

## Personne ne s'est intéressé à eux

Les arrivées d'immigrés subsahariens aux Canaries ne cessent pas et dépassent les capacités des services d'urgence dépourvus face à l'importance de ce phénomène croissant.

Juan Manuel Pardellas

Le phénomène de l'immigration clandestine en barques vers les îles Canaries a connu ces derniers mois deux épisodes spécialement frappants et dramatiques. Début avril, deux vaisseaux de l'Armée de Mer espagnols tentèrent de prendre contact avec le bateau de pêche *Miss* (le seul des cinq noms que l'on put confirmer) pour éviter qu'il n'atteigne les côtes des îles. Sa coque reluisante et ses puissants moteurs filèrent à nouveau vers le Sud et il s'éloigna. Alors que l'opinion publique internationale et les ONG protestèrent fermement lorsque le Maroc et la Mauritanie abandonnèrent des centaines d'immigrés menottés dans le désert, sans vivres ni assistance, personne, excepté la Commission espagnole d'aide aux réfugiés (CEAR), ne s'est occupé de demander au gouvernement espagnol quel a été le destin des 200 à 600 immigrés que transportait le *Miss*. Et l'on ne sait toujours pas ce qui est arrivé, dans quel port ils furent débarqués (dans le meilleur des cas), combien ils étaient et quel était leur état de santé lorsqu'ils furent interceptés par l'armée espagnole. Le deuxième épisode dramatique survint à la fin du même mois, lorsqu'un pêcheur localisa un navire sans mât, sans nom et sans drapeau à 70 milles à l'Est de la côte de Barbade avec les corps de 11 sénégalais momifiés et la documentation de 37 autres. Une enquête de *El País* a pu reconstruire les faits à partir des documents policiers et, principalement, des témoignages de proches en France, en Espagne et au Sénégal. Un espagnol résidant aux Canaries qui voyageait souvent au Cap Vert recruta 53 sénégalais qui voulaient se rendre aux Canaries. Chacun dut lui payer 1 200 euros. Quelques minutes avant de lever l'ancre il quitta le navire et leur présenta un sénégalais qui serait le capitaine qui les mènerait jusqu'aux côtes espagnoles. Cinq immigrés soupçonneux restèrent à terre. Les 48 autres partirent la nuit du 25 décembre 2005 du port de Praia. Au bout de trois jours, le navire tomba en panne et fut assisté en haute mer par un vaisseau plus grand qui les remorqua. Au lieu de les conduire aux Canaries ou de retour au Cap Vert, ce vaisseau les abandonna au milieu de l'océan. Quatre mois plus tard, ce même navire est apparu en Barbade avec seulement 11 corps momifiés. Ainsi que l'ont raconté en d'autres occasions les survivants de naufrages de *pa-*

*teras* et de *cayucos*, au fur et à mesure que les intégrants de l'expédition meurent, leurs compagnons les jettent par-dessus bord. Ces 11 derniers retrouvés devaient être ceux qui survécurent le plus, pas plus de trois semaines après le départ.

Il s'agit de deux épisodes abominables, mais non extraordinaires. La Croix Rouge signalait que rien que pendant les premiers mois de 2006 plus de 1 500 immigrés qui tentaient d'atteindre les côtes des Canaries depuis la Mauritanie (principalement en partant de Nouadhibou) ou le Sénégal (depuis Saint Louis) ont péri. L'UE reconnaît la mort de 10 000 personnes tentant la traversée du Déroit et vers les Canaries pendant les cinq dernières années. Les experts calculent qu'actuellement sur trois *cayucos* contenant entre 40 et 100 immigrés, il y en a un qui naufrage sur le parcours de 800/1 000 kilomètres qui sépare les deux côtes. Quoi qu'il en soit, en 10 ans de mort, on ne connaît aucun cas d'un proche ayant réclamé un seul de ces corps. Comme il n'existe pas de registre des départs, la dimension de la tragédie est inconnue.

Ceux qui ont la fortune d'arriver (plus de 7 000 au cours des cinq premiers mois de cette année) dépassent les capacités des services d'urgences dépourvus face à l'importance de ce phénomène croissant. Lorsque la première *patera* arriva aux côtes de Fuerteventura en 1994 avec deux sahariens à bord, les policiers locaux les couvrirent sans comprendre comment il était possible que quelqu'un ait survécu au couloir de 90 kilomètres de mer qui sépare les îles de la côte marocaine et du Sahara. Ces premières embarcations de fortune étaient connues là-bas sous le nom de *pulperas*, bien que plus tard on les appela *pateras* par mimétisme avec la dénomination que reçoivent les barques pneumatiques qui traversent le Déroit.

### Les Canaries, destination de l'immigration

Le phénomène de l'immigration vers les îles a connu différentes phases. La première était constituée de marocains qui atteignaient les côtes pendant la nuit ou au petit matin, ils débarquaient les passagers, presque toujours des marocains et des sahariens, et re-

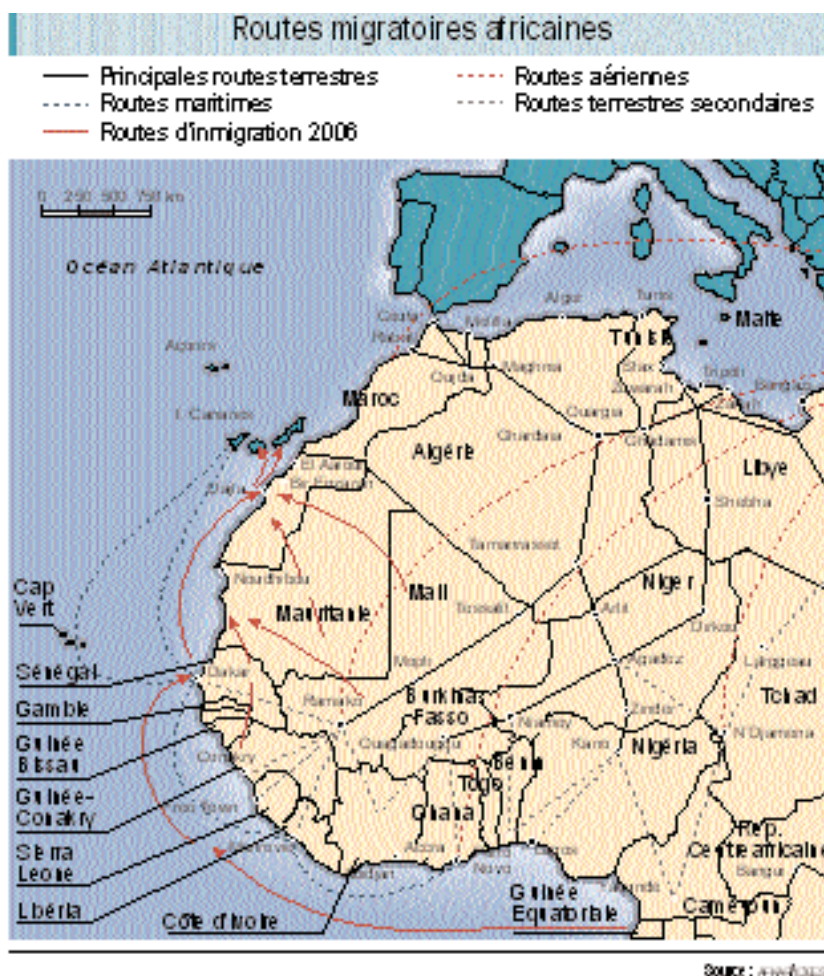
tournaient chez eux. Plus tard, vers la fin des années quatre-vingt-dix, le transport est devenu une affaire fructueuse, étant donné que les subsahariens payaient entre 600 et 1 500 euros pour se rendre en Europe. Au fur et à mesure que le Ministère de l'Intérieur déployait les radars du Système Intégral de Surveillance Extérieure (SIVE, sigles en espagnol), un autre changement substantiel se produisit : les réseaux cessaient d'utiliser les *pulperas* et construisaient les barques à l'intérieur des terres avec du bois d'une qualité de plus en plus mauvaise, ils les transportaient avec des tous-terrains jusqu'aux plages, ils embarquaient les subsahariens (de plus en plus nombreux) qui avaient passé des semaines morts de peur et de faim à attendre dans le désert nourris d'un coca-cola, de pain dur et quelques boîtes de sardines, et ils laissaient la barque à la charge d'un de ces malheureux auquel ils donnaient une boussole artisanale dans une boîte en bois avec les indications de naviguer toujours en direction 340° Nord jusqu'à trouver la lumière du phare de l'Entallada, au sud de l'île de Fuerteventura. Ce changement se traduisit en une multiplication d'appels au téléphone d'urgences 112 de naufragés perdus dans l'immensité de l'océan et des naufrages près de la côte, où les immigrés, transis de froid, affamés et sans forces se noyaient à quelques mètres de la côte. On se souvient dans ces salles du 112 du Noël 2004 lorsqu'il fut impossible de détecter une embarcation où voyageaient 40 immigrés, parmi lesquels trois enfants en bas âge.

Le déploiement de la gendarmerie marocaine le long de sa côte et de celle du Sahara a déplacé les activités des réseaux plus au Sud. Nouadhibou (principal port de pêche de la Mauritanie) est devenu le port de base de l'immigration clandestine. Depuis le dernier trimestre 2004, de robustes *cayucos* construits en fibre de verre et propulsés par des moteurs de 40 chevaux, fendent les 800 kilomètres de distance en cinq jours jusqu'à atteindre les côtes de Grande Canarie, Tenerife, La Gomera et El Hierro. Paradoxalement, les subsahariens qui arrivent actuellement sont en bien meilleur état de santé que ceux qui ne parcouraient que 90 kilomètres en partant du Maroc. Les experts ne peuvent que signaler qu'éviter la torture du désert du Sahara, se loger chez des proches, des amis ou des connaissances et manger de façon régulière jusqu'au moment de s'embarquer sont des facteurs qui aident à mieux résister la traversée. Face aux boussoles artisanales des *pateras*, les *cayucos* partent avec un GPS, un système de localisation par satellite où ils programment la route depuis Nouadhibou jusqu'au port de Los

Cristianos (sud de Tenerife) et ils se limitent à la suivre. Le gasoil s'acquiert sur la côte et il est emmagasiné dans 15 à 25 bidons de 50 litres. Face aux transis vêtus de guenilles, maintenant tous les naufragés arrivent avec un imperméable, un gilet de sauvetage, deux pantalons, et des vêtements chauds.

### Réaction des gouvernements marocain et espagnol

Jusqu'au 21 mai 2006, environ 7 000 immigrés africains, presque 3 000 de plus que le total de 2005, avaient réussi à atteindre la côte des îles. A peine en 15 jours (entre le 27 février et le 14 mars), 703 subsahariens ont atteint une des sept îles Canaries en barque. Ces arrivées ont donné lieu à une avalanche de déclarations et d'accusations croisées, de plus en plus radicales, de la part des représentants politiques et des administrations. La tension a tellement chauffé l'ambiance que la vice-présidente du gouvernement espagnol, María Teresa Fernández de la Vega, à peine revenue du Mozambique, se rendit à Tenerife pour visiter les équipes de la Croix Rouge, la Guardia Civil, le Corps National de Police, les centres d'internement, les camps militaires provisoires et se réunir avec le président des Canaries, Adán Martín.



Deux jours plus tard, une délégation espagnole partait pour la Mauritanie – nouveau point chaud des réseaux qui trafiquent avec des êtres humains – pour mettre en route un accord sur la construction d'un centre d'internement – qui n'est plus occupé par ceux qui sont renvoyés d'Espagne, mais par les détenus sur la côte mauritanienne dans leur tentative de partir en *cayuco* – et copier le modèle implanté au Maroc des patrouilles policières mixtes et de coopération des services d'intelligence. Une semaine après cette visite, une autre délégation du gouvernement des Canaries entreprit une ronde d'entretiens similaires, d'où ont surgis des projets de coopération au développement.

Mais presque deux mois plus tard et après avoir détecté une chute de 70 % dans le nombre d'arrivées d'immigrés aux îles, le 6 mai arrivait au port de Los Cristianos un formidable *cayuco* de 22 mètres de long artisanalement peint en rouge et couvert avec une bâche, contenant 116 hommes subsahariens, qui assurent avoir navigué pendant sept jours, bien qu'ils n'aient pas spécifié d'où ils sont partis, de la Mauritanie ou du Sénégal. Il s'agit du plus grand groupe qui ait atteint les îles en une seule embarcation pendant les 10 dernières années, sans compter les bateaux de pêche, de marchandises et les pétroliers. Le même week-end 521 hommes en six barques atteignaient les côtes de Fuerteventura, Grande Canarie et Tenerife. Le 18 mai huit *cayucos* atteignaient simultanément quatre îles avec presque 700 immigrés, record d'arrivées en une seule journée.

Et la folie dialectique se libéra à nouveau, pendant que la population assistait abasourdie (alors et maintenant) au fait que les commissariats des communes où arrivent ces personnes (qui, après une traversée infernale d'une semaine et une lutte entre la vie et la mort en haute mer, doivent dormir jusqu'à trois jours dans des garages en attendant de prêter déclaration) n'obtiennent pas plus de moyens, et que soient versées sur ce dépourvu collectif d'immigrés tout genre de suspicions, sur la possibilité de porter des maladies contagieuses ou sur leur possible appartenance à des groupes islamistes radicaux ayant l'intention de commettre des attentats. Un mensonge raconté cent fois est toujours un mensonge, contrairement à ce qui est postulé par Goebbels. Mais la combinaison perverse de mots tels que immigré, infections, terrorisme, surpopulation, insécurité, chômage, avalanche, invasion ou vague, convenablement, volontairement et consciemment diffusées par les responsables politiques et les moyens de communication est en train d'aigrir le caractère de l'aimable population des Canaries, au point de penser que leur identité en tant que peuple est réellement en jeu, sans se rendre compte que les 12 millions de touristes fortunés qui arrivent chaque année d'Europe ont déjà acculturé l'archipel depuis plus de deux décennies.

« La communication fluide entre l'Etat et la communauté des Canaries ne s'est pas établie, nous ne connaissons pas le degré d'accomplissement des engage-

ments pris avec la Mauritanie, les patrouilles mixtes avec la police de ce pays n'ont pas été instaurées et le matériel nécessaire pour combattre le phénomène sur son point d'origine n'a pas été envoyé », dénonçait début mars le conseiller de la Présidence du gouvernement des Canaries, José Miguel Ruano, un des plus grands connaisseurs de la réalité africaine du cabinet nationaliste des îles. Le porte-parole du gouvernement, Miguel Becerra, ajoutait que « nous, les habitants des Canaries, nous nous sentons totalement dépourvus face au manque de contrôle des frontières maritimes et nous ne pouvons qu'être envahis par le désarroi lorsque presque 500 immigrés arrivent en 48 heures et nous les voyons entrer dans nos ports et nos plages sans que personne ne les détecte ».

Face à ces critiques, le délégué du gouvernement central, José Segura, a manifesté sa reconnaissance « à la solidarité des autres communautés autonomes qui ont accueilli 5 000 immigrés depuis le début de l'année, aux responsables de l'Immigration pour la maintenance des centres et la surveillance des déplacements et à l'Armée de Terre pour avoir construit deux camps à Tenerife et en Grande Canarie en à peine quelques heures ».

Ruano a assuré que, depuis la visite en Mauritanie d'une délégation espagnole le 16 mars, « nous ne savons pas où en sont les engagements convenus », en même temps qu'il signalait le manque d'information diplomatique et des services d'intelligence sur la situation au Sénégal et au Mali, deux des principaux pays émetteurs d'immigrés. « Le gouvernement tout entier ne peut se déployer un seul jour et oublier après tous ses engagements », critiquait Becerra à propos de l'action de l'Etat.

L'arrivée d'un *cayuco* de 22 mètres de long avec 116 hommes serrés à l'intérieur a ressuscité la vieille polémique au sujet de l'existence ou pas de vaisseaux mères où voyageraient les immigrés et les *cayucos*, qui seraient débarqués à quelques milles des Canaries, alors que ces vaisseaux repartiraient vers la côte africaine pour répéter l'opération maintes fois, avec de grands bénéfices économiques (entre 1 500 et 3 000 euros pour chaque immigrés transporté, alors qu'un billet d'avion sur un vol régulier entre Nouadhibou et Las Palmas coûte seulement 200 euros !!!, évidemment si l'on obtient un visa).

Le gouvernement des Canaries pense qu'il est « invraisemblable » que plus de 100 personnes naviguent pendant sept jours de cette façon et qu'elles arrivent en un si bon état de santé, si ce n'est avec l'aide d'un bateau mère. « Le 22 mars, le président du Conseil Militaire de Mauritanie nous a confirmé le transfert de certains réseaux plus au Sud, vers l'agglomération frontalière de Saint Louis, au Sénégal », ajoutait Ruano. Le délégué du gouvernement, de son côté, écartait toute « fabulation » dans ce sens et ajoutait que les interrogatoires effectués ne confirmaient pas que l'embarcation soit partie du Sénégal. ■