



HAL
open science

Quand la mer se ferme. Du transit au post-transit migratoire en Mauritanie

Armelle Choplin

► **To cite this version:**

Armelle Choplin. Quand la mer se ferme. Du transit au post-transit migratoire en Mauritanie. Hommes & migrations, 2010, 1286 (87), pp.00. halshs-00547511

HAL Id: halshs-00547511

<https://shs.hal.science/halshs-00547511>

Submitted on 16 Dec 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« *Quand la mer se ferme* »
Du transit au post-transit migratoire en Mauritanie

Par Armelle Choplin, maître de conférences en géographie, université Paris-Est Marne-la-Vallée, EA Analyse Comparée des Pouvoirs et UMR Prodig
armelle.choplin@univ-paris-est.fr

En 2006, suite au départ de pirogues de migrants vers l'Europe, la Mauritanie a été présentée comme un « pays de transit ». L'Union européenne est alors intervenue pour contrôler la zone et empêcher ces départs. Avec la “fermeture de la mer”, certains migrants se sont retrouvés bloqués. Quatre ans après, la situation est davantage celle du post-transit que du transit, largement remis en cause. Diverses missions de terrain depuis 2004 nous ont permis de suivre la réversibilité du phénomène migratoire. Les transformations sociales, spatiales et politiques dues au passage et à l'installation des migrants sont ici analysées.

“*La mer, elle est fermée maintenant*”... Tel est le constat amer que fait Djibril, un jeune sénégalais rencontré à Nouadhibou en 2008. Celui-ci est venu en Mauritanie quelques mois auparavant dans l'espoir d'embarquer sur une pirogue à destination des Canaries. Mais, Djibril découvre qu'il est arrivé trop tard, c'est-à-dire après la mise en place du dispositif de contrôle des frontières de l'Union européenne.

L'histoire de cette route suit trois temporalités largement enchevêtrées, qui rendent compte de la réversibilité du phénomène migratoire. Historiquement, les flux qui parcourent la région sont liés aux opportunités de travail. Depuis l'indépendance en 1960, la Mauritanie constitue une destination intéressante pour la main-d'œuvre de la sous-région, dans les secteurs de la pêche, du minerai de fer et du commerce. L'immigration a donc profondément marqué la construction du pays dont l'attractivité s'est trouvée renforcée depuis 2001 avec la découverte du pétrole. Mais, entre 2005 et 2006, la Mauritanie a également été présentée comme un espace de transit pour les Subsahariens qui entendaient gagner l'Europe. Les médias européens qui ont retransmis ces départs en pirogue ont eu tendance à présenter tous les migrants, et par extension étrangers, présents à Nouadhibou comme des “clandestins”, avant même que ceux-ci n'aient essayé de quitter le territoire mauritanien. Enfin, depuis 2006, l'Union européenne a délocalisé son dispositif de surveillance dans le Sahara puis sur la côte atlantique. Elle bloque ainsi la remontée des individus vers le Nord et remet en cause la fonction de transit des villes. Les migrants finissent par s'installer durablement à Nouakchott, la capitale, et Nouadhibou, la deuxième ville du pays, où ils rejoignent les nombreux immigrés subsahariens venus travailler en Mauritanie.

Le phénomène du “transit”, qui a retenu l'attention et suscité l'intérêt des Européens ne représente au final que la plus courte des trois temporalités migratoires (avant, pendant et après le transit). À l'heure où la “*mer se ferme*”, il s'agit de réfléchir à cette situation de “post-transit migratoire¹”. Cette phase inédite implique de nouveaux enjeux spatiaux, sociaux et politiques. Les directives de l'Union européenne et la mise en place d'une politique migratoire par le gouvernement mauritanien entraînent une criminalisation des migrants et des tensions croissantes. Les enjeux financiers qui entourent le “problème” migratoire (bien qu'il n'existe plus en tant que tel) sont importants. Une nouvelle géographie de la gouvernance se dessine, distinguant les lieux de la migration de ceux de sa gestion. En outre, cette situation de “post-transit” nourrit les discours xénophobes de ceux qui s'auto-définissent comme les “autochtones” envers les “étrangers”. Ces discours ravivent là des tensions historiques entre les différentes composantes de la société mauritanienne, et en particulier entre populations

“arabo-berbères” (Maures) et “négro-mauritaniennes” (Halpulaar, Soninké, Wolof). En cela, la fermeture de la route et de la mer matérialiserait plus largement la fermeture à l’Autre.

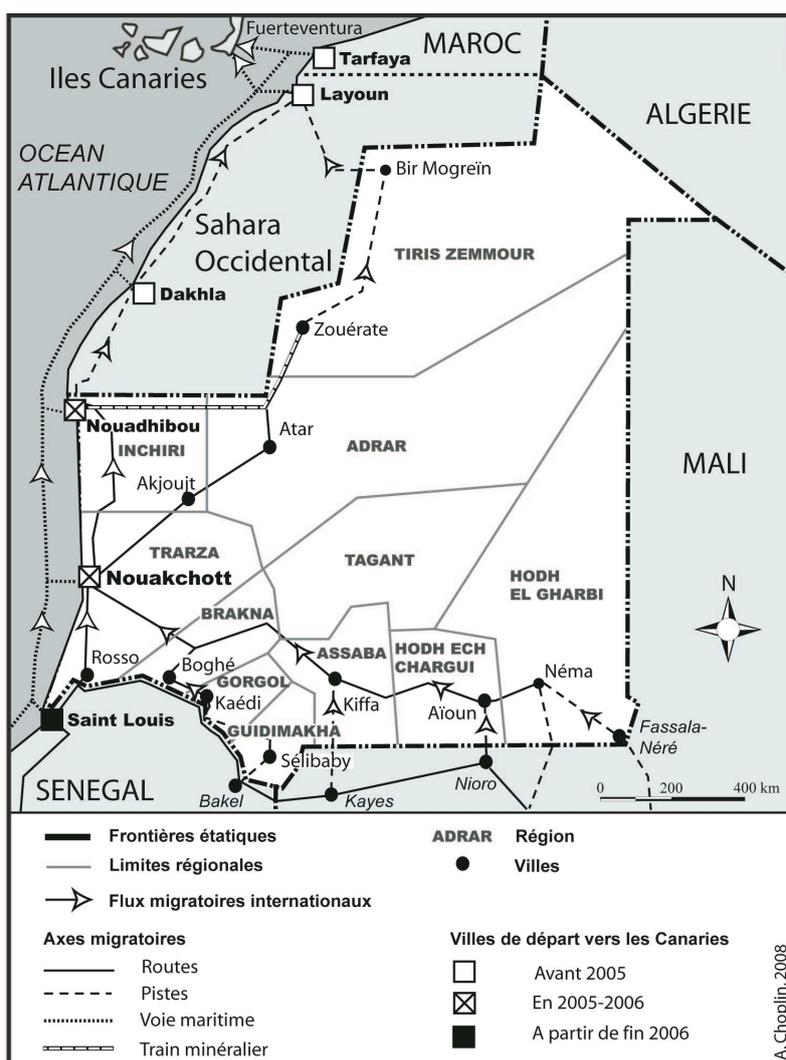
Contrôles et fermeture de la route : vers une situation de post-transit

Entre août 2005 et mai 2006, des centaines de migrants subsahariens sont arrivés à Nouadhibou et ont tenté, par voie maritime et à bord de pirogues de pêche, de longer les côtes du Sahara occidental puis de débarquer aux Canaries, un territoire partie prenante de l’Espagne et de l’Union européenne, situées à quelque 800 km de là (Carte 1). Dès avril 2006, l’Union européenne est intervenue pour enrayer les départs en pirogues et les naufrages en mettant en place un dispositif de surveillance dans le cadre de Frontex, l’agence de gestion des frontières extérieures de l’UE (hélicoptère, vedettes de surveillance et Guardia Civile espagnole ont été dépêchés). Durant l’été 2006, une école est transformée en centre de rétention, rebaptisé “Guantanamo” par les migrants interpellés et qui y sont transférés avant d’être reconduits aux frontières sénégalaises et maliennes. Le déploiement de ce vaste dispositif de contrôle le long des côtes atlantiques semble avoir fonctionné puisque le nombre des arrivées aux Canaries a clairement diminué ces dernières années (moins de 7 000 arrivées en 2009 contre 36 000 en 2006 selon les chiffres de Frontex). Les lieux de départs ont alors glissé plus au Sud, au Sénégal et même en Guinée-Bissau, occasionnant de nouveaux naufrages. À Nouadhibou, la surveillance renforcée n’empêche pas tous les départs mais force est de constater qu’elle opère comme un filtre².

Depuis 2007, la fermeture de la route s’est traduite par un ralentissement des activités économiques à Nouadhibou. De nombreuses boutiques du centre ont fermé, les restaurants sénégalais ont diminué les quantités quotidiennes de riz cuisiné, des chambres louées chez les habitants ne sont plus occupées. Le passage serait devenu plus qu’aléatoire, information confirmée par le responsable des Sénégalais de Nouadhibou : *“ceux qui devaient passer sont passés. Maintenant, pour ceux qui restent, c’est trop tard”* (entretien, septembre 2007). Les signes d’un essoufflement de la filière migratoire à destination de Nouadhibou sont désormais visibles. La fonction de transit qui avait permis de redynamiser la ville ces dernières années est elle-même compromise. Nouadhibou n’est plus ce lieu par lequel il est possible de passer pour se rendre en Europe. Elle n’est plus non plus cette ville où, dans les années quatre-vingt, on venait depuis les quatre coins d’Afrique de l’Ouest pour s’enrichir rapidement en travaillant dans la pêche ou l’industrie minière. La ville est en déclin, comme le sous-entend la diminution des offres d’emplois et des prises en mer³.

Ainsi, la situation ne semble plus être celle du transit mais bien du post-transit. Or si nos enquêtes démontrent que les passages ont considérablement diminué à Nouadhibou, voire ont quasi cessé depuis plusieurs mois, on parle encore du transit à Nouakchott. Un décalage temporel notoire, auquel s’ajoute un décalage spatial, existerait : les espaces où sont potentiellement localisés les migrants (Nouadhibou) et où ils poseraient problème aux yeux des autorités mauritaniennes et européennes ne correspondent pas aux lieux où l’on gère la migration et où arrivent les capitaux qui y sont destinés (Nouakchott). On peut dès lors s’interroger sur ce double décalage spatio-temporel : pourquoi dire à Nouakchott (ou continuer à faire croire ?) que les migrants passent en nombre dans le Nord du pays alors que tous les indices sont là pour montrer que la fonction de transit a été remise en cause ?

Carte 1 : Évolution de la route migratoire



La question migratoire et sa gestion ambiguë

À Nouakchott, la question migratoire est gérée conjointement par le ministère de l'Intérieur, le HCR, l'OIM et la Commission européenne réunis au sein d'un Groupe d'étude des flux migratoires (GEFM). De façon surprenante, ce groupe ne s'est réuni qu'une fois depuis sa création fin 2005. Si la question migratoire a concentré l'attention de tous durant 2006, elle ne semble plus en tête de l'agenda politique depuis la diminution des passages. Comme le rappelait un employé du HCR de Nouakchott en janvier 2009 : "On a d'autres questions plus brûlantes à traiter. On n'est plus en 2006." Pourtant, cette même personne poursuivait que "les migrants sont maintenant 400 000 !". On s'interroge devant pareils chiffres d'autant plus que fin 2006, les rapports commandés par le même HCR estimaient entre 160 000 et 200 000 le nombre de Subsahariens sur le territoire⁴. La fourchette semblait déjà bien haute si l'on en juge par nos tentatives de dénombrement⁵. Fin 2009, dans les termes de référence d'un poste d'"Assistance Technique à la Mauritanie pour l'élaboration d'une Stratégie Nationale en matière de Gestion des Flux Migratoires et d'un Programme d'Appui dans le cadre du 10^{ème} FED" rédigés par la Commission européenne, il était mentionné que : "selon les autorités, les

migrants en Mauritanie seraient de l'ordre de 500 000 personnes (chiffre invérifiable), soit 15% de la population totale”.

Ce nouveau chiffre ne peut qu'interpeler dans la mesure où nos enquêtes de terrain laissent entrevoir une diminution des passages et par conséquent une diminution des arrivées. Dans ce contexte, la question n'est pas de savoir quels chiffres sont justes ou faux mais plutôt qui produit les chiffres et qui en est le destinataire. À l'évidence, le HCR et l'Union européenne fondent désormais leur intervention sur les chiffres produits par les autorités mauritaniennes. Le fait que ces chiffres soient élevés justifierait leur ingérence dans les affaires locales et la mise en place d'un dispositif de contrôle drastique. La manipulation des chiffres est ici facilitée par l'absence de données statistiques fiables, à laquelle s'ajoute l'impossibilité de distinguer la part de migrants en résidence permanente de ceux en transit de courte durée ou qui circulent de façon régulière entre la Mauritanie et le Sénégal (d'où ce côté “invérifiable” mentionné). Dès lors, toutes les surenchères autour de ces chiffres sont possibles, de même que la confusion entre “migrants clandestins” et “immigrés subsahariens”.

En tout état de cause, la question migratoire, et la production de chiffres qui l'accompagne, se révèlent sensibles et stratégiques. Cette thématique s'est d'ailleurs invitée dans la campagne présidentielle de juin 2009. Le pouvoir en place, alors illégitime, se vantait d'avoir lutté “*conjointement contre le terrorisme et la migration clandestine*”⁶.

Ces dangereux amalgames permettent au gouvernement mauritanien de monnayer la présence européenne sur son territoire. La présence de migrants est devenue un moyen de se procurer des fonds et de négocier des “partenariats” avec l'Europe. Les échanges commerciaux avec l'Espagne ont tout particulièrement connu un essor remarquable, aussi bien au sein de l'UE, du groupe 5 + 5, du processus de Barcelone que de l'Union pour la Méditerranée⁷. On peut y voir indirectement les retombées financières de la signature avec l'Espagne en 2003 d'un accord de droit de réadmission : il contraint la Mauritanie à réadmettre sur son sol, non seulement ses propres ressortissants, mais également ceux des pays tiers qui ont été interpellés en Espagne et qui auraient transité par le territoire mauritanien. Coïncidence ou conséquence, le pays est devenu “pays prioritaire” pour l'aide au développement. Le plan d'intégration “Canaries-Afrique occidentale”, mis en place par les autorités canariennes avec l'appui du gouvernement espagnol et de l'UE, en est l'illustration⁸. Si la question des migrations clandestines n'est pas ouvertement évoquée, elle demeure néanmoins en arrière-plan. Il en va de même pour la participation de la Mauritanie aux réunions du FEDER (Fond européen de développement régional) qui portent sur les “régions ultrapériphériques de l'Europe et zones de grand voisinage”. La Mauritanie, le Maroc, le Sénégal et le Cap-Vert y sont conviés en tant que “grands voisins” de cet “avant-poste de l'Europe” que sont les Canaries⁹. L'inauguration en janvier 2009 d'un “centre guide de la migration” traduit l'intérêt de l'Espagne pour cette question. Ce centre, qui associe les Confédérations générales de travailleurs mauritaniennes et espagnoles, est officiellement chargé de protéger les droits des travailleurs étrangers en Mauritanie. Au-delà de cette première mission, il est tout à fait possible (probable ?) que ce centre serve également à recenser et mieux identifier les profils de migrants. Il s'appuie d'ailleurs sur une participation active des associations de migrants, généralement bien renseignées sur l'évolution de leur communauté. Un rapprochement avec le Centre d'information et de gestion des migrations de Bamako avait même été envisagé.

Géographie de la gouvernance migratoire : les bons et les mauvais espaces

Avec les contrôles imposés par l'Union européenne, la répression contre l'immigration illégale s'est intensifiée, ce qui a des répercussions immédiates sur la vie des populations subsahariennes en Mauritanie. Alors que les forces de l'ordre interpellaient auparavant les “clandestins en flagrant délit” (au moment d'embarquer sur la pirogue), elles les arrêtent désormais en amont, à domicile, dans la rue, à l'entrée de la ville ou encore sur les principaux

axes du pays. Amnesty International (2008) dénonçait dans un récent rapport des arrestations arbitraires de migrants, accusés, apparemment sans preuve, d'avoir l'intention de vouloir rejoindre l'Espagne. Ainsi, dans cette situation de "post-transit", tout "étranger noir" est potentiellement considéré comme un clandestin et peut être interpellé. Ces arrestations sont pourtant illégales car, bien que la Mauritanie ait quitté en 2000 la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), les accords sur la libre circulation des personnes restent en vigueur : les ressortissants des 15 pays membres, en particulier les Sénégalais et les Maliens, continuent de bénéficier, à divers degrés selon les accords bilatéraux, de conditions privilégiées de circulation et d'installation. Circuler en Mauritanie n'est donc pas un crime, ni un délit. Les multiples arrestations et séjours de migrants pourtant en situation régulière dans le camp de rétention surnommé "Guantanamo" semblent indiquer le contraire.

Ce contexte de post-transit concourt à redessiner la géographie du territoire mauritanien : on assiste à l'apparition de "mauvais espaces", stigmatisés en tant que lieux des "clandestins", qui s'opposeraient aux "bons espaces" où l'on gère la migration. Hier cœur économique du pays, Nouadhibou semble être la première à connaître un déclassement. En plus d'être frappée par la crise économique, la ville a désormais très mauvaise presse. L'étiquette de "ville de transit" qui lui a été accolée a eu beau être abordée d'un point de vue critique par les scientifiques¹⁰, elle a été reprise puis déformée par les médias internationaux en "ville des clandestins". Institutions, hommes politiques et économiques, et Mauritaniens des autres régions utilisent cette image pour dénigrer la ville du Nord. Aux "clandestins" et au centre de rétention s'ajouteraient toutes sortes d'activités perçues comme illicites et mauvaises (drogue, alcool, prostitution, Sida¹¹). La cité du Nord subit ainsi une forme de marginalisation au profit de Nouakchott, qui s'affirme de plus en plus comme la capitale politique mais aussi économique. C'est en effet depuis ce lieu que se gère la politique migratoire ; là où arrive l'argent des bailleurs ; là où se succèdent les réunions et autres panels sur la question ; là où se trouvent les bureaux et sièges des organisations internationales... En résumé, là où se concentrent les activités nobles. En ce sens, le "post-transit" participe du retournement du territoire national désormais centré sur Nouakchott. Il initie une nouvelle géographie de la gouvernance migratoire qui oppose, de façon peu nuancée, différents espaces : le centre où se gère la migration, autrement dit la capitale vs. les périphéries/marges où seraient lesdits "clandestins", passeurs, centres de refoulement, zones d'interpellation...

Enchevêtrement des temporalités et réseaux migratoires

Ce retournement du territoire fait oublier que, jusqu'à récemment encore, les différentes régions étaient complémentaires d'un point de vue économique, notamment grâce aux étrangers qui ont toujours représenté une part importante de la population active depuis l'indépendance. Les Mauritaniens reconnaissent volontiers que les ressortissants des pays ouest-africains voisins (Sénégalais, Maliens et Guinéens en particulier) ont construit le pays. En ce sens, les flux migratoires de transit ne sont pas indépendants des structures sociales préexistantes, mais s'y sont au contraire très largement appuyés. Les différentes trajectoires et temporalités migratoires, qu'elles soient internationales, de transit ou régionales se révèlent enchevêtrées. C'est ainsi que les immigrés installés depuis longtemps dans le pays ont joué le rôle d'intermédiaire entre la société locale et les nouveaux venus. Des réseaux de solidarité se sont mis en place entre ressortissants de même pays¹². Chaque communauté dispose d'ailleurs d'une association, plus ou moins organisée et dynamique, avec un représentant à sa tête, qui est chargée d'accueillir et d'aider les nouveaux arrivants. Outre les chefs de communauté, d'autres individus font figure de référence, de *jatigi*¹³, en raison de leur notoriété et de la place qu'ils occupent dans l'économie locale. Ils ont généralement favorisé l'insertion des migrants en transit dans le tissu économique local en les faisant travailler le temps de trouver la somme nécessaire au passage.

Les Soninké mauritaniens ont également joué un rôle dans ces médiations, notamment grâce à la position centrale qu'ils occupent en milieu urbain. Ceux qui ont émigré en Europe ont largement réinvesti dans le foncier, et ce, aussi bien dans leurs régions d'origine (Guidimakha, Gorgol) que dans la capitale Nouakchott¹⁴. En rachetant les concessions, les immigrés soninké ont densifié l'habitat et multiplié le nombre de chambres ou d'étages afin de répondre à la demande locative. Leur statut de propriétaire foncier permet d'entretenir des liens intenses avec les populations venues des pays voisins (en particulier Sénégal et Mali) et les migrants en transit. Cette communauté, qui a su déployer des réseaux transnationaux dans toute la sous-région, a favorisé les chevauchements entre les différentes strates de la migration. Lors de nos enquêtes, nous avons fréquemment rencontré dans une même concession des migrants en transit et des immigrés anciennement installés qui louaient leurs chambres à un Soninké travaillant et vivant en France depuis des dizaines d'années. Ainsi, les réseaux anciens et internationaux des Soninké se sont raccordés à ceux liés à la migration de main-d'œuvre de proximité ou plus récemment à la migration vers l'Europe. Aujourd'hui, les solidarités héritées de ces superpositions de réseaux semblent remises en cause.

Fermeture de la route comme symbole de la fermeture à l'Autre ?

La phase de post-transit migratoire qui caractérise désormais la Mauritanie est marquée par une détérioration des relations entre les Mauritaniens et les étrangers subsahariens. Suite aux passages en pirogue, certains Mauritaniens, escroqués par des migrants qui ont profité d'avances sur salaires pour payer leur passage, se sont sentis trahis et disent ne plus faire confiance aux étrangers "*qui ne viennent même plus pour travailler en Mauritanie mais cherchent seulement à passer*" (entretien effectué à Nouadhibou, septembre 2007). Quant aux Subsahariens installés depuis longtemps en Mauritanie, dont certains ont accueilli et parfois aidé les migrants à passer, ils préfèrent aujourd'hui marquer de la distance, voire afficher un certain mépris vis-à-vis de ceux qu'ils appellent les "aventuriers" et qui ont contribué à jeter l'opprobre sur l'ensemble de leurs communautés. C'est ainsi que le Secrétaire général de l'association des Maliens disait en janvier 2009 : "*les clandestins sont tellement nombreux ici. Il y en a des milliers, en pagaille !*". Certains étrangers installés depuis longtemps ont créé des ONG qui se donnent pour objectif d'informer les migrants et d'aider à rapatrier certains d'entre eux ou encore d'alerter l'opinion publique sur la question des "migrations clandestines"¹⁵. Indirectement, ces associations entretiennent le mythe du passage, quitte à surestimer à leur tour la présence de ces "clandestins", lesquels constituent pour elles une sorte de fond de commerce.

Par ailleurs, ces associations, en se réappropriant la rhétorique de la clandestinité développée au Nord, contribuent à figer les catégories de "bons" et de "mauvais migrants", étant entendu qu'eux appartiennent au premier groupe de migrants légaux et condamnent violemment la présence de ceux en transit. Les chefs de communauté multiplient les réunions afin de faire reconnaître leurs droits d'"*honnêtes travailleurs étrangers*" et se démarquer des "*clandestins qui cassent le marché de l'emploi*". Seuls sont valorisés les entrepreneurs transnationaux qui circulent dans les différents pays de la sous-région pour travailler et commercer. Des plaintes ont été formulées par des Mauritaniens contre la société canadienne qui exploite les mines d'or de Tasiast, qu'ils accusent d'employer trop d'étrangers au détriment des nationaux. Dans la même logique, une loi oblige depuis juin 2010 tous les chauffeurs de taxis à présenter une licence de taxi délivrée par la communauté urbaine de Nouakchott. L'obtention de cette licence, très difficile pour les étrangers, pourrait en décourager certains. Ces discours sur la préférence nationale dans l'emploi rejoignent d'autres courants extrémistes, en particulier arabistes, qui jouent beaucoup sur la peur de "l'invasion" par cette "Afrique noire". Tout concourt en réalité à stigmatiser les étrangers subsahariens, taxés de voleurs d'emplois et de

criminels, comme en témoignent les généralisations hâtives et les amalgames récurrents entre présence étrangère et insécurité.

Il serait cependant mal venu pour le gouvernement mauritanien d'expulser les étrangers dans la mesure où les Mauritaniens sont eux-mêmes très nombreux à l'extérieur. La diaspora maure est présente dans de nombreux pays ouest-africain¹⁶, tandis que les Soninké et Halpulaaren ont constitué avant même l'indépendance d'importants contingents de main d'œuvre à destination de l'Europe notamment¹⁷. Cette situation de post-transit alimente les discours sur l'autochtonie¹⁸. Le pays est depuis l'indépendance caractérisé par une forte conflictualité autour de la question son identité. Héritées des "événements de 1989"¹⁹, les tensions entre populations Maures qui dominent politiquement et économiquement le pays et Halpulaaren et Soninké resurgissent. Au moment où certains dirigeants prônent un retour à l'arabisation, cette question de l'étranger, et en particulier de l'étranger noir fait plus que jamais débat.

Conclusion

Ainsi, la fermeture de la route a inauguré une nouvelle phase, celle du "post-transit", caractérisée par la mise en place d'une politique qui criminalise les migrants, la remise en cause d'anciennes solidarités migratoires, l'élaboration de dangereux discours sur l'autochtonie et un net décalage entre la réalité du (non) "problème" migratoire et sa gestion dans la capitale. Cette situation explique que Nouadhibou ait du mal à se défaire de cette image de "ville de transit" qui lui est accolée, déformée par la suite en "ville de clandestins". La géographie de la gouvernance migratoire, telle qu'elle se dessine aujourd'hui, a tendance à marginaliser les migrants autant que les espaces de la migrations (points de passages, centres de rétention, points de contrôle aux frontières), laissés à l'appréciation des agents de l'État (gendarmes, policiers, douaniers). Seuls les drapeaux de la Croix Rouge espagnole sont parfois visibles, comme c'est le cas à la frontière mauritano-sénégalaise ou à Nouadhibou, rappelant que l'Europe peut, encore, revêtir un visage humain...

Bibliographie

Amnesty International, *Mauritanie. "Personne ne veut de nous". Arrestations et expulsions collectives de migrants interdits d'Europe*, Rapport 2008. <http://www.amnesty.org/fr/library/info/AFR38/001/2008/fr>

Ba Cheikh Omar, Choplin Armelle, "Tenter l'aventure » par la Mauritanie : migrations transsahariennes et recompositions urbaines", in *Autrepart*, n°36, 2005, pp. 21-42.

Bayart Jean-François, Geschiere Peter, Nyamnojh Francis, "Autochtonie, démocratie et citoyenneté en Afrique", in *Critique internationale*, n° 10, 2001, pp. 177-194.

Bonte Pierre, *La montagne de fer : la Snim*, Paris, Karthala, 2001, 368 p.

Bredeloup Sylvie, Pliez Olivier, "Migrations entre les deux rives du Sahara", in *Autrepart*, n°36, 2005, pp. 3-20.

Bredeloup Sylvie, *La Diam'spora du fleuve Sénégal. Sociologie des migrations africaines*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, IRD Éditions, 2007, 301 p.

Choplin Armelle, *Nouakchott au carrefour de la Mauritanie et du monde*, Paris, Karthala, 2009, 372 p.

Choplin Armelle, "L'immigré, le migrant et l'allochtone : circulations migratoires et figures de l'étranger en Mauritanie", in *Politique Africaine*, n°109, 2008, pp. 73-90.

Choplin Armelle, Lombard Jérôme, "Nouadhibou : destination Canaries pour les migrants africains", in *Mappemonde*, 2007, n°88.

Choplin Armelle, Lombard Jérôme, "Migrations en Mauritanie. Nouadhibou-du-monde, ville de transit... et après ?", in *Afrique Contemporaine*, 2008, n°228.

Ciavolella Riccardo, *Les Peuls et l'État en Mauritanie, une anthropologie des marges*, Paris, Karthala, 2010, 429 p.

Fresia Marion, *Les Mauritaniens réfugiés au Sénégal. Une anthropologie critique de l'asile et de l'aide humanitaire*, Paris, L'Harmattan, 2009, 380 p.

Quiminal Catherine, *Gens d'ici, gens d'ailleurs : migrations soninké et transformations villageoises*, Paris, Bourgeois, 1991, 222 p.

Streiff-Fénart Jocelyne, Poutignat Philippe, "De l'aventurier au commerçant transnational, trajectoires croisées et lieux intermédiaires à Nouadhibou (Mauritanie)", in *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 73, 2006.

Streiff-Fénart Jocelyne, Poutignat Philippe, "Nouadhibou 'ville de transit' ?", in *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 24, n°2, 2008, pp. 193-217.

Timera Mahamet, *Les Soninké en France. D'une histoire à l'autre*, Paris, Karthala, 1996, 244 p.

¹ Cet article s'appuie sur quatre missions de recherche, effectuées en janvier 2007 et janvier 2009 avec Jérôme Lombard (IRD) dans le cadre d'un programme FSP-MAE, "Migrations et recompositions territoriales en Afrique de l'Ouest et au Sahara". Plus largement, ces réflexions s'inscrivent dans une série de travaux menés depuis 2003 sur les villes de transit au sein du laboratoire LPED (IRD/Université de Provence). Voir Bredeloup Sylvie, Pliez Olivier, "Migrations entre les deux rives du Sahara", in *Autrepart*, n°36, 2005, pp. 3-20.

Une dernière mission a été réalisée en novembre 2009 dans le cadre de l'ANR MIDDAS dirigée par Flore Gubert et qui porte sur la présence des Sénégalais en Mauritanie. Ce papier vient donc mettre à jour et compléter de précédents articles tirés de nos enquêtes.

² Il est en effet surprenant de constater qu'à certains moments ponctuels, quelques pirogues partent. Cela est généralement à mettre en lien avec les conditions maritimes (mer moins agitée durant l'été) mais aussi peut-être avec une diminution (voulue ?) de la surveillance européenne. Soulignons également que plusieurs habitants de Nouadhibou se targuent de connaître le plan de vol quotidien de l'hélicoptère.

³ Voir Choplin Armelle, Lombard Jérôme, "Migrations en Mauritanie. Nouadhibou-du-monde, ville de transit... et après ?", in *Afrique Contemporaine*, 2008, n°228 ; Streiff-Fénart Jocelyne, Poutignat Philippe, "Nouadhibou 'ville de transit' ?", in *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 24, n°2, 2008, pp. 193-217.

⁴ Cf. OIM, UNHCR et Union européenne, *Profil migratoire de la Mauritanie*, décembre 2006 ; Fonds des Nations unies pour la population (Fnuap), *Transit migrants in Mauritania*, octobre 2007 et *Transit Migration Survey in Mauritania*, 2008. Ces rapports soulignent la difficulté à différencier les migrants en transit de ceux installés depuis plus longtemps.

⁵ Pour la même période, nous arrivions à une fourchette de 120 000 à 150 000 étrangers subsahariens. Nous avons pour cela recoupé les chiffres de la Direction générale de la sûreté nationale, des chefs de communauté, des ambassades et des ONG censées représenter la société civile.

⁶ "Immigration clandestine et terrorisme : les Européens louent le rôle du Haut Conseil d'État", *Le Véridique*, 14/06/2009.

⁷ Le partenariat Euromed, également appelé processus de Barcelone depuis 1995, a été relancé en 2008 avec le projet Union pour la Méditerranée. Le "groupe 5+5", qui fait partie de ce partenariat euro-méditerranéen, est composé de cinq pays de l'Union du Maghreb Arabe (Maroc, Algérie, Libye, Mauritanie et Tunisie) et de cinq pays européens (Espagne, France, Italie, Malte et Portugal).

⁸ Les accords entre entreprises canariennes et mauritaniennes ne sont en soi pas surprenants car les Canaries ont toujours constitué un partenaire important. Dès les années trente, des Canariens auraient fui la guerre civile espagnole et trouvé refuge à Nouadhibou. Ils sont près de 1 000 lorsque débute en 1975 le conflit du Sahara occidental. Voir Bonte Pierre, *La montagne de fer : la Snim*, Paris, Karthala, 2001, 368 p. Toujours présents, ils investissent dans le secteur de la pêche et du bâtiment. L'élite maure de Nouadhibou parle souvent espagnol et se rend fréquemment à Las Palmas pour affaires ou loisirs.

⁹ Dans un rapport de la Commission Européenne intitulé *Les Régions ultrapériphériques : un atout pour l'Europe* (2008, < europe.unsa.org/7ActuEurop/RegionsUltraperip17oct08.pdf >), il est rappelé que la question migratoire est désormais au cœur du 10^e FED (Fond européen de développement) de l'UE. L'immigration clandestine est identifiée comme un thème prioritaire.

¹⁰ Choplin Armelle, Lombard Jérôme, "Migrations en Mauritanie. Nouadhibou-du-monde, ville de transit... et après ?", in *Afrique Contemporaine*, 2008, n°228 ; Streiff-Fénart Jocelyne, Poutignat Philippe, "Nouadhibou 'ville de transit' ?", in *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 24, n°2, 2008, pp. 193-217.

¹¹ En 2007, plusieurs importantes saisies de drogue ont eu lieu à Nouadhibou. Ce qui fait dire au directeur de la Sûreté : “*nous faisons face au trio de la drogue, de l’immigration clandestine et de la criminalité*”, www.cridem.org, 28 janvier 2008. Sur le Sida, cf. “Nouadhibou, ancien eldorado aujourd’hui en danger”, www.irinnews.org, 29 novembre 2006.

¹² Ba Cheikh Omar, Choplin Armelle, “Tenter l’aventure » par la Mauritanie : migrations transsahariennes et recompositions urbaines”, in *Autrepart*, n°36, 2005, pp. 21-42 ; Streiff-Fénart Jocelyne, Poutignat Philippe, “De l’aventurier au commerçant transnational, trajectoires croisées et lieux intermédiaires à Nouadhibou (Mauritanie)”, in *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 73, 2006.

¹³ C’est-à-dire « correspondant » ou « intermédiaire ». Voir Bredeloup Sylvie, *La Diam'spora du fleuve Sénégal. Sociologie des migrations africaines*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, IRD Éditions, 2007, 301 p.

¹⁴ Choplin Armelle, *Nouakchott au carrefour de la Mauritanie et du monde*, Paris, Karthala, 2009, 372 p.

¹⁵ Voir par exemple l’association SIGUI (aide assistance pour l’information sur l’immigration et l’intégration au développement économique et social) ou OCEAN (Organisation pour la Culture, l’Éducation et l’Avenir des Nations). Cette dernière a organisé une première journée de sensibilisation à Nouadhibou en novembre 2008 sur le thème “L’immigration clandestine, quel devoir pour l’Afrique et quelle solution pour l’Europe pour limiter les flux clandestins ?”.

¹⁶ 250 000 Mauritaniens vivaient à l’étranger, soit 10 % de la population. 50 000 résident en Cote d’Ivoire, 20 000 en Arabie Saoudite, 20 000 en France, 20 000 en Gambie, 20 000 au Mali, 10 000 au Sénégal, 4 000 dans les Émirats Arabes unis, 2 500 au Congo, 2 000 aux Canaries. (Sources : Haimoud Ould Ramdan, “Droit des étrangers et protection des réfugiés en Mauritanie”, rapport commandité par le UNHCR et la Commission européenne.

¹⁷ Quiminal Catherine, *Gens d’ici, gens d’ailleurs : migrations soninké et transformations villageoises*, Paris, Bourgeois, 1991, 222 p. ; Timera Mahamet, *Les Soninké en France. D’une histoire à l’autre*, Paris, Karthala, 1996, 244 p.

¹⁸ Bayart Jean-François, Geschiere Peter, Nyamnjoh Francis, “Autochtonie, démocratie et citoyenneté en Afrique”, in *Critique internationale*, n° 10, 2001, pp. 177-194.

¹⁹ En 1989, des affrontements ont pris place en Mauritanie, opposant populations Maures et “négro-mauritaniens”. La situation a dégénéré en conflit politique entre le Sénégal et la Mauritanie. Les Sénégalais de Mauritanie ont été chassés et réciproquement, les Mauritaniens présents au Sénégal ont été expulsés. Sur les conséquences et la situation des réfugiés, voir Ciavolella Riccardo, *Les Peuls et l’État en Mauritanie, une anthropologie des marges*, Paris, Karthala, 2010, 429 p. ; Fresia Marion, *Les Mauritaniens réfugiés au Sénégal. Une anthropologie critique de l’asile et de l’aide humanitaire*, Paris, L’Harmattan, 2009, 380 p.