

La route de l'« Atlantique noir » face à la forteresse Europe – Les passagers sans visa et les grands projets d'extractivisme entre le Sahara occidental et les Canaries

Cet article parle des projets maritimes « titanesques » qui, selon la Maison royale marocaine, devraient faire du Sahara occidental et de ses eaux territoriales une plaque tournante énergétique pour l'Afrique et l'Europe, ainsi qu'un pôle d'approvisionnement en terres rares pour les États-Unis. Cinq pour cent des besoins en électricité de l'Allemagne devraient un jour être acheminés vers le réseau électrique allemand via un câble sous-marin marocain partant de Dakhla, la ville portuaire du Sahara occidental, vers Emden, pour être injectés dans le réseau électrique allemand. Le Maroc veut aussi acheminer du gaz naturel via un gazoduc sous-marin reliant le Nigeria à Dakhla, puis de là vers l'Europe. La future production d'hydrogène pour l'Allemagne et les Pays-Bas est en cours de préparation, en s'appuyant notamment sur l'énergie nucléaire. L'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) a donné son feu vert en 2016 à la construction de centrales nucléaires marocaines, dont le premier chantier pourrait démarrer en 2030. À Dakhla, le Maroc construit un gigantesque centre de données destiné à la Méditerranée occidentale et à l'Afrique de l'Ouest : sa construction et sa gestion « verte » de l'électricité nécessitent de grandes quantités de terres rares.

Entre la côte du continent africain et les îles Canaries se cachent de véritables trésors. On y trouve des hotspots de biodiversité, des gisements de gaz naturel et un volcan submergé appelé Monte Tropic / Mont Tropic / Jbel Trobic / Tropic Seamount (dans la littérature scientifique : TS)¹ qui recèle d'énormes quantités de terres rares. À lui seul, le gisement de lithium de ce volcan serait dix fois plus important que les réserves terrestres mondiales actuelles de lithium. Mais à qui appartient la mer entre les îles Canaries et le Sahara occidental ? L'Espagne exerce, à bien des égards, depuis la Conférence de Berlin de 1884 et les accords qui ont suivi, la souveraineté coloniale sur cette immense zone maritime qui s'étend de la côte sahraouie, longue de 1 062 kilomètres, jusqu'à la haute mer au large des Canaries (et sur l'espace aérien au-dessus du Sahara occidental). La République arabe sahraouie démocratique (RASD) revendique cette mer comme sienne. La maison royale marocaine, animée par des ambitions de « Grand Maroc »², revendique non seulement la souveraineté économique sur les eaux côtières du Sahara occidental, mais aussi sur 500 kilomètres de haute mer, de la côte jusqu'au dit volcan. L'Espagne, et avec elle l'Union européenne, a fait valoir un droit économique sur ces mêmes eaux internationales situées à 500 kilomètres au sud des îles Canaries. À partir de 2027, le Maroc prévoit de déployer trois sous-marins et ses propres moyens de reconnaissance aérienne dans les eaux jusqu'ici contrôlées par l'armée espagnole, le tout piloté depuis la nouvelle base militaire marocaine de Bir Anzarane, au Sahara occidental. Les États-Unis ont fait part de leur intérêt pour ce site, qu'ils souhaitent transformer en base militaire américaine, après avoir dû abandonner en 2024 leur base de drones du Sahel à Agadez (Niger). Le 20 avril 2026, en coopération avec le Maroc et avec la participation de quarante nations, a débuté le plus grand exercice militaire des États-Unis en Afrique, impliquant Dakhla, au Sahara occidental³. Le lieu géographique où convergent les intérêts économiques stratégiques et leur militarisation, c'est aussi la route de l'Atlantique que les populations pauvres et en déplacement du Maghreb et

1 Ce nom fait référence à la situation géographique du volcan, situé sur le tropique du Nord (engl.: Tropic of Cancer / span.: Trópico de Cáncer, coordonnées géographiques : 23.89°N 20.72°W).

2 Dans le concept du « Grand Maroc », le Sahara occidental est un terme complémentaire à celui de Sahara oriental, qui se trouve en Algérie et que le Maroc a voulu conquérir pendant la guerre de 1963. Sous le colonialisme espagnol, le Sahara occidental s'appelait l'Afrique occidentale espagnole (África Occidental Española). Ce territoire qui aspire à l'indépendance s'appelle depuis 1976 la République arabe sahraouie démocratique (RASD) et son mouvement de libération est le Front Polisario (Front populaire pour la libération de la Saguía el Hamra et du Rio de Oro).

3 Maroc – Coup d'envoi du plus grand exercice militaire d'Afrique, Maghreb-Post, 28 avril 2026, <https://maghreb-post.de/marokko-startschuss-fuer-das-groesste-militaermanoever-afrikas>.

d’Afrique de l’Ouest empruntent pour échapper à la pauvreté et à la guerre. Car les Maghrébins et les Africains de l’Ouest arrivent par ce chemin, en passant par les îles Canaries, jusqu’au continent espagnol. Jusqu’à présent, ils travaillent dans une économie informelle bien connue : celle de l’hôtellerie, de l’agriculture sous bâches en plastique sur la côte méditerranéenne, du bâtiment à Malaga, Alicante et Almería, ainsi que dans le petit commerce à Barcelone. Depuis le 16 avril 2026, la légalisation progressive de leur séjour par le gouvernement espagnol actuel va sans doute leur permettre d’obtenir d’un coup des salaires plus élevés. Quand on se demande à qui appartient la mer entre le Sahara occidental et les îles Canaries, il ne faut pas oublier le contraste qui existe entre l’appropriation et l’exploitation d’un côté, et la fuite et la survie de l’autre.

On renforce aussi les moyens de contrôle sur cette route de l’Atlantique : l’Espagne a déployé 150 agents de police en Mauritanie et au Sénégal pour, avec la marine des états de cette région, ces pays, intercepter les passagers sans visa. Aujourd’hui, la plupart des personnes qui débarquent ou passent par là sont renvoyés vers le continent africain et détenus dans des centres de rétention temporaires où on pratique aussi la torture. En Mauritanie notamment, où l’Espagne gère, grâce à des fonds européens, deux prisons pour les passagers interceptés, on signale de graves violations des droits de l’homme⁴.

Le Maroc, en revanche, n’accepte pas les refoulements massifs par la police espagnole, mais il a considérablement renforcé ses propres postes de contrôle policiers et militaires au Sahara occidental. Depuis l’été 2025, l’agence européenne Frontex propose, avec un déploiement policier massif, de prendre en charge la lutte contre les voyageuses par bateau, tant sur l’Atlantique que sur les côtes du Maghreb, de l’Afrique de l’Ouest et des îles Canaries. Le gouvernement espagnol rejette pour l’instant ce projet européen, qui ressemble aux refoulements menés par Frontex et la Libye en Méditerranée centrale et qui créerait des camps de détention aux îles Canaries⁵. Le Maroc, la Mauritanie et le Sénégal s’opposent aussi au déploiement d’unités de Frontex ; seul le Cap-Vert autorise les vols de Frontex au-dessus de la Route de l’Atlantique⁶.

Des pratiques européennes similaires à celles de l’ICE ne feraient que renforcer la confrontation de la police espagnole avec la « classe ouvrière africaine ». Quel est donc le sens du voyage de ces passagers en mer au large du Sahara occidental, où tant de bateaux « disparaissent » ? De quels rapports de classe parle-t-on ici ? Comment se développe une « créolisation » ouest-africaine, maghrébine et espagnole de ce « prolétariat mobile » ? Et, dernier point mais non des moindres : comment la route de l’Atlantique et la frontière extérieure de l’Union européenne qui s’y trouve vont-elles évoluer sous l’effet de la confrontation géoéconomique autour du volcan TS ?

Les pirogues et les grands projets d’extractivisme semblent être, dans cette zone maritime, des entités distinctes. Mais si on prend au sérieux les enseignements socio-historiques de Linebaugh et Rediker de 1990 et de Paul Gilroy de 1993, on devrait s’interroger sur le modèle d’un « Atlantique noir » ouest-africain-canarien d’aujourd’hui, c’est-à-dire sur le lien contemporain entre la pauvreté mobile et pillage impérial⁷. Le Maroc a été secoué à l’automne 2025 par deux semaines de

4 Pablo Fernández, José Bautista, Fundación porCausa, El Gobierno de España abre dos cárceles de migrantes en Mauritania, El Salto 05.11.2025, <https://www.elsaltodiario.com/fronteras/gobierno-espana-abre-dos-carceles-migrantes-mauritania#>; Hans-Christian Rößler, Schwere Vorwürfe gegen Europas Schlüssel-partner, faz 27.08.2015, <https://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/missbrauch-von-migranten-vor-wuerfe-gegen-europas-schluesselpartner-mauretanien-110655454.html>; Natalia G. Vargas, Las causas del descenso de cayucos en la ruta canaria están al otro lado del mar: torturas, cárceles y abusos, El Diario, 10.11.2025, https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/causas-descenso-cayucos-ruta-canaria-lado-mar-torturas-carceles-abusos_1_12751134.html.

5 Sara Toj, El archipiélago confía en el apoyo del Estado para que el pacto de la UE no lo convierta en «una cárcel», 28.04.2026, <https://www.canarias7.es/politica/archipiélago-confia-apoyo-estado-pacto-ue-convierta-20260428165528-nt.html>.

6 Matthias Monroy, EU-Grenzagentur startet Überwachungsdienst auf Kap Verde – Grundrechtsbeauftragter sieht Probleme, nd, 16.11.2025, <https://www.nd-aktuell.de/artikel/1195498.eu-migrationsabwehr-frontex-fliegt-jetzt-vor-westafrika.html>.

7 Peter Linebaugh, Marcus Rediker, The Many-Headed Hydra. Sailors, Slaves, and the Atlantic Working Class

soulèvements. La jeunesse du sud de l'Algérie est considérée comme chroniquement révoltée. En 2024, la jeunesse sénégalaise a renversé le gouvernement du pays ; en février 2026, de nouvelles agitations universitaires éclatent, le FMI veut imposer un programme d'ajustement structurel antisocial. Le système mauritanien est considéré comme fragile. Les gens qui montent à bord des bateaux pour partir du Maghreb ou d'Afrique de l'Ouest vers les îles Canaries sont mécontents. C'est aussi pour ça que ce qui suit ne porte pas seulement sur les coûts environnementaux et sociaux exorbitants de l'extractivisme, mais aussi sur ce climat de rébellion⁸.

1. « Pax Americana »

Pour l'administration US-américaine, la réorganisation économique et politique du Maghreb est une priorité absolue. Elle agit en fait en marge de l'ONU, qui reconnaît depuis des décennies le droit à l'autodétermination des Sahraouis. Cette intervention US-américaine, présentée comme une opération de pacification, favorise en réalité un réarmement militaire sans précédent du Maroc et de l'Algérie. « Le Maghreb est l'une des régions les plus militarisées au monde », écrit le Maghreb-Post en se référant au dernier rapport du SIPRI⁹.

Dans cette vision, il faut mettre fin au blocus territorial entre le Maroc et l'Algérie – frontières fermées et absence d'échanges économiques – comme au blocus social lié au prolétariat maghrébin et ouest-africain. Les deux parties du Sahara occidental, celle occupée militairement par le Maroc comme celle libérée par le Polisario, deviendraient partie intégrante du Maroc. L'Algérie devrait démanteler les camps de réfugiés sahraouis de Tindouf et obtiendrait un accès économique au port atlantique sahraoui de Dakhla. La frontière occidentale de l'Algérie serait protégée contre les prétentions de grande puissance du Maroc grâce à des garanties états-uniennes. Le Maroc deviendrait, aux dépens de l'Espagne, la principale base militaire américaine en Méditerranée occidentale. Le réarmement de l'Algérie serait soumis au contrôle des États-Unis.

Objectif principal : les nouveaux flux énergétiques et l'exploitation à grande échelle de minéraux rares en haute mer atlantique seraient gérés par des entreprises américaines¹⁰. L'intérêt des États-Unis et du Maroc pour les ressources naturelles du Sahara occidental et de ses eaux territoriales présente des parallèles historiques avec le colonialisme espagnol. L'Espagne franquiste a réprimé, à la fin des années 1950, un soulèvement de la population sahraouie, en grande partie nomade, et a lancé, sous la houlette de l'amiral Carrero Blanco (que l'ETA a par la suite surnommé « Ogro », c'est-à-dire « ogre »), une offensive de développement tant social qu'économique. C'est à cette époque qu'ont commencé à la fois l'exploitation effrénée des gisements de phosphate du Sahara occidental, qui a favorisé la « révolution verte » à l'échelle mondiale, et l'industrie de la pêche canarienne au large du Sahara occidental. Pour les îles Canaries, cette colonie est devenue une sorte d'arrière-pays¹¹. Aujourd'hui, aux îles Canaries, on craint, face à la « Pax Americana » qui se profile, un certain « moment Groenland » : le Maroc ne reconnaîtra juridiquement la souveraineté espagnole sur les îles Canaries que si le volcan éteint revient au Maroc et si les terres rares qui s'y trouvent sont exploitées dans le cadre d'une coopération internationale. C'est ce qu'écrit le portail

in the Eighteenth Century, in: *Journal of Historical Sociology*: Volume 3, Issue 3, 1990; Paul Gilroy, *The Black Atlantic. Modernity and Double Consciousness*, 1993; fr : *L'Atlantique noir: modernité et double conscience*, Amsterdam 2010

8 Pour une critique militante de l'extractivisme depuis les années 1950, voir par exemple le recueil de textes d'Amílcar Cabral, *Estudos agrários de Amílcar Cabral*, Lissabon und Bissau 1988; et aussi Tiago Saraiva, *Fascist Pigs. Technoscientific Organisms and the History of Fascism*, Cambridge, Mass. 2016.

9 SIPRI, *Trends in World Military Expenditure*, 2025, SIPRI Fact Sheet, Solna, April 2026.

10 Kader Abderrahim, *Sahara occidental: vers une « pax americana » au Maghreb?* Mediapart, 02.03.2026, <https://blogs.mediapart.fr/histoire-coloniale-et-postcoloniale/blog/020326/sahara-occidental-vers-une-pax-americana-au-maghreb>.

11 Enrique Bengoechea, *La cuestión del Sahara Occidental: la lastrada transición española a una „democracia postimperial“*, La Haine, 9.03.2026, https://www.lahaine.org/est_espanol.php/la-cuestion-del-sahara-occidental-la-lastrada.

semi-officiel marocain Antalayar en novembre 2025¹². Mais avant cela, un front américano-israélien se forme contre les enclaves coloniales espagnoles dans le nord du Maroc¹³. Au total, on estime qu'il faudra entre cinq et dix ans pour que les objectifs de négociation mentionnés soient mis en œuvre. Des doutes planent sur l'issue positive des négociations¹⁴. Human Rights Watch a fait une déclaration de principe : « ONU : l'autodétermination des peuples du Sahara occidental en danger. Le nouveau cadre de négociation menace de porter atteinte à ce droit »¹⁵. La chaîne de télé française France 24 a montré le 27 avril 2026 dans un reportage que les Sahraouis des camps de réfugiés de Tindouf rejettent le plan d'autonomie marocain. En ce moment, en mai 2026, plusieurs Sahraouis sont en grève de la faim¹⁶.

Dans un souci d'exhaustivité, voici un récapitulatif des étapes des négociations qui ont été rendues publiques ces derniers mois : depuis le 3 décembre 2025, des négociations sont en cours entre le gouvernement espagnol et la maison royale marocaine sur le redécoupage de cette zone maritime¹⁷. Le 4 février 2026, le Maroc et les États-Unis ont signé à Washington un protocole d'accord sur la coopération et les investissements dans « l'exploration et l'extraction » de minéraux rares dans les « eaux du Sahara occidental ». Cet accord vise à « renforcer les chaînes d'approvisionnement en minéraux considérés comme indispensables à la transition énergétique, aux technologies de défense et aux fabrications innovantes »¹⁸. Les 8 et 9 février 2026, sous la pression et sous l'impulsion de l'administration Trump, des négociations ont débuté à Madrid sur la reconnaissance internationale de l'annexion du Sahara occidental par le Maroc. Autour de la table, on retrouve des représentants du Maroc, du Polisario, de l'Algérie et de la Mauritanie. Les 23 et 24 février 2026, ces négociations se sont poursuivies à Washington. Elles s'appuient sur le « plan d'autonomie » marocain soutenu par les États-Unis pour le Sahara occidental. Il prévoit notamment, pour les « investissements stratégiques », l'accord de l'État central marocain, c'est-à-dire de la maison royale¹⁹. Selon des sources onusiennes, on s'attend à des résultats importants des négociations avant octobre 2026.

Quelle géographie économique maritime sous-tend la « Pax Americana » escomptée ? Au cours de la dernière décennie et demie, un conflit ouvert s'est développé autour des zones économiques exclusives (ZEE, en anglais : Exclusive Economic Zone, EEZ) nationales. Des cartes marines rendues publiques montrent une zone où les ZEE maritimes revendiquées par l'Espagne, le Maroc et la RASD se chevauchent, notamment autour du volcan TS²⁰. L'Espagne a demandé l'extension de sa ZEE en 2014 devant le Tribunal international du droit de la mer (TIDM), le Maroc a emboîté le

12 Entre-temps, Atalayar a bloqué l'accès public à ses communiqués sur Internet.

13 Israel maniobra para avalar las pretensiones de Marruecos sobre la soberanía de Ceuta y Melilla, Diario Socialista, 27.04.2026, <https://diariosocialista.net/2026/04/27/israel-maniobra-para-avalar-las-pretensiones-de-marruecos-sobre-la-soberania-de-ceuta-y-melilla>.

14 Ignacio Cembrero, Inside the secret US-led talks to solve the Western Sahara conflict, MiddleEastEye 08.03.2026, <https://www.middleeasteye.net/news/inside-secret-us-led-talks-solve-west-ern-sahara-conflict>.

15 HRW, Western Sahara Peoples' Self-Determination at Risk, 25.03.2026, <https://www.hrw.org/news/2026/03/25/un-western-sahara-peoples-self-determination-at-risk>.

16 Alfonso Lafarga, Izquierda Unida lleva al Congreso el caso de dos estudiantes saharauis presos en huelga de hambre, Rebelión 24.04.2026, <https://rebelion.org/izquierda-unida-lleva-al-congreso-el-caso-de-dos-estudiantes-saharauis-presos-en-huelga-de-hambre/>.

17 À propos des revendications sahraouies sur cette zone maritime, voir la loi de la DARS n° 03/2009 du 21.01.2009, https://wsrw.org/files/dated/2009-05-15/zee_maritime_rasd.pdf; siehe auch Jeffrey J. Smith, From the Desert to the Sea. The Maritime Jurisdiction of an Independent Western Sahara, Medford et Somerville 2010.

18 Les États-Unis lorgnent sur les ressources minérales du Sahara occidental occupé, WSRW, 13.02.2026, <https://wsrw.org/de/-nachrichten/usa-haben-mineralien-in-der-besetzten-westsahara-im-blick>.

19 Khadija Mohsen-Finan, Sahara occidental. Un règlement du conflit au profit du Maroc? OrientXXI 25.02.2026, <https://orientxxi.info/Sahara-occidental-Un-reglement-du-conflit-au-profit-du-Maroc>.

20 Siehe beispielsweise: Francisco Carrión, El expansionismo por mar de Marruecos que amenaza las aguas de Canarias, El Independiente 29.11.2025, <https://www.elindependiente.com/internaional/2025/11/29/el-expansionismo-por-mar-de-marruecos-que-amenaza-las-aguas-de-canarias/>.

pas en 2020 ; la RASD n'est pas membre de cette institution de l'ONU basée à Hambourg²¹. En 1609, Hugo Grotius, dans un avis juridique rédigé pour l'État colonial néerlandais, a déclaré pour la première fois la haute mer « mare liberum ». Les ZEE, d'une étendue de 200 milles marins, n'ont été créées qu'en 1982 par une Convention des Nations unies sur le droit de la mer. Que les ZEE soient redéfinies et étendues partout dans le monde, cela n'a rien d'étonnant. Ce qui est surprenant ici, c'est l'ampleur même que prend cette disposition de l'ONU qui dépasse largement la limite maximale de 200 milles marins (370,4 kilomètres) de la ZEE : le volcan TS est à près de 500 kilomètres – tant des îles Canaries que de la côte du Sahara occidental. Il s'agit d'un énorme projet d'exploitation en haute mer. Si la TIDM reconnaît la Zone économique exclusive (ZEE) revendiquée comme espagnole ou marocaine, l'Espagne ou le Maroc obtiendront des droits miniers directs sur le TS. Si la TIDM ne reconnaît aucune des deux ZEE revendiquées, le TS restera sous la tutelle de l'ONU, et il faudra alors obtenir des autorisations minières internationales.

Un autre théâtre de l'extractivisme, au large du Sahara occidental, donne un aperçu des rouages de cette « Pax Americana ». Le 24 novembre 2021, le Maroc a signé un accord avec la société israélienne Ratio Petroleum concernant des forages d'exploration de pétrole et de gaz naturel au large de Dakhla, à 3 000 mètres de profondeur et sur une superficie de 109 000 mètres carrés²². La société israélienne NewMed Energy a également signé, en collaboration avec la société marocaine Adarco Energy Limited, un accord en 2022 portant sur des gaz naturel et d'exploitation du gaz naturel au large du Sahara occidental. Ça faisait suite à la reconnaissance de l'annexion du Sahara occidental par le Maroc par l'administration Trump en décembre 2020 et, en contrepartie, à l'établissement de relations diplomatiques, technologiques et militaires entre le Maroc et Israël.

La maison royale marocaine a aussi montré sa reconnaissance envers l'administration américaine et Israël sur le plan militaire : l'énorme réarmement du Maroc ces dernières années s'est essentiellement fait par des achats d'armes aux États-Unis et en Israël ; le Maroc fait partie des membres fondateurs du « Peace Board » dirigé par Trump et devrait, à partir du 1er mai 2026, stationner des soldats dans la bande de Gaza. Si les négociations en cours sur le Sahara occidental, mentionnées plus haut, aboutissaient aux résultats souhaités par les États-Unis et le Maroc, le partage de la zone de recherche et de sauvetage (zone SaR) entre les îles Canaries et le Sahara occidental aurait des conséquences dramatiques sur la route de l'Atlantique et même sur la frontière extérieure de l'Union européenne. Les îles Canaries disposent certes, avec le Salvamento Marítimo, d'un excellent système de sauvetage en mer, mais celui-ci ne peut pas couvrir la zone maritime SaR locale, dont la superficie est trois fois celle de la République fédérale d'Allemagne, deux fois celle de la France métropolitaine.



Fig. 1 : Zone SaR des îles Canaries, sarcontacts.info, retravaillée par l'auteur.

21 [UN] Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines: Submissions to the Commission: Submission by the Kingdom of Spain, Oceans and Law of the Sea, https://www.un.org/dep-ts/los/clcs_new/submissions_files/submission_esp_77_2014.htm; Permanent Mission of the Kingdom of Morocco to the United Nations, New York, NV/ATL/N°114/2015.

22 Les implications de l'accord israélien-marocain sur l'exploration de l'hydrocarbure à Dakhla en Atlantique, Hozint, 15.11.2021, <https://www.hozint.com/2021/11/the-implications-of-the-israeli-moroccan-agreement-on-hydrocarbon-exploration-in-the-atlantic-dakhla-block/>.

Sur la route de l'Atlantique, au large du Sénégal et de la Mauritanie, on assiste à un refoulement massif de passagers sans visa, financé et organisé par l'Espagne. En ce moment même, l'Union européenne livre de nouveaux bateaux de garde-côtes aux états d'Afrique de l'Ouest²³. Le Maroc, en revanche, n'accepte pas les refoulements en mer au large du Sahara occidental. Pour les personnes qui migrent sur la route de l'Atlantique, il est donc important d'échapper au risque de refoulement au large du Sénégal et de la Mauritanie en se dirigeant vers la haute mer et d'atteindre la zone de recherche et de sauvetage (SaR) espagnole. Si une zone SaR marocaine venait à être mise en place au large du Sahara occidental, la marine marocaine devrait y intercepter les passagers en bateau, même si elle n'en sera probablement pas capable dans un avenir proche. L'exemple de la Méditerranée centrale est inquiétant : là-bas, des milices libyennes, sous la coordination de Frontex, interceptent les passagers sans visa, les laissent se noyer ou les emmènent dans des camps de torture libyens, parfois en tirant sur les bateaux civils de sauvetage en mer. Face à un tel scénario, la route de l'Atlantique se déplacerait encore plus vers le large, là où le courant côtier bifurque vers l'océan ouvert à l'ouest. Je reviendrai plus bas sur les détails de cette dérive. Un journal des Canaries écrit à juste titre : « Si les Nations unies modifient le paradigme actuel [...], la zone SAR des îles Canaries **changerait radicalement**, ce qui aurait un effet immédiat sur la route migratoire des Canaries et sur le rôle de l'archipel en tant que frontière sud de l'Union européenne. » [Mise en évidence dans l'original]²⁴.

Mais la redéfinition de la zone SAR des Canaries et ses répercussions sur la frontière extérieure de l'Union européenne ne font par ailleurs l'objet d'aucun débat public, ni en Espagne, ni au sein de la RASD, ni au Maroc, ni au sein de l'Union européenne avec son obsession pour les frontières extérieures. Même les études scientifiques sur la migration et sur les réfugié·es restent muettes sur le sujet. Il en va autrement de l'histoire des accords de pêche, de la surpêche, des objectifs d'exploitation minière du volcan éteint TS et de la recherche sur l'extraordinaire biodiversité de cette région marine. Il existe une abondante littérature spécialisée sur ces sujets, dont les résultats sont présentés plus bas.

Cette bizarrerie – le fait que la zone de sauvetage en mer soit vue comme un non-sujet, alors que tous les autres sujets liés à la souveraineté des États et des grandes entreprises sont sous les feux de la rampe de cette « Pax Americana » annoncée – m'amène à la thèse de « l'Atlantique noir ». Les termes éculés d'exploitation abusive des ressources, de grande puissance et de nationalité masquent la coopération et les réalisations d'une « classe ouvrière multiraciale, multiethnique et internationale », qui se manifeste ici, en germe, sur l'actuelle route atlantique. Les « rebelles multiethniques » des pirogues ne rentrent pas dans l'univers de perception figé de l'extractivisme. Pourtant, les perspectives de l'exploitation minière en eaux profondes sont extrêmement fluides et, en raison des difficultés techniques, comparables aux projets fantaisistes d'exploitation minière sur la Lune. Si on arrive à cerner scientifiquement cette contradiction actuelle entre le non-sujet des passagers sans visa et les plans miniers obsessionnels concernant le TS, on pourra formuler une critique, fondée sur l'histoire sociale, de ce monde de l'extractivisme et des grandes puissances.

2. Travail, mobilité et la « crise du Cayuco »

L'Afrique de l'Ouest affiche le taux de mobilité le plus élevé au monde²⁵. Et cela ne concerne pas seulement la migration interne en Afrique de l'Ouest. Les déplacements des personnes en mobilité

23 Africa Intelligence, Sécurité maritime : l'UE livre enfin ses vedettes aux pays côtiers, 27.04.2026, <https://www.africaintelligence.fr/afrique-ouest/2026/04/27/securite-maritime--l-ue-livre-enfin-ses-vedettes-aux-pays-cotiers,110711255-art>.

24 La résolution de l'ONU va-t-elle modifier la zone SAR de sauvetage au large des Îles Canaries ?, Fuerteventura Todo, 01.11.2025, <https://fuerteventuratodo.com/news/will-the-un-resolution-change-the-canary-islands-sar-rescue-zone>.

25 Marie Angelique Diatta und Ndiaga Mbow, Releasing the Development Potential of Return Migration: The Case of Senegal, *International Migration* 37, 1999, S. 243–266.

vont de l'Afrique de l'Ouest au Sahara occidental et au Maroc, jusqu'aux îles Canaries, à Barcelone et même au-delà. Depuis environ l'an 2000, la plupart des personnes en mobilité et des réfugiés originaires du Mali, Sénégal et de la Mauritanie ne se dirigent plus vers le sud de l'Afrique de l'Ouest, mais vers l'Europe : en marge des projets « titanesques » des géants du pétrole, Big Tech, Big Fish et Big Green, l'industrie verte de la transformation des grands groupes, une nouvelle « classe ouvrière atlantique » voit le jour le long de la route atlantique. Ce faisant, elle comble l'un des plus grands fossés sociaux au monde. Les réfugiés maliens qui réussissent la traversée viennent d'un milieu sans revenus. D'après les chiffres officiels, fin 2025, 7 500 944 non-Espagnols vivaient en Espagne. Un peu moins de la moitié d'entre eux (près de 3,5 millions de personnes) ont obtenu un titre de séjour. Les personnes d'origine africaine représentent 35 % des non-Espagnols titulaires d'un titre de séjour, les Marocains occupant la première place dans les statistiques. C'est le nombre de Maliens qui a le plus augmenté en 2025, avec une hausse de 33,5 %²⁶. Les Africains de l'Ouest et les Maghrébins sans titre de séjour travaillent en Espagne, comme on le sait, majoritairement dans le secteur informel, dans l'hôtellerie, l'agriculture, les soins, le bâtiment et le petit commerce. On signale régulièrement des cas de surexploitation voire des meurtres de personnes arrivées par la mer qui travaillaient dans l'agriculture andalouse²⁷. La régularisation en cours va sans doute apporter d'un seul coup des augmentations de salaire et la sécurité sociale à ceux qui sont arrivés avant le 1er janvier 2026 ; ils « passeront de 20 euros pour 12 heures par jour au salaire minimum », comme on le dit souvent avec euphorie. Les jeunes s'attendent à aussi pouvoir suivre une formation continue et à évoluer professionnellement. Rien que dans les îles Canaries, on prévoit 40 000 régularisations. Les personnes sahraouis arrivées par la mer sont exclues de cette régularisation. Leurs parents et grands-parents étaient citoyens de la « province 53 » espagnole et avaient des cartes d'identité espagnoles, mais eux-mêmes protestent car ils ne pourraient désormais obtenir, au mieux, que le statut d'apatrides²⁸. Le marché du travail officiel s'ouvre en Espagne, mais le racisme, notamment et surtout de la part des institutions, est virulent. On signale de nombreux cas dramatiques d'exploitation, des rafles quotidiennes ciblées et des arrestations abusives de courte durée, comme celle, en mars 2026, de Serigne Mbaye, un ancien pêcheur sénégalais qui, arrivé en pirogue en 2006 aux îles Canaries, est devenu conseiller municipal de Podemos à Madrid²⁹.

D'un autre côté, des facilités en matière de visas ont été accordées ces dernières années aux membres de la classe moyenne supérieure d'Afrique de l'Ouest et du Maghreb. Ainsi, environ 20 000 Mauritaniens et Mauritaniennes se rendent chaque année aux îles Canaries pour un séjour d'environ une semaine, pour entretenir des relations d'affaires, faire des achats ou se faire soigner³⁰. La société de classes ouest-africaine se reflète dans la société de classes espagnole.

Mais quel rôle joue cette mobilité transnationale liée aux classes sociales dans la réorganisation capitaliste de la Région ? Au Sahara occidental et dans le sud de l'Algérie voisine, ainsi que sur les côtes de la Mauritanie et du Sénégal, un nouveau cycle d'investissements a commencé, en réaction

26 Observatorio Permanente de la Inmigración (OPI): Personas extranjeras con documentación de residencia en vigor, 31.12.2025, https://www.inclusion.gob.es/documentos/3976286/3995073/stock_documentacion_nota, S. 6 f.

27 Voir à ce sujet le film documentaire de Sergio Rodrigo: *Jornaleros, el mal patrón*, EntreFronteras 2024.

28 Natalia G. Vargas, Los saharauis en Canarias que se quedan fuera de la regularización extraordinaria: "Es humillante y una discriminación", Canariasahora 25.04.2026, https://www.eldia-rio.es/canariasahora/sociedad/saharauis-canarias-quedan-fuera-regularizacion-extraordinaria-humillante-discriminacion_1_13170914.html.

29 Mbaye était porte-parole des vendeur-euses de rue (Sindicato de Manteros) et il est militant pour les personnes en situation irrégulière en Espagne. Vedi : Podemos denuncia la detención „racista“ de su exdiputado autonómico Serigne Mbaye, El País 26.03.2026, <https://elpais.com/espana/2026-03-26/podemos-denuncia-la-detencion-de-serigne-mbaye-exdiputado-de-la-asamblea-de-madrid-y-miembro-de-la-direccion.html>.

30 Gobierno de Canarias, Canarias y Mauritania apuestan por intensificar sus relaciones comerciales como socios preferentes, Portal de noticias, 21.02.2025, <https://www3.gobierno-decanarias.org/noticias/canarias-y-mauritania-apuestan-por-intensificar-sus-relaciones-comerciales-como-socios-preferentes/>.

à l'effondrement des anciens liens prolétariens des économies nomades, oasiennes et de pêche. Beaucoup de jeunes ne veulent plus cueillir de dattes, mais affluent vers les villes. Les jeunes nomades passent de l'âne à la moto et s'offrent des espaces de liberté de plusieurs centaines de kilomètres. Les pêcheurs construisent des pirogues qui leur permettent de s'aventurer en mer pour pêcher plus loin qu'auparavant. En même temps, l'Algérie étend actuellement son réseau ferroviaire dans le désert jusqu'à la région frontalière du Sahara occidental pour transporter du minerai de fer et préparer le sud-ouest de l'Algérie, grâce au « Plan Mattei » italien, à l'économie d'exportation agricole. Le désert doit devenir vert (le gouvernement italien a donné à son offensive africaine le nom d'Enrico Mattei, qui a marqué le début de l'expansion italienne sur le marché pétrolier africain et qui, en 1962, s'est écrasé en avion dans des circonstances non élucidées). Un gazoduc transsaharien doit acheminer le gaz naturel du Nigeria jusqu'à la côte méditerranéenne. Pour accéder lui aussi au gaz naturel du Nigeria, le Maroc construit un très long gazoduc sous-marin partant du Nigeria et contournant l'Afrique de l'Ouest³¹. Avec ses grands projets comme le port de TangerMed, le Maroc connaît un essor ciblé. À présent, les ports de Nador (près de Melilla) et de Dakhla (au Sahara occidental) sont eux aussi transformés en méga-ports. 16 % de la production automobile mondiale de Renault se font désormais au Maroc. Les « oligarques » des îles Canaries se sont implantés depuis longtemps au Sahara occidental et en Mauritanie. De grandes délégations économiques rendent visite aux généraux et aux patrons d'affaires marocains à Dakhla. Les associations d'agriculteurs espagnols dénoncent le fait que les tomates du Sahara occidental soient illégalement étiquetées comme des produits marocains et entrent ainsi dans l'Union européenne, alors que les grands entrepreneurs des Canaries signent des contrats portant sur d'autres importantes activités agricoles d'exportation au Sahara occidental³².

Malgré plusieurs décisions judiciaires d'interdiction et malgré les critiques du Parlement européen, la Commission européenne envoie à nouveau une délégation à Dakhla pour négocier une prolongation, voire une extension, de ces contrats d'exportation illégaux³³. Les populations du Maghreb et d'Afrique de l'Ouest ne perçoivent souvent pas ces multiples offensives d'investissement comme une opportunité de revenus, mais plutôt comme une attaque contre l'économie informelle et comme des expropriations. Alors que sous le colonialisme français, quelques rares villes ouvrières à vocation sociale ont vu le jour sous la forme de « cités fermées » protégées par l'État-providence, comme Khouribga, « capitale de l'exploitation du phosphate », il n'y a actuellement guère de protection sociale, et encore moins d'ascension sociale, autour des relations de travail formelles qui se mettent en place. C'est dans le secteur de la pêche que ça se voit le plus clairement. Alors qu'autrefois, le secteur de la pêche au Sahara occidental et dans les régions côtières de la Mauritanie et du Sénégal offrait aussi aux plus démunis de tout le pays une certaine sécurité alimentaire, et que la pêche, la vente de poisson sur les marchés informels et le travail traditionnel dans la transformation du poisson destiné à la revente à l'intérieur des terres généraient un certain revenu pour les populations côtières, les énormes stocks de poissons qui peuplaient

31 Ali Idir, Plus de 20 milliards \$ d'investissements: l'Algérie lance la révolution ferroviaire, TSA, 09.02.2026, <https://www.tsa-algerie.com/plus-de-20-milliards-dinvestissements-lalgerie-lance-la-revolution-ferroviaire/>; Plan Mattei : l'Italie implémente un projet d'agriculture durable dans le désert algérien, L'économiste magrébin, 2.07.2024, <https://www.leconomistemaghreb.com/2024/07/02/plan-mattei-italie-implemente-un-projet-agriculture-durable-desert-algerie/>; Algérie : une ascension économique fulgurante qui la rapproche du club des puissances mondiales, Africa Inside, 09.04.2026, <https://africainside.net/09-04-26489-algerie-une-ascension-economique-fulgurante-qui-la-rapproche-du-club-des-puissances-mondiales5589617279.html>; Algerien – Die Renaissance der Transsahara-Pipeline, 07.04.2026, <https://maghreb-post.de/algerien-die-renaissance-der-transsahara-pipeline-alger-setzt-zu-m-ueberholmanoever-an/>.

32 La UE evita mencionar el Sáhara Occidental en el etiquetado y admite „inconsistencias“ en los datos de importación, No te olvides del Sahara Occidental, 18.03.2026, <https://noteolvides-delsaharaoccident-tal.org/la-ue-evita-sahara-occidental-en-el-etiquetado/>.

33 Mohammed Jaabouk, Sahara : L'Union européenne effectue un audit à Dakhla, Yabiladi, 26.03.2026, <https://www.yabiladi.com/articles/details/190969/sahara-l-union-europeenne-effectue-audit.html>.

autrefois les côtes de la région ont aujourd'hui en grande partie disparu, ce qui oblige les bateaux de pêche à s'aventurer de plus en plus loin au large. De plus en plus de pêcheurs et de pêcheuses travaillent désormais comme main-d'œuvre bon marché dans les usines de farine de poisson et sur les chalutiers internationaux.

Au cours des trois dernières décennies, la maison royale marocaine a signé des accords de pêche avec l'Union européenne, la Russie et la Chine, qui ont des conséquences catastrophiques sur les stocks de poissons. Une répartition des tâches s'est mise en place : tandis que les chalutiers au large des côtes du Sahara occidental livrent le poisson congelé vers l'Europe, la Russie et la Chine, les navires des pays de l'UE et de Chine au large de la Mauritanie envoient leurs prises vers les nouvelles usines de farine de poisson implantées là-bas — parfois illégalement, au-delà des quotas convenus³⁴. En Mauritanie, des entreprises européennes et chinoises ont sorti de terre toute une série d'usines de farine de poisson qui fournissent les matières premières alimentaires pour l'aquaculture du saumon en Scandinavie, en Turquie et en Extrême-Orient. Bremerhaven est le principal centre de transbordement pour cette huile et cette farine de poisson. À Nouadhibou, la deuxième plus grande ville de Mauritanie, 550 000 tonnes de poisson sont transformées chaque année en farine et en huile de poisson. La ville compte 30 usines de ce type, et il y en a dix autres dans le sud du pays³⁵. Le passage des bateaux de pêche au travail à la chaîne dans les usines de farine de poisson ne se fait pas sans heurts. Ça pue d'une façon bestiale dans les quartiers où se trouvent les usines de farine de poisson. Et ce « Ça pue ! » est devenu le cri de ralliement de la jeunesse sénégalaise, qui, lors d'une révolte éclair en 2024, a renversé le gouvernement du pays.

Si on replace tous ces événements dans leur contexte chronologique, on constate ce qui suit : cette offensive d'investissements, tant espagnols qu'internationaux, vers le Maghreb et l'Afrique de l'Ouest s'est accélérée en 2006/2007. C'est à cette époque que la soi-disant « crise du Cayuco » (« crise des pirogues »), c'est-à-dire l'arrivée par la mer de quelques dizaines de milliers de passagers sans visa d'Afrique de l'Ouest aux îles Canaries (2006 : environ 32 000 personnes, 2007 : environ 13 000 personnes), a bouleversé la situation en Espagne. Une armée d'entrepreneurs, de représentants de l'État, de conseillers, d'experts, de militants d'ONG, de médiateurs culturels, de journalistes et de chercheurs s'est rendue en Mauritanie, au Sénégal et au Sahel pour trouver des moyens de « lutter contre les migrations irrégulières ». Des surfeurs et des touristes ont aussi envahi certaines stations balnéaires, d'Ifni à Dakhla, et même jusqu'à Conakry. Ils venaient tous des milieux politiques, économiques et sociaux les plus divers et, avec leur esprit d'entreprise et leur « soft power », ils ont eu raison du dur bouclage des côtes et des mers.

Cette armée économique, culturelle, voire civique, ne présentait pas de hiérarchies rigides, mais pouvait plutôt être décrite comme un puzzle multicolore. Elle s'est installée dans les nouveaux quartiers de villas des villes côtières d'Afrique de l'Ouest et a entraîné une certaine modernisation sociale, ainsi qu'une promotion de la famille nucléaire grâce au travail dans les usines de farine de poisson et à des aides rudimentaires à la construction de petites maisons. En s'inspirant d'Helen Tilley, on peut, à partir de 2006/2007, décrire l'Afrique de l'Ouest comme un « laboratoire vivant » où « l'Empire, le développement et le problème de la connaissance scientifique » se sont entremêlés d'une nouvelle manière³⁶. Des ethnologues sont venus pour repérer les « organisateurs des voyages en mer » et leurs tarifs. Mais ils ont découvert que les opérations de transport des exilé·es par mer

34 European Commission, Mauritania. Sustainable fisheries partnership agreement with Mauritania, Oceans and fisheries ec, Protocol dates: 15.11.2021–14.11.026, https://oceans-and-fish-eries.ec.europa.eu/fisheries/international-agreements/sustainable-fisheries-partnership-agreements-sfpas/mauritania_en; El Sáhara marroquí entra en la nueva fase de expansión de la flota pesquera rusa, Rue20, 27.03.2026, <https://es.rue20.com/2026/03/27/el-sahara-marroqui-entra-en-la-nueva-fase-de-expansion-de-la-flota-pesquera-rusa/>.

35 Daniela Gschweng, Fischmehl-Export: Afrikas Fische und ein globales Dilemma, infosperber 29.02.2024, <https://www.infosperber.ch/wirtschaft/konsum/fischmehl-export-afrikas-fische-und-ein-globales-dilemma/>.

36 Helen Tilley, *Africa as a Living Laboratory. Empire, Development, and the Problem of Scientific Knowledge, 1870–1950*, Chicago 2011.

ne fonctionnaient pas selon des critères d'économie de marché. Les prix du voyage variaient en fonction de liens « relationnels », d'amitié ou encore de la reconnaissance de profils socioculturels similaires, c'est-à-dire grâce à une sorte de cosmopolitisme de base qui repose à la fois sur la familiarité et l'anonymat³⁷. De plus, les ethnologues ont découvert que les contradictions sociales grandissantes se reflétaient dans les mentalités : Dakar est devenu la plaque tournante des ONG du nord global, leurs 4x4 Mercedes-Benz envahissaient les grandes artères, les journalistes faisaient des interviews puis ne revenaient plus jamais – c'est ainsi qu'ont naît la méfiance et une certaine comparaison entre leur propre misère et l'étalage de richesse des nouveaux puissants sur place. Bref : la découverte de ces « bureaux » vernaculaires n'était pas, dans un premier temps, utile pour la « lutte contre les trafiquants ». Car ces « communautés de savoir » informelles ne pouvaient être ni pénétrées, ni contrôlées. Ce n'est qu'aujourd'hui, avec la surveillance de ces communautés hétérogènes par les algorithmes des smartphones et l'intelligence artificielle, que des dangers se profilent, mais on y reviendra plus tard. C'est vers 2006/2007 qu'on a compris que les passagers sans visa ne partaient pas par pur désespoir, mais avec le soutien de leurs familles et de leurs voisins, et grâce au financement participatif, pour pouvoir, une fois la traversée réussie, aider financièrement leurs proches. La préparation et la traversée étaient et demeurent un énorme travail d'équipe.

L'anthropologue Stephanie Maher partage des témoignages saisissants sur le Sénégal. Elle s'y est rendue en 2007, alors qu'elle était étudiante, pour mener des recherches sur la hausse fulgurante du nombre de départs des passagers sans visa. En l'espace d'une décennie, elle est devenue une spécialiste et donne, à travers des entretiens avec des personnes expulsées, un aperçu des conditions de vie à bord des pirogues pendant les traversées éprouvantes vers les îles Canaries³⁸. Hein de Haas, chercheur en sociologie des migrations, résumait ainsi la situation en 2007 : « La migration au sein de l'Afrique de l'Ouest et depuis cette région vers l'Europe est généralement un choix délibéré et un investissement de la part de familles et de familles étendues relativement aisées visant à améliorer leurs moyens de subsistance. Les économies de la famille étendue sont souvent mobilisées et des biens comme la terre [sont] vendus pour pouvoir financer la migration d'un membre de la famille »³⁹.

3. Les passagers sans visa

Une liaison régulière par ferry entre le sud du Maroc et Fuerteventura ne prendrait que quatre heures pour effectuer la traversée en toute sécurité (quatre-vingt-dix kilomètres). En revanche, le périlleux voyage en pirogue de la Guinée jusqu'à El Hierro (plus de 2 000 kilomètres) dure au moins onze jours⁴⁰. Le régime des visas que les États Schengen ont mis en place ou renforcé, ainsi que les différences liées aux écarts de revenu face aux mesures de sécurité policières et militaires, empêchent les personnes les plus pauvres de voyager légalement. Il y a pourtant toujours eu des traversées informelles entre le Sahara occidental et les îles Canaries ; les premiers passagers en situation irrégulière, qui ont contourné la nouvelle obligation de visa, étaient des Sahraouis qui, en 1994, ont débarqué sur la plage de Caleta de Fuste, à Fuerteventura. Dans les années 2000, la route atlantique a commencé à s'imposer : après un premier cycle vers 2006 (« crise des cayucos », voir plus haut), le deuxième cycle de la traversée de l'Atlantique a connu un regain soudain à l'automne 2020, lorsque, au Maroc, les mesures contre la Covid-19 ont mis fin aux possibilités de déplacement

37 Voir Stephanie Maher, *Out of West Africa: Human Smuggling as a Social Enterprise*, Annals, AAPS 676, Mars 2018.

38 Idem, *Historicising „Irregular“ Migration from Senegal to Europe*, *Anti-Trafficking Review*, issue 9, 2017, S.77–91.

39 Hein De Haas, *The myth of invasion. Irregular migration from West Africa to the Maghreb and the Euro-pean Union*, International Migration Institute. Research Paper, Oxford 2007, p. 27.

40 Charlie Devereux, Borja Suarez, *Migrants using more distant, riskier departure points to Canaries after Mauritania crackdown*, Red Cross finds, Reuters, 14.01.2026, <https://www.reu-ters.com/world/africa/migrants-using-more-distant-riskier-departure-points-canaries-after-mauritania-2026-01-14/>.

dans le pays et que le travail à bas salaire s'est en partie effondré. Actuellement, ce deuxième cycle s'essouffle. Les groupes les plus importants parmi ces passagers sans visa sont les Marocains, les Maliens et les Sénégalais. Il est à noter qu'au cours des cinq dernières années, de nombreux bateaux avaient à leur bord des personnes de différentes origines. Avant, les Maghrébins et les Africains de l'Ouest voyageaient séparément. Depuis le Sahara occidental, on peut traverser vers Fuerteventura ou Lanzarote en un ou deux jours à bord de petits bateaux en fibre de verre ou en bois (en espagnol : **pateras**) ou de plus grands canots pneumatiques (en espagnol : **cayucos**). Depuis le Sénégal et les côtes plus au sud, on part à bord de pirogues aménagées (en espagnol : aussi **cayucos**), parfois avec plus de 300 personnes à bord. Les passagers sans visa d'Afrique de l'Ouest et du Maghreb, qui, en route vers la forteresse Europe, partent désormais bien plus au sud de l'Afrique de l'Ouest pour éviter d'être interceptés par les marines de guerre financées par l'UE du Maroc, de la Mauritanie et du Sénégal, profitent, sur les quelques 1 000 premiers kilomètres, de vents favorables et des courants marins. La zone de la mort commence à environ 500 kilomètres au sud des Îles Canaries. Là-bas, les courants marins venant du nord et les alizés poussent de nombreux bateaux vers le large de l'Atlantique. Certains, après avoir traversé l'Atlantique, échouent dans les Caraïbes, avec des cadavres desséchés à bord⁴¹. La traversée de l'Atlantique est la route maritime de fuite la plus dangereuse au monde. Dans les statistiques de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), on trouve peu d'infos sur le nombre de morts, car l'OIM ne recense que les naufrages enregistrés avec leurs passagers, mais pas les « naufrages invisibles ». En revanche, l'ONG Caminando Fronteras a mis en place un réseau de contacts allant du Maroc jusqu'au sud de l'Afrique de l'Ouest et reçoit des signalements de proches et de voisins de passagers sans visa disparus. On estime que 200 000 passagers sans visa ont pris la mer ces cinq dernières années depuis le Maroc, le Sahara occidental et l'Afrique de l'Ouest pour rejoindre les îles Canaries. Environ 20 000 à 30 000 d'entre eux ont péri en mer⁴². Qu'est-ce qui arrive aux survivants ? Huit pour cent des Marocains adultes arrivés aux îles Canaries ont été expulsés en 2025. La majorité des arrivants poursuivent légalement leur route vers le continent espagnol dans les deux semaines qui suivent. Les mineurs ne peuvent pas être expulsés et restent longtemps aux îles Canaries⁴³. On estime à 50 000 le nombre de Sénégalais vivant aux îles Canaries, dont 2 000 sont mineurs⁴⁴.

3a. La « zone de mort »

Dans tous les pays, du Maroc à la Guinée, il existe désormais des collectifs de proches qui attirent l'attention sur le sort de leurs morts et de leurs disparus. Ils ne peuvent pas signaler à la police qu'ils recherchent des proches disparus, car cela les exposerait à un risque de criminalisation. On peut citer comme exemple le rapport accessible via le lien ci-dessous, qui concerne un comité en Guinée⁴⁵. Ceux qui parviennent jusqu'à la zone de sauvetage en mer espagnole se retrouvent dans la

41 José María Rodríguez El Caribe devuelve dos de los cayucos que se tragó la Ruta Canaria en 2024: faltan otros 127, efe 02.02.2025, <https://efe.com/espana/2025-02-02/caribe-devolucion-cayucos-ruta-canaria/02.02.2025>.

42 Même les chiffres officiels espagnols sur les arrivées de réfugiés par bateau aux îles Canaries varient considérablement. Vicente Zapata estime le nombre d'arrivées entre 2020 et septembre 2025 à 160 261 personnes et celui de 1994 à 2024 à 250 970 personnes (Vicente Zapata, The Canary Islands and the Challenge of Migration, Moving Cities 21.10.2026, <https://moving-citi-es.eu/de/aktuelles/guest-article-i-the-canary-islands-and-the-challenge-of-migration-by-vicente-zapata>). Si on ajoute les personnes interceptées par la Mauritanie et le Sénégal, soit entre 30 000 et 50 000 personnes par an ces dernières années, on arrive à des chiffres bien plus élevés. Rien que pour l'année 2024, Caminando Fronteras estime à 9 757 le nombre de morts sur la route de l'Atlantique (Caminando Fronteras, <https://caminandofronteras.org/en/>).

43 EP: PETI 2026, 12.02.2026, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CR-782244_DE.pdf.

44 Patricia Vidanes Sánchez, Miles de senegaleses aspiran a la regularización en Canarias: «Estoy aquí parabuscar un futuro mejor», Canarias7, 17.02.2026, <https://www.canarias7.es/politica/buscar-futuro-mejor-20260215073000-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fduckduckgo.com%2F>.

45 <https://drive.google.com/file/d/1HzbvMDIirTIfGh5gc4cykRpnZ8CfV1GO/view>, Februar 2026.

« zone de la mort » : au milieu des courants marins qui changent de direction et partent désormais du nord vers l'ouest . Par contre, les variations saisonnières sont énormes. Par moments, le tourbillon, indiqué sur la carte (fig. 2) comme « gyre océanique », disparaît. Dans la zone touchée par ce tourbillon, ce ne sont pas seulement les courants marins chauds et froids qui se rencontrent, mais c'est là aussi que les courants sous-marins profonds remontent à la surface. Les courants marins suivants sont importants pour la route de l'Atlantique : le courant des Canaries (CC), le courant équatorial nord (NEC ou CEN) et le contre-courant équatorial nord (NECC ou CCEN).

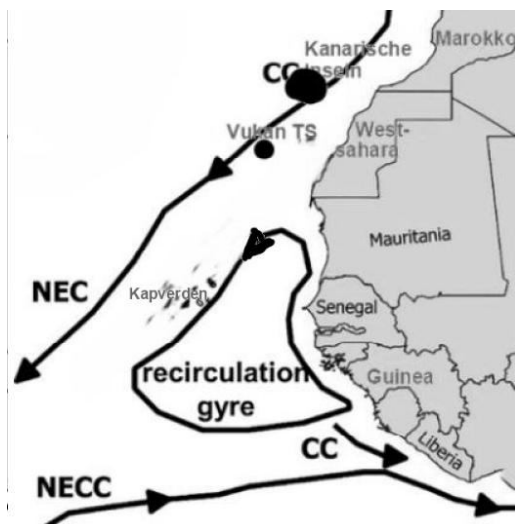


Fig. 2 : Adaptation de la carte des courants marins à la surface de la mer : Philander, S.G., Atlantic Ocean Equatorial Currents, Encyclopedia of Ocean Sciences, 2001, S. 188–191.



Fig. 3 : Courants marins de profondeur moyenne et profonde au TS, d'après P. Iosso⁴⁶. Sont répertoriés les courants marins suivants, pertinents dans ce contexte : NADW Antarctic intermediate water (AAIW), Mediterranean outflow water (MOW). Élaboration personnelle.

Les courants marins de profondeur moyenne et profonde remontent tout autour du TS et entraînent le tourbillon qui s'y trouve. À propos de la météo maritime : sur www.windy.com, tu peux suivre en temps réel l'évolution des conditions de vent. Les vents entre le Sahara occidental et les îles Canaries suivent généralement les courants marins de la région. Comme tu peux le voir sur

46 P. Iosso u.a., Development of a Correlated Fe-Mn Crust Stratigraphy Using Pb and Nd Isotopes and Its Application to Paleooceanographic Reconstruction in the Atlantic, 02.10.2020, <https://doi.org/10.1029/2020PA003928Di>.

www.marinetraffic.com/, le trafic intense de porte-conteneurs, de pétroliers et de chalutiers passe relativement près de la côte et traverse à peine la « zone de mort » des passagers sans visa autour du volcan éteint TS.

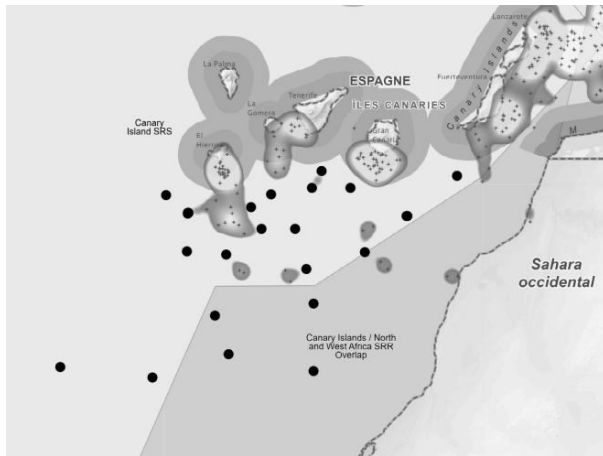


Fig. 4 : Médecins Sans Frontières, opérations de recherche et sauvetage aux Canaries de janvier à novembre 2024, adaptation⁴⁷.

Les zones grises autour des îles Canaries correspondent aux principales zones d'intervention du Salvamento Marítimo des Canaries ; les opérations individuelles sont indiquées par des croix. Ces nombreuses opérations de recherche et sauvetage près des Canaries sont menées après une alerte lancée par le Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE), qui surveille les eaux côtières sur une étendue pouvant aller jusqu'à 15 kilomètres, ou à la suite d'appels d'urgence passés par téléphone portable par les passagers sans visa.

Les points plus éloignés, que j'ai marqués en gras, correspondent à des appels d'urgence lancés par des cargos, des pétroliers ou des chalutiers de passage qui ont repéré des pirogues en haute mer et dont les appels d'urgence ont déclenché des opérations de recherche et sauvetage aux Canaries. La carte montre bien que, de janvier à novembre 2024, aucune opération de recherche et sauvetage (SaR) des Canaries n'a eu lieu dans la « zone mortelle » autour du volcan TS éteint ; celle-ci commence en bas à gauche / au sud-ouest, en dehors de cette carte.

3b. Intelligence collective technique

Il faut noter ici que mes connaissances nautiques rudimentaires proviennent de dix ans d'expérience avec l'Alarmphone (<https://alarmphone.org/>) et de discussions axées sur la pratique avec Beppe Caccia et Luca Casarini, qui font actuellement partie des personnes poursuivies en justice à Raguse pour leur action militante en Méditerranée centrale et qui risquent vingt ans peines de prison de vingt ans. À bord de leur propre bateau de sauvetage, ils avaient pris en charge 27 passagers sans visa à bord d'un cargo et les avaient amenés en Italie. En effet, le cargo avait refusé de ramener les passagers sans visa, qu'il avait recueilli·es, dans les camps de torture libyens, et le gouvernement italien avait interdit pendant 38 jours au cargo d'accoster en Italie, malgré des urgences médicales⁴⁸. Autour de la Méditerranée centrale, les passagers sans visa et les militant·es ont, au cours des dix

⁴⁷ Sur cette carte, MSF a déjà indiqué la future zone SaR potentielle du Maroc au large du Sahara occidental comme une zone qui chevauche l'actuelle zone SaR des Canaries, <https://relief-web.int/map/canary-islands-spain/operations-de-sauvetage-sar-de-salvamento-sur-las-palmas-et-tenerife-en-2024-janvier-novembre>, 22.02.2025.

⁴⁸ Le gouvernement italien a utilisé, pour les incriminer, un logiciel espion de l'armée israélienne que l'ICE américain utilise aussi : Rosita Rijtano, Paragon n'a toujours pas répondu à la justice italienne sur l'utilisation de ses logiciels espions, un an après le scandale de l'espionnage de journalistes et de militants, wired 28/04/2026, <https://www.wired.it/article/paragon-spyware-risposte-indagine-italia-procura/>.

dernières années, développé une sorte d'intelligence collective technique : chaque bateau de réfugié-es s'équipe d'un téléphone satellite. En cas d'urgence, l'Alarmphone organise l'envoi d'alertes aux centres nationaux de sauvetage en mer, qui restent souvent inactifs, et aux cargos qui se trouvent à proximité de l'embarcation en détresse. Grâce à Marine-Traffic, c'est un jeu d'enfant de prendre contact avec la compagnie maritime concernée et de l'avertir avant que les passagers sans visa secourus ne soient transférés en Libye. Cette intelligence collective technique est désormais capable de repérer même les avions de Frontex qui survolent les passagers sans visa et dirigent les milices libyennes pour intercepter les bateaux. Désormais, les autorités italiennes criminalisent aussi les navires civils de sauvetage en mer qui n'ont pas contacté les milices libyennes (ce qu'on appelle les garde-côtes libyens). C'est dans ce contexte que se dessine le drame social des « naufrages invisibles » sur la route de l'Atlantique. Les passagers sans visa maghrébins et ouest-africains sont tellement pauvres qu'ils ne peuvent pas s'offrir de téléphone satellite. Ils disposent pourtant de la même intelligence technique, ils ont un GPS, et peuvent suivre précisément leur dérive. Mais ils ne sont pas en mesure de demander de l'aide.

3c. Des pratiques menaçantes comme celles de l'ICE

Les passagers sans visa de la route atlantique qui arrivent aux îles Canaries sont placés en garde à vue pendant deux jours et interrogés, entre autres, par des agents de Frontex. S'ils n'ont pas jeté leurs portables à l'eau avant d'accoster, ceux-ci seront confisqués et leur contenu sera illégalement consulté par Frontex⁴⁹. On y voit bien la tentative des forces de l'ordre d'explorer, à des fins d'enquête, les structures sociales de la « classe ouvrière atlantique », ainsi que ses réseaux de coopération de la Guinée à Barcelone. En Espagne, Frontex est pour l'instant encore empêché de mettre en place une pratique transnationale de « chasse aux communautés » similaire à celle de l'ICE. Des politiciens espagnols, en collaboration avec des journalistes, ont toutefois révélé que Frontex avait illégalement transmis des données personnelles de passagers sans visa à Europol⁵⁰.

3.d. Coopération pendant la traversée

Les coopérations entre les passagers sans visa de l'Atlantique se reflètent dans la lingua franca qui se construit à partir d'éléments de wolof, de darija, d'arabe, d'espagnol et de français. Leurs formules de communication, courtes et percutantes, sont comprises d'emblée de la Guinée à l'Algérie, des îles Canaries à Barcelone. Les termes les plus forts sont ceux qui se sont développés ces vingt dernières années autour des mots « barzakh », « barça » et « boza ». Les vendeurs de rue organisés de Barcelone vendent un t-shirt avec l'inscription « barça ou barzakh », qui est souvent traduit de manière approximative par « Barcelone ou la mort »⁵¹. « Barzakh » est un mot tiré du Coran. Il ne désigne pas la mort, mais l'étape intermédiaire entre la mort et la résurrection. Aujourd'hui, on pourrait le traduire par « une persévérance traumatique ». Le bateau est un de ces espaces liminaires. Ibrahima, que Stephanie Maher⁵² a interviewé, a dit : « Être dans le bateau, c'est

49 Martyna A. Wierzbicka u.a., Fronteras „inteligentes”, democracias negligentes, porCausa, Centre Delàs d'Estudis per la Pau, Barcelona Januar 2026, https://porcausa.org/wp-content/uploads/2026/01/Informe_Fronteras_inteligentes_democracias_negligentes_porcausa_centre_delas.pdf.

50 Lola Hierro, Un grupo de eurodiputados pide a Bruselas una investigación independiente tras las revelaciones de EL PAÍS sobre la transferencia ilegal de datos de Frontex a Europol, El País, 11.07.2025, <https://el-pais.com/internacional/2025-07-11/un-grupo-de-eurodiputados-pide-a-bruselas-una-investigacion-independiente-tras-las-revelaciones-de-el-pais-sobre-la-transferencia-ilegal-de-datos-de-frontex-a-europol.html>.

51 Jorge Molinero López, „Barcelona o muerte”: El Top Manta se 'apropia' de la camiseta del Barça para protestar contra la migración forzada, El Independiente, 1.07.2024, <https://www.elindependiente.com/sociedad/2024/07/01/manteros-barcelona-denuncian-propias-camisetas-blaugranas-lacra-migracion-forzada/>.

52 Les extraits d'entretien suivants sont tirés de Stephanie C. Maher, Barça ou Barzakh. The Social Elsewhere of Failed Clandestine Migration out of Senegal, Washington 2015.

être dans le coma. Tu ne sais pas quand tu vas te réveiller. Peut-être dans un mois, peut-être dans deux. Tu ne sais pas. » (p. 182). On parle aussi souvent de « fatigue » pour décrire cet état de paralysie mentale provoquée par l'immobilité physique, la faim et la soif, sur le bateau (p. 201). Alioune a dit : « Il faut savoir que quand t'es à bord, au bout de 40 mètres, tu ne peux plus avoir peur. J'avais juste ce mantra dans la tête que je répétais sans cesse : barça ou barzakh. Parce que si tu es là, tu ne peux plus faire demi-tour. Ni tes cris ni ton mal de mer ne feront changer d'avis le capitaine. » (p. 195) Une coopération s'installe sur le bateau. « Le travail était généralement réparti en attribuant différentes équipes chargées de s'occuper de tâches comme la cuisine, la pêche ou le nettoyage » (Ali, p. 196 et suivantes). Alioune : « On était quatre [équipes] au total. On se relayait, chacun travaillant pendant deux heures ». Il y avait onze pêcheurs, d'autres qui dirigeaient la pirogue. Certains s'occupaient du moteur ; les spécialistes étaient chargés du GPS » (p. 197). Ibrahima a décrit comment ils se sont répartis en groupes en fonction de leurs compétences et de leurs capacités physiques : « Dès le premier jour, on s'est organisés : certains cuisinaient, d'autres, plus athlétiques, étaient chargés de vider l'eau de la pirogue. Ils s'occupaient aussi des bâches qui nous servaient d'abri. Moi, j'ai été affecté à la cuisine parce que je savais cuisiner » (p. 197). Pour d'autres, il n'y avait guère le choix. Massamba a dit : « Si tu te levais pour aller aux toilettes, par exemple, tu perdais ta place. C'était à ce point bondé. » « Parfois, on était obligé d'uriner juste là, sur ton siège. » (p. 198).

« Barça » ne désigne bien sûr pas seulement la ville de Barcelone, mais aussi le FC Barcelone, le club de foot qui mène de nombreux projets pour les jeunes dans les pays du Sud. Le FC Barcelone incarne le rêve d'une ascension sociale en tant que footballeur. « Barça ou barzakh » signifierait donc, très librement traduit, « rêve ou trauma », ou « départ ou stagnation ». Le troisième mot illustre bien cette force sociale : depuis vingt ans, ce ne sont pas seulement ceux qui réussissent à passer les barrières de Ceuta qui crient « Boza », mais aussi les passagers sans visa de la route atlantique quand ils arrivent aux îles Canaries⁵³. On trouve sur Internet d'innombrables vidéos tournées par les intéressé·es iels-mêmes montrant leur arrivée accompagnée de cris de « Boza ». « Boza » vient du wolof et est souvent traduit à tort par « victoire ». À l'origine, cette exclamation désigne un effort couronné de succès. On peut classer cette exclamation euphorique dans l'histoire sociale du cri de joie que Peter Linebaugh en 1990 : « Depuis lors, elle a été associée à la musique, à un cor, à une comète, à une trompette, puis plus tard au chant. La comète descend du cor des bergers ; la trompette et le buccin du soldat romain ; ces cors sont des instruments de rassemblement et de lutte. Aux Antilles et dans les îles des mers du Sud, la conque en spirale émet un son très puissant. Elle était utilisée par les Tritons de la mythologie antique, ainsi que par les esclaves haïtiens le 21 août 1791 pour lancer l'appel à la guerre de libération lors de la première révolte d'esclaves victorieuse de l'histoire moderne. »⁵⁴

4. Le volcan submergé TS et la recherche

De nombreuses vidéos YouTube de vulgarisation scientifique sur le Mont Tropic sont mises en ligne par le Maroc, avec la promesse d'un nouvel essor technologique et économique grâce aux nodules de manganèse de la montagne, décrits comme la merveille des merveilles. Le portail Internet Marokko.com écrit : « Au cœur du mont sous-marin Tropic se trouve l'une des plus grandes concentrations de phosphate au monde, une ressource stratégique d'une importance capitale pour l'économie marocaine. [...] Les chercheurs estiment que le Tropic Seamount [...] recèle un immense trésor de minéraux rares tels que le tellure, le cobalt, le nickel, le plomb, le vanadium et le lithium. [...] La densité minérale du Tropic Seamount est 50 000 fois supérieure à celle de tous les gisements

53 Pour les slogans, voir aussi A. George Bajalia, Doing Barzakh, Making Boza. Betwixt and Between Migration and Immigration in Tangier, in: The Cambridge Journal of Anthropology, v. 41, n. 1, 2023, pp. 17–33.

54 Peter Linebaugh, Jubilating; Or, How the Atlantic Working Class Used the Biblical Jubilee Against Capitalism, With Some Success, Midnight Notes, 10, 1990, S. 84-98, hier: S. 84, https://archive.org/details/midnight_notes_10_no_covers/page/97/mode/1up, 18.02.2026.

terrestres, ce qui en fait un atout stratégique et un facteur susceptible de changer la donne dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Les experts estiment les réserves à environ deux milliards de tonnes, ce qui correspond à dix fois les réserves mondiales actuelles de lithium⁵⁵. Il y a plus de dix ans, avec son initiative « Raw Materials Initiative » (RMI), l'Union européenne avait appelé les entreprises et les instituts de recherche à mener des études prospectives pour l'exploitation du cobalt présent dans cette région, qui permettrait de construire des millions de voitures électriques. Depuis, l'UE et le gouvernement espagnol se montrent plus discrets dans leurs déclarations publiques concernant le TS. Outre la confrontation géoéconomique redoutée, les questions de protection de l'environnement des grands fonds marins et la prise de conscience des difficultés technologiques jusqu'ici insurmontables liées à l'exploitation minière en eaux profondes – du moins pour les dix à vingt prochaines années – expliquent la réticence publique de l'Espagne et de l'Union européenne.

Le volcan éteint TS est un massif conique auquel il manque le sommet. Son plateau à 1 000 mètres de profondeur correspond à peu près à la superficie de Berlin ou à huit fois celle de Paris. Les pentes s'étendent de chaque côté sur environ 15 kilomètres, jusqu'à une profondeur pouvant atteindre 4 500 mètres. La mesure par échosondeur, qui permet de cartographier les fonds marins depuis la Première Guerre mondiale dans le cadre de la guerre sous-marine, a constitué l'innovation dans ce domaine. Au cours des deux dernières décennies, de nombreuses nouvelles méthodes de recherche ont vu le jour : la paléo-océanographie utilise la technologie laser pour dater les roches par la méthode radiogéochimique, des capteurs géoacoustiques sont descendus en profondeur, des sondes glissantes explorent les courants marins, des robots sous-marins télécommandés récupèrent les premières nodules de manganèse, et une multitude d'engins de plongée autonomes, qui ne sont plus télécommandés, mais se déplacent de manière autonome grâce à l'IA, photographient sans relâche l'environnement labouré du TS. Entre-temps, l'IA est utilisée pour analyser les mégadonnées photographiques des précédentes expéditions et développer des modèles de reconnaissance automatique des roches⁵⁶. Jusqu'à présent, les principales expéditions de recherche viennent du Royaume-Uni, mais aussi d'Espagne et d'autres pays. Josso et al., voir note de bas, ainsi que E. Marino et al.⁵⁷ et Berta Ramiro-Sanchez et al.⁵⁸ donnent un bon aperçu de la recherche scientifique sur le TS. On ne sait pas quels dégâts environnementaux causerait l'exploitation minière des monts sous-marins. Les modèles d'extraction prévoient que les roches soient acheminées via d'énormes conduites de pompage vers une plateforme offshore où elles seront triées. Les sédiments non exploitables, une fois tamisés, seraient réinjectés dans les profondeurs et, emportés par les courants marins, et pollueraient les fonds marins dans un périmètre très étendu⁵⁹. Parallèlement à l'étude des nodules de manganèse, les biologistes marins ont découvert qu'il y avait un haut lieu de biodiversité tout autour du volcan éteint. Du fait de la rencontre entre des courants marins froids et chauds, salés et riches en nutriments, ces eaux sont devenues un habitat pour des populations de poissons encore largement inconnues, des éponges et des récifs coralliens. Même des baleines, des dauphins et d'autres animaux aiment bien nager autour du volcan.

55 Der Tropic Seamount: Eine Entdeckung mit globaler Tragweite, marokko.com 11.07.2024, <https://marokko.com/aktuelles/infos/der-tropic-seamount-eine-entdeckung-mit-globaler-tragweite>.

56 Kyran P. Graves u.a., Testing the transferability of AI models for cold-water coral detection, *Ecological Informatics*, Volume 95, Mai 2026, <https://doi.org/10.1016/j.ecoinf.2026.103749>.

57 E. Marino u.a., Strategic and rare elements in Cretaceous-Cenozoic cobalt-rich ferromanganese crusts from seamounts in the Canary Island Seamount Province (northeastern tropical Atlantic), in: *Ore Geology Reviews*, umee, Juli 2017, <https://doi.org/10.1016/j.oregeorev.2016.10.005>.

58 Berta Ramiro-Sanchez u.a., Sponge Ground on the Tropic Seamount (Northeast Tropical Atlantic): Implications for Spatial Management in the High Seas, in: *Front. Mar. Sci.*, 31.05.2019, <https://doi.org/10.3389/fmars.2019.00278>.

59 Why Deep-Sea Mining Could Destroy Ocean Life Before We Even Understand It, *Marine Biodiversity and Sustainability*, 08.04.2026, <https://www.marinebiodiversity.ca/why-deep-sea-mining-could-destroy-ocean-life-before-we-even-understand-it/>.

En fait, il existe une Convention sur la conservation des espèces migratrices d'animaux sauvages (CMS) dédiée à l'environnement autour des volcans éteints, qui est en cours d'élaboration dans le cadre de l'ONU⁶⁰. La recherche minière brute et la recherche douce sur la biodiversité ne s'opposent pas à terme, mais se rejoignent dans l'élaboration de conventions de l'ONU et de directives de protection⁶¹. Plus étonnant encore, leurs méthodes et résultats de recherche ont un caractère à double usage : on peut décrire la recherche autour du TS comme un pôle où les pratiques militaires, extractivistes et écologiques cohabitent de manière productive. Le plus surprenant, ce sont les propositions écologiques concernant le réseau G5 en haute mer : on pourrait en équiper des bouées et des sondes glissantes permanentes – et ainsi, grâce à des stations mobiles autour du TS, assurer un bon suivi des migrations des baleines⁶². De même, les connexions Internet en haute mer via Starlink constitueront de nouveaux outils d'observation.

Au cours de la prochaine décennie, les passagers sans visa, leurs proches, les militant·es et peut-être les chercheur·es en écologie adopteront de manière subversive des techniques de communication innovantes autour du TS pour sauver des vies parmi la « classe ouvrière atlantique » dans la zone de la mort, comme on a réussi à le faire au cours de la dernière décennie en Méditerranée centrale grâce aux technologies de communication existantes.

Le Maghreb et l'Afrique de l'Ouest resteront en proie à des troubles en raison de la modernisation sélective et de l'extractivisme à grande échelle. Et les passagers par bateau qui auront réussi à accoster, une fois leur séjour régularisé, se battront contre l'exploitation et pour une vie meilleure, même au sein de la forteresse Europe. Une fois leur situation régularisée et avec l'augmentation des flux migratoires, ils pourront de plus en plus faire la navette entre l'Afrique de l'Ouest, le Maghreb et l'Espagne – mais aussi depuis les pays où ils ont poursuivi leur migration – et lutter ainsi contre le fossé social que la forteresse Europe entretient. Et un nouveau chapitre des luttes en Europe s'ouvrira, contre le profilage racial dans les rues et contre les hiérarchies salariales racialisées. La question de savoir si la « Pax Americana » s'imposera autour du Maghreb et jusqu'aux îles Canaries reste ouverte. Les géants de la tech, du pétrole, de la pêche, de l'écologie et la militarisation seront considérés comme des menaces sociales et combattus. La route de l'Atlantique noir est l'un des chemins de cette résistance.

Helmut Dietrich

<https://sozialgeschichte-online.org/2026/06/02/die-black-atlantic-route-vor-der-festung-europa-boatpeople-und-extraktive-grosprojekte/>

60 Nature Knows No Borders: Governments Urged to Seize Landmark Opportunity to Protect Seamounts as Critical Habitat for Migratory Marine Species, ocean care, 20.03.2026, https://www.ocean-care.org/en/stories_and_news/governments-urged-to-seize-landmark-opportunity-to-protect-seamounts-as-critical-habitat-for-migratory-marine-species/.

61 The U.N. High Seas Treaty Just Changed Everything for Ocean Protection, Marine Biodiversity and Sustainability, 16.03.2026, <https://www.marinebiodiversity.ca/the-u-n-high-seas-treaty-just-changed-everything-for-ocean-protection/>.

62 How 5G Is Transforming Ocean Monitoring in Real Time, Marine Biodiversity and Sustainability, 10.02.2026, <https://www.marinebiodiversity.ca/how-5g-is-transforming-ocean-monitoring-in-real-time/>.