



POLICY PAPER  
**RÉFORMER LA  
GOUVERNANCE DE LA  
MOBILITÉ EN AFRIQUE DE  
L'OUEST**

POLICY PAPER 2/2025

Instituto Español de Análisis Migratorio

## SOMMAIRE EXÉCUTIF

L'objectif de ce policy paper est de proposer un cadre d'action commun pour transformer la migration irrégulière en mobilité ordonnée le long de l'axe Sénégal-Mali-Mauritanie-Europe, en intégrant dans son approche la dignité humaine, les réalités économiques et les besoins de protection. Le document s'inscrit dans une série de travaux de l'Institut espagnol d'analyse migratoire (IEAM) et constitue le résultat d'un atelier d'« intelligence collective » organisé à Dakar, réunissant des chercheurs, des représentants gouvernementaux, des organisations internationales et humanitaires, des acteurs communautaires, le secteur privé et les diasporas. L'objectif de l'exercice était de consolider un diagnostic partagé, d'identifier les points de vigilance à court terme et de formuler des recommandations ainsi que des projets pilotes opérationnels.

Le diagnostic s'inscrit dans un contexte de réactivation de la route atlantique comme voie d'accès principale vers l'UE, avec un rebond des arrivées aux îles Canaries depuis 2023-2024 et une diversification des profils (jeunes, femmes, enfants, nouveaux pays d'origine). Néanmoins, en 2025, la prééminence des départs d'Algérie vers l'Espagne demeure néanmoins significative. Dans ce paysage en recomposition, la gouvernance de la mobilité souffre moins d'un manque de textes que d'un déficit de cohérence dans la mise en œuvre, d'un bilatéralisme fragmentant et d'effets de report qui déplacent les routes vers d'autres zones – parfois plus dangereuses – sans réduire les facteurs structurels des départs.

## MESSAGES STRATEGIQUES

- **La souveraineté par la cohérence régionale** : mettre en place une coordination pragmatique centrée sur les effets transfrontaliers, afin de préserver le bon voisinage, les économies frontalières et la stabilité locale ; cibler en priorité les réseaux criminels (et non les personnes) via une coopération judiciaire renforcée, et réduire l'extorsion aux points de contrôle comme condition d'efficacité.
- **La diaspora et l'ancrage communautaire comme pont de confiance** : relier associations de la diaspora, municipalités et acteurs communautaires dans les zones de départ pour diffuser une information fiable, soutenir le mentorat et l'investissement, renforcer des alternatives locales et favoriser des retours durables appuyés par l'environnement socio-économique.
- **Ancrer la mise en œuvre au niveau territorial** : mieux articuler offre et demande via entreprises, mairies et services décentralisés, afin d'aligner profils, postes, exigences consulaires et trajectoires viables.
- **Rendre la mobilité régulière crédible et accessible** : réforme des pratiques consulaires (prévisibilité, transparence, communication, réduction des délais) et réduction de l'espace laissé aux intermédiaires frauduleux.
- **Des données pour des décisions réalistes et l'anticipation des itinéraires** : institutionnaliser une triangulation systématique et créer un mécanisme de suivi léger avec rapports périodiques partagés entre les pays de la région.

## 1. Introduction

### 1.1 Contexte et méthodologie

L'objectif de ce document d'orientation est de proposer un cadre d'action commun pour transformer la migration irrégulière en mobilité ordonnée sur le long de l'axe Sénégal-Mali-Mauritanie-Europe, en conciliant la dignité humaine, les réalités économiques et les besoins de protection. Le document s'appuie sur un atelier organisé au Centre des hautes études de défense et de sécurité (CHEDS) à Dakar, le 23 septembre, sous la forme d'une « intelligence collective », selon la règle de Chatham House, qui a réuni des chercheurs, des représentants gouvernementaux, des organisations internationales et humanitaires, des acteurs communautaires, le secteur privé et les diasporas. L'objectif de cet exercice était d'élaborer conjointement un diagnostic actualisé, d'identifier les points nécessitant une vigilance à court terme et de convenir de recommandations et de projets pilotes de mobilité ordonnée et respectueuse des droits.

Les échanges ont abouti à une série de projets prioritaires : développement de voies légales et circulaires (emploi, reconnaissance des compétences), renforcement de la coordination et de la protection le long du corridor Sénégal-Mali-Mauritanie (libre circulation, contrôle, droits), scénario des besoins et des risques, rôle accru des collectivités locales et des mécanismes transfrontaliers, prévention locale contre les réseaux de traite et la désinformation, et mobilisation des diasporas pour l'investissement, les compétences et l'information fiable.

Le diagnostic s'inscrit dans un contexte de réactivation de la route atlantique de l'Afrique de l'Ouest comme voie d'accès principale à l'UE, avec une augmentation marquée des arrivées aux îles Canaries depuis 2023-2024 et une diversification des profils (jeunes, femmes, enfants, nouveaux pays d'origine). En ce qui concerne la route atlantique, les départs se sont intensifiés le long des côtes du Sénégal et de la Mauritanie, tandis que les ressortissants maliens constituent la nationalité la plus représentée. Cependant, en 2025, les départs depuis l'Algérie vers l'Espagne ont eu un poids significatif. Les réajustements en matière de sécurité au Sahel, la recomposition des cadres d'intégration régionale et certains accords bilatéraux opérationnels ont une incidence sur la libre circulation, les économies locales et les stratégies des réseaux de traite.

## 2. Bilan de la situation, tendances récentes et besoins prioritaires

La géographie de la mobilité en Afrique de l'Ouest a été redessinée. Après une décennie au cours de laquelle l'axe central du Sahel (Mali-Niger-Libye) concentrait la plupart des routes vers les côtes méditerranéennes, la route atlantique s'est imposée comme la principale voie d'accès vers l'Union européenne, avec une nette augmentation des arrivées aux îles Canaries depuis 2023-2024 et une diversification des profils en mouvement (jeunes, femmes, enfants, nouveaux pays d'origine).

Des sources mauritanienes indiquent qu'un nombre considérable de ressortissants soudanais, qui sont passés par la Libye et ont été expulsés par les autorités, se trouvent

désormais en Mauritanie avec l'intention de partir des côtes mauritaniennes ou marocaines. Cette trajectoire illustre un changement motivé par la faible efficacité des réponses conçues il y a dix ans et toujours en vigueur aujourd'hui, malgré leurs effets connus sur les droits humains. La route atlantique a également un coût humain élevé : selon les données de Caminando Fronteras, une forte augmentation a été enregistrée en 2024, puis entre janvier et mai 2025, 1 482 victimes ont été recensées sur l'axe atlantique occidental, avec une mortalité particulièrement marquée lors des départs depuis la Mauritanie. Ces chiffres mettent en évidence une réalité paradoxale : si 2025 affiche une baisse relative par rapport aux pics de 2023-2024, ce recul semble n'être que conjoncturel, dû au renforcement des contrôles, sans modification des facteurs structurels qui déterminent les départs.

Les motivations pour partir vont au-delà de la simple recherche de protection. Le facteur socio-économique reste déterminant. Une part importante des départs est liée à la situation des jeunes adultes, notamment ceux âgés de 25 à 35 ans, parfois diplômés, souvent sous-employés ou cantonnés dans le secteur informel. La pression sociale agit comme un amplificateur : le départ peut être considéré comme une preuve de courage, de prise de risque, de capacité à « se débrouiller », ou comme un investissement collectif au profit de la famille. Dans le contexte sénégalais, la crise de la pêche artisanale semble être un moteur concret des départs depuis les ports de pêche – des centres comme Dionewar et Niodior –, même si la perception du risque reste élevée.

Dans ce contexte, le manque d'opportunités locales se traduit non seulement par la pauvreté, mais aussi par un sentiment d'injustice, de dégradation et de stagnation. Pour comprendre ce phénomène, il est nécessaire de sortir du prisme strictement « Afrique-Europe ». Les déplacements intra-africains constituent la base principale : mobilité professionnelle, migrations saisonnières, déplacements urbains, trajectoires vers les pôles économiques régionaux. Des axes tels que Mali-Côte d'Ivoire, Burkina Faso-Côte d'Ivoire ou les mobilités vers l'Afrique centrale (Congo, Gabon) s'inscrivent dans des logiques anciennes. Toute fragilisation de ces mouvements – par des contrôles arbitraires, des tensions diplomatiques ou des exigences documentaires incohérentes – a un impact immédiat sur les économies frontalières, les marchés, les chaînes d'approvisionnement et la cohésion sociale.

### **3. De La Valette (2015) à 2024-2025 : une décennie d'externalisation et de recomposition**

Le sommet de La Valette a consolidé une approche euro-africaine visant à « réguler » les migrations à l'aide d'une combinaison de leviers : lutte contre les réseaux, coopération en matière de retours, renforcement des frontières et traitement des causes profondes. En effet, la décennie suivante a vu l'essor d'un modèle dans lequel le contrôle des routes et la réduction des arrivées de migrants en situation irrégulière sont devenus des objectifs prioritaires, soutenus par des instruments financiers et opérationnels.

Cette évolution a profondément marqué l'espace ouest-africain : elle a redéfini le rôle des pays de transit, transformé certaines administrations en partenaires opérationnels du contrôle et déplacé le débat d'une logique de mobilité ordonnée vers une logique de contention des mobilités. Cette transformation n'a pas été neutre : elle a affecté les relations diplomatiques, la perception des forces de sécurité et les équilibres socio-économiques transfrontaliers.

La période 2024-2025 illustre une intensification. D'importantes négociations ont eu lieu sur la route atlantique, avec une attention particulière pour le Sénégal et la Mauritanie. Dans le cas de la Mauritanie, un partenariat migratoire assorti d'une enveloppe financière de 210 millions d'euros a été annoncé en mars 2024, destiné à renforcer la gestion des frontières et des migrations, la lutte contre le passage et les réseaux, ainsi que les dimensions sécurité, aide aux réfugiés, soutien aux communautés d'accueil, investissements, infrastructures et création d'emplois. La structure financière associée a été présentée comme une combinaison d'appui budgétaire, d'actions en matière de migration/déplacement forcé, de coopération en matière de sécurité, d'investissement pour l'emploi et d'aide humanitaire. Au-delà de l'annonce, un aspect essentiel est son caractère cumulatif : ce partenariat s'inscrit dans la continuité des aides financières, techniques et opérationnelles déjà déployées, destinées à améliorer la surveillance des frontières et la gestion migratoire, tout en soutenant certains dispositifs humanitaires et de protection.

Cette configuration produit un effet politique immédiat : elle augmente la pression sur un pays clé, reconfigure les routes et crée des externalités dans les pays voisins. Dès lors, toute approche strictement bilatérale devient structurellement instable : ce qui est « gagné » à un endroit se déplace vers un autre, parfois vers des trajectoires plus dangereuses.

#### **4. Réponse sécuritaire, adaptation des réseaux et persistance de la « route de l'Atlantique »**

Les tendances actuelles se caractérisent par un renforcement de la réponse sécuritaire dans les pays de transit. La légère baisse récemment observée des départs n'est pas le signe d'un renversement durable, mais l'effet immédiat d'un renforcement ponctuel de l'action sécuritaire. Les patrouilles interceptent certains « cayucos » (embarcations), ramènent les personnes à terre et produisent, à court terme, un ralentissement visible. Cependant, cet effort exige des moyens logistiques importants pour les pays de transit et il semble peu probable qu'il puisse être maintenu si le nombre d'arrivées en Mauritanie continue d'augmenter. Dès que la pression exercée par les autorités mauritaniennes diminue, les traversées reprennent.

L'expérience récente montre que la criminalisation de certaines routes les rend plus dangereuses sans parvenir à les éliminer, car les réseaux s'adaptent rapidement. Agadez est devenue à différents moments un important centre d'opérations, avant et après les phases de durcissement législatif en 2023 ; après la suppression de la loi criminalisant la migration irrégulière de 2015 au Niger, alors qu'on s'attendait à une forte augmentation

des départs, les politiques libyennes et algériennes et la crainte d'être abandonné dans le désert constituent désormais un facteur de déviation vers l'Atlantique. Cela démontre la difficulté à prévoir quelles routes seront empruntées et comment, car il existe une pluralité de causes pour lesquelles une route est plus utilisée qu'une autre.

La route maritime conserve un attrait particulier, malgré les accords conclus avec le Sénégal et la Mauritanie, en raison de l'expérience des capitaines de « cayucos », capables de longer les côtes avant de prendre la mer pour atteindre les eaux proches des Canaries en quelques dizaines d'heures. Cette habileté des capitaines, combinée à la pression des facteurs socio-économiques, laisse penser que l'axe atlantique continuera d'être utilisé, même si les chiffres fluctuent en raison des contrôles. Par exemple, bien que les contrôles au Sénégal et en Mauritanie aient empêché le départ des embarcations, les capitaines d'embarcations ont une grande expérience de la navigation côtière et s'adaptent pour partir d'un pays plus éloigné. Depuis la Gambie ou le banc d'Arguin, ils savent où naviguer le long de la côte, quand prendre la mer et quand revenir, jusqu'à la zone du cap Timiris ou du cap Blanc-Nouadhibou. Là, ils accélèrent et savent qu'en 48 heures, ils atteindront les eaux des Canaries.

Le renforcement de la sécurité est souvent présenté comme une réponse immédiate à des impératifs politiques. Cependant, il se caractérise par trois limites récurrentes.

- La première limite est la durabilité. Maintenir une pression élevée nécessite des ressources humaines, logistiques et financières considérables. Dans des contextes où les frontières sont étendues et les capacités administratives inégales, la pression ne peut être continue. Elle devient intermittente, créant des périodes de baisse apparente puis de reprise. Cette intermittence alimente une volatilité qui augmente les risques, car les trajectoires deviennent plus imprévisibles et plus dépendantes des intermédiaires.
- La deuxième contrainte est la génération d'abus. Les contrôles routiers répétés, les rafles, les détentions et les exigences en matière de documents peuvent dégénérer en extorsion, en mauvais traitements ou en arbitraire, en particulier lorsque les mécanismes de surveillance et de plainte sont faibles. Cette réalité a un coût stratégique : elle dégrade la légitimité des institutions, alimente un sentiment d'injustice et attise les tensions communautaires et diplomatiques.
- La troisième limite est l'effet sur les relations entre États. Lorsque l'externalisation transforme un pays de transit en barrière, elle peut déclencher des réactions de réciprocité, des tensions politiques et des perturbations économiques, en particulier lorsque les communautés commerciales transfrontalières sont touchées par des mesures administratives soudaines. Ce phénomène affaiblit le bon voisinage, qui est essentiel à la stabilité régionale.

Enfin, le fait de se concentrer en priorité sur les migrants plutôt que sur les réseaux criminels crée un paradoxe : les personnes deviennent l'objet de coercition, tandis que l'économie du passage se renforce, se professionnalise et se déplace. Une stratégie efficace exige le contraire : rendre le trafic plus risqué et moins rentable, tout en rendant la mobilité régulière plus crédible et plus accessible.

## 5. Absence de position de l'Afrique de l'Ouest : chevauchement des normes, bilatéralisme et fragmentation

La gouvernance régionale de la mobilité souffre moins d'une absence de textes que d'une absence de position commune et de cohérence dans la mise en œuvre. Des cadres existent : instruments de libre circulation, accords bilatéraux historiques, pratiques de bon voisinage, accords administratifs et usages consolidés. Le problème réside dans leur chevauchement et leur application inégale, qui créent un environnement réglementaire « à plusieurs niveaux » dans lequel le droit formel, les routines administratives et la pratique en matière de sécurité ne convergent pas. Cette incohérence se vit au quotidien sur les routes et aux frontières : contrôles répétés, demandes de documents variables selon les points de passage, marges d'interprétation larges et décisions dépendantes du contexte politique du moment. Dans un tel système, la mobilité devient moins une question de statut clair qu'une question de négociation permanente avec l'administration et ses intermédiaires, ce qui entraîne mécaniquement un risque accru d'arbitraire et d'extorsion.

Le cas du Sénégal illustre comment la pratique peut stabiliser un équilibre de bon voisinage même lorsque les documents sont imparfaits. Une politique non écrite, mais structurante, consiste à ne pas procéder à l'arrestation pour le simple fait de ne pas avoir de permis de séjour, sauf en cas d'infraction connexe. En d'autres termes, l'irrégularité administrative, considérée isolément, ne conduit pas automatiquement à la privation de liberté, mais est traitée comme une question de gestion administrative, dans une logique d'accueil et de relations de voisinage. Ce type de pratique, lorsqu'il est compris et partagé, réduit les tensions diplomatiques, limite l'arbitraire et protège les économies transfrontalières. Lorsqu'elle est ignorée, contredite ou abandonnée sous la pression, l'effet est immédiat : augmentation des contrôles coercitifs, multiplication des incidents et perception d'une rupture du contrat social régional.

Ce point est fondamental pour la gouvernance : il montre que la cohérence régionale ne dépend pas uniquement des textes, mais aussi des doctrines administratives et des pratiques harmonisées. Le défi, pour construire une position de l'Afrique de l'Ouest, consiste précisément à transformer ces pratiques en une orientation commune – à la fois politique et opérationnelle – partagée dans son essence par les États, de manière à pouvoir résister aux chocs politiques et aux pressions extérieures. Sans ce minimum commun, les normes deviennent des instruments variables, mobilisés selon les besoins du moment, et l'espace régional perd sa prévisibilité.

Cette superposition et ces coutumes ont un effet stratégique important : elles affaiblissent la capacité de la région à parler d'une seule voix et à garantir ses propres intérêts. Dans les régions où les économies frontalières et la circulation de la main-d'œuvre sont vitales, l'imprévisibilité réglementaire déstabilise les marchés, pèse sur les chaînes d'approvisionnement et alimente les tensions entre les communautés. À moyen terme, et surtout compte tenu du départ du Mali, du Niger et du Burkina Faso de la CEDEAO, l'insécurité administrative autour de la circulation peut avoir un coût politique plus élevé que les avantages apparents de certains dispositifs de contrôle : la mobilité

régionale n'est pas un « flux résiduel », mais un pilier économique et social. Par conséquent, toute politique qui perturbe ces circulations sans mécanismes de compensation ni coordination régionale produit des effets secondaires : recul des échanges, tensions identitaires et essor d'une économie informelle plus difficile à gouverner.

L'absence de position commune se reflète également dans les relations avec l'Europe. Lorsque les négociations se font pays par pays, chaque État devient un cas isolé. Cette architecture favorise la concurrence et la fragmentation : les programmes sont conçus et mis en œuvre comme si chaque pays constituait un système fermé, alors que les routes, les réseaux, les marchés et les communautés transfrontalières forment un ensemble interconnecté. Plus un pays se « ferme », plus la pression se reporte vers d'autres espaces ; et plus la coopération se limite au bilatéral, plus la région s'affaiblit dans sa capacité à stabiliser collectivement les routes et à prévenir les effets d'entraînement.

Une position commune de l'Afrique de l'Ouest ne signifie pas une uniformité totale ni une politique migratoire globale immédiatement harmonisée. Elle peut commencer par une coordination minimale, pragmatique et axée sur les résultats : principes communs en matière de traitement administratif, mécanismes de gestion des incidents diplomatiques et sécuritaires, et concertation sur les effets transfrontaliers des opérations de contrôle. Sans cette base, la région restera structurellement vulnérable aux cycles de déplacement des routes, à l'essor des réseaux criminels et aux tensions bilatérales qui en découlent.

Un autre facteur de fragmentation réside dans la capacité à contourner les clauses ou les orientations rejetées au niveau politique par le biais d'accords techniques. Lorsqu'un gouvernement rejette explicitement certains engagements dans un accord, il peut rester une voie alternative : signer, directement avec les forces de sécurité (police, gendarmerie) ou avec des agences opérationnelles, des accords relatifs au renforcement des capacités, à l'équipement, à la formation, à l'échange d'informations ou au soutien aux opérations. Ce mécanisme modifie l'équilibre interne de la décision publique : ce qui n'a pas été accepté au niveau politique peut réapparaître sous la forme d'une coopération technique, avec des effets concrets identiques (ou plus puissants), mais avec une traçabilité démocratique plus faible. La composition des délégations de négociation et de révision correspond au sujet débattu, le résultat est donc mécaniquement biaisé.

Enfin, au niveau de la mise en œuvre, un programme de mobilité régulier peut être « bien conçu » sur le papier, mais échouer dans la pratique s'il ne concilie pas de manière réaliste l'offre et la demande. Lorsque la sélection des profils est définie de manière trop ministérielle ou centralisée et qu'elle est déconnectée des besoins réels sur le terrain, les candidatures finissent par ne correspondre ni aux postes disponibles ni aux exigences consulaires. Le résultat est prévisible : refus de visas, retards, abandons et, en fin de compte, un sentiment d'échec. D'où la nécessité d'une approche plus proche

de la réalité, moins centralisée et davantage ancrée au niveau territorial, fondée sur des diagnostics locaux et sur la participation d'acteurs tels que les entreprises, les chambres professionnelles, les mairies et les services décentralisés. Cette approche permet d'aligner la sélection sur les postes vacants effectifs, les conditions d'embauche vérifiables et les parcours viables, ce qui augmente la satisfaction des parties concernées et renforce la crédibilité du programme.

## 6. Europe : voies régulières, visas et mobilité : le levier réaliste

La politique migratoire européenne se développe dans un contexte où la perception du public a un poids important. La voie régulière est aujourd'hui perçue comme inaccessible pour une grande partie des personnes susceptibles d'émigrer. Les exigences en matière de documents et de comptes bancaires, les délais, les coûts indirects génèrent une anticipation du refus. Le rétablissement de la crédibilité passe par une logique de circulation plutôt que d'installation. La mobilité – venir, travailler, étudier, visiter, partir, revenir – réduit l'incitation à « rester à tout prix » et diminue l'avantage comparatif des réseaux criminels. Elle peut être mise en œuvre à travers des programmes sectoriels (travail saisonnier, formation, séjours) et des dispositifs de mobilité professionnelle. Le défi n'est pas d'ouvrir sans conditions, mais de rendre l'alternative crédible, compréhensible et accessible. Par exemple, en octobre 2025, quatre-vingtquinze travailleurs saisonniers avaient quitté Dakar, à destination de l'Espagne où ils vont séjourner pendant neuf mois, dans le cadre du programme de migration circulaire liant le Sénégal et l'Espagne.

La question des voies légales ne se limite pas aux visas de courte durée ou aux programmes saisonniers. Elle inclut également les programmes d'échange universitaire et de mobilité éducative. Cependant, une partie importante de ces opportunités est sous-utilisée, non pas par manque d'offre, mais par manque de capacité d'absorption institutionnelle : difficultés à préparer les dossiers, faiblesse des équipes administratives dans certaines universités, asymétrie de l'information et complexité des procédures. Le programme Erasmus a été cité comme exemple d'un potentiel largement disponible mais insuffisamment mobilisé : un budget d'environ 570 millions d'euros pour l'Afrique subsaharienne a été mentionné, avec l'idée d'une augmentation importante à l'avenir. Les fonds existent, mais leur accès effectif dépend de la capacité des institutions à présenter des candidatures, à créer des partenariats, à garantir la mobilité et à accompagner les participants. Lorsque cette capacité est faible, les bénéfices se concentrent sur une minorité (souvent des profils déjà connectés) et le dispositif ne produit pas l'effet escompté.

Une dimension souvent négligée est celle de la mobilité touristique et d'affaires. Faciliter la circulation à des fins culturelles, sportives, commerciales ou touristiques peut produire un effet d'apaisement et de rééquilibrage symbolique, tout en générant des retombées économiques. En l'absence de ces voies, la mobilité devient un privilège perçu comme asymétrique et la relation euro-africaine se durcit.

Enfin, la question de l'asile ne peut être dissociée de l'accès aux voies régulières. Lorsque l'asile devient la seule porte d'entrée possible vers la régularité, il est utilisé comme un instrument par défaut, ce qui affaiblit le système de protection et crée des parcours administratifs qui ne correspondent pas aux intentions initiales. La diversification des voies régulières réduit cette distorsion.

## 7. Synthèse des recommandations opérationnelles et conclusions

- **La souveraineté par la cohérence régionale :** La priorité est de mettre en place une coordination pragmatique, axée sur les effets transfrontaliers. Cette coordination doit avoir un objectif concret : éviter que le contrôle migratoire ne détruise le bon voisinage, les économies frontalières et la stabilité locale. La lutte contre l'économie criminelle doit se concentrer sur les réseaux. Sans coopération judiciaire, les passeurs bénéficient d'un avantage structurel : l'évasion par le franchissement des frontières. Enfin, la gouvernance interne doit intégrer des mécanismes de contrôle : réduire l'extorsion et l'arbitraire aux points de contrôle n'est pas un complément moral, c'est une condition d'efficacité. Un contrôle perçu comme injuste affaiblit l'État et accroît la dépendance vis-à-vis des réseaux.
- **Rééquilibrer la coopération et rendre la mobilité régulière accessible :** Rendre les voies régulières accessibles nécessite une réforme de la pratique consulaire : prévisibilité, transparence, communication, réduction des délais et diminution de l'espace laissé aux intermédiaires frauduleux. Les programmes de mobilité sectorielle doivent être dimensionnés pour aller au-delà des élites, sinon ils resteront symboliques et sans impact sur l'irrégularité. Enfin, l'Europe doit aborder la question du discours : une politique durable ne peut dépendre d'une émotion médiatique permanente, elle doit être une politique d'État. Cela implique de renforcer l'articulation entre l'objectif de maîtrise des flux et les besoins de main-d'œuvre liés aux évolutions démographiques et économiques.
- **Des données pour des décisions réalistes et l'anticipation des itinéraires :** L'amélioration de la politique publique ne passe pas par la « comptabilisation exacte de l'invisible », mais par la construction d'une base de données suffisamment solide pour décider et corriger à temps. Pour ce faire, il convient d'institutionnaliser une triangulation systématique : données sur les arrivées et les sauvetages, informations locales (ports, communautés côtières, transports), analyse qualitative (profils, motivations, changements d'itinéraires) et observation opérationnelle ancrée dans les communautés d'origine et de transit (signaux précoces sur les points de départ et les méthodes des réseaux). L'objectif doit être de créer un mécanisme de suivi léger avec des rapports périodiques et des alertes précoce partagées entre le Sénégal, la Mauritanie et le Mali, afin que les mesures puissent être rapidement ajustées, que les changements d'itinéraires puissent être anticipés et que la priorité soit donnée aux leviers efficaces (mobilité régulière, coopération judiciaire, protection et réduction des risques) plutôt qu'aux réponses réactives dictées par les perceptions ou les urgences médiatiques.

- **La diaspora et l'ancrage communautaire comme pont de confiance :** La diaspora peut apporter une contribution utile lorsqu'elle est considérée comme un pont de confiance entre les institutions et les communautés d'origine. Il est recommandé de mettre en place un dispositif reliant les associations de la diaspora aux municipalités et aux acteurs communautaires des zones de départ afin de soutenir un véritable ancrage communautaire : informations fiables sur les risques et les options régulières, mentorat pour les parcours de formation et d'emploi, et soutien aux projets collectifs qui réduisent la pression sociale de « devoir partir ». La valeur ajoutée ne réside pas dans des campagnes abstraites, mais dans des réseaux concrets : accompagner les décisions familiales, renforcer les alternatives locales (par exemple, reconversion et diversification dans les communautés côtières touchées) et faciliter les retours qui ne reposent pas uniquement sur l'individu, mais sur un environnement qui absorbe et valorise les compétences, en évitant que le retour ne devienne une parenthèse avant une nouvelle tentative.

La route atlantique est redevenue un axe central vers l'Europe et son évolution récente montre une tendance constante : les mesures de contrôle peuvent entraîner des baisses temporaires, mais elles n'éliminent pas les moteurs sous-jacents et ne freinent pas l'adaptation des réseaux ; elles déplacent plutôt les points de départ et augmentent la vulnérabilité lorsque la mobilité devient plus clandestine. C'est pourquoi la réponse durable ne peut dépendre de réactions ponctuelles ou d'accords isolés, mais d'une gouvernance partagée combinant trois éléments : une coordination régionale minimale pour éviter les déplacements et les tensions entre voisins, des normes communes qui réduisent les abus et rétablissent la prévisibilité, et des voies régulières/circulaires crédibles qui offrent de réelles alternatives (y compris en matière d'éducation et de compétences). Cette approche ne vise pas à empêcher la mobilité, car celle-ci fait partie intégrante du mode de vie dans la région, comme ailleurs, mais elle peut réduire la mortalité, contenir le pouvoir des réseaux de passeurs et protéger à la fois la stabilité locale, les économies transfrontalières et la dignité des personnes.

---

## A PROPOS DES AUTEURS

### Beatriz de León Cobo

Directrice de l'Institut Espagnol d'Analyse Migratoire (IEAM)

Directrice Forum de Dialogue Sahel Europe (UFV)

Doctorant en sociologie (Sorbonne Université)

[beatrix.deleoncobo@team.es](mailto:beatrix.deleoncobo@team.es)

Nous remercions vivement les participants à l'atelier, ainsi que les institutions qu'ils représentent, pour le temps qu'ils nous ont consacré et leur précieuse contribution à la correction de ce policy paper.



**team**

INSTITUTO ESPAÑOL DE  
ANÁLISIS MIGRATORIO

[info@team.es](mailto:info@team.es)

[team.es](http://team.es)