

Vies en transit : les routes migratoires en Afrique de l'Ouest

Analyse des mouvements et risques rencontrés par les enfants et les jeunes

Rapport de recherche MMC,
Juin 2025



Crédit photo de couverture :

© IOM 2024 / Ovie Taghwo.

Un groupe de jeunes Nigériens attend, quelques instants avant le départ de leur bus.

Remerciements

Écrit par : Thibaut Girault

Analyse des données : Jean-Luc Jucker, PhD

Revu par : Aurélia Donnard (MMC), Chloe Sydney (MMC), Francesco Teo Ficarelli (MMC), Régis Blanc, (Helvetas), Ibrahim Lawani (Terre des hommes), Laia Luthi (Terre des hommes)

Mise en page et conception : Simon Pegler

Remerciements : Merci à l'équipe du 4Mi et aux enquêteur·rice·s en Afrique de l'Ouest ainsi qu'à Mathilde Louise Brachet (MMC) pour la recherche documentaire

Citation suggérée : Mixed Migration Centre (2025), *Vies en transit : les routes migratoires en Afrique de l'Ouest. Analyse des mouvements et des risques rencontrés par les enfants et les jeunes*. Available at: mixedmigration.org

A propos du MMC

MMC est un réseau mondial engagé dans la collecte de données, la recherche, l'analyse et le développement de politiques et de programmes sur la migration mixte, avec des centres régionaux en Afrique, en Asie et dans le Pacifique, en Europe et en Amérique latine, et une équipe mondiale basée à Copenhague, Genève et Bruxelles.

Le MMC est une source majeure de données, de recherches, d'analyses et d'expertise indépendantes et de haute qualité. Le MMC a pour objectif d'améliorer la compréhension des migrations mixtes, d'avoir un impact positif sur les politiques migratoires mondiales et régionales, de fournir des réponses de protection fondées sur des données probantes pour les personnes en déplacement et de stimuler la réflexion dans les débats publics et politiques sur les migrations mixtes. Le MMC met l'accent sur les droits humains et la protection de toutes les personnes en déplacement. Le MMC fait partie du Conseil danois pour les Réfugiés (DRC).

Pour plus d'informations, visitez mixedmigration.org et abonnez-vous à la [newsletter du MMC](#).

Suivez-nous sur Bluesky [@mixedmigration.org](https://bsky.app/profile/mixedmigration.org), X [@Mixed_Migration](https://twitter.com/Mixed_Migration) et LinkedIn [@mixedmigration-centre](https://www.linkedin.com/company/mixedmigration-centre).

Qu'est-ce que le projet Enfants et jeunes sur les routes migratoires en Afrique de l'Ouest et du Nord ?¹

Cette étude fait partie d'une série de publications destinées à informer la programmation visant à améliorer la protection,² l'insertion socio-économique³ et l'éducation⁴ pour les enfants⁵ et les jeunes⁶ migrant·e·s en Afrique de l'Ouest et du Nord. Ces efforts s'inscrivent dans la phase 1 du projet « Enfants et jeunes sur les routes migratoires en Afrique de l'Ouest et du Nord » (EJM) mis en œuvre par un consortium (Helvetas, Terre des hommes, GIZ) sélectionné par la Direction du Développement et de la Coopération suisse (DDC).

Le projet vise à améliorer le soutien aux enfants et aux jeunes sur les routes migratoires en transformant les systèmes nationaux et régionaux de protection, d'éducation, d'intégration et de création d'opportunités. Dans ce cadre, le MMC collabore avec les membres du consortium et fournit des données et des analyses permettant de concevoir et de mettre en œuvre des programmes adaptés au contexte, et de plaider en faveur de l'inclusion de la protection, de l'accès à l'éducation et des opportunités d'intégration socio-économique dans les services et mécanismes nationaux et régionaux existants.

1 Pour plus d'informations sur le projet EJM, consulter <https://ejm-afrique.org/?locale=fr>

2 MMC (2024), [Risques pour les enfants et jeunes migrant·e·s dans les centres urbains d'Afrique de l'Ouest et du Nord](#)

3 MMC (2024), [Intégration économique des jeunes migrant·e·s dans les centres urbains d'Afrique de l'Ouest et du Nord](#)

4 MMC (2024), [Réalités et besoins en matière d'éducation des enfants et des jeunes migrant·e·s en Afrique de l'Ouest et du Nord](#)

5 MMC (2023), [Réfugiés et migrants voyageant avec des enfants dans les centres urbains d'Afrique de l'Ouest et du Nord : conditions et besoins](#)

6 MMC (2023), [Jeunes sur les routes migratoires en Afrique de l'Ouest et du Nord : profils et parcours](#)

Table des matières

Remerciements	3
Principales conclusions	6
1. Introduction	8
2. Méthodologie et échantillon	9
3. Les mouvements et arrêts en Afrique de l’Ouest	11
3.1 Itinéraires migratoires	11
3.2 Escales migratoires : dynamiques et raisons des arrêts	16
3.3 Conditions de voyage	20
3.4 Influence du voyage avec des enfants sur les parcours migratoires	23
4. Risques et protection sur les routes	26
4.1 Perceptions des risques de protection	26
4.2 Protection des enfants en mobilité	30
4.3 Des besoins en assistance peu satisfaits	32
5. Conclusion	34
Annexe 1. Visualisation et données des mouvements migratoires entre pays de départ et d’entretien	35

Tableaux et figures

Carte 1. Pays d'origine des répondant·e·s et lieux de collecte en Afrique de l'Ouest	9
Carte 2. Origine des répondant·e·s en Guinée : répartition par pays de départ	11
Carte 3. Origine des répondant·e·s au Mali : répartition par pays de départ	12
Carte 4. Origine des répondant·e·s au Niger : répartition par pays de départ	13
Carte 5. Lieux où les répondant·e·s se sont arrêté·e·s	16
Carte 6. Localisation des lieux perçus comme étant dangereux par les répondant·e·s	26
Figure 1. Pays de départ des répondant·e·s ayant transité par le Burkina Faso	14
Figure 2. Quels pays avez-vous traversé jusqu'à présent ?	15
Figure 3. Pourquoi vous êtes-vous arrêté·e dans ce lieu ? Parmi tous les lieux d'arrêt confondus	17
Figure 4. Pourquoi vous êtes-vous arrêté·e dans ce lieu ? Par points d'étapes	18
Figure 5. Comment gagniez-vous de l'argent dans les endroits où vous vous êtes arrêté·e pour travailler ?	19
Figure 6. Pourquoi avez-vous pris cet itinéraire ? Par pays d'entretien	21
Figure 7. Quels moyens de transport avez-vous utilisé pendant votre voyage ? Par pays d'entretien	23
Figure 8. Catégories d'âge des enfants sous la responsabilité des accompagnant·e·s	24
Figure 9. Choix différents que les accompagnant·e·s auraient fait s'ils/elles ne voyageaient pas avec des enfants ..	25
Figure 10. Quels étaient les principaux risques? Parmi tous les lieux dangereux confondus	28
Figure 11. Quels étaient les principaux risques ? Par localité perçue comme étant dangereuse	29
Figure 12. Quels étaient les principaux risques pour les enfants de moins de 18 ans ?	30
Figure 13. De quoi aviez-vous le plus besoin lorsque vous n'avez pas reçu l'aide requise ?	33
Figure 14. Flux migratoires entre pays de départ et d'entretien	35
Tableau 1. Nombre de jeunes répondant·e·s par pays d'entretien et par sexe	10
Tableau 2. Nombre d'accompagnant·e·s interrogé·e·s par pays d'entretien	10
Tableau 3. Pays de départ des répondant·e·s, par pays d'entretien	36
Tableau 4. Pays d'entretien des répondant·e·s, par pays de départ	36
Tableau 5. Localités d'entretien des répondant·e·s, par pays de départ	37
Tableau 6. Pays de départ des répondant·e·s, par genre	37

Principales conclusions

La plupart des déplacements des jeunes (n=1,963) et des personnes voyageant avec des enfants (n=1,835) en Afrique de l'Ouest se font entre pays limitrophes...

- **Au moment de l'entretien, la majorité des répondant·e·s avaient franchi une seule frontière** ; deux tiers (67%) avaient migré depuis un pays voisin sans transit intermédiaire.
- **Mais ces parcours peuvent refléter des étapes initiales d'un trajet encore non achevé.** Au moment de l'entretien, 85% des répondant·e·s envisageaient de continuer leur parcours migratoire, et seulement 28% avaient l'intention de rester en Afrique de l'Ouest.
- **Le Burkina Faso et le corridor Abidjan-Lagos sont les deux voies de transit les plus utilisées.** 73% des répondant·e·s ayant traversé un pays tiers (n=1,060) ont transité par le Burkina Faso, et 34% sont passé·e·s par au moins un des quatre pays côtiers (Togo, Bénin, Ghana et Côte d'Ivoire).

...mais la majorité s'arrête en chemin pour travailler ou préparer la suite de leur voyage.

- **Le plus souvent, les trajets impliquent une ou plusieurs escales** : 77% se sont arrêté·e·s au moins une fois, avec une moyenne de 2,2 arrêts par personne.
- **Niamey et Bamako sont les deux villes qui comptent le plus d'arrêts**, principalement pour le travail (49% et 79% respectivement) et pour retrouver des proches (42% et 21%).
- **Au Burkina Faso, les migrant·e·s s'arrêtent principalement dans les grandes villes pour organiser leur voyage.** A Bobo Dioulasso, les répondant·e·s se sont le plus souvent arrêté·e·s pour attendre un transport (60%) et/ou gérer des procédures d'immigration (57%). A Ouagadougou, la recherche d'un transport était aussi importante (32%), mais le travail était la raison principale des arrêts (37%).
- **Les répondant·e·s qui se sont arrêté·e·s dans les villes côtières n'avaient pas l'intention de s'y installer.** Ils/elles étaient de passage pour trouver un transport (78% à Accra, 57% à Lomé, 51% à Cotonou), voire pour gérer des procédures d'immigration (74% à Accra).
- **Les procédures d'immigration provoquent des arrêts fréquents dans deux zones frontalières en particulier** ; à Zegoua-Pogo (97%) entre le Mali et la Côte d'Ivoire, et à Diboli-Kayes (53%) au Mali.
- **La moitié (49%) des jeunes se sont arrêté·e·s pour travailler en cours de route.** Les femmes avaient le plus souvent été engagées dans le travail du sexe (47%) et les services (32%), tandis que les hommes étaient actifs dans la construction (36%), les services (26%) et le travail domestique (24%).

Les conditions de migration sont plus complexes pour celles et ceux qui voyagent avec des enfants.

- **Près des trois quarts (71%) des femmes accompagnantes sont des parents isolés**, contre 57% des hommes. Les femmes accompagnantes avaient aussi plus souvent démarré leurs parcours migratoires avec leur(s) enfant(s) que les hommes (89% et 73% respectivement).
- **La moitié (48%) des accompagnant·e·s ont plusieurs enfants sous leur responsabilité, notamment des enfants en bas âge** ; 42% voyageant avec un ou des enfants âgé(s) entre 0 et 4 ans.
- **Voyager avec des enfants est plus coûteux.** Les dépenses des répondant·e·s voyageant avec des enfants sont en moyenne supérieures de 19% par rapport à celles des jeunes voyageant sans enfant.

L'exposition aux risques et les types de dangers varient selon les itinéraires, et leurs perceptions diffèrent pour les enfants.

- **La zone frontalière entre le Burkina Faso et le Niger est parmi les plus dangereuses**, notamment sur les axes entre Dori (Burkina Faso) et Téra (Niger) ainsi qu'entre Kantchari et Fada Ngourma (Burkina Faso).
- **Les risques liés à la sécurité physique des migrant·e·s ont été le plus souvent perçus sur l'axe Dori-Téra**, notamment les risques de mort (73%), de kidnapping (70%), de violences physiques (66%), de détention (55%) ou encore de violences sexuelles (47%).
- **Dans les grands centres urbains du Sahel Central, les répondant·e·s ont principalement été confronté·e·s aux risques de perte d'argent**. Les répondant·e·s rapportent principalement les risques de vol (63% à Ouagadougou, 58% à Niamey) et de corruption (62% à Ouagadougou, 49% à Bamako). Le risque de corruption était le plus prévalent dans les centres urbains aux frontières (96% à Agadez au Niger et 87% à Zegoua au Mali).
- **Les enfants sont davantage exposés aux violences physiques (18%) ainsi qu'à des risques menaçant leur santé et leur bien-être physique (40%)**. Afin de les protéger, leurs accompagnant·e·s choisissaient souvent des itinéraires plus sûrs (41%) et/ou cherchaient activement des informations sur les conditions de voyage (38%).

La diversité des besoins d'assistance nécessite une programmation adaptée à une approche basée sur les routes et ciblant mieux les personnes voyageant avec des enfants.

- **Les répondant·e·s ont exprimé le besoin d'une assistance financière, matérielle et juridique pendant leur trajet**. En effet, 38% des répondant·e·s ont déclaré ne pas avoir reçu d'aide pendant leur voyage alors qu'ils/elles en avaient besoin. Les principaux manques cités par les répondant·e·s concerné·e·s (n=1,444) étaient l'aide financière (51%) et alimentaire (35%), suivi de l'hébergement (35%), de l'assistance juridique et de l'approvisionnement en eau (24%).
- **Les personnes voyageant avec des enfants ont déclaré moins souvent avoir reçu une assistance en route que les personnes voyageant sans enfants** ; 67% des accompagnant·e·s n'ont pas reçu d'aide pendant le voyage, contre 57% des jeunes voyageant sans enfant.
- **L'aide qui parvient aux jeunes et accompagnant·e·s est le plus souvent fournie par d'autres migrant·e·s (43%) et le cercle familial ou d'ami·e·s (41%)**, que par Les ONGs (5%) et l'ONU (2%) ne sont que rarement citées, mettant en évidence des problématiques d'accès sur les routes migratoires, de confiance dans les acteurs humanitaires et d'éligibilité aux programmes d'assistance.
- **Les personnes voyageant avec des enfants ont des besoins spécifiques**. Elles avaient plus souvent besoin d'aide alimentaire (38%) et de lieux sécurisés pour les femmes et les enfants (17%) que les jeunes (respectivement 31% et 8%).

1. Introduction

L'Afrique de l'Ouest est traditionnellement marquée par une grande mobilité de ses populations.¹ En 2020, les estimations les plus fiables faisaient état de 7,6 millions de migrant·e·s internationaux résidant dans la région ouest-africaine.² Parmi eux/elles, neuf personnes sur dix (6,7 millions) étaient originaires d'un autre pays de la sous-région. Alors que l'Afrique de l'Ouest connaît encore une transition démographique et compte une population très jeune (62% de la population avait moins de 24 ans en 2020),³ cette croissance démographique entraîne une forte propension des jeunes à se déplacer.⁴ Ces mouvements intrarégionaux sont mixtes, et se mêlent à une mobilité interne au sein des pays, particulièrement au Sahel Central et au Nigéria, où les déplacements forcés⁵ sont alimentés par les conflits et les catastrophes climatiques.⁶ Ces mouvements migratoires s'inscrivent également dans des itinéraires plus larges, s'étendant vers l'Afrique du Nord, l'Europe, et même l'Afrique Centrale. La mobilité régionale est facilitée par le protocole sur la libre circulation des personnes au sein de la CEDEAO qui stimule l'intégration régionale, soutenant ainsi les économies locales et l'intégration socio-économique des personnes en mobilité,⁷ notamment des jeunes.⁸

Ce rapport a pour objectif de fournir un aperçu détaillé des mouvements migratoires internationaux des jeunes et des accompagnant·e·s d'enfants en Afrique de l'Ouest. Il identifie les principales routes qu'ils/elles empruntent, examine les conditions de leur voyage, évalue les risques auxquels ils/elles sont exposé·e·s, en particulier dans les zones névralgiques où les dangers sont les plus prononcés. Les analyses sont fondées sur des enquêtes quantitatives menées en Guinée, au Mali et au Niger auprès de jeunes (âgé·e·s de 18 à 24 ans) migrant·e·s internationaux et de personnes voyageant avec des enfants à leur charge (accompagnant·e·s).

La couverture géographique de cette étude offre un regard partiel mais nouveau sur les mobilités intrarégionales en analysant le profil mixte de pays souvent perçus seulement comme des zones soit de départ (Guinée) ou de transit (Mali, Niger) et rarement sous un angle multidimensionnel, prenant en compte les dynamiques complexes d'accueil, de transit et de destination, et permettant ainsi une compréhension plus nuancée des flux migratoires dans la région. Cette perspective va au-delà des mouvements généralement traités dans la littérature, à savoir ceux en provenance du Sahel vers les pays côtiers du Golfe de Guinée⁹ et ceux en direction de l'Afrique du Nord.¹⁰ Les pays du Golfe de Guinée, telle que la Côte d'Ivoire,¹¹ communément décrits comme pays d'accueil¹² en raison de leur attractivité économique, sont ici analysés comme pays de transit et/ou de départ en direction du Sahel Central et d'autres régions du monde. Le Mali et le Niger sont étudiés comme pays de départ et de transit,¹³ mais aussi comme potentiels pays d'accueil des jeunes et accompagnant·e·s. De même, la Guinée, régulièrement citée parmi les principaux pays d'origine des migrant·e·s le long des routes méditerranéennes centrale¹⁴ et occidentale,¹⁵ est également analysée comme un pays de transit et d'accueil.¹⁶

1 Teye, J.K. (2022), [Migration in West Africa: An Introduction](#), IMISCOE Research Series

2 UNDESA (2020), [International Migrant Stock](#)

3 PopulationPyramid, [Population de l'Afrique de l'Ouest en 2020](#), accès le 16 octobre 2024

4 Helvetas (2021), [Migration et développement – Document régional. Afrique de l'Ouest](#)

5 UNHCR (2024), [RBWCA – Monthly statistics – August 2024](#)

6 OCHA (2024), [West and Central Africa : Flooding Situation Overview – as of 22 September 2024](#)

7 ACP Observatory on migration (2014), [Across artificial borders: an assessment of labour migration in the ECOWAS region](#)

8 CEDEAO (2018), [Regional migration indicators](#)

9 Eddie Guipie (2024), [Les pays côtiers d'Afrique de l'Ouest au défi de l'accueil des populations réfugiées du Burkina Faso](#), Production PASAS

10 IRIS (2023), [Objectivation des flux migratoires en provenance du Sahel vers l'Europe](#)

11 OCDE (2017), [Paysage de la migration en Côte d'Ivoire](#)

12 IOM GMDAC (2021), [Top 10 destination countries of migrants in Western Africa and the share of migrants in their population](#)

13 IRIS (2023), [Op. cit.](#)

14 UNHCR (2024), [Italy sea arrivals dashboard. December 2023](#)

15 UNHCR (2023), [Morocco, Population by origin, 2023](#)

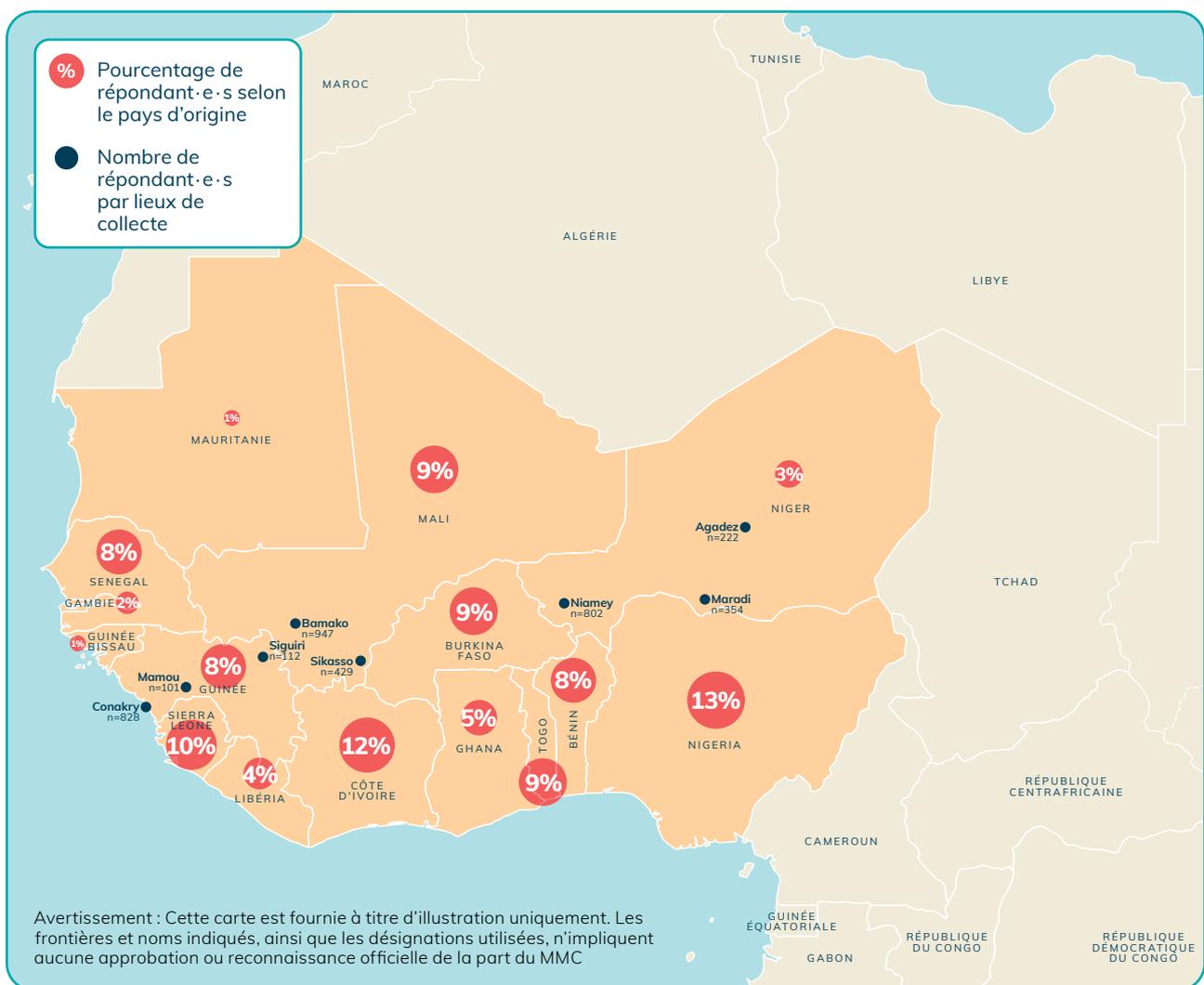
16 IOM GMDAC (2022), [Rapport d'évaluation sur les données relatives à la migration en Guinée](#)

2. Méthodologie et échantillon

Cette analyse est basée sur 3,798 entretiens quantitatifs qui ont été menés auprès de migrant·e·s internationaux en Guinée (n=1,041), au Mali (n=1,378), et au Niger (n=1,379). Les données ont été collectées entre juin 2022 et janvier 2024¹⁷ via l'enquête 4Mi, le principal système de collecte de données primaires du MMC.¹⁸ Le groupe cible de l'enquête 4Mi est constitué de migrant·e·s âgé·e·s de plus de 18 ans qui ont quitté leur pays d'origine dans le cadre d'une migration mixte, quel que soit leur statut. Les répondant·e·s avaient donc franchi une frontière, tandis que les migrant·e·s et déplacé·e·s internes ne sont pas inclus·e·s par la méthodologie 4Mi.

L'échantillonnage était raisonné, avec un premier critère géographique. Tou·te·s les répondant·e·s étaient originaires d'un pays d'Afrique de l'Ouest pour rendre compte de leur mobilité au sein de la région. Ils/elles ont été interrogé·e·s dans huit points de collecte différents qui constituent à la fois des villes majeures et/ou des carrefours migratoires. Les deux tiers (68%) de tou·te·s les répondant·e·s ont été interrogé·e·s dans l'une des trois capitales des pays étudiés (voir Carte 1). Dans le cadre d'une analyse axée sur les routes migratoires, certain·e·s répondant·e·s ont été interrogé·e·s avant d'avoir eu l'opportunité de s'arrêter à des points d'étape ou de traverser des zones dangereuses déjà franchies par d'autres, plus avancé·e·s dans leurs parcours migratoires. Par conséquent, le recensement des points d'arrêt et des zones dangereuses constitue une évaluation partielle des principaux lieux de transit et des risques dans les trois pays étudiés, ainsi que dans le reste de la sous-région.

Carte 1. Pays d'origine des répondant·e·s et lieux de collecte¹⁹ en Afrique de l'Ouest



17 Les données ont donc été collectées avant la sortie de la CEDEAO des trois pays membres de l'Alliance des États du Sahel (AES), annoncée fin janvier 2024. Cette étude ne permet donc pas d'étudier les conséquences de ce développement politique sur les dynamiques de mobilité intrarégionale, en particulier sur la libre circulation des populations de la CEDEAO et de l'AES dans leurs territoires respectifs. FES (2024), [Le retrait des pays de l'AES de la CEDEAO et la construction de la sécurité régionale](#)

18 Pour plus d'informations sur la méthodologie 4Mi, consulter <https://mixedmigration.org/4mi/>

19 3 répondant·e·s ont été interrogé·e·s à Diffa (Niger), Koro et Ségo (Mali) et ne sont pas visualisés sur la carte.

L'échantillonnage a aussi ciblé deux catégories de répondant·e·s à travers des jeunes migrant·e·s âgé·e·s de 18 à 24 ans voyageant sans enfants (n=1,963), ainsi que les accompagnant·e·s ayant un ou plusieurs enfant(s) de moins de 18 ans sous leur responsabilité au moment de l'entretien (n=1,835). La définition de jeunes est donc étroite, excluant les adolescent·e·s (15 à 17 ans) communément retenu·e·s dans les cadres internationaux, pour se concentrer sur les jeunes adultes. Les enfants n'ont pas directement été interrogé·e·s et les informations les concernant ont été récoltées à travers une source secondaire, à savoir leurs accompagnant·e·s, à travers les perceptions que ces dernier·e·s ont de l'expérience migratoire de leurs enfants à charge.

Parmi tou·te·s les répondant·e·s, 44% étaient des femmes (n=1,682) et 56% étaient des hommes (n=2,116). La répartition entre femmes et hommes varie d'un pays à un autre, avec plus de femmes interrogées au Mali, et d'une catégorie de répondant·e·s à l'autre, avec plus de femmes parmi les accompagnant·e·s en général (voir Tableaux 1 et 2).

Tableau 1. Nombre de jeunes répondant·e·s par pays d'entretien et par sexe

Pays d'entretien	Femmes	Hommes	Total
Guinée	153 (25%)	459 (75%)	612
Mali	354 (53%)	318 (47%)	672
Niger	188 (28%)	491 (72%)	679
Total	695 (35%)	1,268 (65%)	1,963

Tableau 2. Nombre d'accompagnant·e·s interrogé·e·s par pays d'entretien

Pays d'entretien	Femmes	Hommes	Total
Guinée	234 (55%)	195 (45%)	429
Mali	445 (63%)	261 (37%)	706
Niger	308 (44%)	392 (56%)	700
Total	987 (54%)	848 (46%)	1,835

3. Les mouvements et arrêts en Afrique de l'Ouest

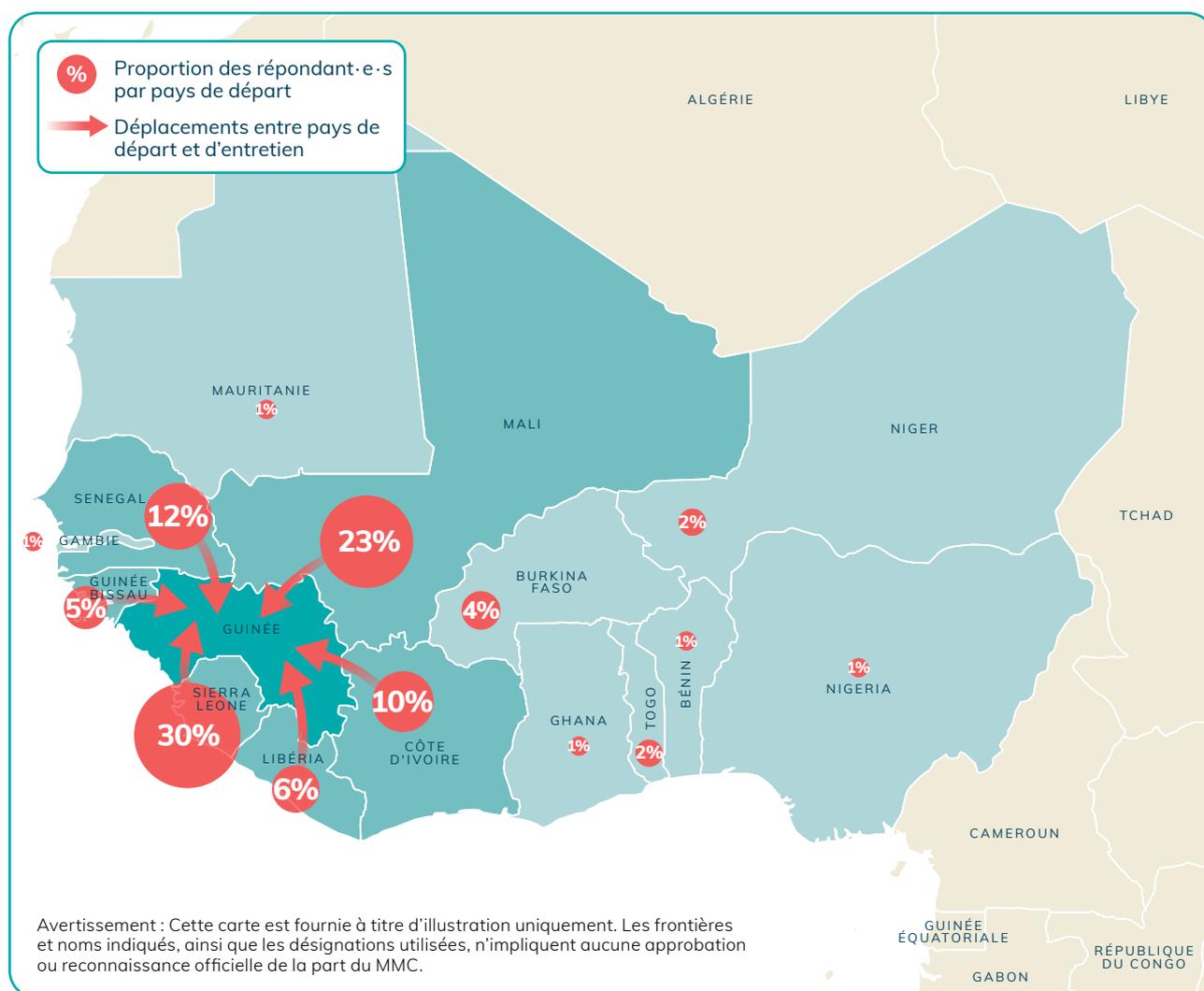
3.1 Itinéraires migratoires

3.1.1 Des trajets courts et directs entre pays de départ et d'entretien

La majorité des jeunes et accompagnant·e·s interrogé·e·s (n=3,798) n'ont pour le moment effectué que des déplacements courts, tant en distance qu'en durée, au stade où ils/elles en étaient lors de l'entretien. Ainsi, deux tiers des répondant·e·s (67%) ont directement, sans transit, migré à partir d'un pays voisin de leur pays d'entretien, notamment 85% de ceux/celles ayant rejoint la Guinée (voir Carte 2). Par ailleurs, la plupart (75%) sont arrivé·e·s dans la ville où ils/elles résidaient au moment de l'entretien le même mois que leur départ de leur pays d'origine. Ces parcours peuvent refléter des étapes initiales d'un trajet plus long, encore non achevé.

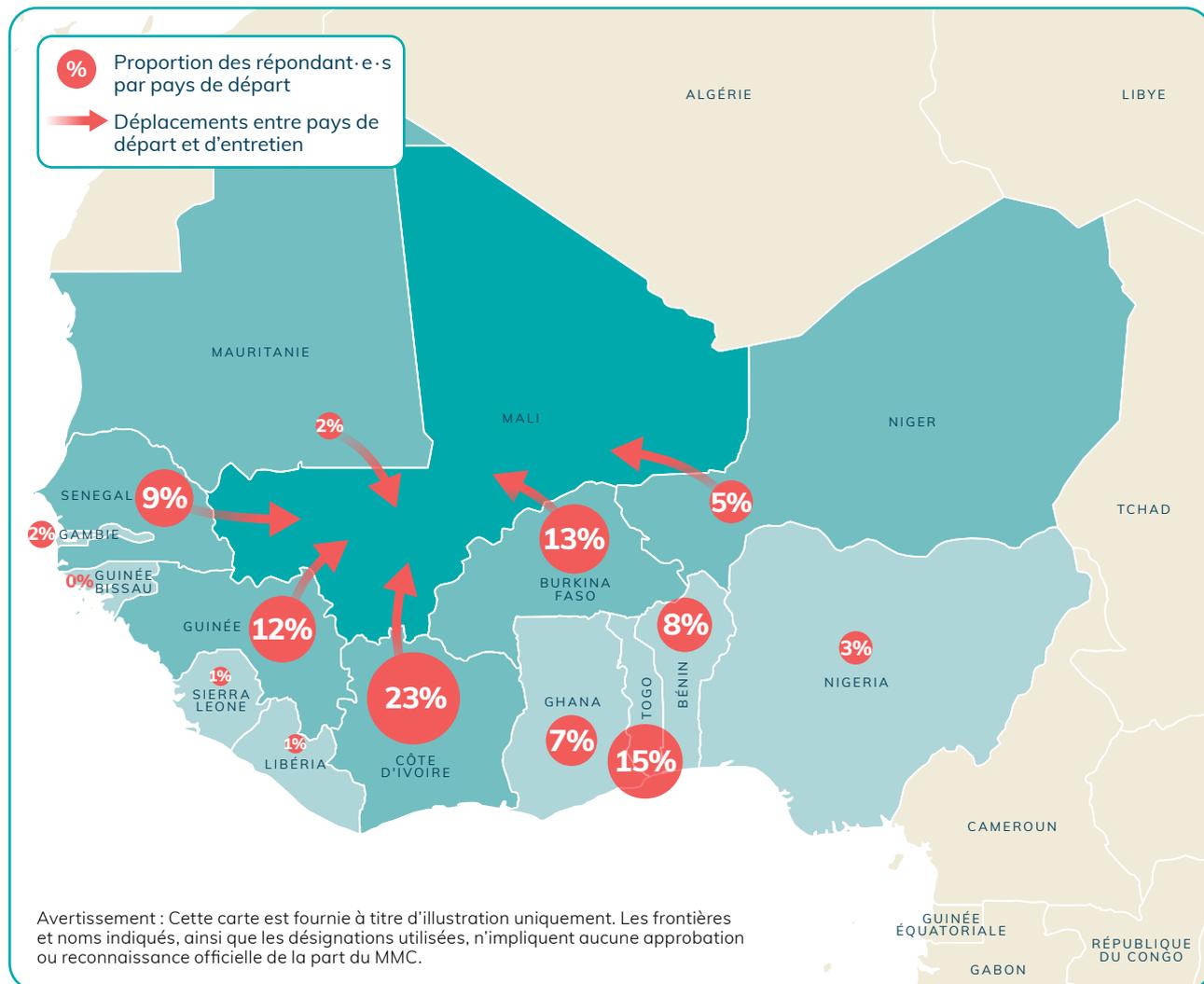
Les pays d'origine des répondant·e·s reflètent une forte proportion de pays côtiers (voir Cartes 2; 3 et 4 ainsi que Figure 14 et données en Annexe 1), illustrant la diversité des trajectoires migratoires en Afrique de l'Ouest, au-delà des déplacements, volontaires ou forcés, entre le Sahel et les pays côtiers du Golfe de Guinée.²⁰

Carte 2. Origine des répondant·e·s en Guinée (n=1,041) : répartition par pays de départ

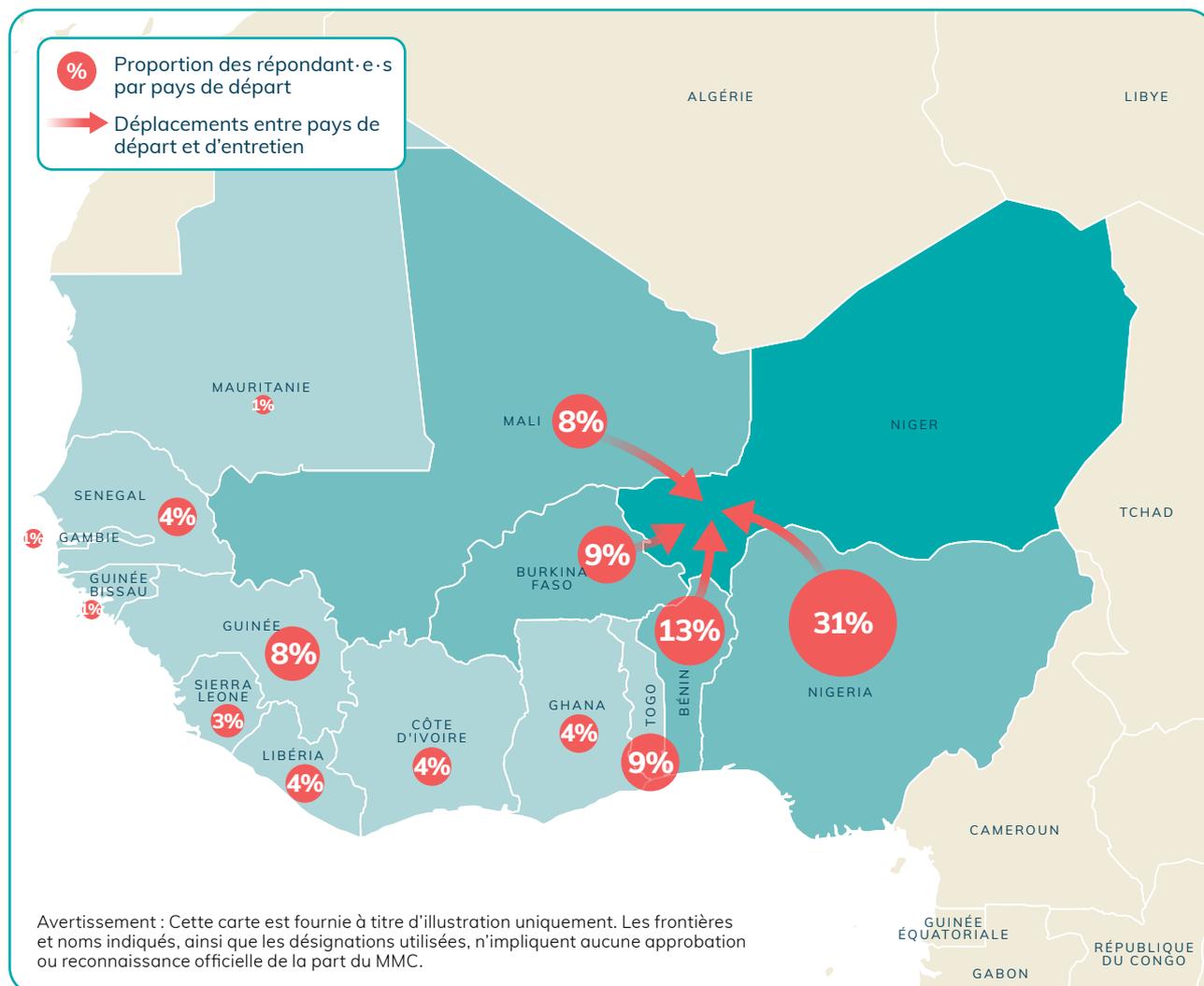


20 Eddie Guipie (2024), [Op. cit.](#)

Carte 3. Origine des répondant-e-s au Mali (n=1,378) : répartition par pays de départ



Carte 4. Origine des répondant·e·s au Niger (n=1,379) : répartition par pays de départ



3.1.2 La traversée de pays tiers : Le Burkina Faso, principal pays de transit

Plus d'un quart (28%, n=1,060) de tou·te·s les répondant·e·s ont traversé au moins un pays tiers entre leur pays d'origine et là où ils/elles ont été interrogé·e·s. Parmi eux/elles, la majorité a été interrogée au Niger (47%) ou au Mali (45%), avec seulement 8% interrogé·e·s en Guinée.

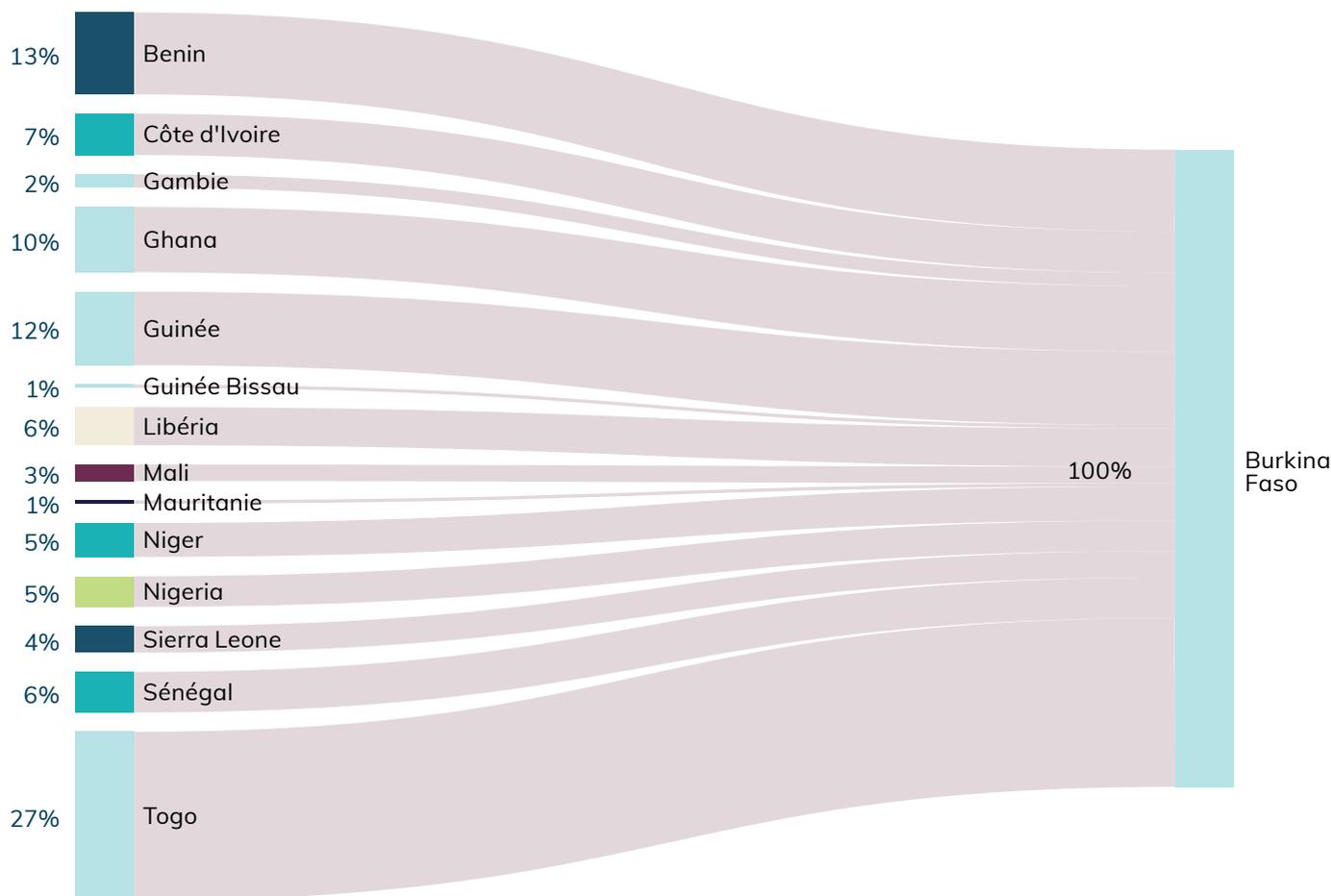
Le Burkina Faso est le principal pays par lequel les jeunes et accompagnant·e·s ont transité, notamment en direction du Mali et du Niger. Près des trois quarts (73%) des personnes ayant traversé un pays tiers ont déclaré avoir transité par le Burkina Faso, loin devant le Mali, mentionné par seulement 21%. Ce résultat est en partie lié aux pays de collecte des données, notamment le Mali et le Niger qui sont situés dans le prolongement de routes migratoires communes avec le Burkina Faso au Sahel Central. Ainsi, parmi les répondant·e·s ayant traversé un pays tiers qui ont été interrogé·e·s au Mali (n=473) et au Niger (n=500), 80% et 74% respectivement avaient transité par le Burkina Faso.

Les migrant·e·s interrogé·e·s qui ont transité par le Burkina Faso étaient le plus souvent parti·e·s d'un pays côtier. Parmi les répondant·e·s ayant transité par le Burkina Faso (n=770), plus de la moitié étaient parti·e·s d'un pays côtiers (56%) : Togo (27%), Bénin (13%), Ghana (10%), et Côte d'Ivoire (6%). La fluidité des mouvements entre les pays côtiers et le Burkina Faso rend compte des couloirs migratoires parmi les plus empruntés en Afrique de l'Ouest.²¹ En dépit d'une situation sécuritaire dégradée,²² le Burkina Faso est le principal pays de transit en provenance des Etats côtiers et en direction du Mali, notamment sur l'axe Bobo Dioulasso-Sikasso, et en direction du Niger, sur l'axe Dori-Téra.

21 IOM GMDAC (2021), *Op. cit.*

22 ICG, *Crisiswatch: Burkina Faso* (consulted September 2024)

Figure 1. Pays de départ des répondant·e·s ayant transité par le Burkina Faso (n=770)



Toutefois, des routes alternatives via les pays côtiers sont également empruntées. Le Togo (13%), le Bénin (13%), le Ghana (12%) et la Côte d'Ivoire (11%) complètent la liste des principaux pays de transit.²³ Au total, un tiers (34%) des répondant·e·s ayant transité par un pays tiers sont passé·e·s par au moins un de ces quatre pays côtiers. Ces pays se situent le long du corridor Abidjan-Lagos, caractérisé par les opportunités économiques qu'il offre, l'accès à des services de base dans ses centres urbains, et la qualité de ses infrastructures de transport.²⁴ Les migrant·e·s transitent également à travers le Nord des pays côtiers, soit en direction du Sahel pour s'y installer et/ou poursuivre leur mobilité, notamment vers l'Afrique du Nord,²⁵ soit en provenance du Mali et du Burkina Faso pour rejoindre le Niger via des itinéraires qui contournent des frontières sporadiquement fermées²⁶ et/ou peu sûres via le Bénin ou le Nigéria.²⁷

23 Les autres pays de transit ont enregistré le passage de moins de 10% des répondant·e·s étant passé·e·s par au moins un pays tiers entre leur pays d'origine et leur pays d'entretien.

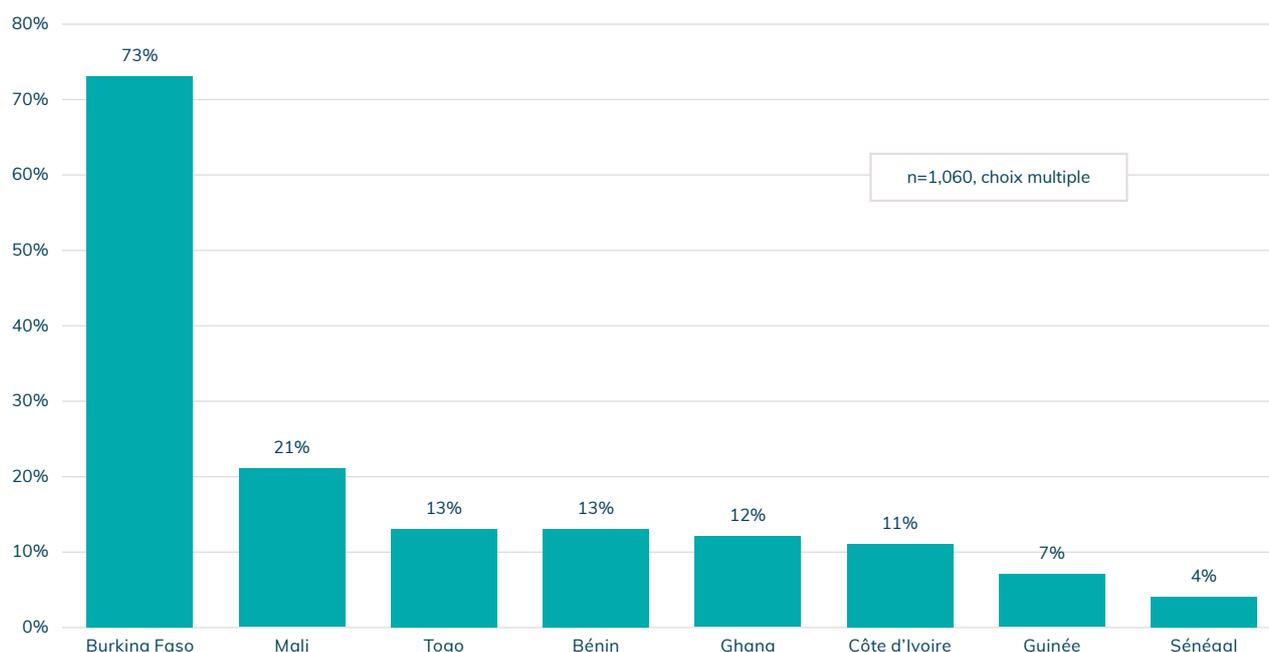
24 ECOWAS, [Abidjan-Lagos corridor. One road – One vision](#)

25 IRIS (2023), [Op. cit.](#)

26 RFI (2024), [Fermeture de la frontière Bénin-Niger : Comment une voie alternative passant par le Nigéria soulage les routiers](#)

27 GI-TOC (2024), [Niger. Coup reverse 2015 human smuggling ban amid major political and security upheaval](#)

Figure 2. Quels pays avez-vous traversé jusqu'à présent ?²⁸



3.1.3 Influence mixte des motivations économiques dans le choix des destinations en Afrique de l'Ouest

Plus d'un quart (28%)²⁹ des répondant·e·s ont exprimé l'intention de rester à l'intérieur de l'Afrique de l'Ouest,³⁰ et leurs motivations étaient multiples. Seulement 15% des répondant·e·s avaient atteint leur destination, et 13% ont cité un pays d'Afrique de l'Ouest comme destination préférée. Parmi les répondant·e·s ayant l'intention de rester en Afrique de l'Ouest (n=1,048), la majorité (61%) a mentionné plusieurs raisons pour expliquer leur choix de destination. Les motivations économiques étaient les plus souvent citées (64%), suivies par la volonté de trouver un environnement sûr (20%), de retrouver des membres de la famille (20%), et/ou, plus largement, d'améliorer leurs conditions de vie générales³¹ (15%). Parmi les répondant·e·s ayant évoqué des raisons économiques (n=673), une large majorité (73%) a mentionné plusieurs facteurs, y compris parce qu'ils/elles estimaient que c'était le choix de destination le plus sûr (pour 20% d'entre eux/elles). La mixité de ces motivations montre que l'accès à des opportunités économiques est certes central dans le choix des destinations ouest-africaines, mais que celles-ci ne suffisent pas seules à expliquer un choix ; la recherche de meilleures conditions de vie générales et/ou d'une protection face aux risques est aussi complémentaire.³²

28 Parmi les répondant·e·s ayant transité par au moins un pays. Les pays avec moins de 10 mentions ne sont pas représentés dans le graphique.
29 Ce chiffre comprend les répondant·e·s qui estimaient avoir atteint la fin de leur voyage (15%) et ceux/celles qui ont cité un pays d'Afrique de l'Ouest comme destination préférée (13%).

30 42% avaient l'intention de rejoindre une destination en Europe, 13% en Amérique du Nord ou du Sud, et 9% en Afrique du Nord.

31 L'option de réponse « améliorer les conditions de vie générales » englobe un ensemble large de motivations, qu'elles soient économiques, liées à la sécurité, à l'éducation, à la santé, etc. Cette généralité est perçue, par certain·e·s répondant·e·s, plus appropriée pour décrire la multiplicité de leurs motivations.

32 MMC (2024), [Op. cit.](#)

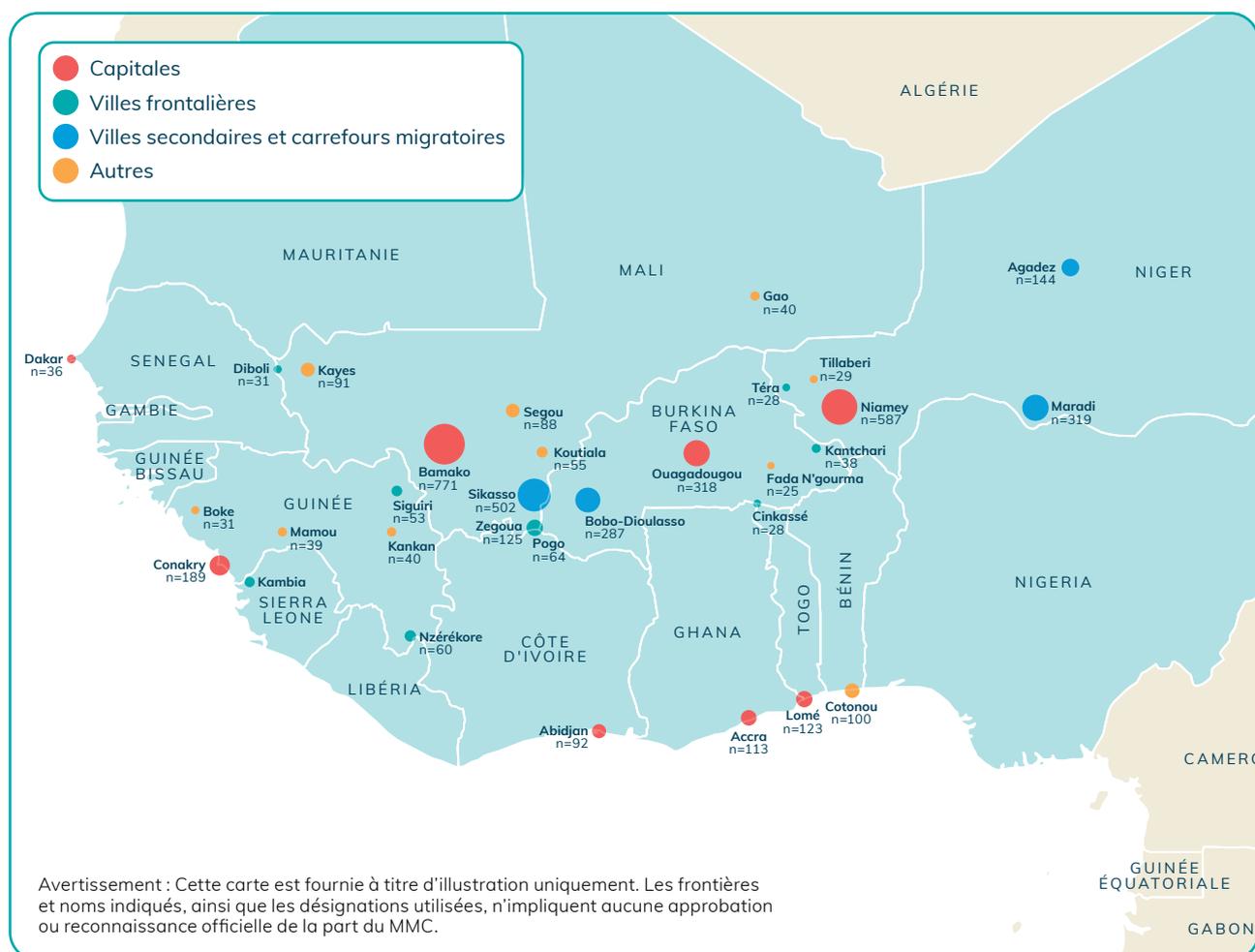
3.2 Escales migratoires : dynamiques et raisons des arrêts

3.2.1 Cartographie des lieux d'arrêt le long des routes migratoires

La majorité (77%, n=2,928) des répondant·e·s ont fait au moins un arrêt en cours de route, même si la plupart n'avait pas traversé un pays tiers entre leur point de départ et le lieu d'entretien.³³ Pour un total de 6,390 arrêts déclarés (voir Carte 5), les répondant·e·s se sont arrêté·e·s en moyenne 2.2 fois avant de rejoindre la localité où ils/elles ont été interrogé·e·s.

Les capitales, les villes frontalières et les grandes villes secondaires sont les principaux carrefours migratoires dans la région. Les capitales (en rouge sur la Carte 5) concentrent 36% de tous les arrêts recensés, tandis que certaines villes secondaires (en bleu), comme Agadez, Sikasso ou Maradi, jouent un rôle clé en raison de leur position stratégique sur les routes migratoires. Les villes frontalières (en vert), situées à des intersections majeures, complètent cette typologie en tant que passages transfrontaliers où les arrêts sont parfois nécessaires pour compléter les formalités nécessaires ou trouver un passeur.³⁴

Carte 5. Lieux où les répondant·e·s se sont arrêté·e·s (n=6,390 arrêts)



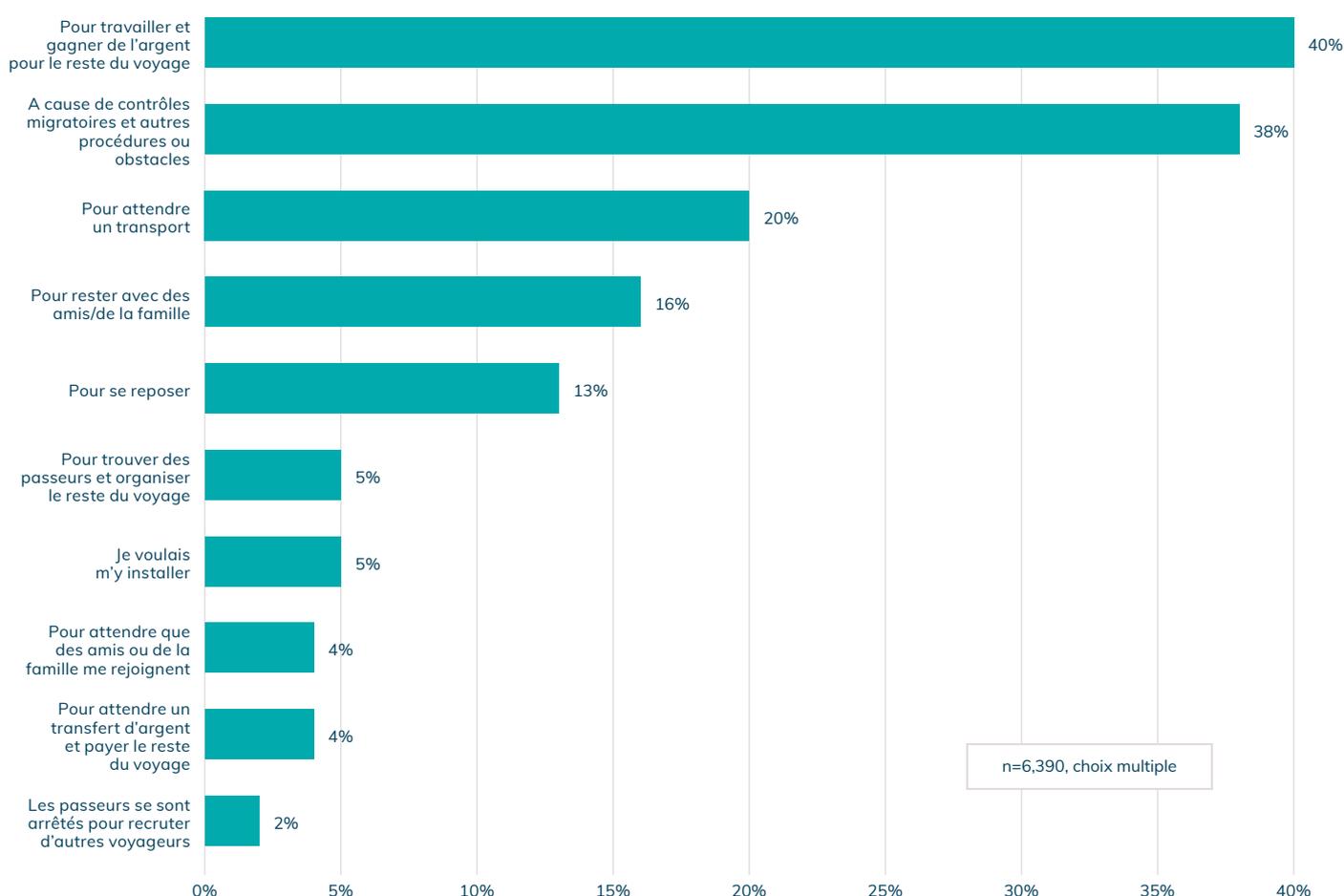
33 Dans la méthodologie 4Mi, un transit désigne un passage temporaire dans un pays, tandis qu'un arrêt implique un temps de séjour plus ou moins prolongé dans une même localité, pour diverses raisons (voir Section 3.2.2.). Pour plus d'informations sur la méthodologie 4Mi, consulter <https://mixedmigration.org/4mi/>

34 UNODC (2023), [Smuggling of migrants in the Sahel](#)

3.2.2 Motifs des arrêts : une combinaison de facteurs

Les répondant·e·s se sont arrêté·e·s en route souvent pour répondre à la fois à des nécessités économiques, pratiques et sociales (voir Figure 3). Les contraintes financières jouent un rôle central dans la décision de s'arrêter. Parmi les 6,390 arrêts recensés, dans 40% des cas, les coûts associés à leur mobilité ont amené les répondant·e·s à travailler temporairement pour financer les étapes suivantes de leur voyage. Dans une minorité de situations (4%), les répondant·e·s s'étaient arrêté·e·s pour attendre un transfert d'argent. Des obstacles réglementaires ont également limité la liberté de mouvement dans la sous-région. Des formalités administratives lors de contrôles migratoires ont entraîné des arrêts dans 38% des cas. Bien que les ressortissant·e·s des pays membres de la CEDEAO soient exempté·e·s de visas pour circuler dans la sous-région, ils/elles doivent souvent présenter une pièce d'identité valide lors de leurs passages aux frontières, ce qui pose problème étant donné les faibles taux d'accès à des documents officiels, y-compris à un acte de naissance, dans la sous-région.³⁵ De nombreux arrêts ont aussi été motivés par des considérations pratiques, pour organiser le voyage et éventuellement faire face à un changement de circonstances. Ainsi, 20% se sont arrêté·e·s pour attendre un transport et 5% un·e passeur·se. Ces pauses offrent aussi l'opportunité de retrouver (16%) et/ou attendre des proches (4%), voire attendre un transfert d'argent de ces proches (4%), soulignant l'importance des dimensions sociales dans des contextes incertains de mobilité.

Figure 3. Pourquoi vous êtes-vous arrêté·e dans ce lieu ? Parmi tous les lieux d'arrêt confondus³⁶



³⁵ World Bank Group, [DataBank: Identification for Development \(ID4D\) Data](#), consulté en octobre 2024

³⁶ Les arrêts sont l'unité d'analyse retenue pour cette question. Parmi les répondant·e·s s'étant arrêté·e·s dans au moins un lieu (n=2,928), certain·e·s ont mentionné plusieurs points d'étape et ont pu identifier des raisons différentes pour s'arrêter dans chaque lieu. Un·e même répondant·e peut donc avoir été comptabilisé·e plusieurs fois. Les options de réponse comptant moins de 100 mentions ne sont pas représentées et couvraient la détention et/ou la rétention contre la volonté des répondant·e·s (64 mentions), la mauvaise santé (40), l'abandon par des passeur·se·s (21), la demande d'asile (3).

3.2.3 Motifs des arrêts : spécificités par points d'étape

Une étude granulaire des raisons de s'arrêter dans chacun des points d'étape les plus fréquemment cités montre des spécificités locales dans le rôle joué par chaque lieu dans les parcours migratoires des répondant·e·s.

Figure 4. Pourquoi vous êtes-vous arrêté·e dans ce lieu ? Par points d'étapes³⁷

Choix multiple

Procédures d'immigration	8%	74%	4%	1%	57%	5%	20%	53%	38%	0%	3%	4%	8%	97%
Intention de s'installer	0%	0%	9%	12%	0%	16%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%
Recherche de passeur-se-s	4%	1%	44%	1%	2%	3%	5%	0%	1%	3%	10%	13%	7%	0%
Se reposer	7%	6%	1%	6%	8%	9%	22%	16%	10%	5%	13%	11%	14%	0%
Rester avec des ami-e-s ou de la famille	10%	3%	48%	21%	3%	25%	13%	3%	11%	14%	42%	18%	6%	1%
Attendre des amis ou de la famille	1%	0%	6%	2%	2%	3%	5%	1%	0%	4%	18%	5%	1%	0%
Attendre un transport	14%	78%	15%	10%	60%	10%	51%	15%	57%	10%	3%	32%	12%	8%
Travailler pour payer le reste du voyage	57%	9%	74%	49%	17%	28%	15%	16%	15%	85%	79%	37%	47%	2%
	Abidjan (n=92)	Accra (n=113)	Agadez (n=144)	Bamako (n=771)	Bobo-Dioulasso (n=287)	Conakry (n=189)	Cotonou (n=100)	Kayès-Diboli (n=122)	Lomé (n=123)	Maradi (n=319)	Niamey (n=587)	Ouagadougou (n=318)	Sikasso (n=502)	Zegoua-Pogo (n=189)

Les répondant·e·s qui s'arrêtaient dans l'une des trois capitales du Sahel Central cherchaient principalement à travailler et/ou retrouver des proches. C'est surtout le cas des arrêts à Niamey où la recherche de travail a pu permettre aux jeunes et aux accompagnant·e·s de subvenir à leurs besoins financiers avant de poursuivre leur trajectoire migratoire. Bien que ces dynamiques soient également présentes à Bamako et Ouagadougou, elles sont moins marquées et souvent combinées à d'autres facteurs. À Bamako, l'objectif est principalement de trouver un emploi ou de rester avec des proches, parfois dans l'optique de s'y installer, tandis qu'à Ouagadougou, l'organisation du transport est également un facteur clé, suggérant un transit plus rapide vers d'autres destinations.

Les répondant·e·s ne s'arrêtaient pas dans les métropoles des pays côtiers pour s'y installer, mais plutôt pour organiser la suite de leur trajet et régler leurs procédures d'immigration. Aucun arrêt à Abidjan, Accra, Cotonou ou Lomé n'a été envisagé dans une optique de s'installer durablement, reflétant plutôt une intention de poursuivre un projet migratoire international chez les répondant·e·s y ayant fait étape. De même, ces métropoles ont rarement été choisies comme lieux de travail (à l'exception d'Abidjan), et une minorité des arrêts dans ces villes étaient pour se reposer ou attendre des proches. A l'inverse, les étapes y étaient souvent liées à l'organisation du transport ou bien à la nécessité de régulariser les déplacements face aux contraintes procédurales qui y sont associées, surtout dans le cas des arrêts à Accra.

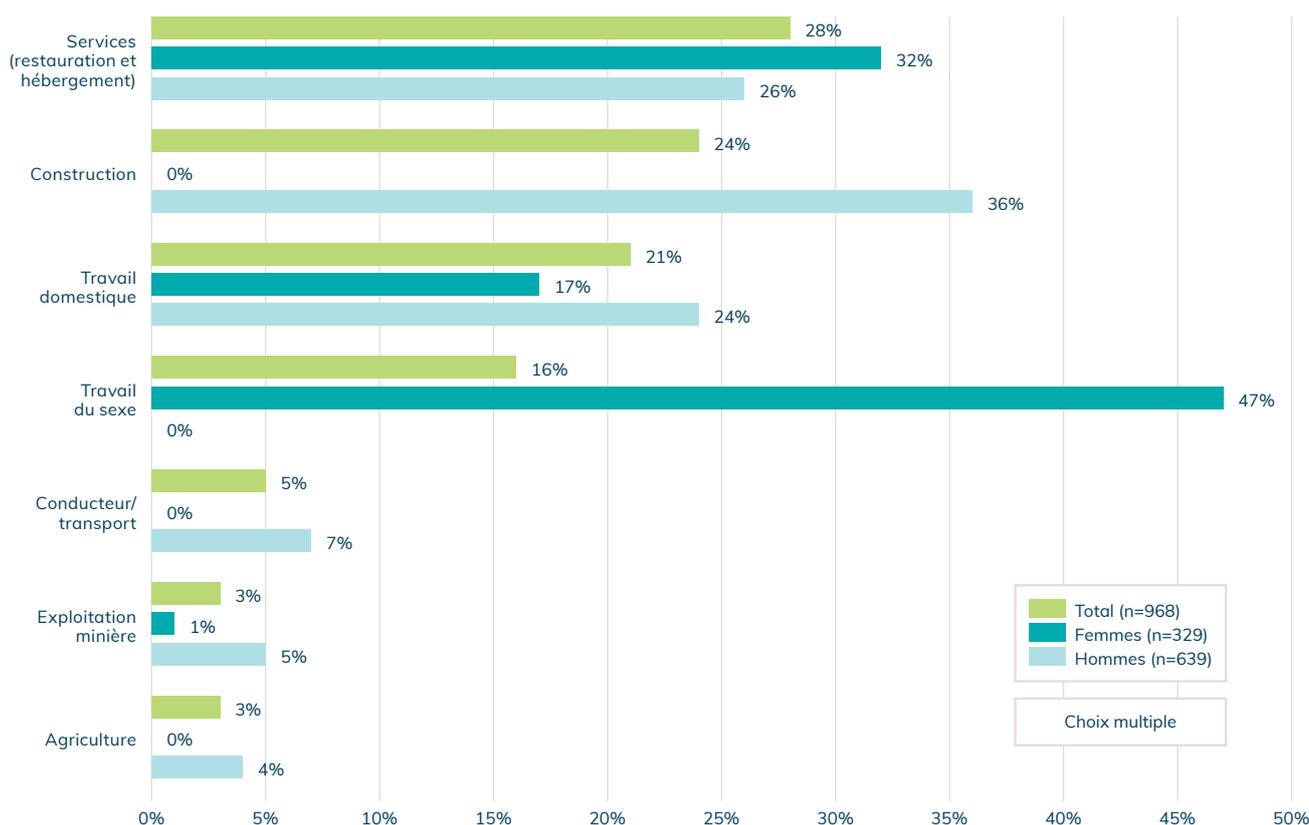
³⁷ Les répondant·e·s pouvaient citer jusqu'à 5 lieux, et, pour chaque lieu, jusqu'à 14 raisons de s'arrêter (à l'exception de « Autre » et « Refus »). Seules les 8 raisons les plus fréquemment citées sont incluses dans le graphique. Les lieux représentés dans le graphique ont été sélectionnés pour leur nombre d'arrêts relativement élevé et comme étant soit des villes majeures, et/ou des villes frontalières. Le nombre d'arrêts (n) par point d'étape est de 92 à Abidjan, 113 à Accra, 144 à Agadez, 771 à Bamako, 287 à Bobo-Dioulasso, 189 à Conakry, 100 à Cotonou, 122 à Kayès-Diboli, 123 à Lomé, 319 à Maradi, 587 à Niamey, 318 à Ouagadougou, 189 à Zegoua-Pogo, 502 à Sikasso.

Les grandes villes frontalières du Sahel Central jouaient des rôles variés dans les parcours migratoires des répondant-e-s. Ils/elles qui s'y arrêtaient soit un certain temps pour travailler, comme à Maradi et Sikasso, soit brièvement pour organiser la suite de leur voyage, comme à Bobo Dioulasso. Agadez sert à la fois comme étape logistique, avec un nombre notable d'arrêts motivés par la recherche de passeurs, et pour chercher des opportunités économiques, notamment en vue de couvrir les frais liés aux voyages coûteux vers l'Algérie ou la Libye. Cela témoigne de la résilience de l'économie de la migration dans cette ville, malgré le contexte de criminalisation au moment de la collecte des données.³⁸ En outre, l'omniprésence des contrôles migratoires aux passages frontaliers avec le Mali se traduit par une restriction stricte des mouvements. Ces contrôles aux frontières du Mali augmentent les exigences de passage, rendant plus difficile la circulation des migrant-e-s et les obligeant souvent à s'arrêter, à changer de route, et/ou à recourir aux services de passeur-se-s.³⁹

3.2.4 S'arrêter en chemin pour travailler est une stratégie courante parmi les jeunes (n=1,963)

Un-e jeune sur deux (49%) s'est arrêté-e au moins une fois pour travailler et financer son voyage avant de rejoindre la localité où il/elle a été interrogé-e, une pratique aussi couramment suivie par les jeunes femmes (47%, n=329) que les jeunes hommes (50%, n=639). Leurs stratégies pouvaient varier. Certain-e-s ont pu choisir de s'installer temporairement dans ces lieux, attiré-e-s par des bassins d'emploi où ils/elles pouvaient accumuler les ressources nécessaires pour anticiper les frais à venir le long des routes migratoires hors de la région. D'autres ont pu préférer poursuivre leur voyage après une période de travail, dans l'espoir de trouver de meilleures opportunités économiques et des conditions de travail plus avantageuses dans d'autres villes de la sous-région.⁴⁰ Pour les jeunes qui ont déclaré être parti-e-s avec une somme d'argent insuffisante pour financer leur voyage, ce qui était le cas pour 26% des jeunes femmes et 44% des jeunes hommes, s'arrêter pour travailler a pu être une nécessité.

Figure 5. Comment gagniez-vous de l'argent dans les endroits où vous vous êtes arrêté-e pour travailler ?



38 ASILE (2023), [The criminalization of mobility in Niger: the case of law 2015-36](#)

39 GI-TOC (2024), [Mali. Human smuggling resilient amid major political and security upheaval](#)

40 MMC (2024), [Op. cit.](#)

Les dynamiques du travail durant la mobilité présentaient des variations selon le genre des répondant·e·s, révélant une précarité accrue chez les femmes qui occupaient souvent des positions moins sécurisées. Les opportunités économiques accessibles aux jeunes femmes étaient concentrées autour de 3 secteurs essentiellement (47% dans le travail du sexe, 32% dans les services, 17% dans le travail domestique). A l'inverse, les hommes avaient travaillé dans trois secteurs principaux (36% dans la construction, 26% dans les services et 24% dans le travail domestique) mais avaient aussi pu trouver des opportunités dans le transport (7%), les mines (5%) et l'agriculture (4%). Dès lors, les femmes étaient davantage exposées aux risques de précarité de l'emploi⁴¹ et de dépendance économique à des employeur·se·s uniques,⁴² voir aux risques d'exploitation. Invitées à partager librement sur les faits marquants de leur mobilité, certaines répondantes ont ainsi soulevé les risques d'exploitation sexuelle⁴³ associés au travail dans l'industrie du sexe :

« Mon expérience migratoire a été très mauvaise ; j'ai été exploitée sexuellement. »

Jeune Ghanéenne interrogée au Mali

« La plupart d'entre nous n'ont pas vraiment le choix [de travailler dans l'industrie du sexe]. Quelque que soit le travail que tu veux faire, les hommes essayeront toujours de profiter de ta situation de faiblesse. »

Jeune Guinéenne interrogée au Mali

« Mon parcours migratoire a été une expérience très négative. Je vis dans la prostitution pour pouvoir envoyer de l'argent à mes parents. Ils ne savent pas ce que je fais. Dès que j'aurai réuni les fonds nécessaires, je vais retourner chez moi et changer de vie. »

Jeune Nigérienne interrogée au Mali

3.3. Conditions de voyage

3.3.1 Mixité des facteurs décisionnels dans le choix des itinéraires

Les jeunes et accompagnant·e·s interrogé·e·s estimaient que la sécurité était un critère essentiel dans le choix de leurs itinéraires de migration. 42% d'entre eux/elles ont en effet suivi un itinéraire parce qu'ils/elles estimaient que c'était le plus sûr. Ceci est le cas pour 53% des répondant·e·s qui avaient atteint le Niger (n=1,379 ; voir Figure 6), ce qui peut indiquer que l'insécurité connue sur certaines routes menant au Niger,⁴⁴ notamment aux frontières avec le Mali et le Burkina Faso, où les attaques de groupes armés sont récurrentes, ainsi qu'à la frontière avec le Nigéria, où la criminalité est en hausse,⁴⁵ joue un rôle dans le choix d'itinéraires jugés plus sûrs. En termes d'implications programmatiques, cela souligne le besoin pour les personnes interrogées d'avoir accès à des informations sur les itinéraires dangereux et sûrs.

41 ILO (2020), [Women migrant workers' labour market situation in West Africa](#)

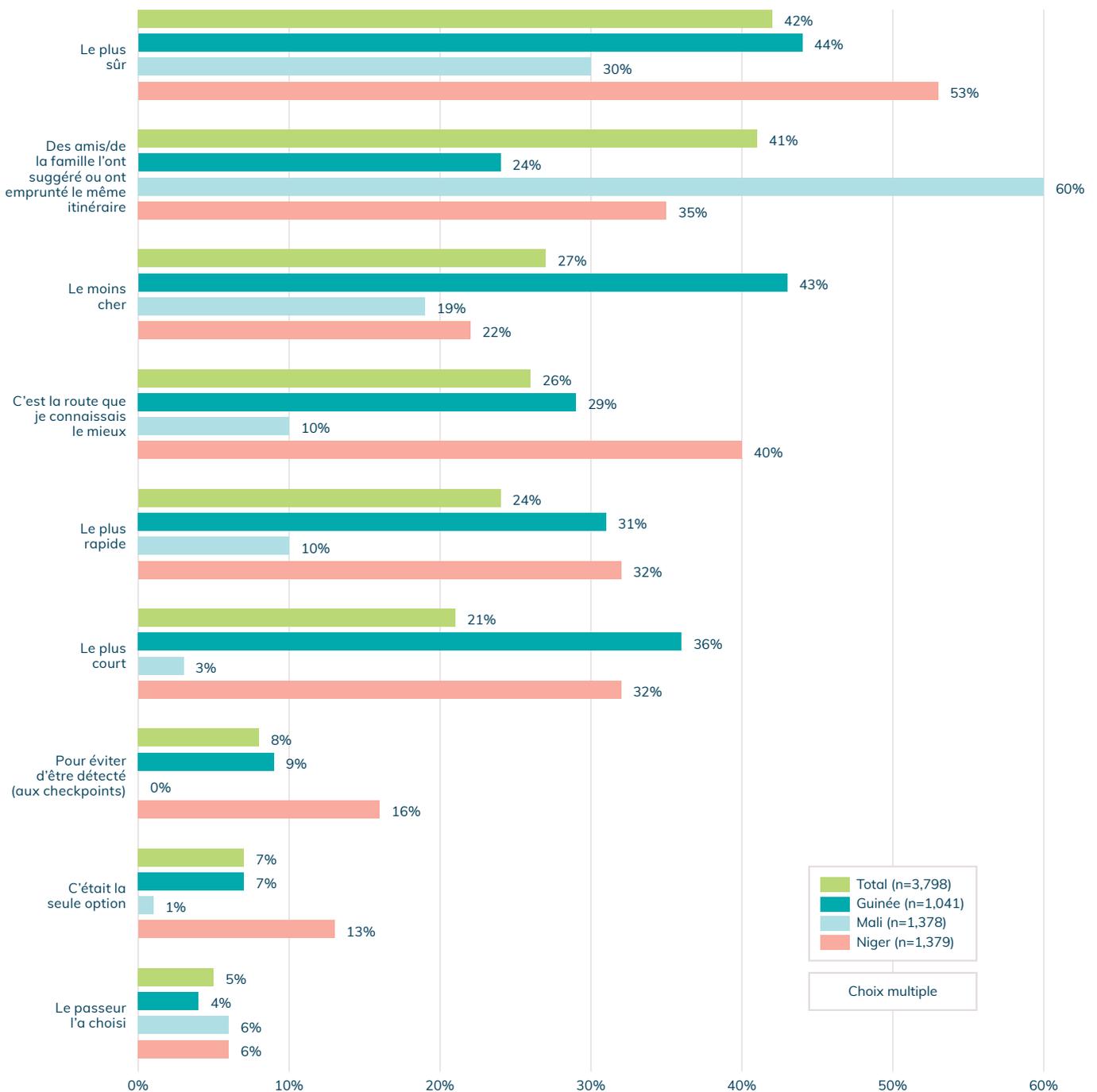
42 ODI (2018), [Decent work, migration and the 2030 agenda for sustainable development](#)

43 ODI (2016), [Women on the move. Migration, gender equality and the 2030 agenda for Sustainable development](#)

44 GI-TOC (2024), [Op. cit.](#)

45 GI-TOC (2024), [Groupes armés non étatiques et économies illicites en Afrique de l'Ouest. Bandits armés au Nigéria](#)

Figure 6. Pourquoi avez-vous pris cet itinéraire ? En fonction du pays atteint par les répondant-e-s et où ils/elles ont été interrogé-e-s



La plupart (65%) des jeunes et accompagnant·e·s interrogé·e·s ont pris en compte plusieurs facteurs pour décider de l'itinéraire qu'ils/elles emprunteraient. Par exemple, l'influence de la famille et/ou des ami·e·s, citée par 41% des répondant·e·s, est perçue comme un facteur déterminant presque autant que la sécurité (42%). Cela suggère une interconnexion entre ces deux facteurs ; les conseils reçus par la famille et les ami·e·s pouvaient avoir inclus des considérations de sécurité.

Près de la moitié (49%) des femmes (n=1,682) interrogées ont mentionné que les conseils et l'expérience de leurs proches ont joué un rôle dans le choix de leurs itinéraires, contre 34% des hommes (n=2,116). Ce score souligne la dimension collective de la prise de décision chez les femmes migrantes, en opposition à des décisions prises plus souvent individuellement parmi les hommes. En outre, 60% des répondant·e·s interrogé·e·s au Mali ont mentionné l'influence de leur famille et/ou de leurs ami·e·s, notamment 64% des femmes (contre 55% des hommes).

Les répondant·e·s ont aussi privilégié des itinéraires peu coûteux (27%), rapides (24%) et/ou courts (21%). Ces trois critères sont des facteurs qui permettent, entre autres, de réduire les risques financiers et de sécurité communément associés à des trajets longs. Les jeunes et accompagnant·e·s interrogé·e·s en Guinée ont plus fréquemment mentionné les critères de coût (43%), de distance (36%) et de durée (31%). Le coût du voyage souligne les contraintes budgétaires avec lesquelles les personnes interrogées ont dû composer, en particulier les répondant·e·s de Sierra Leone interrogé·e·s en Guinée (n=331) qui ont été 57% à mentionner ce critère.

3.3.2 Aspects pratiques du voyage : coûts et transport

Les frais de voyage varient en fonction du pays d'entretien des personnes interrogées.⁴⁶ Le coût moyen du voyage s'élevait à 194,000 FCFA (295€).⁴⁷ Ce coût inclut divers frais tels que le transport, l'hébergement, les documents de voyage ou encore, le cas échéant, les frais pour payer les services de passeur·se·s. La distance géographique parcourue par les migrant·e·s pour aller au Niger justifie des coûts plus élevés pour le transport, notamment du fait que 41% des répondant·e·s interrogé·e·s au Niger n'étaient pas parti·e·s d'un pays voisin. Ainsi, les répondant·e·s interrogé·e·s au Niger (n=1,215) avaient dépensé en moyenne 267,000 FCFA (407€), ce qui est plus élevé comparé aux répondant·e·s ayant rejoint la Guinée (n=343 ; 230,000 FCFA, soit 350€) et le Mali (n=1,092, 148,000 FCFA, soit 225€).⁴⁸ Les routes vers et au Niger sont donc parmi les plus coûteuses du fait de distances plus longues à parcourir, mais aussi en raison d'éventuels frais supplémentaires soit pour contourner les difficultés, soit pour trouver des moyens de transport plus sûrs.⁴⁹

Les jeunes et accompagnant·e·s interrogé·e·s ont principalement emprunté les réseaux routiers pour se déplacer. Le moyen de transport privilégié par les deux tiers (69%) des répondant·e·s était le bus, suivi par la voiture (33%). En Afrique de l'Ouest, le bus est en effet le mode de transport le plus populaire en raison de son accessibilité et de son bas coût, y-compris sur des longues distances. Les déplacements en voiture incluent à la fois les trajets en taxis collectifs et en véhicules privés, notamment pour les trajets plus courts et spécifiques en milieu rural. En effet, 42% des répondant·e·s ayant vécu en milieu rural dans leur pays de départ ont indiqué avoir voyagé en voiture. Parmi eux/elles (n=610), une minorité a également utilisé d'autres modes de transport ; 9% ont voyagé en camion, souvent en raison de l'indisponibilité d'autres modes de transport, et 4% en moto, notamment dans les zones où les routes sont moins praticables. Bien que ces moyens de transport soient courants, ils masquent la réalité des accidents de la route en Afrique de l'Ouest, un enjeu de santé publique qui affecte tout particulièrement les enfants et les jeunes et qui reste largement sous-documenté.⁵⁰ Seul·e·s 2% ont voyagé en avion, notamment en raison du coût élevé du transport aérien dans la région⁵¹ et du manque d'accès aux papiers d'identité.⁵² Enfin, 1% ont emprunté un bateau au cours de leur voyage.

46 Ces estimations de coûts doivent être interprétées avec prudence car elles varient considérablement en fonction des itinéraires empruntés, du nombre de pays transités, du type de transport utilisé et du nombre d'arrêts effectués en cours de route. L'hétérogénéité des parcours migratoires limite ainsi la comparabilité et la fiabilité absolue de ces moyennes.

47 Plus des deux tiers (70%, n=2,650) des répondant·e·s connaissaient le montant qu'ils/elles avaient dépensé pour leur voyage.

48 Les effectifs dans chaque pays d'entretien correspondent aux répondant·e·s qui connaissaient le montant qu'ils/elles avaient dépensé pour leur voyage.

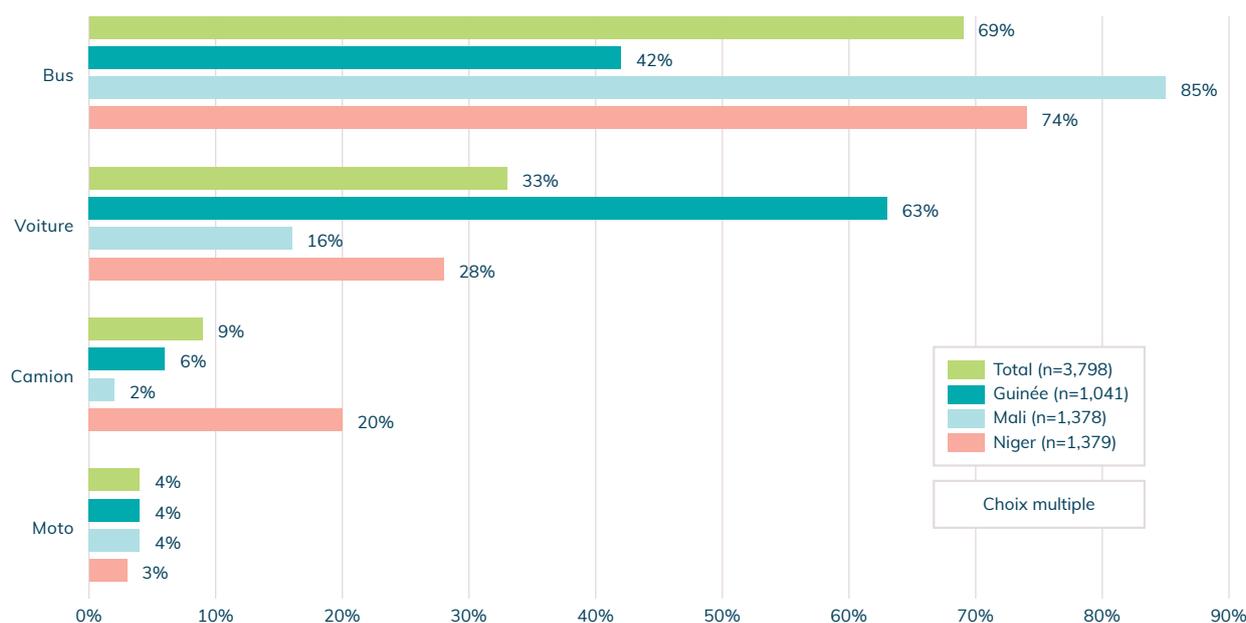
49 GI-TOC (2024), [Op.cit.](#)

50 Emmanuel Bonnet, Aude Nikiema (2023), [Les traumatismes routiers en Afrique de l'Ouest : l'épidémie oubliée](#), Editions Science et Bien Commun

51 African Airlines Association (2022), [Airlines taxes and charges in Africa](#)

52 World Bank Group, [Op.cit.](#)

**Figure 7. Quels moyens de transport avez-vous utilisé pendant votre voyage ?⁵³
En fonction du pays atteint par les répondant·e·s et où ils/elles ont été interrogé·e·s**



Les répondant·e·s ont emprunté différents moyens de transport selon leur destination. En Guinée, la voiture (63%) a été choisie plus souvent que le bus (42%). Les taxis collectifs sont le principal moyen de transport en Guinée où le réseau de bus est limité.⁵⁴ A l'inverse, au Mali, 85% des personnes ont voyagé en bus, contre seulement 16% en voiture. L'ouverture à la concurrence du secteur des transports par bus au Mali a rendu ce mode de transport accessible, bien que le parc de véhicules soit souvent vétuste.⁵⁵ Au Niger, 20% des répondant·e·s se sont déplacé·e·s en camion ; ce mode de transport est souvent la seule option disponible dans des zones isolées et peu sûres,⁵⁶ comme sur l'axe allant de Dori (Burkina Faso) à Téra (Niger).

3.4. Influence du voyage avec des enfants sur les parcours migratoires

3.4.1 Situation des migrant·e·s voyageant avec des enfants : des conditions plus difficiles

La majorité des accompagnant·e·s (n=1,835), notamment les femmes (n=987), étaient seul·e·s avec un ou plusieurs enfant(s), le plus souvent de leur famille, au moment de l'entretien. Près de quatre accompagnant·e·s sur cinq (82%) étaient des parents s'occupant de leurs propres enfants, mais ils/elles pouvaient aussi être leur frère ou sœur (11%), leur oncle ou tante (9%), et/ou leur responsable légal (5%). La majorité des femmes accompagnantes (71%) étaient l'unique personne responsable de ou des enfants avec qui elles vivaient, contre 57% des hommes. La moitié (48%), notamment les hommes (54%) plus souvent que les femmes (43%), avaient plusieurs enfants sous leur responsabilité. Près d'un tiers (30%) avaient deux enfants à charge, et 13% en avaient trois. Près de la moitié (42%) étaient responsables d'un ou plusieurs enfant(s) âgé·e·s de 0 à 4 ans (voir Figure 8). Le plus souvent, ils/elles avaient un ou des garçon(s) (73%) sous leur responsabilité, même si plus de la moitié (56%) avaient une ou plusieurs fille(s) à leur charge.

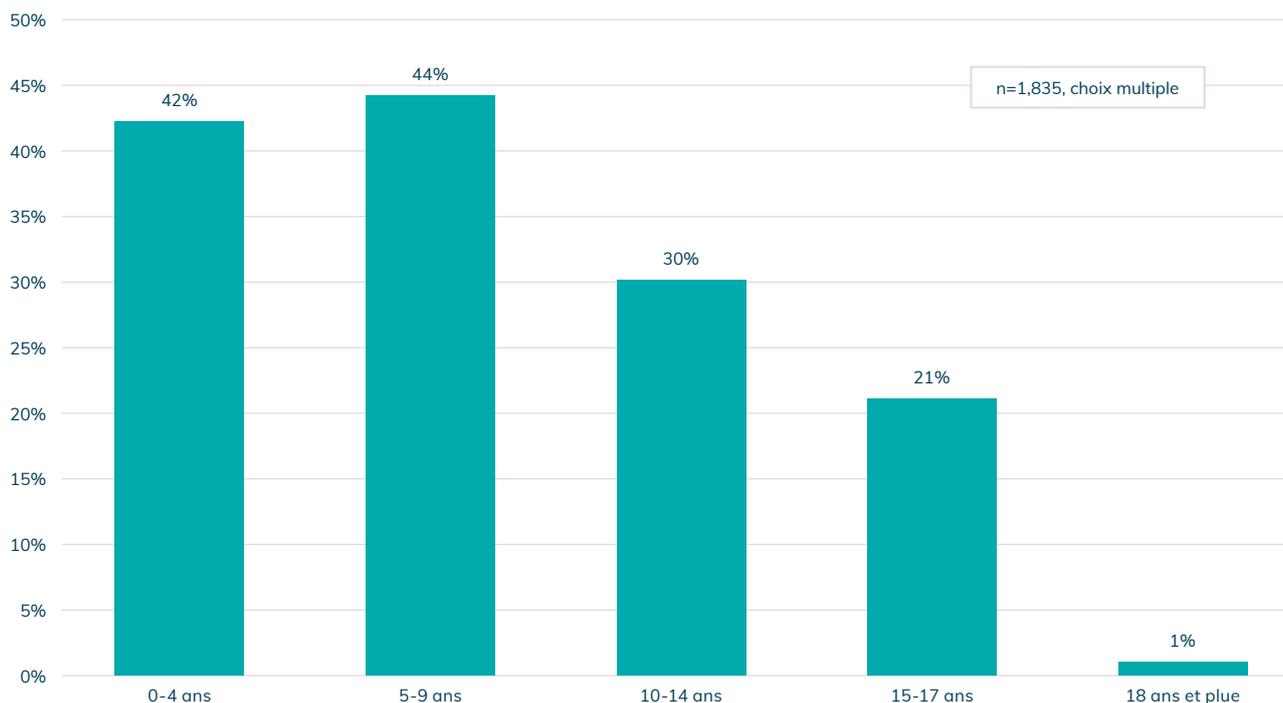
53 Les autres modes de transport ont enregistré moins de 100 répondant·e·s et comprenaient l'avion (2%), le bateau (1%), la marche (1%) et le train (<1%).

54 Ministère délégué des transports (2011), [Impact des réseaux de transports sur le commerce et le tourisme](#)

55 Ministère de l'Équipement, des transports et du désenclavement (2015), [Politique nationale des transports, des infrastructures de transport et du désenclavement](#)

56 Jeune Afrique (2023), [Sous sanctions, le Niger reçoit l'aide alimentaire du Burkina Faso](#)

Figure 8. Catégories d'âge des enfants sous la responsabilité des accompagnant·e·s



La plupart des accompagnant·e·s ont entrepris leur parcours migratoire avec le ou les enfant(s) dont ils/elles avaient la charge.

Quatre accompagnant·e·s sur cinq (81%) ont quitté leur pays de départ avec ce(s) enfant(s), tandis qu'une minorité les a soit retrouvés en cours de route (2%), soit ont eu un enfant né pendant le voyage (2%). En outre, 18% ont été rejoint·e·s par leur(s) enfant(s) dans la ville où ils/elles résidaient au moment de l'entretien, et 4% ont donné naissance à un ou plusieurs enfants dans cette même ville.⁵⁷ Les femmes accompagnantes avaient plus souvent démarré leur parcours migratoire avec leur(s) enfant(s) à charge (pour 89% d'entre elles contre 73% des hommes), tandis que plus d'un quart (27%) des hommes accompagnants ont été rejoints par leur(s) enfant(s) dans la ville où ils résidaient au moment de l'entretien (contre 10% des femmes).

Voyager avec des enfants est plus complexe et peut entraîner des coûts supplémentaires. Les répondant·e·s voyageant avec des enfants (n=1,360)⁵⁸ ont dépensé en moyenne 210,000 FCFA (319€), soit 19% de plus que les jeunes voyageant sans enfant à charge (n=1,290), dont la dépense moyenne s'élève à 177,000 FCFA (269€). Cette différence peut résulter de la nécessité de trouver des moyens de transport ou d'emprunter des itinéraires de contournement plus sûrs et souvent plus coûteux. Elle est aussi liée aux frais engendrés par contraintes supplémentaires posées par le voyage avec des enfants à charge, notamment pour l'hébergement, l'éducation, les soins, le transport, le passage des contrôles de police, l'accès aux documents de voyage officiels, etc. :

« Une fois, j'ai demandé au passeur de nous changer de chambre car je ne voulais pas que mes enfants dorment dans la même pièce que des inconnus dont on ne connaît pas les intentions. Malheureusement, c'était la seule chambre disponible. »

Accompagnante guinéenne interrogée au Niger

« C'est difficile de voyager quand on a des enfants ; on s'arrête souvent pour des contrôles de police. »

Accompagnante burkinabé interrogée au Niger

« C'est important d'avoir tous ses documents de voyage en règle pour que les enfants puissent poursuivre l'école normalement à notre destination. »

Accompagnante malienne interrogée en Guinée

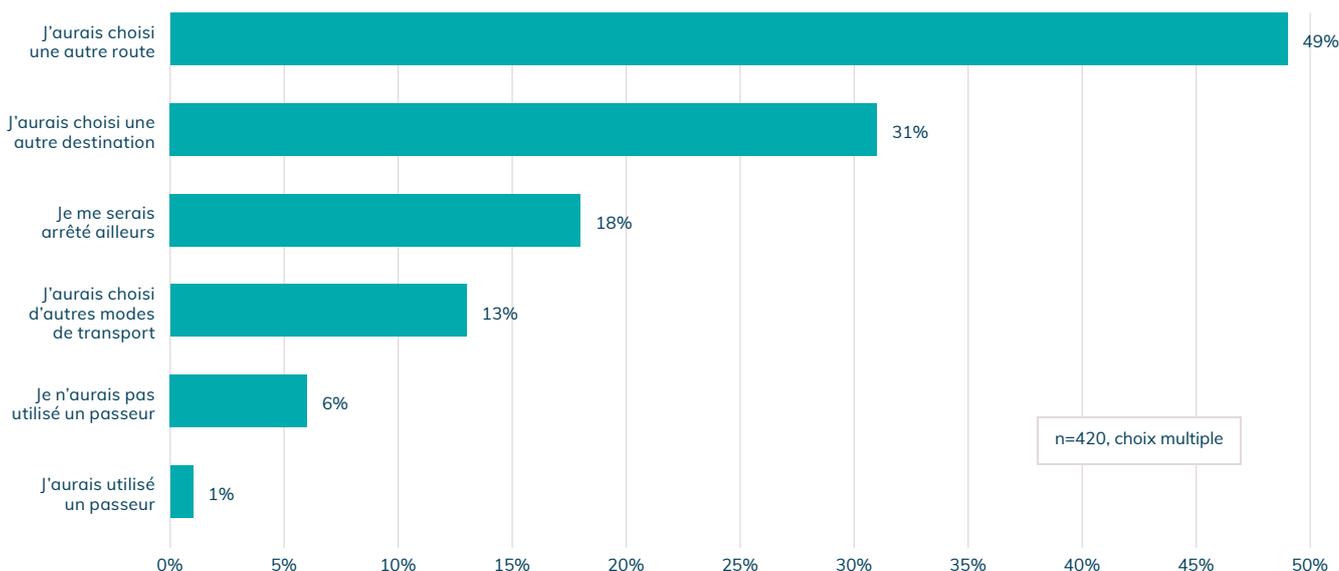
57 Les personnes interrogées pouvaient sélectionner plusieurs options de réponse, notamment quand ils/elles avaient plusieurs enfants à leur charge.

58 L'effectif correspond aux accompagnant·e·s qui connaissaient le montant dépensé pour leur voyage.

3.4.2 Un impact relatif sur les décisions migratoires

Voyager avec des enfants à charge n'affecte pas toujours les décisions migratoires, mais cela peut influencer le choix des itinéraires, de la destination et des lieux d'arrêt. Parmi les personnes ayant voyagé avec un ou plusieurs enfants à charge (n=1,526),⁵⁹ 63% ont déclaré qu'ils/elles n'auraient pas fait de choix différents s'ils/elles avaient voyagé sans enfant(s) sous leur responsabilité. Cependant, 28% des accompagnant·e·s ont indiqué que voyager avec des enfants avait eu un impact sur leurs décisions migratoires. Parmi eux/elles (n=420), près de la moitié (49%) ont déclaré qu'ils/elles auraient emprunté un autre itinéraire, 31% qu'ils/elles auraient visé une autre destination, et 18% estimaient qu'ils/elles se seraient arrêté·e·s dans des localités différentes. La majorité (71%) des répondant·e·s qui ont déclaré que voyager avec un ou plusieurs enfants à charge a influencé leurs choix ont été interrogé·e·s au Niger.

Figure 9. Choix différents que les accompagnant·e·s auraient fait s'ils/elles ne voyageaient pas avec des enfants⁶⁰



Les répondant·e·s qui étaient responsables d'un ou plusieurs enfant(s) étaient plus susceptibles de vouloir rester en Afrique de l'Ouest, notamment pour pouvoir se réunir avec le reste de leur famille. Un tiers (33%) d'entre eux/elles ont en effet déclaré avoir soit atteint leur destination finale, soit vouloir poursuivre leur chemin seulement jusqu'à un autre pays de l'espace ouest-africain. Ce score est supérieur de 10 points par rapport aux jeunes répondant·e·s sans enfants qui montraient aussi l'intention de rester en Afrique de l'Ouest. Les accompagnant·e·s souhaitant rester en Afrique de l'Ouest (n=602) ont aussi plus souvent mentionné l'intention de se réunir avec leur famille (26%, contre 11% des jeunes sans enfants – n=446) pour expliquer leur choix de destination.

59 L'effectif exclut les accompagnant·e·s dont tous les enfants les avaient rejoints dans la ville où ils/elles résidaient au moment de l'entretien et/ou qui avaient donné naissance à leur(s) enfant(s) dans cette ville.

60 Parmi les accompagnant·e·s qui avaient déclaré que voyager avec leur(s) enfant(s) avait eu un impact sur leurs décisions migratoires.

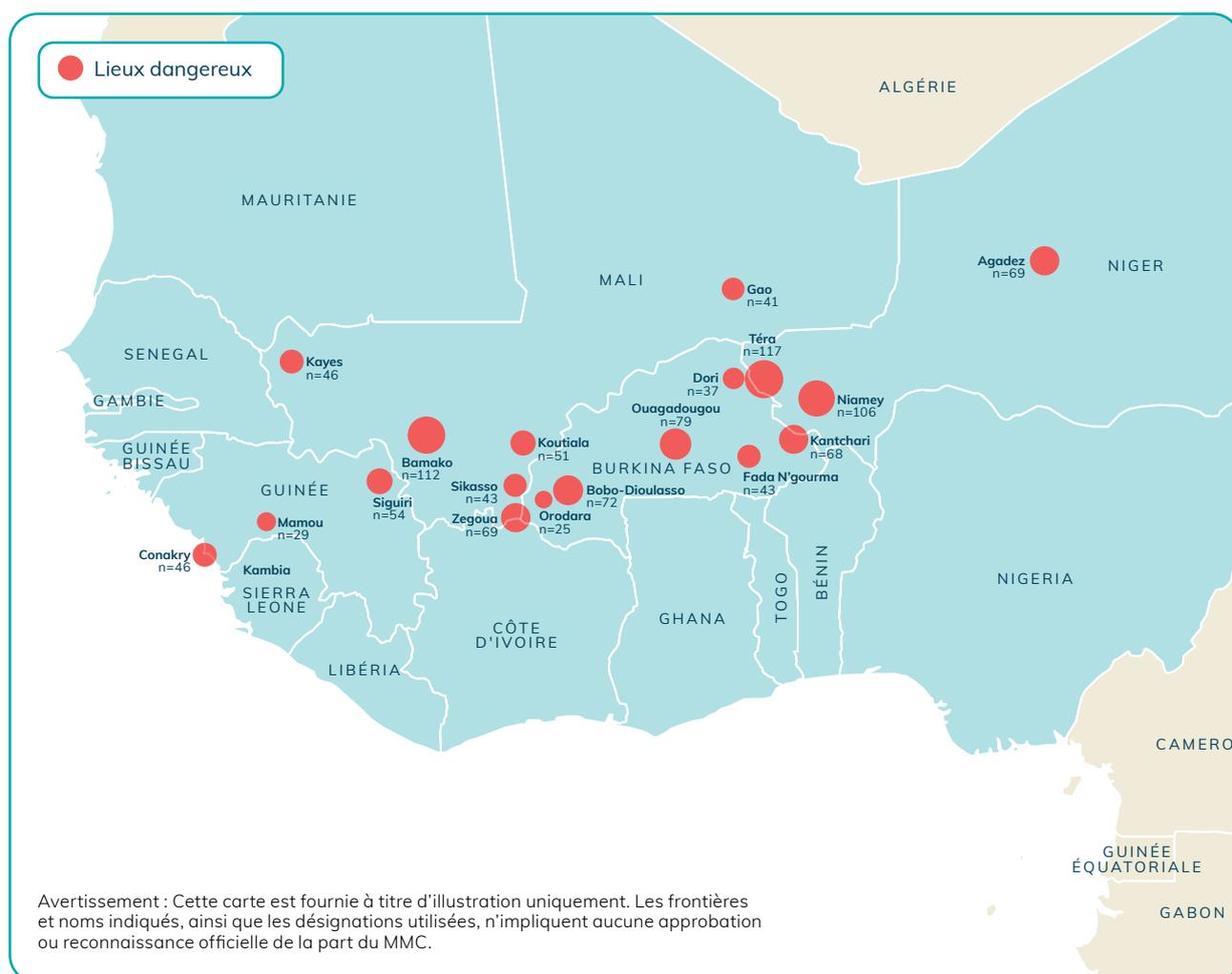
4. Risques⁶¹ et protection sur les routes

4.1. Perceptions des risques de protection

4.1.1 Le Sahel Central concentre la majorité des lieux perçus comme étant potentiellement dangereux recensés

L'exposition aux risques peut augmenter en fonction de l'itinéraire emprunté, de la durée du trajet et/ou du moyen de transport. Dans l'ensemble, 39% des répondant·e·s ont déclaré être passé·e·s par des endroits qu'ils/elles perçoivent comme étant dangereux au cours de leur parcours migratoire. Au total, les répondant·e·s ont mentionné 2,342 lieux dangereux, principalement au Sahel Central, ce qui s'explique en partie par la collecte de données qui a eu lieu dans deux pays de la sous-région, au Mali et au Niger (voir Carte 6). Les répondant·e·s ont très rarement désigné les villes côtières situées sur l'axe Abidjan-Lagos comme des lieux dangereux,⁶² bien qu'elles soient fréquemment citées comme points d'étape (voir Carte 5); les voyages sur cet axe peuvent donc être considérés comme relativement sûrs. En revanche, 60% des répondant·e·s ayant transité au Burkina Faso (n=770) ont signalé avoir traversé des lieux dangereux, qu'ils soient au Burkina Faso ou ailleurs.

Carte 6. Localisation des lieux perçus comme étant dangereux par les répondant·e·s (n=2,342)



61 Conformément au principe de « ne pas nuire » et étant donné que les enquêteur·rice·s ne pouvaient pas répondre aux incidents signalés (que ce soit par une orientation ou une assistance), les migrant·e·s ont été interrogé·e·s sur leur perception des dangers, c'est-à-dire les lieux qu'ils/elles considéraient comme dangereux et les risques qu'ils/elles percevaient là-bas, en précisant que leur réponse ne devait pas être fondée sur des rumeurs.

62 Seuls les lieux dangereux comptant 25 citations ou plus sont recensées dans la carte 5 et retenues pour des analyses fiables. Les répondant·e·s ont donc pu citer Abidjan, Accra, Lomé ou Cotonou comme lieux dangereux, mais jamais plus de 25 fois.

Les grandes villes⁶³ du Sahel Central sont souvent perçues comme lieux dangereux, mais c'est probablement parce que plus de répondant·e·s s'y sont arrêté·e·s. Bamako, Niamey, Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, ont fréquemment été citées comme des lieux dangereux par les répondant·e·s, mais ces grands centres urbains servent également de principaux pôles de transit et d'arrêt (voir Carte 5), souvent pour des raisons économiques comme le travail (voir Figure 3). Bien que ces villes soient régulièrement perçues comme dangereuses, le nombre de fois où elles sont mentionnées comme des lieux dangereux reste relativement faible par rapport à leur fréquence de mention en tant que localités d'arrêt.

Les zones frontalières enregistrent moins de signalements comme lieux dangereux parmi tou·te·s les répondant·e·s, mais la plupart des personnes qui les ont traversées rapportent avoir été exposées à des risques. La frontière entre le Burkina Faso et le Niger est parmi les plus dangereuses, notamment sur les axes de Dori à Téra ainsi que de Fada Ngourma à Kantchari. Les frontières au Sud du Mali sont également souvent citées, que ce soit avec le Sénégal, la Guinée, la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. Au Nord du Niger, Agadez est un lieu de transit avant la traversée risquée du désert vers les frontières algérienne et libyenne. Contrairement aux grands centres urbains précédemment cités, ces zones frontalières sont généralement moins fréquentées ; les répondant·e·s s'y sont peu arrêté·e·s (voir Carte 5), ce qui n'exclut pas que certain·e·s aient traversé ces localités. Le nombre de fois où les zones frontalières sont identifiées comme dangereuses dépasse ainsi parfois leur mention en tant que lieux d'arrêt.

4.1.2 Facteurs de risque : durée du voyage et modes de transport

La durée du voyage et le transport en camions sont associés à des risques accrus. Près des deux tiers (65%) des personnes ayant voyagé pendant plus d'un mois (n=435) ont indiqué être passé·e·s par un ou plusieurs endroits dangereux, contre un tiers (35%) de ceux/celles ayant voyagé sur une durée de moins d'un mois (n=3,363). De même, 66% de celles ayant voyagé au moins une fois en camion au cours de leur mobilité (n=359) ont indiqué être passé·e·s par un ou plusieurs endroits dangereux contre, par exemples, 44% de ceux/celles ayant voyagé en bus (n=2,629). Ces facteurs peuvent se croiser étant donné le recours plus fréquent au transport en camion sur certains itinéraires, notamment entre le Burkina Faso et le Niger,⁶⁴ dans le cadre de mobilités plus distantes.

4.1.3 Perceptions des risques : vulnérabilité économique sur l'ensemble des routes migratoires d'Afrique de l'Ouest

Les types de risques les plus souvent rencontrés par les répondant·e·s soulignent leur vulnérabilité financière sur les routes migratoires d'Afrique de l'Ouest. Le risque de protection le plus souvent cité dans les lieux perçus comme étant dangereux (n=2,342), en particulier au Sahel Central,⁶⁵ est de loin la corruption et l'extorsion (62%), suivi du vol (35%). Les pratiques de corruption (pots-de-vin, extorsion, etc.) peuvent faciliter une mobilité plus rapide, tant pour les voyageur·se·s en situation régulière qu'irrégulière.⁶⁶ Cependant, les autorités peuvent aussi exploiter leur vulnérabilité pour les contraindre, par exemple en les menaçant de les placer en détention (risque mentionné dans 23% des passages dans des lieux perçus comme étant dangereux), et en exigeant des pots-de-vin avant de les laisser poursuivre leur voyage. En outre, sur des itinéraires où l'Etat de droit est affaibli ou absent,⁶⁷ la présence d'acteurs criminels augmente les risques d'agressions, parfois violentes. D'ailleurs, le risque de violences physiques, commises par des acteurs criminels ou d'autres agresseurs, a été mentionné pour 21% des passages dans des lieux perçus comme étant dangereux. Le vol, pratique courante pour financer d'autres activités illicites, y compris les groupes armés,⁶⁸ touche souvent les voyageur·se·s, qui constituent une cible facile lorsqu'ils/elles sont isolé·e·s dans un environnement où ils/elles manquent de repères.

63 MMC (2024), [Op. cit.](#)

64 Jeune Afrique (2023), [Op. cit.](#)

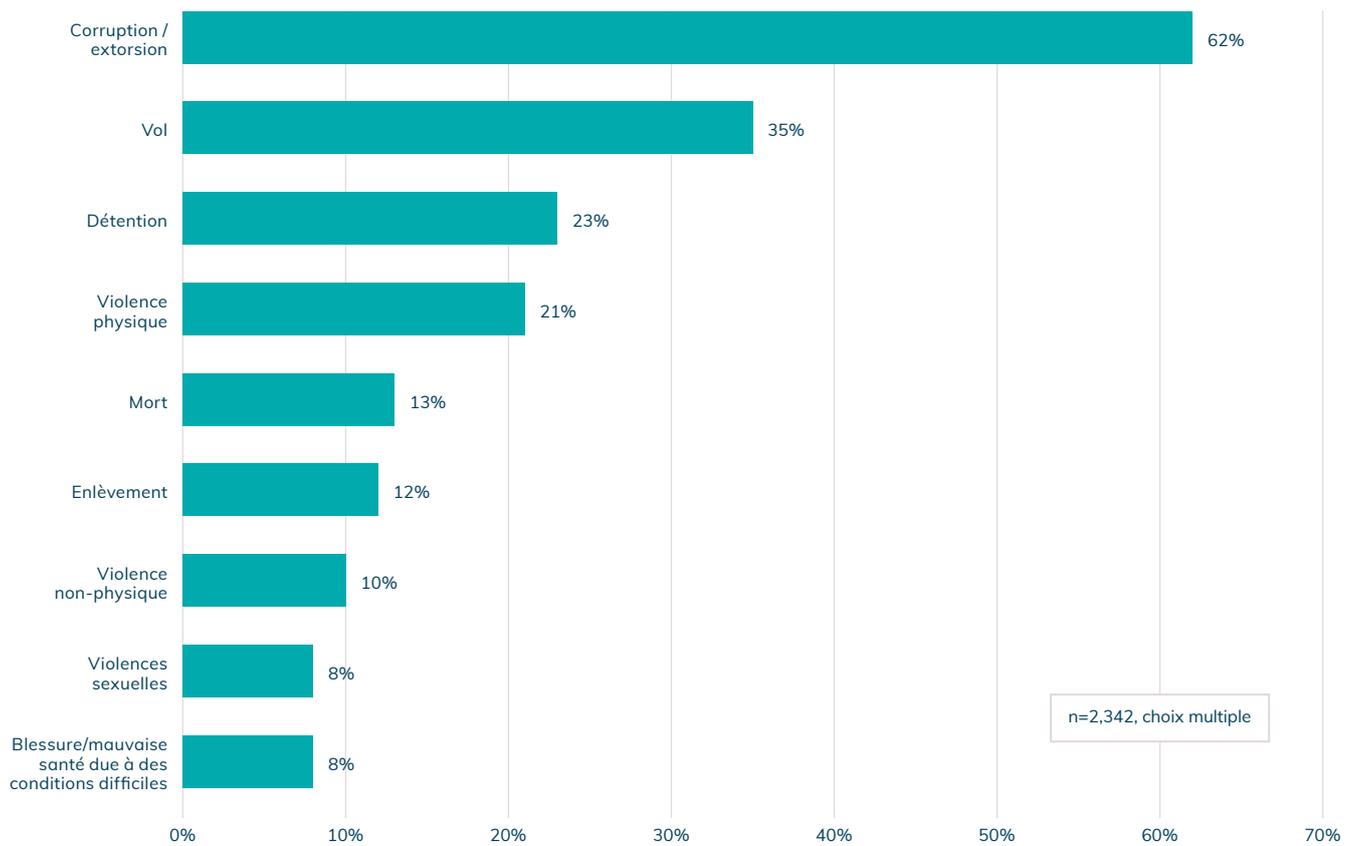
65 MMC (2024), [Risques de protection et besoins d'assistance des migrant·e·s au Sahel Central](#)

66 MMC (2019), [A persistent reality : the role of corruption in mixed migration](#)

67 Fund For Peace (2023), [Fragile States Index Annual Report 2023](#)

68 Isidore Kouwonou (2024), [Comment les groupes armés financent leurs activités en Afrique de l'Ouest](#) BBC News Afrique

Figure 10. Quels étaient les principaux risques? Parmi tous les lieux perçus comme étant dangereux⁶⁹



69 Les lieux dangereux sont l'unité d'analyse retenue pour cette question. Parmi les répondant·e·s ayant traversé au moins un lieu dangereux (n=1,473), certain·e·s ont mentionné plusieurs endroits dangereux et ont pu identifier des risques différents pour chaque lieu. Un·e même répondant·e peut donc avoir été comptabilisé·e plusieurs fois.

4.1.4 Perceptions des risques : spécificités par localités perçues comme étant dangereuses

Une étude spécifique des risques encourus dans chacun des lieux perçus comme étant dangereux les plus fréquemment cités montre des spécificités locales.

Figure 11. Quels étaient les principaux risques ? Par localité perçue comme étant dangereuse⁷⁰

Choix multiple

Corruption/extorsion	96%	49%	64%	58%	62%	21%	87%
Mort	1%	3%	14%	2%	1%	73%	0%
Détention	3%	12%	40%	9%	8%	55%	29%
Blessure/maladies	3%	4%	3%	1%	5%	10%	1%
Enlèvement	1%	5%	18%	3%	10%	70%	0%
Violence non-physique	14%	6%	19%	8%	16%	23%	22%
Violence physique	1%	17%	31%	9%	18%	66%	3%
Vol	9%	39%	29%	58%	63%	55%	4%
Violences sexuelles	3%	3%	8%	4%	0%	47%	0%
	Agadez (n=69)	Bamako (n=112)	Kantchari- Fada Ngourma (n=111)	Niamey (n=106)	Ouagadougou (n=79)	Dori-Téra (n=154)	Zegoua (n=69)

L'axe Dori-Téra (154 mentions comme lieu dangereux) entre le Burkina Faso et le Niger représente un parcours à haut risque où les voyageurs se sont confrontés aux dangers les plus graves. L'axe Dori-Téra est perçu comme le plus dangereux pour tous les types de risques, à l'exception de la corruption et des vols. Les trois quarts (73%) des répondants ayant mentionné l'axe Dori-Téra comme lieu dangereux ont indiqué un risque de mort, et 66% ont rapporté le risque de violences physiques. La moitié (47%) ont cité les violences sexuelles, un risque rarement mentionné pour les autres lieux. La privation de liberté est également un danger souvent encouru, avec les taux les plus élevés de la région concernant les risques d'enlèvement (70%) et de détention (55%). Sur le plan de la vulnérabilité financière, ils/elles ont plus souvent estimé avoir été exposés au risque de vol (55%) que de corruption (21%), suggérant que les menaces émanent principalement de groupes armés non-étatiques. Dans le Sahel Central, la région du Liptako-Gourma, où se situe l'axe Dori-Téra, est fréquemment citée comme l'une des plus affectées par l'activisme des groupes extrémistes violents.⁷¹ Ces groupes s'en prennent autant aux forces de sécurité qu'aux populations civiles, provoquant une des plus graves crises de déplacements forcés du continent.⁷² Les migrants internationaux qui traversent cette région sont donc eux/elles aussi vulnérables aux mêmes risques de violences, d'enlèvements et d'attaques que les populations locales.⁷³

Plus au Sud de la frontière entre le Burkina Faso et le Niger, l'axe Kantchari-Fada Ngourma (mentionné 111 fois) se distingue par une vulnérabilité particulière, marquée par les risques liés à la corruption (64%), à la détention (40%) et à l'insécurité physique. Les risques de mort (14%), violences physiques (31%) et de kidnapping (18%) sont aussi couramment rencontrés dans la région. Cet axe représente ainsi un point névralgique d'exposition aux risques, tant en termes d'insécurité physique que d'abus institutionnels.

Les jeunes et accompagnants de passage dans les grands centres urbains du Sahel Central sont les plus vulnérables face aux risques financiers. Ouagadougou (n=79) et Niamey (n=106) ont enregistré les scores les plus élevés de la région en ce qui concerne

⁷⁰ Les répondants pouvaient citer jusqu'à 5 lieux, et, pour chaque lieu, jusqu'à 9 risques (à l'exception de «Autre» et «Refus»). Les lieux représentés dans le graphique ont été sélectionnés pour leur nombre statistiquement significatif de citations comme endroits dangereux et comme étant soit des villes majeures, et/ou des villes frontalières. Le nombre de citations (n) par point lieux dangereux est de 69 à Agadez, 112 à Bamako, 111 à Kantchari-Fada Ngourma, 106 à Niamey, 79 à Ouagadougou, 154 à Dori-Téra, 69 à Zegoua.

⁷¹ Center for Preventive Action (2024), [Violent extremism in the Sahel](#)

⁷² UNHCR (2024), [Op.cit.](#)

⁷³ IOM (2024), [World migration report 2024: Chapter 3 – Migration and migrants: regional dimensions and developments](#)

les vols, respectivement 63% (50/79) et 58%. Le risque de corruption y a été le second le plus souvent cité, respectivement 62% (49/79) et 58%. A Bamako (n=112), la corruption (49%) et les vols (39%) sont aussi les deux risques les plus souvent mentionnés. Cette vulnérabilité financière coïncide avec le motif le plus souvent cité pour s'arrêter dans chacune de ces trois villes et qui est une raison économique, à savoir travailler pour financer la suite du voyage (voir Figure 4).

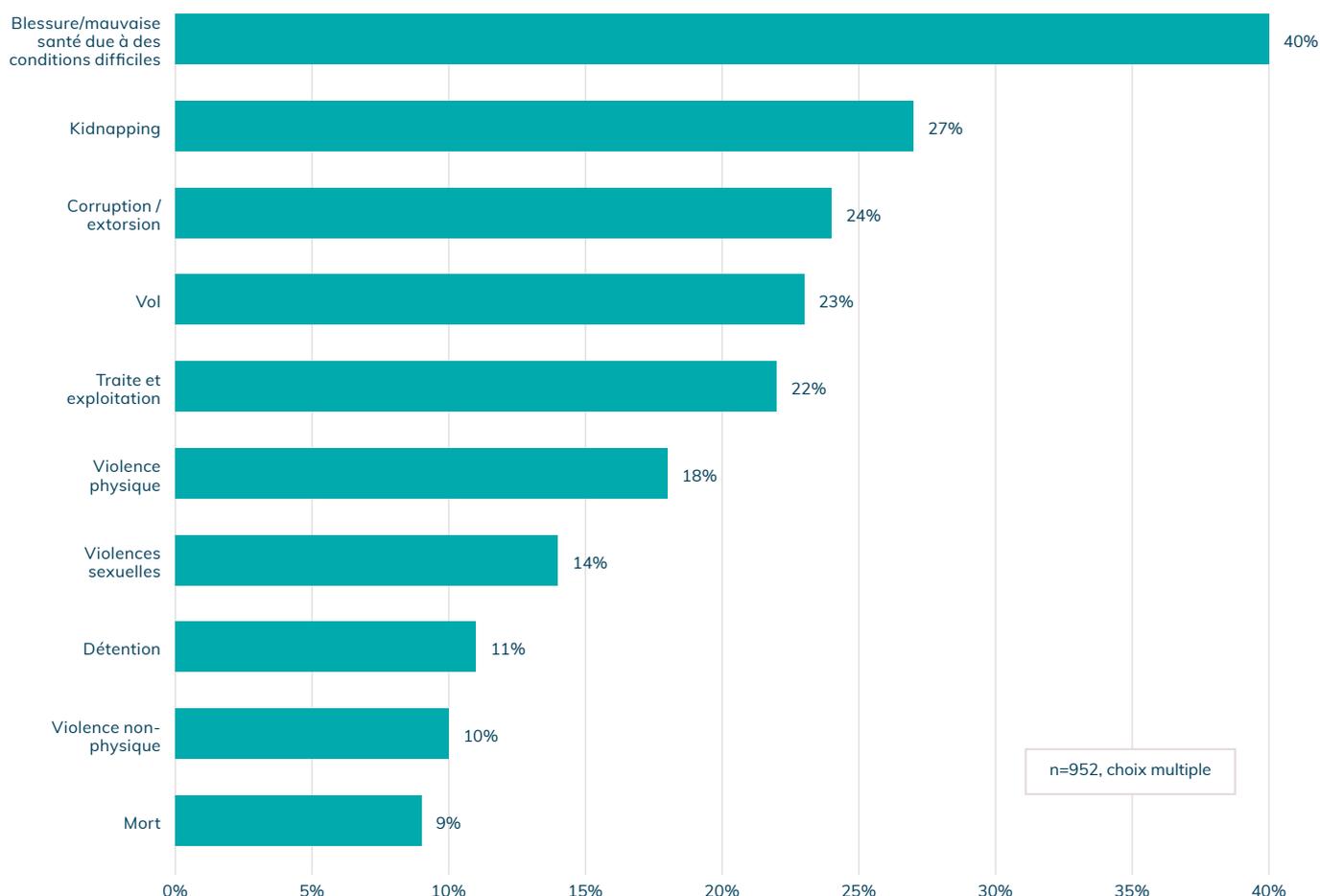
Les risques de corruption sont les plus ressentis dans les zones frontalières de Zegoua (n=69 mentions comme lieux dangereux) et Agadez (n=69). Neuf répondant·e·s sur dix (60/69) ayant cité Zegoua comme lieu dangereux ont signalé le risque de corruption, ce qui coïncide aux raisons de s'arrêter liées aux contrôles migratoires (voir Figure 4). Moins d'un tiers (42/69) ont aussi cité le risque de détention et une personne sur cinq (15/69) a cité le risque de violences non-physiques, ce qui suggère que les services de l'immigration pourraient adopter une posture coercitive durant les contrôles migratoires.⁷⁴ A Agadez, les violences non-physiques (10/69) et la détention (2/69) sont plus marginales dans les signalements des répondant·e·s. Le risque de corruption est le seul qui ressort avec insistance (66/69) sans qu'il ne soit directement associable à d'autres risques, ce qui suggère que la corruption à Agadez joue principalement le rôle de faciliter une mobilité plus rapide.⁷⁵

4.2. Protection des enfants en mobilité

4.2.1 Particularités des risques encourus par les enfants pendant le voyage

Parmi les accompagnant·e·s (n=1,835), la moitié (52%) a estimé que le ou les enfant(s) dont ils/elles avaient la charge étai·en·t exposé·e·s à des risques pendant le voyage. Leur(s) enfant(s) ont été exposé·e·s à des menaces, qu'ils/elles soient passé·e·s par des zones dangereuses ou non, puisque seulement 37% des accompagnant·e·s ont déclaré être passé·e·s par de tels endroits. Plus de la moitié (56%) ont estimé que leur(s) enfant(s) étai·en·t modérément (10%), fortement (26%) ou très fortement (19%) exposé·e·s aux risques. Parmi eux/elles, la majorité ont identifié un des trois pays du Sahel Central comme l'endroit où leur(s) enfant(s) étai·en·t le plus vulnérable(s), que ce soit au Burkina Faso (17%), au Mali (16%), ou au Niger (30%),⁷⁶ notamment à Niamey et Téra, respectivement cités par 13% et 6% des répondant·e·s.

Figure 12. Quels étaient les principaux risques pour les enfants de moins de 18 ans ?



74 GI-TOC (2024), [Mali : human smuggling resilient amid major political and security upheaval](#)

75 MMC (2019), [Op. cit.](#)

76 18% ont cité la Guinée comme le pays où leur(s) enfant(s) a/ont été le plus exposé·e·s aux risques.

Les accompagnant·e·s étaient principalement préoccupé·e·s par les conséquences du voyage sur la santé et la condition physique de leur(s) enfant(s). En effet, 40% des accompagnant·e·s estimant que leur(s) enfant(s) était·en·t vulnérable(s) au cours de leur voyage (n=952) ont cité le risque de blessure ou de mauvaise santé due à des conditions difficiles. Ces préoccupations diffèrent des risques perçus et besoins d'assistance rapportés par les accompagnant·e·s dans leur lieu d'entretien, en particulier en milieux urbains où les préoccupations sont davantage centrées sur les violences non-physiques (discriminations, insultes, harcèlement)⁷⁷ ainsi que les besoins liés à l'éducation⁷⁸ et l'aide alimentaire.⁷⁹ Pendant le voyage, l'attention des accompagnant·e·s se porte donc davantage sur la sécurité physique (18% ont cité les violences physiques) et la santé immédiate des enfants, nécessitant un soutien pour accéder à des soins médicaux et/ou à des ressources de base (eau, abri, nourriture). Une fois installé·e·s, même temporairement, les risques sociaux et besoins éducatifs deviennent prioritaires. Ce contraste souligne la nécessité d'une approche d'assistance adaptée aux différentes étapes du déplacement, qu'il s'agisse du voyage ou des périodes de séjour plus ou moins prolongées.⁸⁰

Les risques de protection encourus par les enfants sur les routes migratoires d'Afrique de l'Ouest sont très variés et suggèrent la nécessité d'une programmation multidimensionnelle⁸¹ pour répondre à leurs besoins. Les accompagnant·e·s ont souvent, pour 57% d'entre eux/elles, signalé plusieurs types de risques encourus par leur(s) enfant(s). Le kidnapping, mentionné par 27% des accompagnant·e·s, apparaît comme un risque particulièrement spécifique aux enfants, comparé à la fréquence plus faible de 12% observée dans les zones identifiées comme dangereuses par l'ensemble de l'échantillon. La vulnérabilité financière, illustrée par les risques de corruption (24%) et de vols (23%), est moins souvent identifiée comme un risque encouru par les enfants, notamment parce que ces risques les affectent indirectement lorsque ce sont leurs accompagnant·e·s qui endossent la responsabilité financière et transportent les sommes d'argent. La traite, l'exploitation (22%) et les violences sexuelles (14%)⁸² sont deux types de risques qui peuvent être associés au travail forcé et toucher plus souvent les jeunes filles en situation de servitude domestique et/ou engagées dans le travail du sexe, notamment à Bamako.⁸³

4.2.2 Les accompagnant·e·s s'appuient sur plusieurs stratégies pour protéger leur(s) enfant(s) des dangers

Les accompagnant·e·s adoptent le plus souvent une approche proactive, réfléchie et pragmatique pour réduire les risques et assurer leur sécurité ainsi que celle de leur(s) enfant(s) pendant le voyage. Il/elles accordent ainsi de l'importance au choix et à l'utilisation de moyens de transport qu'ils/elles jugent plus sûrs (41%, contre 33% parmi les jeunes sans enfants), ce qui suggère un choix proactif pour des routes moins dangereuses et/ou un investissement dans des modes de transport potentiellement plus coûteux. Par ailleurs, 38% se sont efforcé·e·s de recueillir des informations à jour sur les conditions de voyage, soulignant leur besoin d'accéder à des sources fiables tandis que les informations sur la sécurité restent les plus fréquemment signalées comme insuffisantes sur les routes migratoires du Sahel Central.⁸⁴ Enfin, 27% ont planifié soigneusement leurs déplacements, démontrant un sens aigu de l'organisation afin d'anticiper les imprévus et de conserver un contrôle sur le choix des itinéraires et le calendrier de leurs mouvements.⁸⁵

Les accompagnant·e·s se sont appuyé·e·s sur leurs cercles sociaux dans le cadre de stratégies collectives pour se prémunir des dangers en cours de route. 29% ont choisi de voyager en groupe, indiquant la prévalence des réseaux de solidarité entre migrant·e·s qui augmentent le sentiment de sécurité et offrent une protection collective contre d'éventuels dangers. Un quart (26%) ont maintenu un contact régulier avec leur famille, potentiellement pour recevoir des conseils et des informations sur les conditions de voyage, ou simplement un soutien moral. Enfin, 16% ont décidé de s'arrêter dans des lieux où ils/elles connaissaient des personnes de confiance, ce qui offre un soutien local dans des environnements inconnus et potentiellement dangereux.

77 MMC (2024), [Op. cit.](#)

78 MMC (2024), [Op. cit.](#)

79 MMC (2023), [Op. cit.](#)

80 ISS (2017), [Children on the move. From protection towards a quality sustainable solution](#)

81 UNICEF (2018), [Child protection advocacy brief. Children on the move](#)

82 UNHCR (2020), [What works to protect children on the move](#)

83 MMC (2024), [Op. cit.](#)

84 Au Sahel Central, les principales sources d'information des migrant·e·s sont la famille et les ami·e·s dans un autre pays.

MMC (2024), [Comprendre l'accès à l'information des migrant·e·s au Sahel Central](#)

85 Les jeunes répondant·e·s voyageant sans enfants ont aussi cité la recherche d'informations (37%) et la planification du voyage (25%) dans des proportions similaires.

4.3. Des besoins en assistance peu satisfaits

4.3.1 Les personnes vulnérables sont souvent celles qui ont le moins accès à l'assistance

Les personnes voyageant avec des enfants ont moins souvent reçu d'aide pendant leur trajet que les personnes sans enfant(s).

Près des deux tiers (62%) de l'ensemble des répondant·e·s n'ont pas reçu d'aide pendant leur voyage. Ce taux est plus élevé parmi celles/ceux accompagnant un ou plusieurs enfant(s) (67%) par rapport à ceux/celles voyageant sans enfants à charge (57%). Pourtant, les accompagnant·e·s rapportent, tout comme les jeunes sans enfants, avoir eu besoin d'aide au moins une fois durant leur trajet sans l'avoir reçue (respectivement 37% et 39%) et être passé·e·s par des endroits dangereux (38% et 40%). Malgré ces besoins, les personnes accompagnées d'enfants semblent donc avoir moins accès à l'aide, ou l'assistance leur est plus difficilement fournie, ce qui justifie la mise en place de réponses programmatiques mieux ciblées pour cette catégorie de personnes.⁸⁶

La plupart des jeunes et accompagnant·e·s qui ont traversé des zones dangereuses n'ont pas reçu d'assistance pendant leur voyage.

Parmi les répondant·e·s étant passé·e·s par des lieux perçus comme étant dangereux (n=1473), la moitié (49%) n'ont pas reçu d'assistance au cours de leur voyage, que ce soit dans ces lieux où ailleurs. Parmi ces dernier·e·s (n=724), 69% ont eu besoin d'aide au moins une fois durant leur trajet, que ce soit dans ces lieux perçus comme étant dangereux où ailleurs, sans l'avoir reçue. Cette inadéquation met en évidence les problématiques d'accès auxquelles font face les acteurs humanitaires et de protection dans des zones aux conditions de sécurité tendues,⁸⁷ mais aussi les problématiques liées à l'intégration des populations migrantes dans la réponse humanitaire et les programmes de financement.⁸⁸

Pendant le voyage, l'aide est le plus souvent reçue par des réseaux d'entraide en vue de répondre à des besoins de base.

Indépendamment de s'ils/elles voyageaient avec des enfants, l'aide reçue pendant le voyage a le plus souvent été octroyée par d'autres migrant·e·s (43%) et/ou le cercle familial et d'ami·e·s (41%). Les ONGs (5%) et l'ONU (2%) n'ont été citées que rarement, mettant en évidence des problématiques d'accès liées aux défis de sécurité sur les routes migratoires, de confiance envers les acteurs humanitaires ou encore d'éligibilité aux programmes d'assistance. L'aide vise principalement à répondre aux besoins de base, telle que la nourriture (69%), l'eau (64%), ou encore l'accès à un abri (32%). En revanche, une minorité a reçu une aide monétaire (14%) et/ou de l'assistance pour trouver un travail (11%) alors que la vulnérabilité financière est la plus souvent signalée.

4.3.2 Des besoins multidimensionnels sur les routes migratoires

Les besoins insatisfaits des jeunes et des accompagnant·e·s sur les routes migratoires illustrent une vulnérabilité multidimensionnelle.

38% de tou·te·s les répondant·e·s ont déclaré avoir eu besoin d'aide pendant leur voyage mais ne pas l'avoir reçue. Parmi eux/elles (n=1,444), conformément à leur vulnérabilité économique liée aux deux premiers types de risques encourus (corruption, vols), l'aide financière est le premier besoin prioritaire non satisfait (51%), tandis que l'assistance pour trouver un travail (31%) figure en quatrième position. Certains besoins essentiels, tels que la nourriture (35%), l'accès à un abri (35%) et à l'eau (24%), mettent en évidence une vulnérabilité matérielle particulièrement aiguë. Un·e de ces répondant·e·s sur quatre (25%) a cité le besoin pour une assistance juridique, illustrant la volonté d'accéder à des documents qui faciliteraient leur mobilité dans des conditions régulières et réduiraient potentiellement leur vulnérabilité aux risques,⁸⁹ notamment de corruption et d'extorsion.

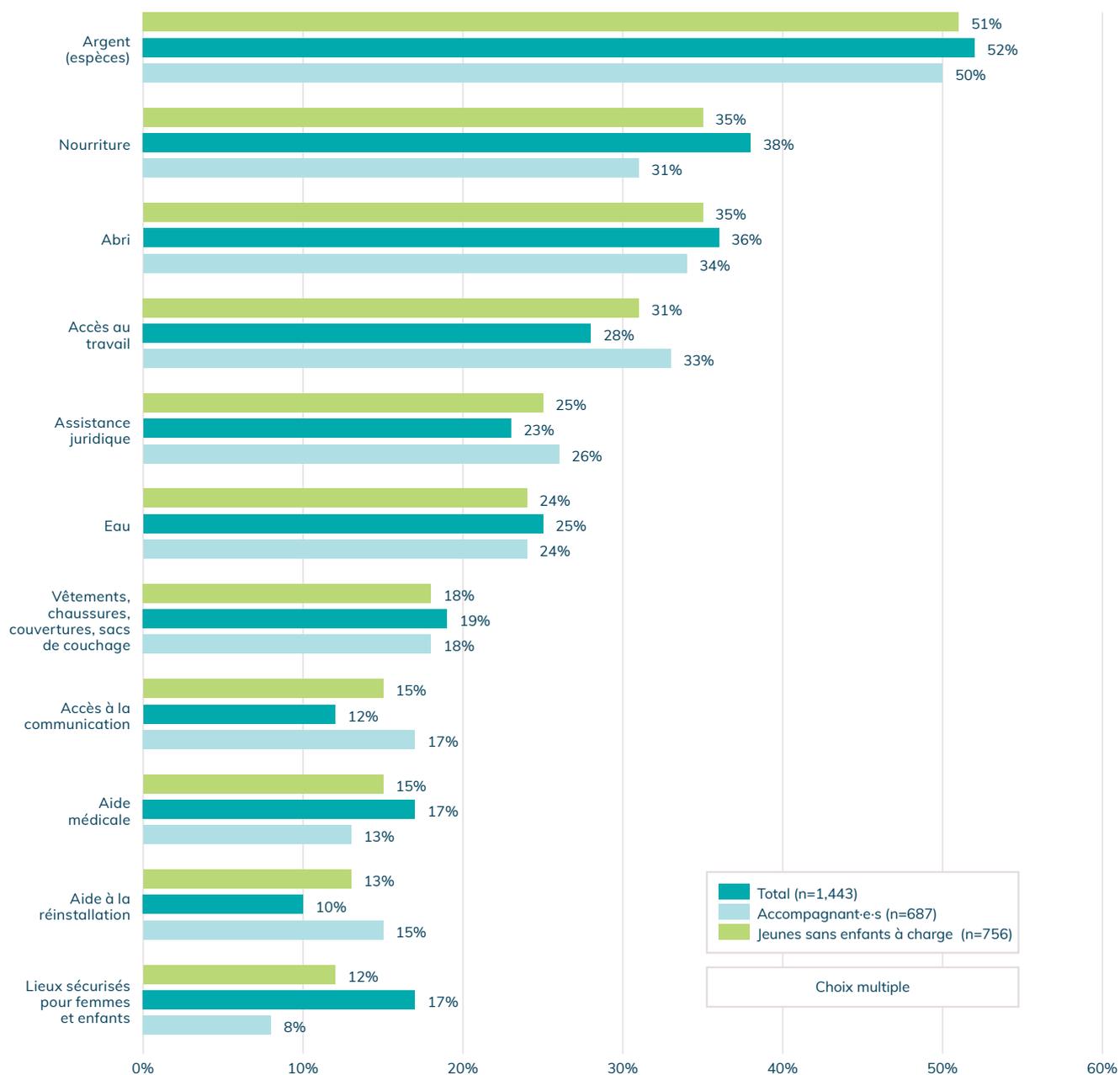
86 ISS (2017), [Op. cit.](#)

87 La coalition pour le Sahel (2022), [Recommandations favorisant l'accès humanitaire et la protection des civils au Sahel](#)

88 MPI (2023), [Migrants in need report barriers to assistance and fragile trust in humanitarian organizations](#)

89 UNHCR and IOM (2015), [Nationality, Migration and Statelessness in West Africa](#)

Figure 13. De quoi aviez-vous le plus besoin lorsque vous n'avez pas reçu l'aide requise ?



Les personnes voyageant avec des enfants ont des besoins spécifiques qui restent insatisfaits. Parmi les personnes dont les besoins sont restés insatisfaits, les accompagnant-e-s (n=687) ont en effet plus souvent cité avoir eu besoin de nourriture (38%) et de lieux sécurisés pour les femmes et les enfants (17%) par rapport aux jeunes voyageant sans enfants (n=756, respectivement 31% et 8%). Leur vulnérabilité accrue à ces risques souligne la nécessité d'interventions programmatiques mieux ciblées pour garantir un meilleur accès à l'aide alimentaire et à des espaces sécurisés pour les familles sur les routes migratoires d'Afrique de l'Ouest.

5. Conclusion

Les déplacements des jeunes et des personnes voyageant avec des enfants jusqu'en Guinée, Mali et Niger sont relativement courts, avec 67% des répondant·e·s qui avaient migré depuis un pays voisin sans transit intermédiaire. Mais ces parcours peuvent viser des destinations plus lointaines puisque 85% des répondant·e·s n'avaient pas atteint la fin de leur voyage et que seulement 28% avaient l'intention de rester en Afrique de l'Ouest. Le Burkina Faso émerge comme un pays de transit clé sur les routes migratoires, puisque 73% des personnes interrogées qui avaient traversé un pays tiers ont transité par ce pays.

La majorité des jeunes et des accompagnant·e·s (77%) font des arrêts en cours de route. Un·e jeune sur deux (49%) s'est arrêté·e pour travailler, particulièrement au Niger dans des villes comme Maradi, Niamey ou Agadez. Les procédures d'immigration sont aussi un motif courant pour les arrêts, notamment à Zegoua-Pogo (97%), Accra (74%) et Dibli-Kayes (53%). Celles et ceux qui transitent par le Burkina Faso s'arrêtent souvent pour attendre un transport, comme à Bobo Dioulasso (60%), tout comme celles et ceux qui traversent les pays côtiers et s'arrêtent à Accra (78%), Lomé (57%) et Cotonou (51%).

Voyager avec des enfants comporte des conditions de migration plus complexes, surtout pour les femmes. 71% des femmes et 57% des hommes accompagnant·e·s étaient des parents isolés. Le plus souvent, les accompagnant·e·s (81%) avaient voyagé dès leur pays de départ avec leur(s) enfant(s) à charge qui, pour deux accompagnant·e·s sur cinq (42%), étaient des enfants en bas âge (0-4 ans). Leurs dépenses étaient plus élevées de 19% en moyenne par rapport à celles des migrant·e·s sans enfant à charge.

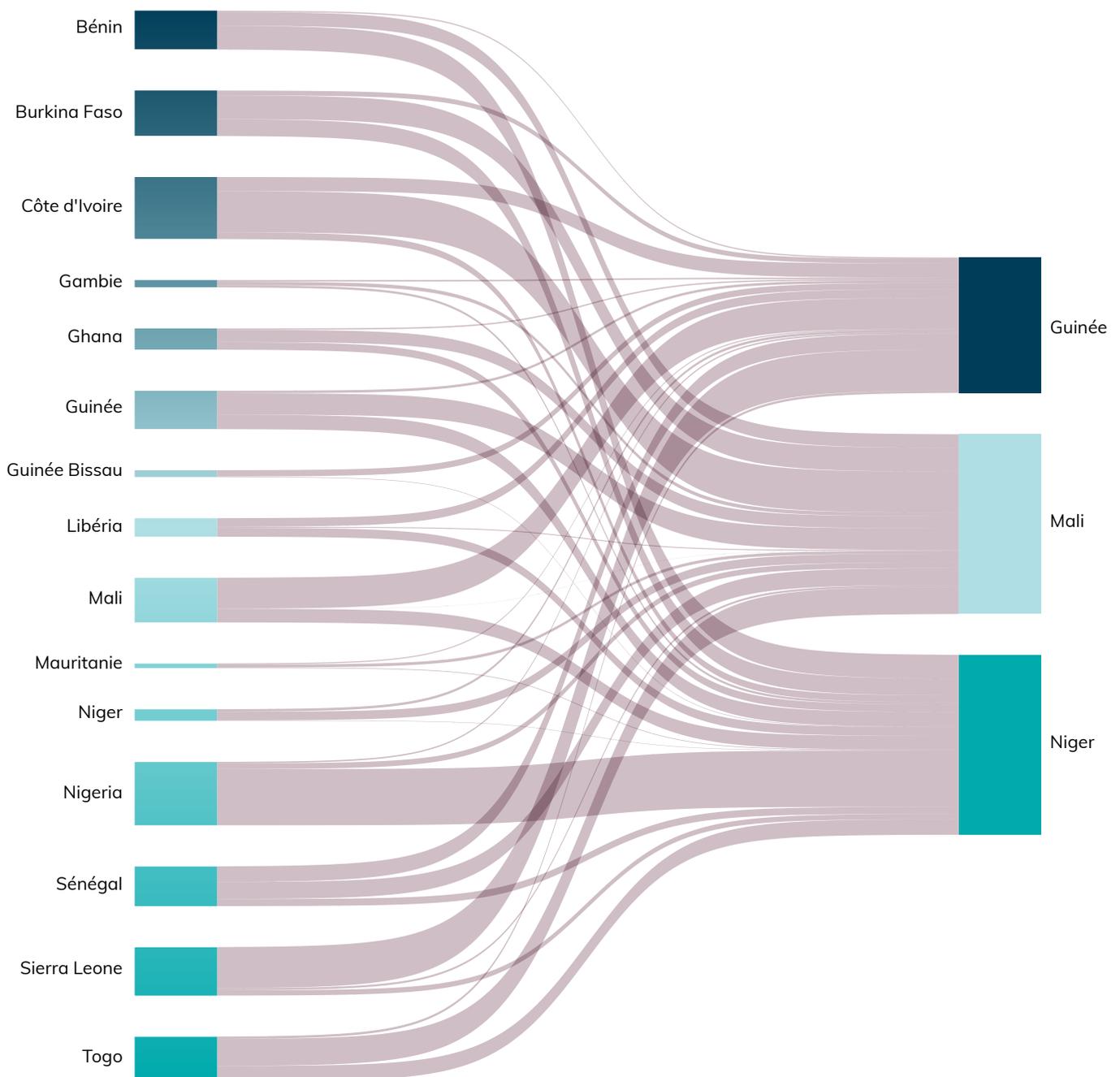
Dans l'ensemble, 39% des répondant·e·s ont déclaré être passé·e·s par des endroits qu'ils/elles perçoivent comme étant dangereux. L'axe Dori-Téra, entre le Burkina Faso et le Niger, se distingue par sa dangerosité, les répondant·e·s y ayant perçu les niveaux les plus élevés de la région pour les risques de mort (73%), kidnapping (70%), violences physiques (66%), détention (55%) et violences sexuelles (47%).

Les personnes voyageant avec des enfants bénéficient de moins d'assistance en route. Les deux tiers (67%) n'ont reçu aucune aide pendant le voyage, contre la moitié des jeunes voyageant sans enfant (57%). Pourtant, les migrant·e·s voyageant avec des enfants ont des besoins spécifiques, notamment en termes d'aide alimentaire (38%) ou d'accès à des lieux sécurisés pour les femmes et les enfants (17%). La réponse à ces besoins doit pouvoir s'ajuster aux spécificités de chaque trajet et aux contextes locaux, afin de répondre efficacement aux exigences particulières des enfants et des jeunes sur les routes et pendant leurs étapes migratoires. Une approche ciblée et basée sur les besoins des enfants et des jeunes est donc nécessaire pour garantir que l'aide apportée soit à la fois pertinente et accessible en fonction des différents risques rencontrés sur les différents itinéraires empruntés.⁹⁰

90 MMC (2023), [Children and youth in mixed migration. Insights and key messages drawn from a decade of MMC's research and 4Mi data collection](#)

Annexe 1. Visualisation et données des mouvements migratoires entre pays de départ et d'entretien

Figure 14. Flux migratoires entre pays de départ et d'entretien⁹¹



91 Les autres pays de départ ont enregistré moins de 25 répondant·e·s et ne sont pas représentés dans le graphique.

Tableau 3. Pays de départ des répondant-e-s, par pays d'entretien

Pays de départ	Pays d'entretien			Total
	Guinée	Mali	Niger	
Bénin	9 (3%)	105 (35%)	183 (62%)	297
Burkina Faso	37 (11%)	182 (52%)	129 (37%)	348
Côte d'Ivoire	108 (23%)	315 (66%)	52 (11%)	475
Gambie	11 (20%)	27 (49%)	17 (31%)	55
Ghana	10 (6%)	94 (58%)	58 (36%)	162
Guinée	19 (6%)	164 (56%)	111 (38%)	294
Guinée Bissau	48 (92%)	0 (0%)	4 (8%)	52
Libéria	66 (47%)	7 (5%)	68 (48%)	141
Mali	237 (69%)	1 (>0%)	104 (30%)	342
Mauritanie	8 (23%)	22 (63%)	5 (14%)	35
Niger	19 (22%)	66 (75%)	3 (3%)	88
Nigéria	11 (2%)	43 (9%)	432 (89%)	486
Sénégal	120 (39%)	130 (43%)	54 (18%)	304
Sierra Leone	316 (85%)	15 (4%)	40 (11%)	371
Togo	18 (5%)	207 (60%)	119 (35%)	344
Autres	4	0	0	4

Tableau 4. Pays d'entretien des répondant-e-s, par pays de départ

Pays de départ	Pays d'entretien		
	Guinée	Mali	Niger
Bénin	9 (1%)	105 (8%)	183 (13%)
Burkina Faso	37 (4%)	182 (13%)	129 (9%)
Côte d'Ivoire	108 (10%)	315 (23%)	52 (4%)
Gambie	11 (1%)	27 (2%)	17 (1%)
Ghana	10 (1%)	94 (7%)	58 (4%)
Guinée	19 (2%)	164 (12%)	111 (8%)
Guinée Bissau	48 (5%)	0 (0%)	4 (1%)
Libéria	66 (6%)	7 (1%)	68 (4%)
Mali	237 (23%)	1 (>0%)	104 (8%)
Mauritanie	8 (1%)	22 (2%)	5 (1%)
Niger	19 (2%)	66 (5%)	3 (>0%)
Nigéria	11 (1%)	43 (3%)	432 (31%)
Sénégal	120 (12%)	130 (9%)	54 (4%)
Sierra Leone	316 (30%)	15 (1%)	40 (3%)
Togo	18 (2%)	207 (15%)	119 (9%)
Autres	4	0	0
Total	1,041	1,378	1,379

Tableau 5. Localités d'entretien des répondant·e·s, par pays de départ

Pays de départ	Localités d'entretien							
	Guinée			Mali		Niger		
	Conakry	Mamou	Siguiro	Bamako	Sikasso	Niamey	Agadez	Maradi
Bénin	6 (1%)	3 (3%)	0	90 (10%)	15 (4%)	111 (14%)	38 (17%)	34 (10%)
Burkina Faso	24 (3%)	1 (1%)	12 (11%)	75 (8%)	107 (25%)	108 (13%)	17 (8%)	4 (1%)
Côte d'Ivoire	81 (10%)	13 (13%)	14 (13%)	189 (20%)	126 (29%)	43 (5%)	9 (4%)	0
Gambie	8 (1%)	2 (2%)	1 (1%)	27 (3%)	0	16 (2%)	1 (<1%)	0
Ghana	8 (1%)	1 (1%)	1 (1%)	64 (7%)	30 (7%)	47 (6%)	9 (4%)	2 (1%)
Guinée	19 (2%)	0	0	117 (12%)	46 (11%)	56 (7%)	55 (25%)	0
Guinée Bissau	43 (5%)	3 (3%)	2 (2%)	0	0	4 (1%)	0	0
Libéria	44 (5%)	17 (17%)	5 (4%)	7 (1%)	0	68 (8%)	0	0
Mali	161 (19%)	18 (18%)	58 (52%)	0	0	88 (11%)	13 (6%)	2 (1%)
Mauritanie	6 (1%)	2 (2%)	0	17 (2%)	5 (1%)	5 (1%)	0	0
Niger	13 (2%)	6 (6%)	0	36 (4%)	30 (7%)	1 (<1%)	2 (1%)	0
Nigéria	9 (1%)	2 (2%)	0	28 (3%)	15 (4%)	81 (10%)	59 (27%)	292 (82%)
Sénégal	104 (13%)	12 (12%)	4 (4%)	102 (11%)	28 (7%)	48 (6%)	3 (1%)	3 (1%)
Sierra Leone	281 (34%)	20 (20%)	15 (13%)	15 (2%)	0	34 (4%)	6 (3%)	0
Togo	17 (2%)	1 (1%)	0	180 (19%)	27 (6%)	92 (11%)	10 (5%)	17 (5%)
Autres	4 (<1%)	0	0	0	0	0	0	0
Total	828	101	112	947	429	802	222	354

Tableau 6. Pays de départ des répondant·e·s, par genre

Pays de départ	Genre		Total
	Femmes	Hommes	
Bénin	156 (53%)	141 (47%)	297
Burkina Faso	150 (43%)	198 (57%)	348
Côte d'Ivoire	268 (56%)	207 (44%)	475
Gambie	21 (38%)	34 (62%)	55
Ghana	69 (43%)	93 (57%)	162
Guinée	139 (47%)	155 (53%)	294
Guinée Bissau	20 (47%)	32 (53%)	52
Libéria	42 (30%)	99 (70%)	141
Mali	107 (31%)	235 (69%)	342
Mauritanie	7 (20%)	28 (80%)	35
Niger	35 (40%)	53 (60%)	88
Nigéria	202 (42%)	284 (58%)	486
Sénégal	109 (36%)	195 (64%)	304
Sierra Leone	172 (46%)	199 (54%)	371
Togo	185 (54%)	159 (46%)	344
Autres	0	4	4



Mixed
Migration
Centre

MMC est un réseau mondial engagé dans la collecte de données, la recherche, l'analyse et le développement de politiques et de programmes sur la migration mixte, avec des centres régionaux en Afrique, en Asie et dans le Pacifique, en Europe et en Amérique latine, et une équipe mondiale basée à Copenhague, Genève et Bruxelles.

Le MMC est une source majeure de données, de recherches, d'analyses et d'expertise indépendantes et de haute qualité. Le MMC a pour objectif d'améliorer la compréhension des migrations mixtes, d'avoir un impact positif sur les politiques migratoires mondiales et régionales, de fournir des réponses de protection fondées sur des données probantes pour les personnes en déplacement et de stimuler la réflexion dans les débats publics et politiques sur les migrations mixtes. Le MMC met l'accent sur les droits de l'homme et la protection de toutes les personnes en déplacement.



Le MMC fait partie du Conseil danois pour les réfugiés (DRC).

Pour plus d'informations visitez www.mixedmigration.org
Suivez-nous sur Bluesky [@mixedmigration.org](https://bsky.app/profile/mixedmigration.org)
X [@Mixed_Migration](https://twitter.com/Mixed_Migration) LinkedIn [@mixedmigration-centre](https://www.linkedin.com/company/mixedmigration-centre)
et [abonnez-vous à notre newsletter](#).



Enfants et Jeunes sur les Routes
Migratoires en Afrique du Nord
et de l'Ouest

Le projet "Enfants et jeunes sur les routes migratoires en Afrique de l'Ouest et du Nord-Ouest" (EJM), prévu de 2021 à 2025, vise à renforcer durablement les systèmes nationaux et régionaux de protection, d'éducation et d'intégration socio-économique, tout en facilitant l'accès des enfants et jeunes en mobilité aux services existants. Lancé avec cinq pays pilotes pour développer et tester des approches durables, le projet est soutenu par la Direction du Développement et de la Coopération Suisse et le Secrétariat d'État à la Migration, et mis en œuvre par un consortium dirigé par Helvetas, Terre des Hommes et la GIZ, avec le soutien de partenaires tels que le Mixed Migration Centre, Médecins du Monde Belgique, Enda/MAEJT, SSI AO et SSI-International.