, ainsi que les itinéraires émergents vers la Gambie, la Guinée et la Guinée-Bissau.



Organisation internationale pour les migrations (OIM), novembre 2025. Matrice de suivi des déplacements (DTM) – Afrique de l'Ouest et centrale : Cartographie régionale de la mobilité (juin 2025).

2.2 Endiguement, suspension et invisibilisation

Les débats ont convergé vers une idée centrale : **la route atlantique apparaît aujourd'hui davantage contenue que résolue**. La diminution des arrivées enregistrées aux Canaries ne signifie pas que la demande migratoire a disparu. Une proportion croissante des départs est interceptée près des côtes ouest-africaines, avant d'atteindre les eaux européennes, de sorte que ces cas ne sont jamais comptabilisés dans les « chiffres d'arrivées », un indicateur souvent utilisé de manière excessivement simpliste comme mesure du mouvement migratoire. La diminution des arrivées peut donc refléter un renforcement des interceptions, une attente prolongée dans certains territoires, un déplacement vers d'autres points de départ ou une invisibilisation croissante des trajets.

L'expression « marché en suspens » permet de décrire cette situation. Bien que de nombreux réseaux aient été affaiblis, ils ne sont pas nécessairement démantelés. Les candidats au départ ne disparaissent pas. Les facteurs économiques, sécuritaires, familiaux et symboliques demeurent. Mais l'écosystème attend, se recompose ou se déplace.

Plusieurs indices étayent cette lecture :

- Les prix du passage ne semblent pas avoir baissé de manière significative ;
- Certains réseaux restent actifs, mais modifient leurs points d'opération ;
- Des personnes attendent dans des zones minières, agricoles, urbaines ou frontalières ;
- La pression migratoire reste perceptible à travers les interceptions ;
- Les routes se déplacent vers des zones moins surveillées ;
- Certaines nationalités traditionnellement associées à la route atlantique acquièrent une présence croissante sur d'autres routes migratoires, en particulier celle de la Méditerranée occidentale* ;
- Le nombre de décès et de traversées échouées semble avoir augmenté, dans un contexte de pénurie de capitaines expérimentés, ce qui renforce encore les limites des chiffres d'arrivées comme indicateur fiable de l'ampleur réelle du phénomène.

Un élément de débat important concerne la distinction entre invisibilité et suspension. Les deux dynamiques peuvent coexister. Une partie des mouvements peut effectivement se réduire à court terme sous l'effet des contrôles ; une autre peut simplement devenir moins visible aux yeux des autorités européennes. Cette distinction met en évidence les limites d'une lecture des dynamiques migratoires fondée principalement sur les « chiffres d'arrivées », qui ne permet pas toujours de saisir les départs avortés, les mobilités qui se recomposent ou les trajectoires qui échappent aux mécanismes d'observation.

2.3 Le déplacement des routes comme effet structurel des politiques fragmentées

L'expérience du Niger a été utilisée comme avertissement. À partir de 2015, le renforcement de la coopération européenne et la criminalisation de certaines formes de mobilité ont transformé les routes sahariennes. Les axes auparavant connus, visibles et relativement organisés se sont déplacés vers des itinéraires clandestins, plus éloignés des villages, moins accessibles aux secours et plus exposés aux groupes armés, aux bandits et aux abus.

*Augmentation notable des arrivées de ressortissants maliens et guinéens partis du Maroc ou de l'Algérie vers l'Espagne péninsulaire en 2025 et 2026. Les mouvements migratoires sur la route méditerranéenne occidentale demeurent à des niveaux nettement inférieurs à ceux précédemment observés sur la route atlantique, mais la tendance est à la hausse.

La conséquence n'a pas été la disparition de la mobilité, mais sa clandestinisation. Les personnes ont continué à se déplacer, mais dans des conditions plus dangereuses. Les réseaux informels et criminels ont gagné en importance, précisément parce que les routes régulières ou tolérées devenaient de plus en plus difficiles à emprunter.

Cette logique peut se reproduire sur la route atlantique. Lorsque les contrôles se renforcent en Mauritanie et dans le nord du Sénégal, les départs peuvent se déplacer vers la Gambie, la Guinée ou la Guinée-Bissau. Des trajets plus longs apparaissent, avec des traversées plus risquées et une dépendance accrue aux intermédiaires.

En résumé : le déplacement des routes

- Les routes migratoires fonctionnent comme un système intégré.
- Fermer ou durcir un segment modifie les incitations sur l'ensemble du corridor.
- Les effets récurrents sont : déplacement géographique, augmentation des coûts, allongement des trajets et transfert des risques vers les personnes en mouvement.

3. Mali, Sahel et dynamiques familiales de la mobilité

3.1 Le Mali, pays clé pour comprendre la route atlantique

Le Mali a occupé une place centrale dans les échanges. Les mobilités maliennes s'inscrivent dans une combinaison de facteurs structurels et conjoncturels : insécurité, déplacements internes, pauvreté, crise alimentaire, perte de moyens de subsistance, pressions familiales, histoire migratoire et détérioration des perspectives économiques.

Dans les régions du nord, du centre et du sud du pays, la présence de groupes armés tels que le JNIM (Groupe de soutien à l'islam et aux musulmans), lié à Al-Qaïda au Maghreb islamique (AQMI), et les organisations affiliées à Daech a profondément transformé les dynamiques locales. Ces groupes contrôlent certaines zones rurales, imposent des systèmes de fiscalité sur les populations et les activités économiques, et sont responsables de multiples déplacements forcés. L'économie de l'exploitation minière artisanale de l'or (EMAPE : exploitation minière artisanale et à petite échelle) constitue également un enjeu central de contrôle territorial et de financement, qui contribue à l'intensification des conflits. Au-delà de ce rôle dans le financement du conflit, l'EMAPE représente aussi un moyen de subsistance économique clé pour de nombreuses communautés, et ses sites fonctionnent souvent comme des étapes au sein même des trajets migratoires, où les candidats à la migration travaillent temporairement afin de réunir les fonds nécessaires au financement du départ.

Ces dynamiques s'accompagnent d'un affaiblissement généralisé des infrastructures sociales et économiques : fermeture des écoles, destruction ou abandon des marchés ruraux et effondrement des activités agricoles et commerciales. Les familles quittent ainsi leurs villages, perdent leurs maisons, leurs terres ou leurs sources de revenus, et se déplacent d'abord vers des centres urbains – Gao, Tombouctou, Ménaka, Bamako – puis, parfois, vers des pays voisins comme la Mauritanie, le Sénégal, l'Algérie, le Niger ou la Côte d'Ivoire.

Les chiffres disponibles permettent de mesurer l'ampleur des dynamiques de mobilité interne et de vulnérabilité au Mali. Selon des données récentes du HCR et de la DTM/OIM, le pays compte plus de 414 000 déplacés internes, auxquels s'ajoutent plus de 153 000 retournés internes au cours des trois dernières années et près de 88 800 anciens réfugiés retournés. À ces dynamiques s'ajoute une situation humanitaire très dégradée : en 2026, 5,1 millions de personnes ont besoin d'une assistance humanitaire au Mali, tandis que le PAM estime que 1,6 million de personnes sont confrontées à une insécurité alimentaire aiguë. Les participants ont également souligné l'importance du Mali sur les routes vers l'Europe : sur la route atlantique occidentale vers les Canaries, les Maliens représentaient, au 30 avril 2026, 17,4 % des arrivées, ce qui les plaçait parmi les principales nationalités enregistrées sur cette route. En 2024, cette proportion était encore plus élevée : les ressortissants maliens représentaient près de 29 % des arrivées enregistrées sur la route atlantique occidentale vers les Canaries, avec 13 530 arrivées, confirmant le poids significatif des flux en provenance du Mali sur cette voie d'accès vers l'Europe.

La route atlantique n'est donc pas toujours le point de départ de la migration. Elle peut devenir l'étape finale d'une chaîne de vulnérabilités.

3.2 La migration comme décision familiale et communautaire

Dans plusieurs contextes ouest-africains, la migration n'est pas une décision strictement individuelle. Elle est souvent familiale et communautaire. Une famille peut vendre des biens, mobiliser des ressources, contracter des dettes ou organiser collectivement le départ d'un jeune. Celui-ci devient alors porteur d'espoir, soutien financier potentiel et symbole d'une réussite attendue.

Cette dimension est essentielle pour comprendre la persistance des départs malgré les risques. Le jeune qui part ne porte pas seulement son propre projet ; il porte aussi l'investissement et les attentes d'un groupe familial. Cela explique également la difficulté des retours. Revenir sans avoir réussi peut être vécu comme un échec social, non seulement pour la personne, mais pour toute la famille qui l'a soutenue.

Les réseaux sociaux et la diaspora amplifient cette dynamique. Ils diffusent des images de réussite, des récits d'opportunités et des signes visibles d'ascension sociale. Mais ils invisibilisent souvent la précarité administrative, la dette, les discriminations, les conditions de travail, la solitude ou les expulsions.

3.3 Le choix entre deux incertitudes

L'un des messages les plus forts de l'atelier peut être formulé ainsi : pour de nombreux jeunes, le choix n'est plus entre sécurité et danger, mais entre deux formes d'incertitude.

D'un côté, l'incertitude de rester dans un territoire où l'emploi, la sécurité, la formation et les perspectives d'avenir sont rares. De l'autre, l'incertitude d'un départ dangereux, coûteux et potentiellement mortel. Dans ce contexte, la migration peut apparaître comme un risque rationnel.

Ce constat oblige à repenser les politiques de dissuasion. Dire aux jeunes que la route est dangereuse ne suffit pas. Beaucoup le savent déjà. **Pour que le risque redevienne dissuasif, il faut qu'existe une alternative crédible** : emploi, formation, mobilité légale, sécurité locale, accès aux services, reconnaissance sociale et possibilité de construire un avenir sans partir.

4. Économies criminelles, réseaux de facilitation et signaux d'alerte

4.1 Une professionnalisation progressive des réseaux

Les échanges ont mis en évidence une transformation de certains segments des réseaux de facilitation. La pression sécuritaire accroît les risques pour les passeurs, les capitaines et les intermédiaires. Dans ce contexte, les acteurs les moins organisés peuvent disparaître ou se retirer, tandis que les plus résilients se professionnalisent.

Cette professionnalisation ne doit pas être confondue avec l'existence de grandes structures mafieuses centralisées. Dans de nombreux cas, les acteurs se perçoivent encore eux-mêmes comme des pêcheurs, des transporteurs ou des facilitateurs locaux. Le système dans son ensemble devient néanmoins plus efficace, plus clandestin et mieux coordonné.

Les indicateurs discutés incluent :

- La réduction des temps d'attente aux points de départ ;
- L'organisation de départs quasi immédiats ;
- Les transbordements de petites embarcations vers des navires plus grands ;
- Les systèmes de billets ou de paiement par étapes ;
- Les groupes WhatsApp fermés pour organiser les départs ;
- Les changements fréquents de téléphone ;
- Les achats de carburant fragmentés ;
- Le recours au mobile money ;
- La moindre visibilité des rassemblements précédant le départ ;
- La différenciation croissante entre migrants, facilitateurs, capitaines et coordinateurs.

Cette évolution accroît la difficulté de l'intervention publique. Les réseaux s'adaptent, changent de lieu, fragmentent les tâches et réduisent leur exposition.

4.2 Prix, paiements et réseaux numériques comme indicateurs stratégiques

Le prix du passage constitue un indicateur essentiel. Si la demande migratoire diminuait réellement, les prix auraient tendance à baisser. Leur maintien suggère que la demande reste active, même si les départs visibles sont temporairement contenus.

La modalité de paiement est elle aussi stratégique. L'usage de services de mobile money, de paiements fractionnés et de transferts transnationaux ouvre des pistes d'enquête financière. Suivre l'argent peut permettre d'identifier les coordinateurs, les intermédiaires, les bénéficiaires économiques et les circuits de réinvestissement.

Les réseaux sociaux constituent un autre espace clé. Facebook, Telegram, WhatsApp, TikTok, Instagram et YouTube jouent un rôle croissant dans la construction des aspirations migratoires, en diffusant des récits de réussite, en minimisant les risques et en contribuant à la formation d'un imaginaire migratoire transnational. Ils sont également utilisés pour informer sur les routes, identifier des points de départ, mettre en contact les candidats au départ avec des facilitateurs et accéder à différentes formes d'assistance.

Au-delà de la phase de préparation, les outils numériques jouent un rôle opérationnel tout au long du trajet migratoire. Le téléphone intelligent devient un outil central permettant de suivre des itinéraires, de recevoir des informations en temps réel, d'entrer en contact avec des réseaux d'entraide et, dans certains cas, de recevoir ou de transférer de l'argent via des services de mobile money. Il constitue ainsi une infrastructure essentielle de la mobilité contemporaine.

Les messages qui circulent sur ces plateformes – souvent en langues locales ou en arabe –, de même que les variations de prix, les récits sur les conditions du passage et les informations sur les points de départ, doivent être intégrés aux dispositifs d'alerte précoce.

Indicateurs à suivre

Prix du passage ; modalités de paiement ; usage du mobile money ; présence de femmes et de mineurs ; nouveaux points de départ ; profils des capitaines ; durée de l'attente ; messages numériques ; violences contre les migrants ; violences entre réseaux ; niveaux d'endettement ; interceptions ; disparitions ; retours forcés ou volontaires.

4.3 Distinguer les rôles dans l'écosystème de facilitation

Toutes les personnes arrêtées comme « passeurs » n'occupent pas la même place dans l'économie du passage. Certaines peuvent être des organisateurs centraux ; d'autres, des capitaines, des recruteurs, des intermédiaires financiers, des transporteurs, des pêcheurs, des membres de communautés côtières ou des acteurs périphériques.

Une politique pénale efficace doit distinguer ces rôles. Si les poursuites se concentrent uniquement sur les figures visibles, les chaînes financières et décisionnelles demeurent intactes. La réponse doit s'attaquer à la rentabilité du système, à ses coordinateurs et aux pratiques les plus dommageables.

Une attention particulière doit être portée aux formes aggravées de facilitation : embarcations surchargées, navires en mauvais état, carburant insuffisant, moteurs inadaptés, absence de matériel de sécurité ou départs organisés dans des conditions manifestement létales. En agissant sur ces facteurs, les politiques publiques peuvent contribuer à modifier progressivement le fonctionnement du marché de la facilitation, en réduisant la rentabilité des pratiques les plus dangereuses.

4.4 Ne pas détruire les économies locales sans alternatives

Un autre point central concerne les économies locales. Dans plusieurs territoires, les économies formelles et informelles sont étroitement liées. Le transport, la pêche, l'hébergement, la restauration, la logistique, la réparation, l'exploitation minière artisanale ou le commerce frontalier peuvent être connectés, directement ou indirectement, aux mobilités.

Criminaliser ou fermer brusquement ces activités sans alternative peut produire un effet contraire à celui recherché : précarisation des communautés, basculement vers des économies illicites, montée du ressentiment et renforcement des réseaux criminels.

L'exemple d'Agadez a été mentionné : lorsque les activités liées à la mobilité sont criminalisées sans reconversion économique solide, des familles et des communautés entières perdent leurs sources de revenus. La même logique peut s'appliquer à la pêche artisanale, à l'orpaillage informel ou à certains services frontaliers.

La réponse ne doit donc pas être uniquement répressive. Elle doit inclure la formalisation progressive, la réduction des risques, la diversification économique et des alternatives réalistes.

5. Protection, genre, enfance et retour

5.1 L'information comme outil de protection

Les campagnes de sensibilisation centrées uniquement sur la dangerosité des routes ont une efficacité limitée. Beaucoup de personnes connaissent déjà le risque. **Le problème n'est pas le manque d'information sur le danger, mais le manque d'alternatives crédibles.**

L'information doit donc être conçue comme un outil de protection, et non comme une propagande dissuasive. Elle doit être fiable, concrète, contextualisée et transmise par des acteurs de confiance : anciens migrants, leaders communautaires, enseignants, autorités religieuses, acteurs locaux, associations de la diaspora, organisations de terrain.

Cette information doit porter sur les risques réels, mais aussi sur les droits, les possibilités de séjour légal dans les pays de transit, les options de formation, les mécanismes de protection, les risques d'exploitation, les démarches administratives et les alternatives existantes.

5.2 Découpler l'aide humanitaire du retour

Les débats ont souligné le risque de conditionner l'aide humanitaire au retour volontaire. Lorsque l'aide n'est accessible que si une personne accepte de rentrer, ses options de protection se réduisent.

Dans certains pays de transit, en particulier dans l'espace ouest-africain, certaines personnes peuvent avoir le droit de circuler, de résider ou de travailler, mais ne disposent pas de l'information ou de l'accompagnement nécessaires pour exercer ces droits. L'aide humanitaire devrait pouvoir soutenir plusieurs trajectoires : retour, intégration locale, protection, mobilité régulière ou stabilisation temporaire.

5.3 Femmes migrantes : une vulnérabilité spécifique

Ces dernières années, une augmentation du nombre de femmes et de filles parmi certaines arrivées a été observée, une tendance identifiée comme préoccupante.

Les femmes et les filles sont exposées à des formes spécifiques de violence et d'exploitation pendant le trajet et après l'arrivée.

Les risques mentionnés ne concernent pas uniquement l'exploitation sexuelle. Les mariages forcés, la dépendance à l'égard d'un homme déjà arrivé, l'exploitation domestique, les violences de genre, la traite et les situations de contrainte familiale doivent être intégrés à l'analyse.

L'identification de l'âge des jeunes femmes peut également être plus complexe que dans le cas des hommes, ce qui pose des défis en matière de protection des mineures. Les mécanismes d'accueil, d'évaluation, d'orientation et de suivi doivent donc intégrer une approche de genre plus robuste.

5.4 Enfance migrante : ne pas confondre absence physique et absence familiale

La situation des enfants et des adolescents migrants, accompagnés ou non accompagnés, a constitué une préoccupation majeure. Le système de protection canarien est soumis à une pression considérable, notamment en raison du nombre de mineurs pris en charge.

Il est toutefois nécessaire de revoir le vocabulaire et les catégories utilisés. De nombreux mineurs dits « non accompagnés » disposent en réalité de référents familiaux : parents, oncles, frères et sœurs, membres de la communauté. La séparation physique n'implique pas nécessairement l'abandon. Dans certains contextes de conflit ou de pauvreté extrême, la famille peut considérer le départ du mineur comme une mesure de protection.

Cette réalité ne réduit pas la responsabilité de protection des États d'accueil. Au contraire, elle exige d'intégrer les familles dans l'analyse, l'accompagnement et, lorsque cela est possible et souhaitable, dans les solutions durables.

La documentation des mineurs et des jeunes adultes a été identifiée comme une bonne pratique essentielle. Accéder à des documents, à un statut, à une formation et au marché du travail peut transformer radicalement les trajectoires de vie et réduire l'exclusion.

5.5 Le retour comme moment social, et non comme simple opération administrative

Le retour ne doit pas être conçu comme une opération logistique ou administrative. Il constitue un moment humain, familial et social extrêmement sensible.

Les personnes qui rentrent peuvent le faire endettées, traumatisées, honteuses ou perçues comme ayant échoué. Lorsque la famille a investi dans le départ, le retour sans succès peut être difficilement accepté. Cela peut expliquer que certaines familles s'opposent au retour, même lorsque la personne migrante se trouve à la rue ou en situation de vulnérabilité en Europe.

Les programmes de retour et de réintégration doivent donc combiner :

- Un accompagnement économique ;
- Un soutien psychosocial ;
- Une médiation familiale ;
- Une insertion communautaire ;
- Une diversification des activités génératrices de revenus ;
- Un suivi dans la durée ;
- L'implication des collectivités locales et de la diaspora.

Un projet individuel de réintégration peut échouer si toute la pression familiale repose sur lui. La diversification des sources de revenus, par exemple en combinant activité professionnelle et activité agricole, peut améliorer la durabilité du retour.

6. Coopération, développement territorial et mobilité régulière

6.1 L'approche sécuritaire est nécessaire, mais ne réduit pas les facteurs de départ

Les forces de sécurité jouent un rôle important dans la prévention des départs dangereux, la lutte contre les réseaux et la coordination des secours. La coopération policière, la Guardia Civil, la Policía Nacional, les dispositifs de renseignement, les enquêtes conjointes et la coopération avec les pays d'origine et de transit sont indispensables. Le cas espagnol offre des exemples particulièrement pertinents sur la route atlantique : au Sénégal, l'Espagne maintient depuis des années un déploiement opérationnel de la Guardia Civil et de la Policía Nacional qui travaille avec les forces sénégalaises sur des patrouilles conjointes, la surveillance maritime et terrestre, l'échange d'informations et l'appui technique. La coopération avec le Sénégal a permis, selon le ministère de l'Intérieur, plus de 5 100 interceptions et 126 embarcations en 2025, ainsi qu'une forte réduction des départs depuis les côtes sénégalaises vers les Canaries. La Mauritanie constitue un autre exemple central, par son rôle dans la gestion de la route atlantique et dans la lutte contre les mafias de la traite des personnes, reconnue par le ministère de l'Intérieur espagnol comme une coopération clé en matière de sécurité et de migration.

Cependant, la sécurité ne traite pas les causes profondes. Elle peut contenir temporairement une route, démanteler certains réseaux ou empêcher des départs immédiats. Mais elle ne crée pas d'emplois, ne réduit pas la pression familiale, ne stabilise pas les territoires et ne rend pas la mobilité régulière accessible.

Une stratégie durable doit donc articuler sécurité, développement, protection, gouvernance et mobilité légale.

6.2 Territorialiser la coopération

La coopération au développement doit être plus territoriale. Les besoins ne sont pas abstraits. Dans certaines localités, la priorité peut être la formation à l'installation et à la maintenance de panneaux solaires. Ailleurs, l'irrigation, la plomberie, l'électricité, la construction, l'agriculture, la transformation alimentaire, l'hôtellerie-restauration ou le tourisme peuvent être plus pertinents.

Les projets doivent partir des besoins réels des territoires et du secteur privé local. Former des jeunes sans débouché professionnel génère de la frustration. En revanche, les programmes construits avec les entreprises, les collectivités locales, les chambres professionnelles et les services déconcentrés peuvent créer des trajectoires crédibles.

La coopération doit également éviter les projets conçus depuis l'extérieur, avec des recettes standardisées. Les acteurs locaux ne demandent pas toujours plus d'argent ; ils demandent souvent des compétences, des partenaires techniques, un accompagnement et la reconnaissance de leurs priorités.

Le gouvernement des Canaries porte déjà plusieurs initiatives de coopération décentralisée qui illustrent cette approche territoriale et peuvent servir de base à un élargissement. El Balón de la Esperanza utilise le sport comme outil d'intégration et d'information sur les risques de la migration irrégulière auprès des jeunes d'Afrique de l'Ouest. Tierra Firme accompagne des projets de développement agricole et communautaire dans les zones d'origine des mobilités vers les Canaries. Ces initiatives, encore d'échelle limitée, montrent le type de coopération de proximité qui pourrait être renforcé et reproduit dans d'autres territoires du corridor.

6.3 Mobilité circulaire : une alternative, mais pas un outil utilitariste

La mobilité circulaire peut constituer une alternative crédible lorsqu'elle permet de travailler, de se former, de revenir, de repartir et de maintenir des liens réguliers entre territoires. Elle peut réduire la pression de l'irrégularité si les personnes savent qu'elles pourront circuler légalement.

Mais cette mobilité ne doit pas être pensée uniquement à partir des besoins du marché du travail européen. Si elle est perçue comme un mécanisme consistant à faire venir des travailleurs pendant quelques mois pour ensuite les renvoyer, elle risque d'être vécue comme instrumentale par les partenaires africains.

Une mobilité circulaire équilibrée doit inclure :

- Une préparation avant le départ ;
- Une information claire sur les droits et les obligations ;
- Un accompagnement pendant le séjour ;
- La reconnaissance des compétences ;
- La possibilité d'un retour valorisé ;
- Un lien avec le développement local ;
- Des bénéfices pour les personnes, les familles, les pays d'origine et les pays de destination.

6.4 Visas, asile et crédibilité des voies légales

Les voies légales existent parfois sur le papier, mais restent difficiles à emprunter.

Les procédures de visa sont souvent longues, coûteuses et incertaines. Même des profils qualifiés, comme des universitaires invités à des événements, peuvent rencontrer de grandes difficultés pour obtenir un visa.

Cette situation envoie un message très fort aux populations : **la mobilité légale est perçue comme inaccessible**. Lorsque les voies régulières semblent fermées, les réseaux informels gagnent en attractivité.

La crédibilité des alternatives passe donc par une réforme des pratiques consulaires : transparence, réduction des délais, meilleure communication, accompagnement des dossiers, lutte contre les intermédiaires frauduleux et ouverture de voies adaptées aux réalités économiques, académiques, familiales et professionnelles.

7. Gouvernance régionale et effets non intentionnels

7.1 Les limites du bilatéralisme

Les accords bilatéraux peuvent produire des résultats rapides, mais ne suffisent pas à stabiliser un système régional. Lorsqu'un pays renforce ses contrôles, la pression peut se déplacer vers un autre. Une amélioration locale peut ainsi créer un problème régional.

La route atlantique doit être pensée comme un corridor interconnecté : le Mali, le Sénégal, la Mauritanie, la Gambie, la Guinée, la Guinée-Bissau, le Maroc, l'Algérie, le Niger et l'Europe interagissent directement ou indirectement. Les politiques strictement bilatérales risquent d'ignorer ces interdépendances.

Une coordination régionale minimale est nécessaire pour anticiper les déplacements de routes, éviter les tensions diplomatiques, protéger les économies frontalières et préserver le bon voisinage.

7.2 Externalités négatives des accords migratoires

Les accords de contrôle migratoire peuvent produire des effets non intentionnels : tensions diplomatiques, expulsions contestées, dégradation des relations entre communautés, fermeture d'activités économiques, renforcement de la corruption, augmentation de la clandestinité ou déplacement vers des routes plus dangereuses.

Les tensions liées aux expulsions depuis la Mauritanie vers le Mali ont été mentionnées à titre d'exemple. Une décision conçue pour répondre à une pression migratoire vers l'Europe peut affecter les relations régionales africaines. Chaque accord migratoire devrait donc faire l'objet d'une analyse d'impact régional et d'une logique de « ne pas nuire ».

Principe de « ne pas nuire » appliqué aux politiques migratoires

Avant de mettre en œuvre un accord ou un programme de contrôle, il convient d'évaluer ses effets possibles sur les routes, les économies locales, les relations diplomatiques, les communautés frontalières, la corruption, les réseaux criminels et la protection des personnes.

7.3 Lutte contre la corruption et gouvernance des frontières

La corruption est un élément structurant de nombreuses dynamiques de mobilité irrégulière. Les points de contrôle informels, les paiements arbitraires, les exigences documentaires incohérentes et les pratiques d'extorsion affaiblissent la légitimité des États et renforcent la dépendance aux intermédiaires.

La coopération en matière de gestion des frontières ne peut donc se limiter à fournir des équipements, des bases de données ou des formations techniques. Elle doit inclure :

- Une supervision interne indépendante ;
- Des mécanismes de signalement ;
- Des audits périodiques ;
- La rotation du personnel exposé ;
- Des sanctions disciplinaires effectives ;
- Une formation aux droits des personnes en mouvement ;
- La clarification des chaînes de responsabilité.

8. Recommandations opérationnelles

Les recommandations suivantes sont hiérarchisées selon trois critères : la priorité (degré d'urgence au regard du diagnostic), l'impact attendu (ampleur des effets sur les vulnérabilités identifiées) et la faisabilité temporelle (court, moyen ou long terme).

Priorité 1 – Construire une capacité d'anticipation sur la route atlantique

Priorité : haute | Impact attendu : élevé | Faisabilité : court à moyen terme

Créer un mécanisme d'alerte précoce par corridor.

Ce mécanisme devrait suivre les points de départ, les prix, les modalités de paiement, les profils des personnes, les violences, les messages numériques, les interceptions, les disparitions, les itinéraires secondaires et les changements de nationalité.

Associer acteurs institutionnels et acteurs de terrain.

Les données de sécurité doivent être croisées avec celles des organisations internationales, des ONG locales, des associations de migrants, des diasporas, des universités, des communautés côtières et des acteurs humanitaires.

Utiliser les Canaries comme plateforme d'analyse stratégique.

En raison de leur position géographique et de leur expérience, les Canaries peuvent devenir un espace de production de connaissance, de coordination et d'anticipation entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest.

Priorité 2 – Réduire la rentabilité des réseaux de facilitation

Priorité : haute | Impact attendu : élevé | Faisabilité : moyen terme

Développer des enquêtes financières transnationales.

Les enquêtes doivent suivre les circuits de paiement, y compris le mobile money, les paiements fractionnés, les bénéficiaires économiques, les réinvestissements logistiques et les intermédiaires.

Distinguer les rôles au sein des réseaux.

Les politiques pénales doivent différencier organisateurs, capitaines, recruteurs, transporteurs, pêcheurs, intermédiaires financiers et acteurs périphériques.

S'attaquer prioritairement aux pratiques les plus dangereuses.

Les sanctions devraient cibler les acteurs responsables de départs dans des conditions létales : surcharge, navires en mauvais état, carburant insuffisant, absence de moteurs ou absence de sécurité minimale.

Surveiller les espaces numériques de recrutement.

Les plateformes publiques et semi-fermées doivent être analysées comme des espaces de captation, de désinformation, de fixation des prix et de modification des routes.

Priorité 3 – Territorialiser la coopération et la réintégration

Priorité : moyenne | Impact attendu : moyen à élevé | Faisabilité : moyen à long terme

Financer des formations connectées aux besoins locaux.

Les secteurs prioritaires doivent être identifiés localement : énergie solaire, irrigation, agriculture, construction, plomberie, électricité, tourisme, hôtellerie-restauration, transformation alimentaire.

Impliquer le secteur privé dès la conception des programmes.

La formation doit répondre à des emplois réels. Les entreprises locales doivent participer à la définition des profils, des stages et de l'insertion professionnelle.

Concevoir la réintégration comme un processus familial et communautaire.

Les programmes de retour doivent inclure une médiation familiale, un accompagnement psychosocial, une diversification économique et un suivi dans la durée.

Mobiliser la diaspora comme pont de confiance.

La diaspora peut soutenir l'information fiable, le mentorat, l'investissement productif, la transmission de compétences et l'accompagnement des retours.

Priorité 4 – Renforcer la cohérence régionale

Priorité : moyenne | Impact attendu : moyen | Faisabilité : long terme

Inscrire les accords bilatéraux dans une lecture régionale.

Chaque accord devrait être évalué au regard de ses effets sur les pays voisins, les routes alternatives, les économies frontalières et les relations diplomatiques.

Intégrer une clause d'évaluation des effets non intentionnels.

Des indicateurs devraient être inclus sur le déplacement des routes, la protection, la corruption, les tensions communautaires et les risques humanitaires.

Soutenir la gouvernance de la libre circulation régionale.

Les États africains et les partenaires internationaux doivent réduire les pratiques arbitraires aux frontières, clarifier les droits de circulation et renforcer les mécanismes de signalement contre l'extorsion.

Priorité 5 – Renforcer la protection tout au long des corridors

Priorité : haute | Impact attendu : élevé | Faisabilité : court terme

Développer des points d'information fiables et non coercitifs.

Ces dispositifs doivent être portés par des acteurs de confiance, en particulier la société civile locale, d'anciens migrants, la diaspora, des leaders communautaires, des enseignants et des autorités religieuses.

Découpler l'aide humanitaire du retour.

L'aide ne devrait pas être limitée aux personnes qui acceptent le retour volontaire. Elle doit également soutenir l'intégration locale, la stabilisation temporaire, la protection ou l'accès aux droits.

Mettre en place un suivi spécifique des femmes et des filles.

Les dispositifs doivent intégrer les risques de traite, de mariages forcés, d'exploitation domestique, d'exploitation sexuelle, de violences de genre et de dépendance économique.

Repenser l'accueil des mineurs avec leurs familles.

Les systèmes de protection doivent reconnaître que de nombreux mineurs disposent de référents familiaux et que le départ peut être interprété par la famille comme une stratégie de protection.

Priorité 6 – Faire de la mobilité régulière une alternative crédible

Priorité : moyenne à haute | Impact attendu : élevé, mais différé | Faisabilité : moyen à long terme

Réformer les pratiques de visa.

Les procédures doivent devenir plus prévisibles, transparentes, rapides et compréhensibles, afin de réduire la dépendance aux réseaux informels.

Développer des programmes de mobilité circulaire équilibrés.

Ces programmes doivent inclure formation, accompagnement, retour valorisé, reconnaissance des compétences et bénéfices pour les territoires d'origine.

Renforcer la mobilité académique, professionnelle, culturelle et d'affaires.

La mobilité ne doit pas se réduire au travail saisonnier. Les échanges universitaires, entrepreneuriaux, sportifs, culturels et touristiques peuvent contribuer à rééquilibrer la relation euro-africaine.

9. Conclusion

La route atlantique vers les Canaries n'est pas une anomalie isolée. Elle est l'expression visible d'un système régional de mobilité traversé par l'insécurité, les aspirations sociales, les économies informelles, les dynamiques familiales, les politiques européennes, les réseaux criminels et les limites des voies régulières.

Les politiques centrées uniquement sur la réduction des arrivées visibles peuvent produire des résultats immédiats, mais ne transforment pas les causes profondes. Elles peuvent déplacer les routes, accroître les risques, renforcer les intermédiaires et invisibiliser les vulnérabilités.

Une stratégie durable doit changer d'échelle et d'objectif. Il ne s'agit pas seulement de réduire les flux, mais de réduire les vulnérabilités, de rendre les routes moins mortelles, de diminuer la rentabilité des économies criminelles, de renforcer les alternatives locales, de rendre la mobilité régulière crédible et d'ancrer la coopération dans la confiance.

Les Canaries peuvent jouer un rôle central dans cette transformation. Leur expérience de première ligne, leur proximité avec l'Afrique de l'Ouest, leur capacité de dialogue et leur intérêt pour la coopération décentralisée en font un acteur stratégique pour passer d'une logique de réaction à une logique d'anticipation.

À PROPOS DE L'AUTEUR

Beatriz de León Cobo

Directrice de l'Institut espagnol d'analyse migratoire (IEAM)

Directrice du Forum de dialogue Sahel-Europe (UFV)

Doctorante en sociologie à l'Université de la Sorbonne

beatriz.deleoncobo@ieam.es

Nous remercions sincèrement les participants à l'atelier, ainsi que les institutions qu'ils représentent, pour le temps consacré à ce processus et pour leurs précieuses contributions à la révision de ce Policy Paper.



© Institut Espagnol d'Analyse Migratoire (IEAM). Tous droits réservés.

Toute reproduction, diffusion ou usage commercial de ce document nécessite une autorisation préalable des éditeurs.

Référence recommandée :

DE LEÓN COBO, B. (2026), Policy Paper « Route atlantique, Sahel et Canaries : de l'endiguement des départs à une gouvernance anticipatoire de la migration – Réduire les vulnérabilités, s'attaquer aux économies criminelles et rendre crédibles les alternatives régulières », Policy Paper 5/2026, Institut Espagnol d'Analyse Migratoire (IEAM).