



Mixed
Migration
Centre

RAPPORT

MARS 2025

ÉCRIT PAR : Thibaut Girault

ANALYSE DES DONNÉES :
Ahmed Cherif

REVUE DE LA LITTÉRATURE :
Mathilde Louise Brachet

CORRECTEUR-REVISEUR :
Anthony Morland

RELU PAR : Aurélia Donnard
(MMC), Bram Frouws (MMC),
Roberto Forin (MMC)

CITATION SUGGÉRÉE : Centre
de migration mixte (2025), *Le
rôle du trafic d'être humains dans
les parcours, les finances et les
risques des migrant·e·s au le
Sahel Central*. MISE EN PAGE ET
CONCEPTION: mixedmigration.org

MISE EN PAGE ET
CONCEPTION : Ren Ovung

REMERCIEMENTS :
Merci à l'équipe du 4Mi et aux
enquêteur·rice·s du Mali, du Burkina
Faso et du Niger.

Le rôle du trafic d'êtres humains dans les parcours, les finances et les risques des migrant·e·s au Sahel Central

Sommaire exécutif

Ce document de recherche met en lumière les tendances émergentes dans le trafic de migrant·e·s ainsi que les dynamiques de résilience face à l'intensification des restrictions de mouvement dans la région du Sahel Central. L'analyse adopte une approche comparative pour évaluer comment les expériences des migrant·e·s qui ont utilisé les services de passeur·se·s diffèrent de celles des migrant·e·s qui ont voyagé de manière indépendante le long des routes migratoires mixtes au Mali, au Burkina Faso et au Niger. En 2023, ces trois pays ont formé la Confédération de l'Alliance des États du Sahel (AES).

Cette recherche montre comment les migrant·e·s ont recours à des passeur·se·s pour contourner les restrictions épisodiques aux frontières avec les pays de la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et pour voyager sur des itinéraires dangereux dans un contexte d'insécurité croissante au sein des pays de l'AES. Les résultats suggèrent que si les passeur·se·s sont utilisé·e·s pour voyager le long d'itinéraires dangereux, ceux/celles qui comptent sur eux ont tendance à développer certaines vulnérabilités plus fréquemment que les voyageur·se·s indépendant·e·s. Il s'agit notamment d'une plus grande vulnérabilité à l'endettement et à l'exploitation - en particulier dans le cas des femmes - ainsi que de risques accrus de corruption.

Principales conclusions

Ce rapport vise à affiner la compréhension du rôle des passeur·se·s dans la facilitation des mouvements de migrant·e·s dans le contexte d'une détérioration du paysage politique et sécuritaire dans la région du Sahel

Central. La recherche est basée sur 2,674 entretiens de l'enquête 4Mi collectés entre mai et août 2024 au Niger, au Mali et au Burkina Faso (voir Méthodologie ci-dessous).¹

Trafic d'êtres humains le long des routes migratoires mixtes

- **Même les migrant·e·s disposant de documents de voyage valides peuvent se tourner vers les passeur·se·s.** La moitié (49%) des utilisateur·rice·s de passeur·se·s se considèrent comme des migrant·e·s régulier·e·s.² En même temps, la migration irrégulière n'est pas exclusivement liée au trafic de migrant·e·s, puisque 26% des migrant·e·s qui n'ont pas eu recours aux services de passeur·se·s ont déclaré être en situation irrégulière.
- **Dans la plupart des cas, le recours aux services de passeur·se·s varie en fonction du contexte.** Les personnes interrogées s'adressent plus souvent à un·e seul·e passeur·se pour une partie de leur voyage (50 %) plutôt que pour son ensemble (35%).
- **Les migrant·e·s demandent souvent l'aide de passeur·se·s lorsqu'ils/elles voyagent plus loin.** Parmi ceux/celles qui ont traversé plusieurs pays (n=1,102), 65% ont déclaré avoir eu recours à des passeur·se·s, contre 53 % de ceux/celles qui n'ont pas transité (n=1,572).
- **Le recours aux services de passeur·se·s est également motivé par l'insécurité et les restrictions de circulation sur certains segments spécifiques du voyage :**
 - **Les passeur·se·s aident principalement les migrant·e·s à voyager sur des itinéraires dangereux.** La moitié des utilisateur·rice·s de passeur·se·s (50%) sont passé·e·s par des endroits dangereux, contre 42% des voyageur·se·s indépendant·e·s. **Les migrant·e·s continuent d'utiliser des routes dangereuses malgré les risques, sans nécessairement faire de longs détours.** Par exemple, 15% des répondant·e·s ayant eu recours à des passeur·se·s pour franchir les frontières (n=1,259) ont traversé la frontière entre le Burkina Faso et le Niger, malgré les menaces croissantes dans cette zone frontalière.
 - **Les passeur·se·s aident également les migrant·e·s à surmonter les restrictions de déplacement avec les pays de la CEDEAO.** Parmi les personnes interrogées ayant eu recours aux services de passeur·se·s pour faciliter le passage des frontières, 17% ont transité par la frontière entre le Nigéria et le Niger et 7% par celle entre le Bénin et le Niger, toutes deux fermées à la suite du coup d'État militaire survenu au Niger en juillet 2023.

Financement du voyage, coûts et frais des passeur·se·s

- **Les tarifs des passeur·se·s dans le Sahel Central sont relativement bas, le paiement anticipé étant une pratique courante.** La moitié des utilisateur·rice·s de passeur·se·s ont déclaré avoir payé des frais de USD 49 ou moins, et 56% ont effectué des paiements à l'avance.
- **Les utilisateur·rice·s de passeur·se·s, en particulier les femmes, disposent d'une moindre autonomie financière dès le début de leur voyage.** À peine un tiers (36%) d'entre elles et eux ont compté uniquement sur leurs économies personnelles pour financer leur voyage avant le départ, contre 43% des voyageur·se·s indépendant·e·s. Les femmes ayant eu recours à des passeur·se·s (n=627) sont le groupe qui s'est le plus souvent tourné vers leur famille pour

1 Toutes les conclusions de ce document se réfèrent à l'ensemble des réponses à l'enquête et, en raison de la méthodologie d'échantillonnage, ne sont pas nécessairement représentatives de l'ensemble des migrant·e·s voyageant à travers le Sahel Central.

2 Les termes « régulier » et « irrégulier » font référence à la perception qu'ont les personnes interrogées de leur statut juridique dans le pays où elles ont été interrogées. On entend par statut régulier le fait de disposer de documents de voyage valides, d'un permis de séjour ou de n'avoir besoin d'aucun document spécifique pour rester légalement dans le pays. Le statut irrégulier, quant à lui, décrit les situations dans lesquelles les répondant·e·s sont entré·e·s dans le pays sans documents appropriés, ou dans lesquelles leur autorisation légale, telle que les visas ou les permis, a expiré.

obtenir un soutien financier (35%) et/ou emprunter de l'argent (21%) avant le départ.

- **Les voyages lointains des utilisateur-riche-s de passeur-se-s s'avèrent souvent plus coûteux que prévu.** Parmi les personnes interrogées ayant transité par au moins un pays, celles et ceux ayant eu recours aux services de passeur-se-s (n=809) ont plus souvent mentionné une insuffisance de fonds avant le départ (41%) que les voyageur-se-s indépendant-e-s (n=370; 34%).

- **Pour les femmes, l'insuffisance des fonds avant le départ peut augmenter le risque d'exploitation en cours de route, qu'elles aient ou non recours à des passeur-se-s.** Parmi celles qui ont déclaré ne pas disposer de fonds suffisants avant le départ, 16% des femmes ayant recours à des passeur-se-s (n=157) et 15% des voyageuses indépendantes (n=98) ont déclaré avoir eu recours à des relations sexuelles transactionnelles pour couvrir les frais non réglés.

Protection et risques

- **La corruption est le risque le plus courant auquel sont confronté-e-s les migrant-e-s sur les itinéraires dangereux du Sahel Central,** affectant à la fois ceux/celles qui ont utilisé les services des passeur-se-s (74% de n=771) et ceux/celles qui ne l'ont pas fait (66% de n=467).
- **Les migrant-e-s utilisant les services de passeur-se-s ont moins de contacts directs avec les fonctionnaires,** tels que la police aux frontières (79%) et à l'intérieur des pays (59%), que les voyageur-se-s indépendant-e-s (86% et 65%, respectivement). Lorsque les migrant-e-s n'ont pas de contact direct avec les fonctionnaires mais déclarent néanmoins être exposé-e-s à des risques de corruption, leurs passeur-se-s peuvent avoir facilité les négociations de corruption avec les fonctionnaires dans le cadre des services qu'ils/elles fournissent.
- **Les hommes voyagent plus souvent le long d'itinéraires très dangereux et font appel à des passeur-se-s pour voyager sur ces segments.** Les hommes utilisant les services de passeur-se-s ayant traversé des endroits dangereux (n=501) ont signalé des risques de mort (42%) et d'enlèvement (41%) plus souvent que les autres groupes de voyageur-se-s et les autres genres.
- **Les femmes sont exposées à la violence basée sur le genre, qu'elles aient ou non recours à un-e passeur-se.** Tant les femmes ayant recours à des passeurs se-s (n=270 ; 14%) que celles voyageant de manière indépendante (n=159 ; 13%) ont identifié les violences sexuelles comme un risque dans les endroits dangereux.
- **Les passeur-se-s sont beaucoup plus souvent cité-e-s comme fournissant une forme d'assistance (47%) que comme des auteur-e-s potentiel-le-s d'abus (3%).** L'accès à l'assistance est également plus fréquent parmi les utilisateur-riche-s de passeur-se-s (58%) par rapport aux voyageur-se-s indépendant-e-s (43%). Un tiers (32%) engage des passeur-se-s comme stratégie pour se protéger des abus pendant leur voyage.
- **La majorité (83%) des utilisateur-riche-s de passeur-se-s pensent que ces dernier-e-s sont essentiel-e-s pour atteindre leurs objectifs en matière de migration.** Seule une minorité (16%) a indiqué que les passeur-se-s les avaient intentionnellement induit-e-s en erreur.

1. Introduction

Le Sahel Central est un corridor de transit essentiel pour le trafic d'êtres humains,³ reliant les mouvements intrarégionaux aux itinéraires menant à l'Afrique du Nord et à l'Europe.⁴ Le protocole de libre circulation de la CEDEAO (FMP) facilite la mobilité régionale en permettant aux citoyen-ne-s des États membres de voyager, de vivre et de travailler au sein de la communauté pendant une période pouvant aller jusqu'à 90 jours, sans avoir besoin de visas ou d'une documentation exhaustive.⁵ Dès lors, à la mi-2020, près de 90% des migrant·e·s en Afrique de l'Ouest provenaient de pays voisins.⁶ Mais malgré la mise en place de voies d'accès régulières, les migrant·e·s ont souvent recours à des voies de migration informelles en raison de plusieurs facteurs, notamment l'absence de documents officiels nécessaires pour voyager, la méconnaissance de leurs droits à la libre circulation,⁷ et la corruption sur les voies terrestres.⁸ En conséquence, les migrant·e·s se tournent souvent vers les passeur·se·s pour faciliter leur voyage à travers et à l'intérieur des frontières,⁹ en leur fournissant de faux documents d'identité, des informations cruciales sur les itinéraires et les dangers, et en facilitant les interactions avec les autorités locales.¹⁰

L'augmentation des restrictions de circulation au Sahel Central, due à des problèmes politiques et sécuritaires, a récemment entraîné une hausse de la demande des services de trafic d'êtres humains. À la suite des coups d'État militaires au Mali (en 2021), au Burkina Faso (2022) et au Niger (2023), les sanctions de la CEDEAO, notamment la fermeture des frontières et les interdictions de voyager, ont restreint les déplacements vers le Sahel Central.¹¹ L'insécurité a également perturbé la mobilité et les activités de trafic d'êtres humains et a entraîné une augmentation des risques le long des itinéraires établis au Sahel Central¹² tout en provoquant une crise majeure de déplacement forcé.¹³ Dans ce contexte, le Mali, le Burkina Faso et le Niger ont cherché à renforcer la coopération à travers la nouvelle confédération AES pour faciliter la libre circulation des

personnes et des biens.¹⁴ Cependant, la coopération entre les juntes des trois pays reste principalement axée sur la sécurité, reflétant une priorité commune de stabiliser leurs territoires respectifs face à des menaces internes croissantes.¹⁵ Les opérations militaires contre les groupes armés non étatiques, les mesures de contrôle interne telles que les points de contrôle et les couvre-feux, et l'imposition par les États de l'AES de restrictions de circulation avec les pays de la CEDEAO ont aggravé les contraintes de mobilité. Les routes migratoires vers le Nord ont connu des développements distincts, y compris une résurgence des mouvements vers l'Algérie et la Libye,¹⁶ particulièrement après l'abrogation de la loi anti-passeurs du Niger en novembre 2023.¹⁷

Cette recherche analyse les tendances du trafic d'êtres humains au Sahel Central dans un contexte d'instabilité politique et de dégradation de la sécurité. L'analyse est basée sur 2,674 enquêtes auprès de migrant·e·s interrogé·e·s au Mali, au Burkina Faso et au Niger en 2024, ainsi que sur un examen de sources secondaires. La recherche compare les expériences des migrant·e·s qui ont eu recours aux services de passeur·se·s (n=1,550) et de ceux/celles qui n'y ont pas eu recours (n=1,124) **afin de mieux comprendre la relation entre le recours aux passeur·se·s et les itinéraires des migrant·e·s, le coût du voyage et les risques de protection.** Ce rapport fait partie d'une série de publications visant à contribuer à une compréhension nuancée et sensible au genre¹⁸ du rôle du trafic de migrant·e·s dans la facilitation des mouvements¹⁹ dans la région.

3 Pour plus d'informations sur la façon dont la MMC comprend le trafic d'êtres humains, consultez le site

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

5 CEDEAO (2018), [Indicateurs régionaux de migration](#)

6 Migration Data Portal (2021) [Migration en Afrique de l'Ouest](#)

7 Golovko, E. (2022), [Sahel: imaginaires, mobilité et interventions](#)

8 ONUDC (2023), [Trafic de migrant·e·s au Sahel](#)

9 MMC (2021), [Les nombreux rôles des passeur·se·s de migrant·e·s et des facilitateurs de mouvements en Afrique de l'Ouest et du Nord](#)

10 MMC (2021), [Corruption et rôle des fonctionnaires dans le trafic d'êtres humains](#)

11 Fereday, A. (2024), [Niger. Le coup d'État annule l'interdiction du trafic d'êtres humains de 2015 au milieu d'un bouleversement politique et sécuritaire majeur](#), GI-TOC

12 Berger, F (2024), [Mali. Le trafic d'êtres humains résiste aux bouleversements politiques et sécuritaires](#), GI-TOC

13 UNHCR (2024), [RBWCA - Statistiques mensuelles - Août 2024](#)

14 Jeune Afrique (24 novembre 2024), [Mali, Niger, Burkina : même passeport?](#)

15 Kanté, A. & Al. (2024), [Repenser les réponses aux changements anticonstitutionnels de gouvernement en Afrique de l'Ouest](#), ISS

16 OIM (2024), [Matrice de suivi des déplacements - OIM Niger - Suivi des flux de populations, Octobre 2024. Rapport n°81](#)

17 Pour une discussion sur les implications de cette abrogation, voir Garver-Affeldt, J. (2023), [The criminalization of mobility in Niger: the case of Law 2015-36](#). Centre de migration mixte

18 MMC (2025), [Dynamiques de genre et interactions entre passeur·se·s et migrant·e·s au Sahel Central](#)

19 MMC (2025), [Comprendre le rôle des passeur·se·s sur les routes migratoires mixtes au Sahel Central](#)

2. Méthodologie

Cette recherche est basée sur les réponses de 2,674 migrant·e·s interrogé·e·s dans le cadre du 4Mi, le système de collecte de données phare de MMC,²⁰ entre mai et août 2024 au Burkina Faso (n=917), au Mali (n=878), et au Niger (n=879). La recherche comprend également une revue de la littérature qui contextualise

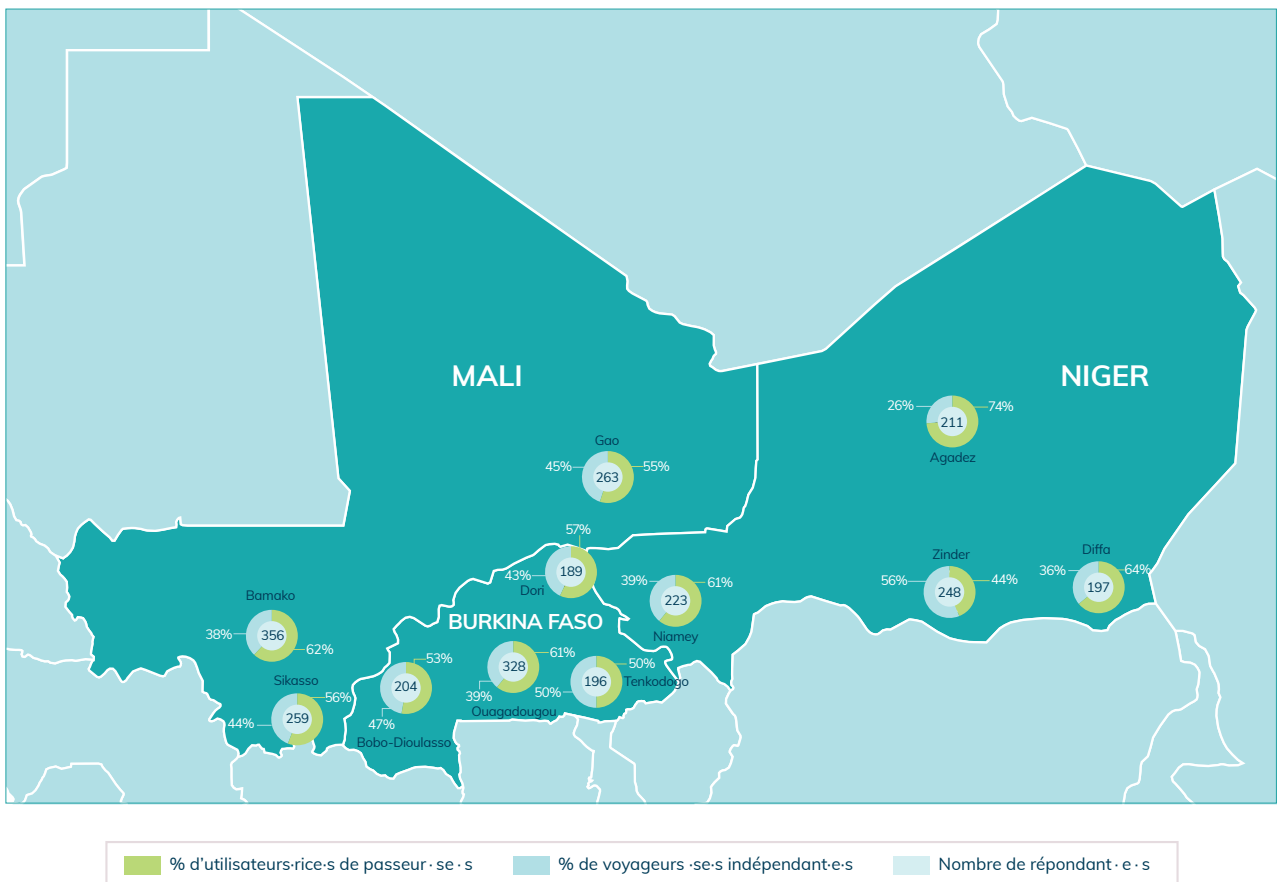
les résultats dans le cadre de la recherche existante sur la migration mixte et le trafic d'êtres humains au Sahel Central. Les documents consultés sont référencés dans les notes de bas de page.

2.1 Profil de l'échantillon 4Mi

L'échantillonnage était raisonné. Les personnes interrogées ayant fait appel à des passeur·se·s représentaient 58% (n=1,550) de l'ensemble des données analysées, et celles et ceux ayant voyagé de manière indépendante représentaient 42% (n=1,124). Cela a permis d'établir des comparaisons entre les expériences des deux groupes en termes d'itinéraires de migration, de coûts de voyage et de risques de protection. 40% des personnes interrogées étaient des femmes (n=1 062) et 60% des hommes (n=1 612). La répartition des répondant·e·s ayant eu recours aux services de passeur·se·s et de ceux/celles voyageant de manière indépendante était similaire pour les deux sexes:

59% (n=627) contre 41% (n=435) chez les femmes, et 57% (n=923) contre 43% (n=689) chez les hommes. La répartition des répondant·e·s entre ceux/celles qui ont eu recours aux services de passeur·se·s et ceux/celles qui ont voyagé de manière indépendante était également similaire dans tous les pays de l'enquête : 56% contre 44% au Burkina Faso, 58% contre 42% au Mali, et 60% contre 40% au Niger. Cependant, des variations ont été observées entre les différents sites de collecte de l'enquête, le taux le plus élevé de personnes interrogées ayant eu recours aux services de passeur·se·s ayant été enregistré à Agadez (74%) et le plus faible à Zinder (44%) au Niger (voir carte 1).

Carte 1. Localisation de l'enquête et recours aux passeur·se·s



20 Pour plus d'informations sur la méthodologie 4Mi, consultez le site <https://mixedmigration.org/4mi/>.

Le calendrier de l'enquête coïncide avec une période de turbulences politiques dans la région. La plupart des personnes interrogées (77%) ont commencé leur voyage après la création de l'AES en septembre 2023. Parmi les personnes interrogées au Niger (n=879), 93% ont déclaré avoir commencé leur voyage après le coup d'État militaire de juillet 2023 ainsi que les sanctions et restrictions de circulation de la CEDEAO qui ont suivi.

Alors que les répondant-e-s provenaient de 28 pays au total, 90% d'entre eux et elles étaient des citoyen-ne-s des États de la CEDEAO qui, en l'absence de restrictions ou d'obstacles supplémentaires,

bénéficiaient du protocole de libre circulation de la Communauté. Les pays d'origine les plus courants sont le Nigeria (16%), le Togo (12%) et la Côte d'Ivoire (11%). Les cinq principaux pays d'origine en Afrique de l'Ouest constituaient collectivement 56% de l'ensemble de l'échantillon. La répartition des personnes interrogées utilisant les services de passeur·se·s et celles voyageant de manière indépendante ne varient que légèrement entre ces nationalités (voir le tableau 1 ci-dessous). Cela suggère que la nationalité n'influence pas nécessairement l'utilisation des services de passeur·se·s parmi les citoyen·ne·s des différents pays membres de la CEDEAO.

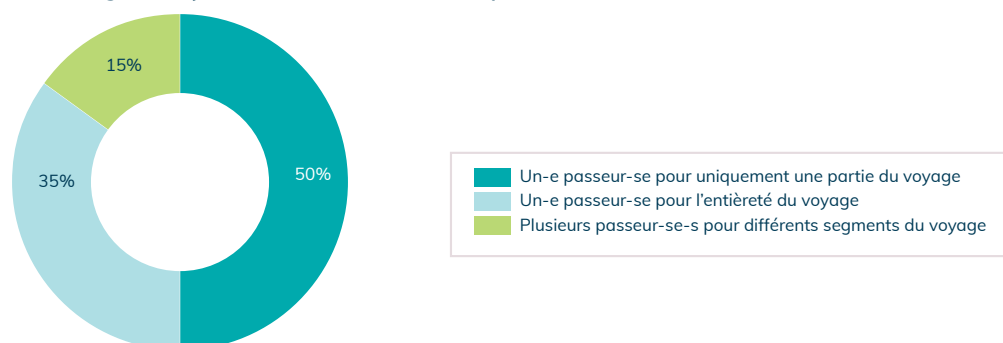
Tableau 1. Nationalités et profils des répondant-e-s

Nationalités	Utilisateur·rice·s de passeur·se·s		Voyageur·se·s indépendant·e·s		Total
	n	%	n	%	
Nigeria	233	53%	205	47%	438
Togo	174	55%	140	45%	314
Côte d'Ivoire	172	59%	122	41%	294
Bénin	147	56%	116	44%	263
Niger	99	56%	77	44%	176

Alors que les passeur·se·s sont souvent associé·e·s aux voyages irréguliers, de nombreux migrant·e·s utilisant les services de passeur·se·s sont en situation régulière. Près de la moitié des personnes interrogées (49%) qui ont fait appel à un·e passeur·se ont déclaré être en situation régulière au moment de l'enquête, tandis que 38% étaient en situation irrégulière. Cela correspond aux résultats précédents qui montrent que le trafic de migrant·e·s au Sahel Central n'est pas nécessairement lié aux voyages irréguliers.²¹ Au contraire, les migrant·e·s font souvent appel à des passeur·se·s pour emprunter des itinéraires de plus en plus dangereux dans la région. Inversement, les voyageur·se·s indépendant·e·s peuvent également être en situation irrégulière (26%), bien que la majorité (59%) ait déclaré être en situation régulière au moment de l'enquête.

La plupart des utilisateur·rice·s de passeur·se·s déclare n'avoir fait appel qu'à un seul passeur·se pour une seule partie de leur voyage. À peine un tiers (35%) des personnes interrogées qui ont eu recours à des services de passeur·se·s ont fait appel au même passeur·se pour l'ensemble de leur voyage. La moitié (50%) des personnes interrogées qui ont eu recours aux services d'un·e passeur·se l'ont fait pour une seule partie de leur voyage (par exemple à un poste-frontière spécifique), tandis que 15% ont fait appel à plusieurs passeur·se·s pour différentes parties de leur voyage (voir figure 1). Cela suggère que la plupart des migrant·e·s qui utilisent les services de passeur·se·s ne suivent pas exclusivement les itinéraires empruntés par les passeur·se·s; au contraire, leurs itinéraires se chevauchent avec ceux des voyageur·se·s indépendant·e·s, ce qui conduit à des expériences similaires le long de ces segments.

Figure 1. Types d'engagement des passeur·se·s
% de personnes interrogées ayant eu recours à des passeur·se·s (n=1 550)



21 ONUDC (2023), [Op. cit.](#)

3. Résultats

3.1. Les passeur·se·s sont utilisé·e·s pour les mouvements transfrontaliers et sur de longues distances.

3.1.1. Les voyages plus longs et à travers plusieurs pays impliquent un recours accru aux passeur·se·s

Le recours aux passeur·se·s augmente à mesure que les migrant·e·s s'éloignent de leurs pays d'origine.

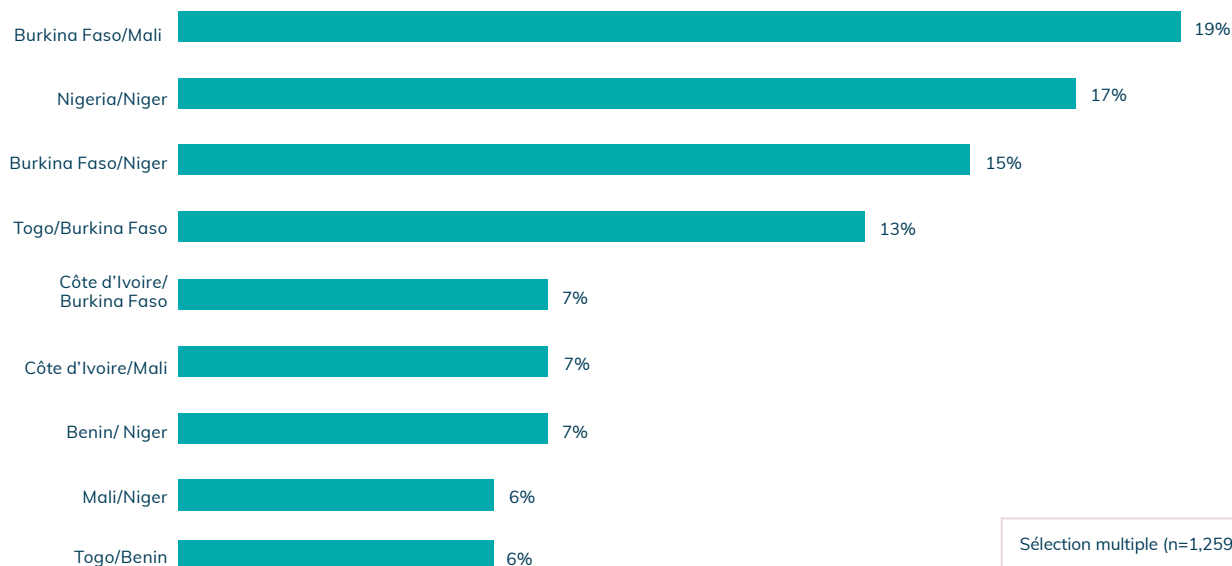
Les répondant·e·s ayant traversé au moins un pays supplémentaire entre leur pays de départ et le pays où ils/elles ont été interrogé·e·s (n=1,102) ont plus fréquemment rapporté avoir eu recours à des passeur·se·s pendant leur voyage (65%) par rapport à celles/ceux n'ayant pas transité par un autre pays (n=1,572, 53%). Les utilisateur·rice·s de passeur·se·s et les voyageur·se·s indépendant·e·s avaient des intentions similaires en ce qui concerne les destinations lointaines, 70% et 65%, respectivement, visant à atteindre une destination en dehors de l'Afrique de l'Ouest.²²

3.1.2. Le recours aux services de passeur·se·s pour franchir les frontières est courant

Les passeur·se·s ont été utilisé·e·s à la fois pour contourner les restrictions aux frontières avec d'autres pays de la CEDEAO et pour surmonter les problèmes de sécurité aux frontières entre États de l'AES.

Parmi les migrant·e·s interrogé·e·s qui ont eu recours aux services de passeur·se·s (n=1,550), une grande majorité (81% ; n=1,259) a utilisé ces services pour franchir une ou plusieurs frontières au cours de leur voyage. La figure 2 et les trois études de cas ci-dessous mettent en évidence deux tendances concomitantes depuis la création de l'AES et l'introduction des sanctions de la CEDEAO. Les passeur·se·s sont utilisé·e·s pour emprunter des itinéraires dangereux au Sahel Central où l'insécurité augmente, et ils/elles sont considéré·e·s comme essentiel·le·s pour franchir les frontières officiellement et occasionnellement fermées avec les pays n'appartenant pas à l'AES.

Figure 2. Quelles sont les frontières que vous avez franchies à l'aide d'un·e passeur·se ?
Les 9 premières réponses.



22 Cela inclut les répondant·e·s qui n'ont pas encore atteint la fin de leur voyage mais qui ont choisi une destination préférée en dehors de l'Afrique de l'Ouest.

Étude de cas n° 1 : Trafic d'êtres humains au sein de la confédération AES

Les routes de trafic d'êtres humains entre le Burkina Faso, le Mali et le Niger ont résisté à la détérioration des conditions de sécurité. Comme l'illustre la figure 2 ci-dessus, la frontière la plus fréquemment franchie par les personnes interrogées qui ont fait appel à des passeur·se·s est celle entre le Burkina Faso et le Mali, suivie de près par les frontières entre le Nigéria et le Niger et entre le Burkina Faso et le Niger. Ces personnes interrogées représentaient un large éventail de nationalités. Par exemple, parmi ceux/celles qui ont franchi la frontière entre le Burkina Faso et le Niger (n=195), on trouve des Nigérien·ne·s (15%), des Burkinabé·e·s (11%),²³ des Sénégalais·es (9%), des Ivoirien·ne·s (8%), des Guinéen·ne·s (8%), des Ghanéen·ne·s (7%) et des personnes originaires de 13 autres pays.²⁴ Cela suggère que les migrant·e·s de divers pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale ne font pas nécessairement de détours par des pays de transit plus sûrs comme le Bénin et le Nigeria, malgré les menaces auxquelles ils/elles sont confronté·e·s au Sahel Central²⁵ dans des zones dangereuses, telles que la route Dori-Téra et le poste-frontière de Kantchari-Makalondi. Au lieu de cela, ils/elles s'appuient principalement sur les réseaux de passeur·se·s pour trouver des itinéraires alternatifs plus courts à travers les trois pays.

Le Burkina Faso est une plaque tournante essentielle dans le réseau des itinéraires de trafic de la région. En effet, les frontières du Burkina Faso figurent quatre fois parmi les cinq frontières les plus fréquemment franchies avec l'aide de passeur·se·s. Par conséquent, les déplacements vers et depuis le Burkina Faso, qui sert de carrefour entre les pays côtiers et le Sahel Central,²⁶ nécessitent souvent l'aide d'un·e passeur·se. Parmi les répondant·e·s qui ont transité par le Burkina Faso (n=440), 71% ont eu recours aux services de passeur·se·s.

Étude de cas n° 2 : Trafic d'êtres humains entre le Bénin et le Niger

Les données de l'enquête 4Mi confirment la réapparition de routes de trafic humain entre le Bénin et le Niger, principalement empruntées par les ressortissants de ces deux pays voisins. Le recours à des passeur·se·s par les migrant·e·s au Bénin est relativement rare.²⁷ Cependant, les réseaux locaux de passeur·se·s qui se sont développés pendant les restrictions du COVID19 dans la ville de Malanville, au nord du Bénin, un centre de transit clé à la frontière du Niger, ont repris leurs activités par bateau sur le fleuve Niger depuis que la frontière a été fermée dans le cadre des sanctions de la CEDEAO en juillet 2023.²⁸ Si l'insécurité a pu perturber les itinéraires entre le Burkina Faso et le Niger,²⁹ ces changements n'ont pas entraîné de détours sur de longues distances pour les migrant·e·s venant de pays plus éloignés d'Afrique de l'Ouest. Cet itinéraire semble être principalement emprunté par les ressortissant·e·s des deux pays voisins, tels que le Bénin (37 des 83 répondant·e·s ayant utilisé des passeur·se·s sur cet itinéraire) et le Niger (29/83), même s'il peut constituer un détour pour les Nigérien·ne·s voyageant jusqu'au Burkina Faso ou jusqu'au Mali.³⁰

Étude de cas n° 3 : Trafic d'êtres humains entre le Niger et le Nigeria

Les réseaux de trafic établis le long de la frontière entre le Nigeria et le Niger parviennent à répondre à la demande constante de passage transfrontalier. 17% des personnes interrogées qui ont eu recours aux services de passeur·se·s pour traverser les frontières ont transité par la frontière entre le Nigéria et le Niger, ce qui en fait le deuxième point de passage le plus utilisé parmi tous les itinéraires. Malgré des réouvertures intermittentes et partielles, les restrictions de circulation à la frontière entre le Nigéria et le Niger se sont progressivement renforcées depuis 2019 en raison des politiques plus strictes de lutte contre le trafic et des mesures COVID-19. Par

23 Les personnes nigériennes ont été interrogées au Burkina Faso ou au Mali, tandis que les personnes burkinabées l'ont été au Mali ou au Niger.
24 Les services de passeur·se·se·s ont été utilisés par des individus de 20 nationalités différentes pour franchir la frontière entre le Mali et le Burkina Faso (n=245) et par des individus de 22 nationalités différentes pour franchir la frontière entre le Mali et le Niger (n=80).
25 MMC (2024), [Risques de protection et besoins d'assistance des migrant·e·s au Sahel central](#)
26 OIM GMDAC (2021), [Top 10 des pays de destination des migrants en Afrique de l'Ouest et la part des migrants dans leur population](#).
27 GI-TOC (2023), [Indice mondial de la criminalité organisée. Le Bénin](#)
28 Fereday, A. (2024), [Niger. Le coup d'État annule l'interdiction du trafic d'êtres humains de 2015 au milieu d'un bouleversement politique et sécuritaire majeur](#). GI-TOC
29 Fereday, A. (2024), [Op.cit.](#) GI-TOC
30 Seules trois autres nationalités étaient représentées : Le Togo (10/83), le Ghana (5/83) et la Côte d'Ivoire (2/83).

conséquent, lorsque la frontière a été entièrement fermée pendant huit mois à la suite du coup d'État de juillet 2023 au Niger, les réseaux de trafic s'étaient déjà adaptés à l'évolution des circonstances, en employant des méthodes telles que les taxis-motos pour contourner les passages officiels.³¹ Les passeur·se·s à la frontière entre le Nigéria et le Niger sont principalement lié·e·s à des réseaux nigériens bien organisés de trafic d'êtres humains, qui recrutent surtout des Nigérian·ne·s et se concentrent sur le trafic vers l'Afrique du Nord et l'Europe, avec des itinéraires passant par le Niger et le Mali.³² Cela se reflète dans la forte prévalence (75%) de Nigérian·ne·s parmi les personnes interrogées qui ont utilisé les services de passeur·se·s pour franchir la frontière entre le Niger et le Nigeria (n=212), avec une faible diversité dans les nationalités (10) impliquées dans ces traversées.

3.1.3. Le recours à des passeur·se·s ne garantit pas toujours de raccourcir les trajets ni de réduire la nécessité de s'arrêter en cours de route.

Les services de passeur·se·s ne contribuent pas à accélérer les voyages. La majorité (84%) des personnes interrogées ont atteint le pays où elles ont été interrogé·e·s dans le mois qui a suivi le début de leur parcours migratoire, qu'elles aient utilisé les services de passeur·se·s (84 %) ou qu'elles aient voyagé de manière indépendante (85 %).

3.2. Bien qu'ils soient relativement bon marché, les voyages plus longs des passeur·se·s s'accompagnent d'une dépendance financière accrue à l'égard d'autres personnes et d'un endettement.

3.2.1. Les coûts des passeur·se·s dans la région du Sahel Central sont relativement faibles

Les frais des passeur·se·s augmentent le coût global des voyages migratoires, mais ils représentent une proportion relativement faible des dépenses totales. Les personnes interrogées qui ont eu recours aux services d'un·e passeur·se ont déclaré des frais de voyage globaux moyens de 390 USD, soit 31% de plus

La plupart des répondant·e·s ont fait des pauses au cours de leur voyage, avec une différence mineure entre celles et ceux qui utilisent les services de passeur·se·s (96%) et les voyageur·se·s indépendant·e·s (91%). Le nombre moyen d'arrêts était également similaire, avec une moyenne de 2,76 arrêts pour les utilisateur·rice·s de passeur·se·s (n=1,494) et de 2,65 arrêts pour les voyageur·se·s indépendant·e·s (n=1,020). Cela suggère que les pauses sont une partie commune du voyage, et malgré le soutien que les passeur·se·s peuvent offrir, les migrant·e·s qui utilisent leurs services font un nombre d'arrêts similaire à ceux/celles qui voyagent de manière indépendante.

Les migrant·e·s qui utilisent les services de passeur·se·s interrompent souvent leur voyage pour trouver de nouveaux/nouvelles passeur·se·s, ce qui compense les arrêts moins nombreux effectués pour trouver un travail rémunéré. Les voyageur·se·s indépendant·e·s interrogé·e·s (n=2,266 arrêts) et celles et ceux qui font appel à des passeur·se·s (n=3,600 arrêts) s'arrêtent fréquemment pour des raisons relativement similaires. La principale raison de s'arrêter était de trouver un travail pour payer la prochaine étape du voyage, bien que les voyageur·se·s indépendant·e·s l'aient fait un peu plus souvent (57%) que celles et ceux qui ont eu recours à des passeur·se·s (50%). Cela suggère que les voyageur·se·s indépendant·e·s pourraient avoir plus de flexibilité pour trouver du travail. Les passeur·se·s peuvent également limiter les options de leurs client·e·s en raison des itinéraires préétablis, et ces client·e·s peuvent avoir besoin de travailler moins souvent lorsqu'ils/elles ont payé leur passeur·se à l'avance. En outre, 17% des personnes interrogées utilisant un·e passeur·se ont déclaré avoir dû s'arrêter en cours de route pour trouver un passeur·se pour la prochaine étape de leur voyage, ce qui peut contribuer à la plus grande fréquence des arrêts dans ce sous-groupe.

que les personnes voyageant de manière indépendante (298 USD).³³ Les frais de passeur·se·s s'élevaient en moyenne à 113 USD,³⁴ ce qui représente 29% du coût total du voyage. Cependant, des cas exceptionnels - tels que des répondant·e·s ayant déclaré des frais de passeur·se élevés, allant jusqu'à 2,750 USD, en raison de circonstances uniques³⁵ - font varier la moyenne générale. La moitié des personnes interrogées ayant eu recours à un·e passeur·se ont déclaré avoir payé des frais de 49

31 Fereday, A. (2024), *Op. cit.*, GI-TOC

32 GI-TOC (2023), *Op. cit.*

33 Parmi les personnes interrogées qui connaissaient leurs dépenses totales : 1,471 utilisateur·rice·s de passeur·se·s et 1,063 voyageurs et voyageuses indépendants.

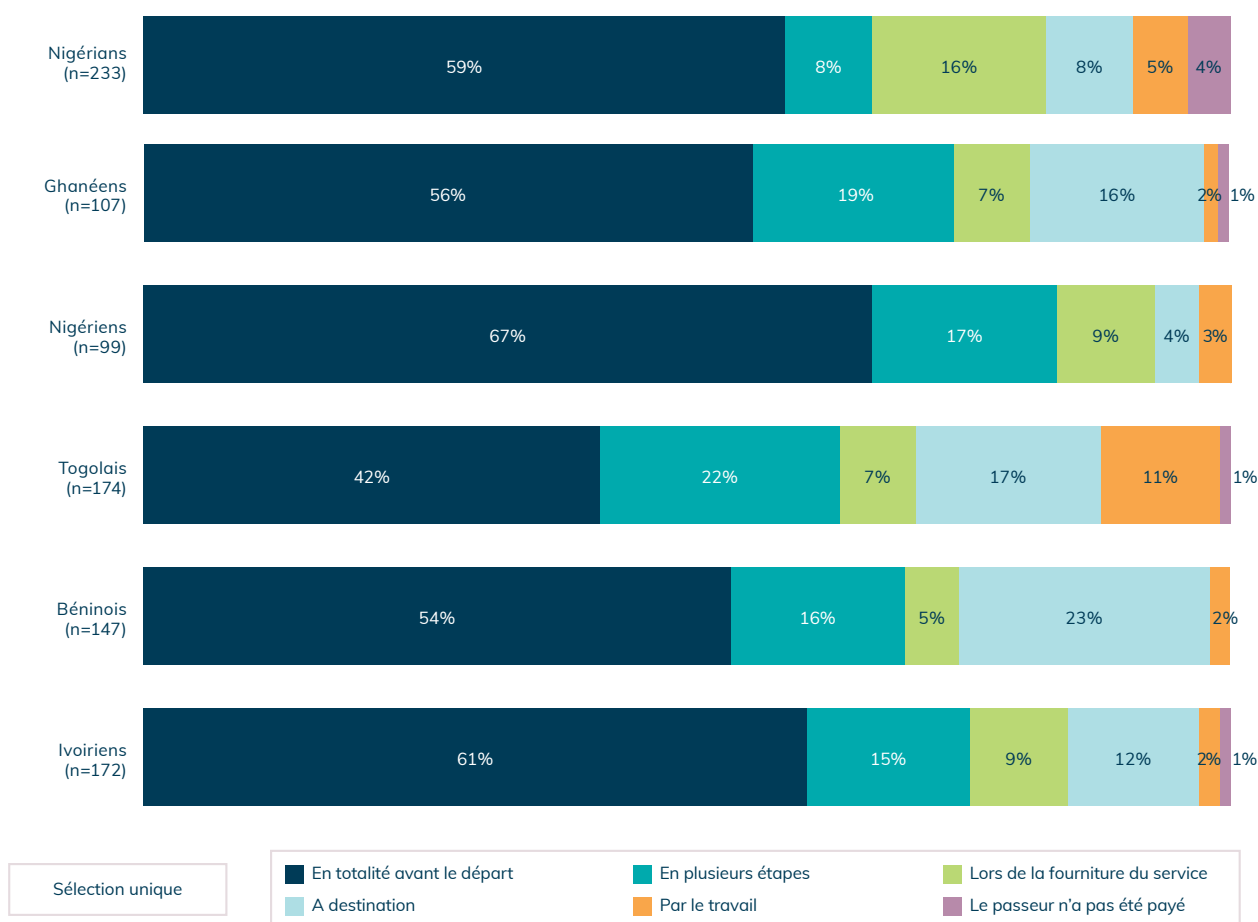
34 Parmi les répondant·e·s qui connaissaient le montant payé aux passeur·se·s (n=1 158).

35 Comme le fait d'avoir déjà traversé le Sahara en direction de l'Afrique du Nord, puis d'être revenu en Afrique de l'Ouest. MMC (2024), *Financement du trafic d'êtres humains en Afrique de l'Ouest et du Nord*

USD ou moins (médiane). Ces coûts relativement bas reflètent plusieurs tendances du marché du trafic au Sahel Central. La moitié (50 %) des personnes ayant fait appel à des passeur·se·s ne l'ont fait qu'une seule fois, pour une seule partie de leur voyage (voir figure 1 ci-dessus), couvrant souvent de courtes distances dans des zones spécifiques. Les passages frontaliers illustrent ce schéma, avec des petit·e·s passeur·se·s opérant dans des environnements hautement compétitifs et saturés, tels que les conducteurs de pirogues à la frontière entre le Bénin et le Niger ou les chauffeur·se·s de taxis-motos à la frontière entre le Nigéria et le Niger³⁶

Les paiements anticipés aux passeur·se·s sont une pratique courante; 56% des personnes interrogées paient la totalité avant le départ. Ce chiffre s'élève à 69% parmi ceux/celles qui font appel à un·e seul·e passeur·se, à la destination (11%) ou lors de la prestation de services (11%) peuvent encourager les passeur·se·s à donner la priorité à la sécurité des migrant·e·s.³⁷ Une petite minorité (3%) a payé par le travail, le taux le plus élevé (17%) ayant été relevé chez les femmes togolaises (n=174), ce qui suggère une vulnérabilité accrue à l'exploitation, y compris des services sexuels forcés en guise de paiement ³⁸

Figure 3. Comment avez-vous payé le(s) passeur·se(s)?
Par pays d'origine (6 premières nationalités)



3.2.2. Les femmes qui font appel à des passeur·se·s sont moins indépendantes financièrement que les autres catégories de migrant·e·s avant leur départ.

Compte tenu du coût plus élevé du voyage, les migrant·e·s ayant recours aux services de passeur·se·s doivent souvent compter sur un éventail plus large de méthodes de financement avant le départ. Parmi les

personnes interrogées qui ont eu recours aux services de passeur·se·s (n=1,550), 36% ont compté uniquement sur leurs économies personnelles pour financer leur voyage, contre 43% des voyageur·euse·s indépendants·es (n=1,124). En effet, les migrant·e·s utilisant les services de passeur·se·s peuvent encourir des coûts plus élevés pour leur voyage et la majorité d'entre eux effectue des paiements anticipés (voir section 3.2.1.), ce qui les incite à diversifier leurs méthodes de financement,

36 Fereday, A. (2024), *Op. cit.*, GI-TOC

37 Carling, J., Gallagher, A. & Horwood, C. (2015), *Beyond definitions: global migration and the smuggling-trafficking nexus*, RMMS

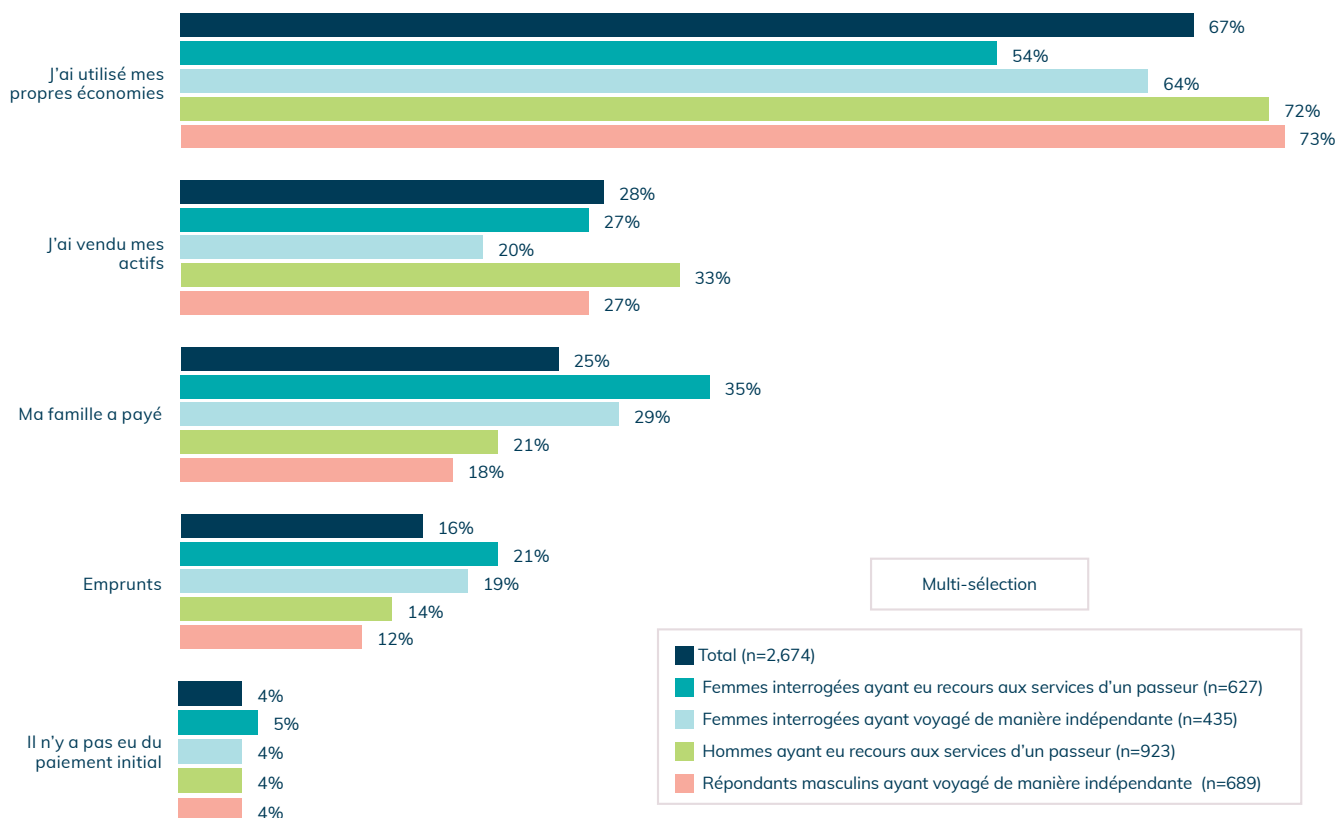
38 ONUDC (2021), *Op. cit.*

telles que la vente de leurs biens (31% contre 24% chez les voyageur·euse·s indépendants·es). Cela suggère également qu'ils/elles sont moins enclins à envisager un retour dans leur pays d'origine, compte tenu de la pression financière et de la liquidation des actifs que cela implique.

Les femmes qui utilisent les services des passeur·se·s sont plus vulnérables financièrement dès le début de leur voyage. Parmi ce sous-ensemble (n=627), seules

28% ont compté uniquement sur leurs économies personnelles pour financer leur voyage. Par conséquent, les femmes qui ont fait appel à des passeur·se·s sont le groupe qui s'est le plus souvent tourné vers sa famille pour obtenir un soutien financier (35%) et/ou emprunter de l'argent (21% ; voir figure 4). Cela suggère que les femmes qui utilisent les services des passeur·se·s peuvent être plus vulnérables financièrement, ce qui peut entraîner un endettement accru.

Figure 4. Comment avez-vous financé votre voyage au départ ?
Selon le sexe et le recours (ou non) aux passeur·se·s



3.2.3. Les voyages lointains pour les passeur·se·s s'avèrent souvent plus coûteux que prévu.

Une personne sur trois ayant recours aux services d'un·e passeur·se connaît des difficultés financières pendant la migration, en particulier parmi celles qui ont traversé plusieurs pays et parmi les hommes. Bien que la majorité d'entre eux/elles aient effectué le paiement intégral avant le départ (voir section 3.2.1.), un tiers (32%) des répondant·e·s ayant eu recours aux services d'un·e passeur·se ont déclaré que l'argent dont ils/elles disposaient au moment du départ n'était pas suffisant pour couvrir les dépenses pendant leur voyage.³⁹ Cela semble être associé à des voyages plus longs et dans plusieurs pays parmi les utilisateur·rice·s de

passeur·se·s, car ceux/celles qui ont traversé au moins un pays entre leur pays de départ et le pays où ils/elles ont été interrogé·e·s (n=678) représentent le sous-groupe qui a le plus souvent déclaré que les fonds avant le départ étaient insuffisants (41%). En comparaison, 23% des utilisateur·rice·s de passeur·se·s qui n'ont pas transité par au moins un autre pays avant d'arriver dans le pays où ils/elles ont été interrogé·e·s (n=809) et 34% des voyageur·euse·s indépendants·es (n=370) ont déclaré ne pas disposer de fonds suffisants avant le départ. Notamment, 35% des hommes ayant eu recours aux services de passeur·se·s (n=923) ont déclaré ne pas disposer de fonds suffisants avant le départ, contre 26% des femmes (n=627), ce qui suggère des disparités entre les sexes en matière de préparation financière, d'arrangements avant le départ avec les passeur·se·s et de coûts au cours du voyage.

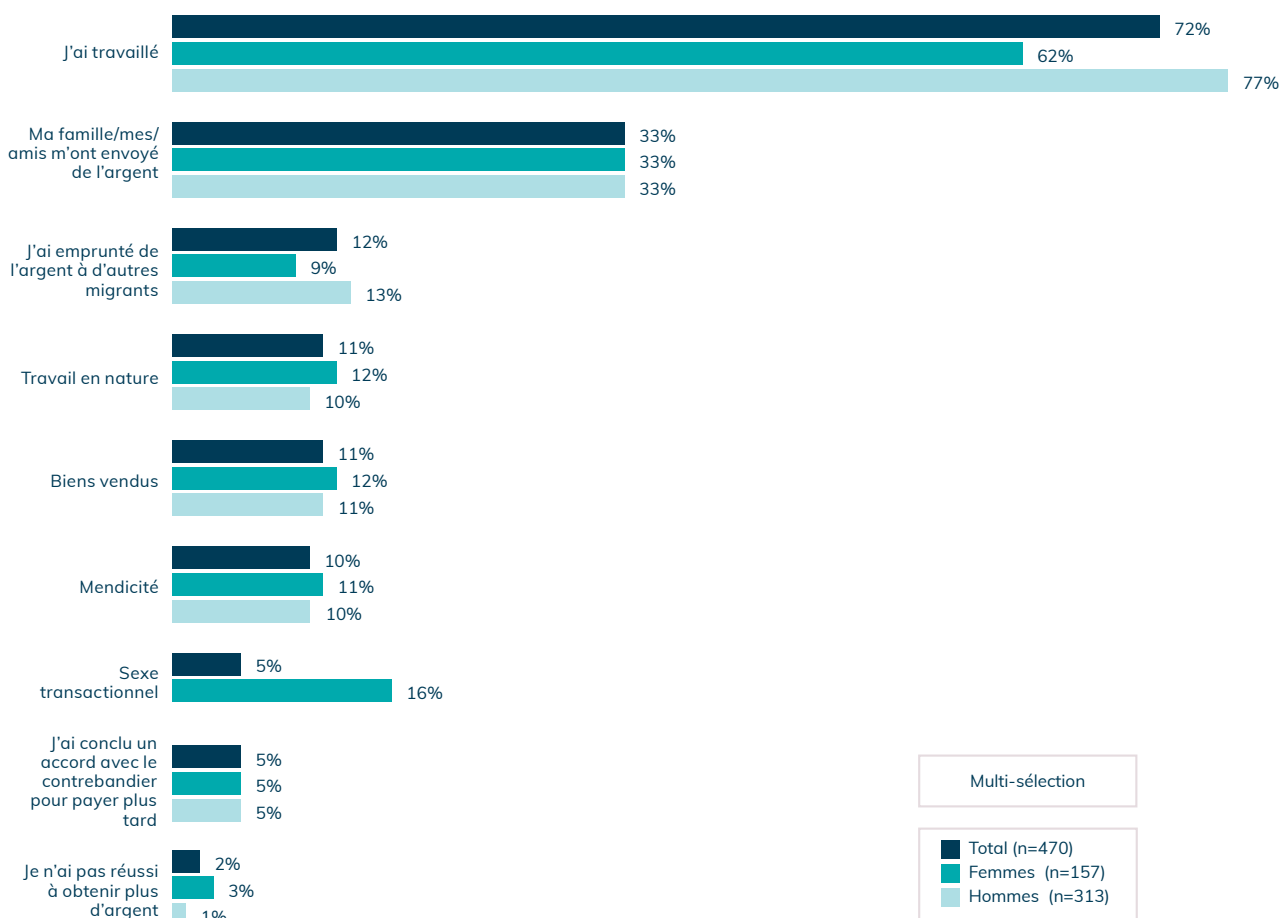
39 Ce chiffre est de 26% chez les voyageur·euse·s indépendants·es.

Les migrant·e·s qui dépendent des passeur·se·s et qui ne disposent pas de fonds suffisants avant le départ comptent souvent sur leur famille et leurs ami·e·s pour couvrir les frais en suspens. La plupart des migrant·e·s ayant déclaré ne pas disposer de fonds suffisants avant leur départ ont travaillé pour couvrir les frais de leur voyage, qu'ils/elles aient eu recours aux services d'un passeur·se (n=470 ; 72%) ou qu'ils/elles aient voyagé de manière indépendante (n=278 ; 74%). Cependant, ceux/celles qui ont fait appel à des passeur·se·s étaient plus dépendants du soutien financier de leur famille et de leurs

amis (33% contre 19%). Cela indique que les migrant·e·s confronté·e·s à des dépenses supplémentaires liées aux frais des passeur·se·s peuvent être moins en mesure de couvrir les coûts de manière indépendante. Les pratiques de paiement sont influencées par le genre: parmi les femmes déclarant ne pas disposer de fonds suffisants, le sexe transactionnel était le troisième mode de paiement le plus courant, tant pour les passeur·se·s (n=157 ; 16%) que pour les voyageur·euse·s indépendants·es (n=98 ; 15%), ce qui souligne les risques accrus encourus par les femmes dans des circonstances aussi précaires.

Figure 5. Comment avez-vous payé votre voyage depuis le début?

Parmi les répondant·e·s qui ont eu recours aux services de passeur·se·s et qui ont déclaré ne pas disposer de fonds suffisants avant le départ. Par sexe



3.3. Les migrant·e·s comptent sur les passeur·se·s lorsqu'ils/elles voyagent sur des itinéraires dangereux

3.3.1. La sécurité est le principal facteur influençant le choix des itinéraires au Sahel Central

La sécurité est le premier critère de choix de l'itinéraire pour 58% des personnes interrogées, en particulier pour celles et ceux qui ne font pas appel à des passeur·se·s. Bien que 72% des voyageur·euse·s indépendants·es aient pris en compte plusieurs facteurs pour choisir leur itinéraire, la sécurité (64%) était leur première priorité, loin devant le temps (38%), le coût (27%) ou la distance (28%). Cette priorité à la sécurité

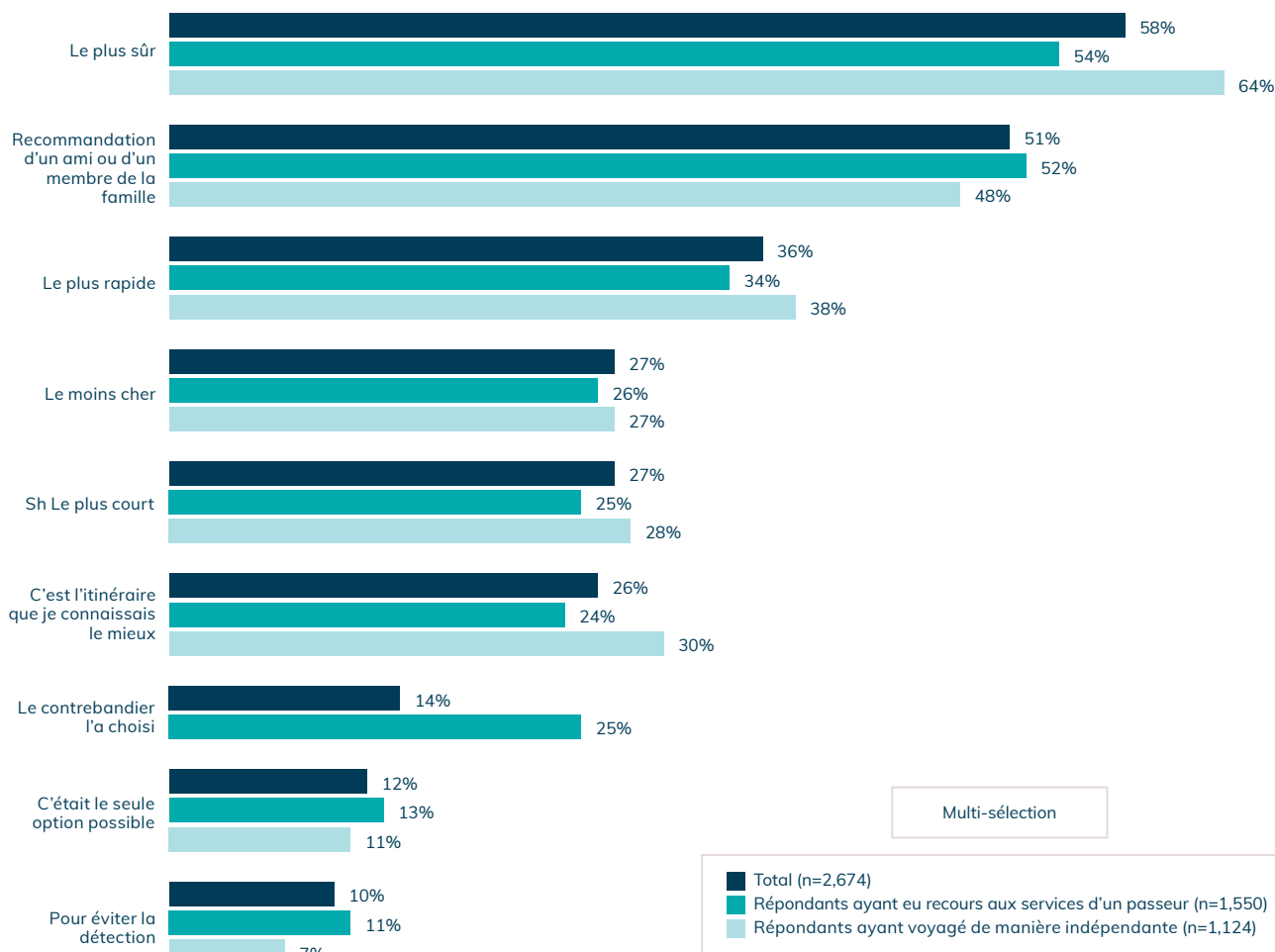
aurait pu les amener à choisir des itinéraires plus longs, plus coûteux ou alternatifs. Les voyageur·euse·s indépendants·es ont également plus souvent choisi des itinéraires connus (30%) que ceux/celles utilisant les services de passeur·se·s (24%), car la familiarité peut offrir un sentiment de sécurité.

Les utilisateur·rice·s de passeur·se·s peuvent compter sur ces derniers pour assurer leur sécurité sur des itinéraires dangereux qu'ils/elles avaient intentionnellement prévu d'emprunter. Environ la moitié (54%) d'entre eux/elles ont donné la priorité à

la sécurité lorsqu'ils/elles ont choisi leur itinéraire. La plupart du temps, ils/elles ont choisi l'itinéraire de manière indépendante, se fiant souvent aux recommandations de leur famille et de leurs ami·e·s (52%). En effet, seul un quart d'entre eux/elles (25%) ont déclaré que leur passeur·se les avait aidé·e·s à choisir leur itinéraire,⁴⁰ et

seulement 6% ont déclaré que le choix de leur passeur·se avait été le seul facteur dans leur sélection d'itinéraire. De même, seule une petite minorité (5%) a déclaré avoir été forcée par les passeur·se·s eux ou elles-mêmes à utiliser leurs services.

Figure 6. Pourquoi avez-vous emprunté cet itinéraire ? Par recours (ou non) aux passeur·se·s



3.3.2. Les passeur·se·s facilitent les déplacements sur des itinéraires dangereux

Bien que les utilisateurs·trice·s de passeur·se·s déclarent plus souvent voyager dans des endroits dangereux que les voyageurs·euse·ss indépendants·es, les passeur·se·s les aident à voyager sur ces itinéraires risqués.⁴¹ La moitié (50% ; n=771) des personnes interrogées qui ont eu recours aux services d'un·e passeur·se ont déclaré avoir voyagé dans des endroits dangereux, contre 42% de celles et ceux qui ont voyagé de manière indépendante.

Certains·es répondant·e·s (32%) ont engagé des passeur·se·s pour se protéger des abus et de la criminalité pendant leur voyage, qu'ils/elles

aient voyagé dans des endroits dangereux (34%) ou non (29%). Seuls 2% de l'ensemble des répondant·e·s ont déclaré avoir évité les passeur·se·s pour se protéger des abus, et seulement 3% des utilisateurs·trices de passeur·se·s ayant voyagé dans des endroits dangereux ont identifié leurs passeur·se·s comme des auteur·e·s potentiels·les d'abus

Les itinéraires dangereux au Sahel Central ne sont pas sûrs, que des passeur·se·s soient impliqué·e·s ou non.

Collectivement, les personnes interrogées ont identifié un total de 1,715 endroits dangereux. Parmi les personnes interrogées qui ont traversé des endroits dangereux (n=1 ;238), celles qui ont utilisé les services de passeur·se·s (n=771) et celles qui ont voyagé de manière indépendante (n=467) ont déclaré avoir traversé en moyenne deux

40 Cette proportion était la plus élevée chez les Nigérian·e·s (31%) et la plus faible chez les Togolais·es (17%).

41 ONUDC (2023), [Op. cit.](#)

endroits dangereux au cours de leur voyage. Les deux groupes de répondant·e·s ont le plus souvent identifié Dori et Ouagadougou au Burkina Faso comme étant les endroits les plus dangereux, suivis d'Agadez au Niger.⁴²

3.3.3. L'utilisation de passeur·se·s s'entrecroise avec les schémas genrés de vulnérabilité aux risques

La corruption et l'extorsion sont, de loin, les risques les plus fréquents auxquels sont confronté·e·s les migrant·e·s sur les routes du Sahel Central, les femmes qui utilisent les services de passeur·se·s étant particulièrement vulnérables. Parmi les personnes interrogées qui ont traversé des endroits dangereux (n=1,238), une plus grande proportion (74%) de celles qui ont utilisé les services de passeur·se·s (n=771) ont déclaré avoir été confronté·e·s à la corruption et à l'extorsion que celles qui ont voyagé de manière indépendante (n=467; 66%). Les femmes qui ont eu recours aux services de passeur·se·s (n=270) ont le plus souvent déclaré avoir été confronté·e·s à la corruption (75%) (voir Figure 7).

Les migrant·e·s doivent verser des pots-de-vin aux fonctionnaires au cours de leur voyage,⁴³ qu'ils/elles aient ou non recours à des passeur·se·s.⁴⁴ Ceux/celles qui ont recours aux services de passeur·se·s et ceux/celles qui voyagent de manière indépendante ont déclaré des taux similaires de paiement de pots-de-vin à la police aux frontières (65 % et 68%, respectivement) et à l'intérieur des pays (41 % et 37%). Toutefois, les migrant·e·s qui font appel aux services de passeur·se·s sont un peu moins souvent en contact direct avec la police aux frontières (79%) et à l'intérieur des pays (59%) que les voyageurs·euses indépendants·es (86% et 65% respectivement). En effet, les passeur·se·s s'occupent probablement de la gestion des interactions avec les autorités dans le cadre des services qu'ils/elles offrent, y compris le paiement des pots-de-vin.⁴⁵

Les hommes sont plus souvent confrontés à des risques associés à la perception d'un danger immédiat pour leur vie, tels que la violence physique, l'enlèvement et la mort (voir figure 7). Plus précisément, les hommes utilisant les services de passeur·se·s (n=501) ont mentionné le risque de mort (42%) et d'enlèvement (41%) plus fréquemment que tout autre sous-ensemble de répondants. Cela ne signifie pas nécessairement que les passeur·se·s ont trompé les hommes interrogés sur les dangers de certains itinéraires ou qu'ils/elles représentaient directement une menace pour leurs clients. En fait, seuls 18% des hommes interrogés estiment avoir été intentionnellement trompés par les passeur·se·s, et seulement 3% ont identifié les passeur·se·s comme des auteurs potentiels d'abus. À

l'inverse, il semble que les hommes empruntent plus souvent des itinéraires de migration très dangereux et font appel à des passeur·se·s pour naviguer sur ces segments périlleux. Il en va de même pour les femmes qui utilisent les services de passeur·se·s, bien que dans une moindre mesure que les hommes, puisqu'elles déclarent plus fréquemment être confrontées à un risque de violence physique (33%) et de mort (21%) que celles qui voyagent de manière indépendante (25% et 9%, respectivement).

Les hommes étaient également plus vulnérables au vol, qu'ils aient ou non eu recours aux services d'un·e passeur·se. Près des deux tiers (62%) des hommes interrogés ont déclaré avoir perçu un risque de vol au cours de leur voyage, contre la moitié (52%) des femmes interrogées. La perception plus élevée d'un risque de vol chez les hommes pourrait être due au fait qu'ils empruntent davantage les routes migratoires les plus dangereuses, qui les exposent souvent à des acteurs criminels. En effet, 46% des hommes interrogés ont identifié les gangs criminels comme les principaux auteurs potentiels dans les endroits dangereux qu'ils ont cités, contre seulement 25% des femmes interrogées. Ces auteurs peuvent cibler les hommes en tant que principaux soutiens économiques, les percevant comme des cibles plus lucratives pour le vol. Cette observation pourrait découler de l'hypothèse selon laquelle les hommes transportent des ressources ou de l'argent liquide de plus grande valeur, compte tenu notamment du rôle qu'ils jouent dans le soutien de leur famille ou dans le financement de leur voyage de migration avec leurs propres économies.

Les femmes sont confrontées au risque de violence basée sur le genre, qu'elles utilisent ou non les services d'un·e passeur·se. Près de 14% de toutes les femmes interrogées – qu'elles soient utilisatrices de passeur·se·s (14%) ou voyageuses indépendantes (13%) – qui ont traversé des endroits dangereux ont mentionné les violences sexuelles comme l'un des risques auxquels elles pourraient être confrontées dans ces endroits.

3.3.4. Les passeur·se·s jouent un rôle central dans la fourniture et la facilitation de l'accès à l'assistance

Les utilisateur·rice·s de passeur·se·s, en particulier les femmes, ont un meilleur accès à l'assistance pendant leur voyage. Plus de la moitié des utilisateur·rice·s de passeur·se·s (58%) ont déclaré avoir reçu de l'aide pendant leur voyage, contre 43% des répondant·e·s voyageant de manière indépendante. Cependant, l'utilisation des services de passeur·se·s n'a pas affecté le type d'assistance reçue. Parmi tous les groupes de répondant·e·s ayant reçu de l'aide en cours de route (n=1,387), les formes d'aide les

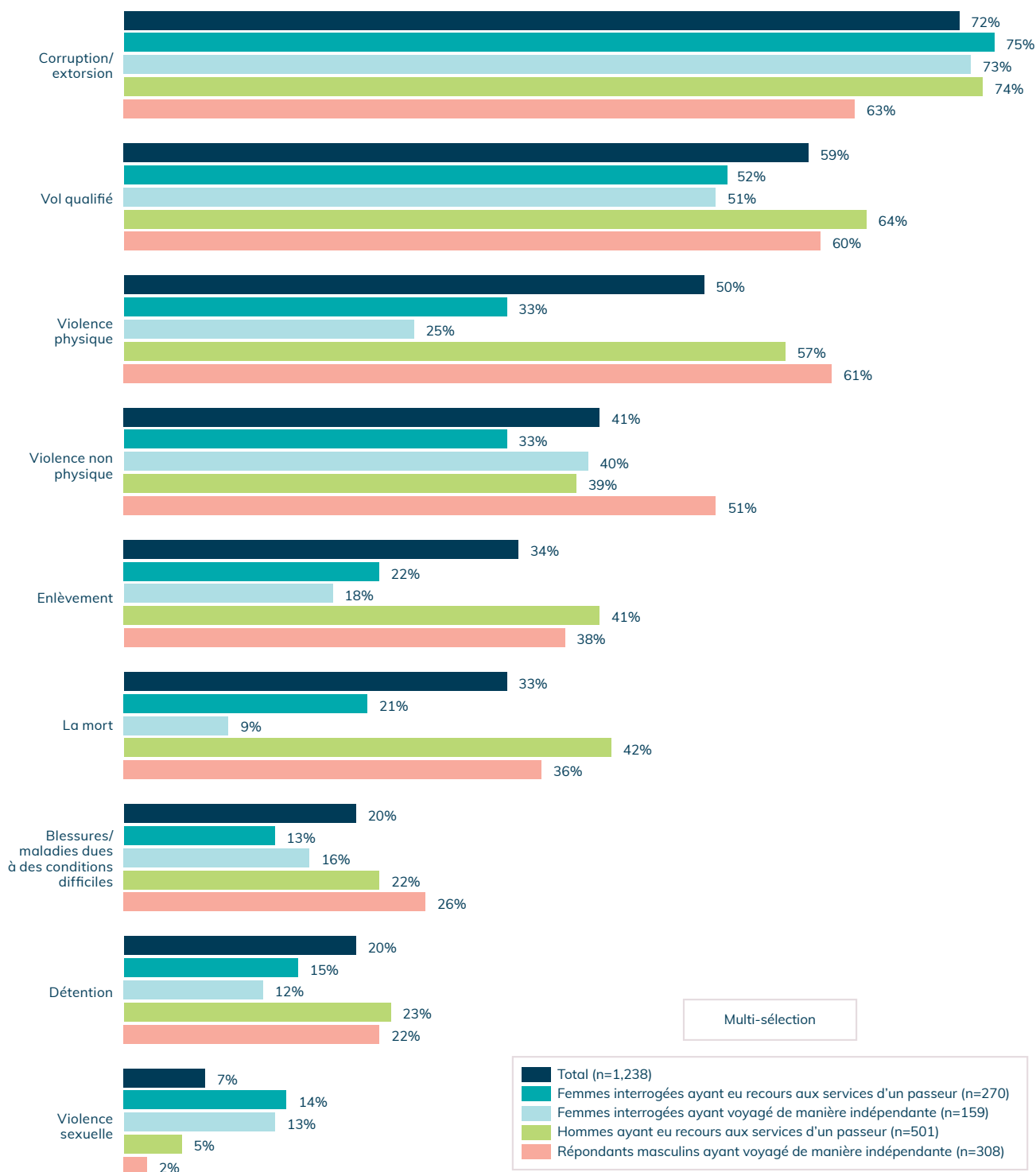
42 Dori a été mentionné par 144 personnes interrogées (92 passeur·se·s ; 52 voyageur·euse·s indépendants·es), Ouagadougou par 127 personnes interrogées (76 ; 127) et Agadez par 97 personnes interrogées (70 ; 97).

43 Frouws, B. ; Brenner, Y. (2019), *Une réalité persistante : le rôle de la corruption dans la migration mixte*, MMC

44 Merkle, O. ; Reinold, J. ; Siegel, M. (2017), *A gender perspective on corruption encountered during forced and irregular migration*, UNU-MERIT.

45 MMC (2021), *Corruption et rôle des fonctionnaires dans le trafic 'êtres humains*

Figure 7. Quels étaient les principaux risques en [lieu dangereux]?
Selon le sexe et le recours (ou non) aux passeur·se·s⁴⁶



plus courantes étaient des aides en nature répondant aux besoins fondamentaux : nourriture (70%), eau (66%) et abri (43%).

Les passeur·se·s sont les principaux·ales, mais pas les seul·e·s, fournisseurs·euses d'assistance à leurs utilisateur·rice·s. Près de la moitié (47%) des personnes

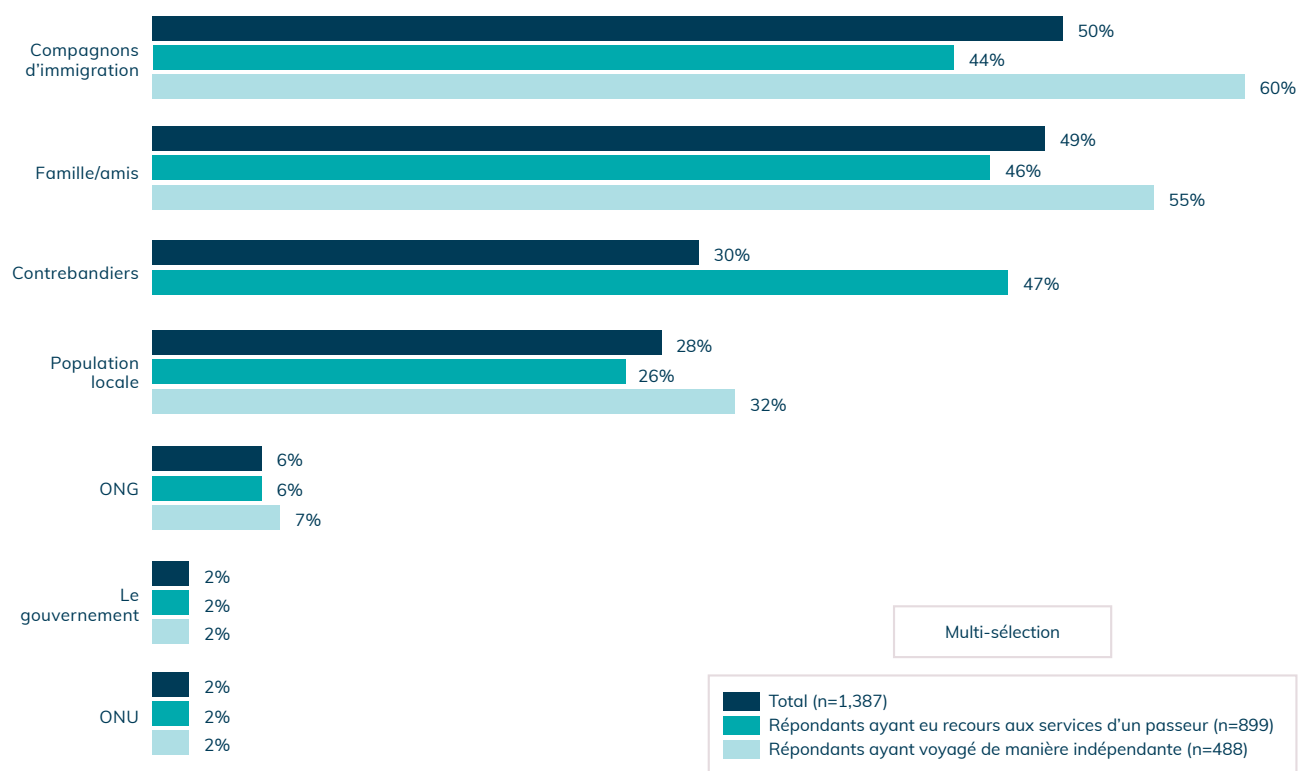
interrogées qui ont utilisé les services de passeur·se·s et reçu de l'aide pendant leur voyage (n=899) ont déclaré avoir eu recours à plusieurs sources de soutien. Ce chiffre est comparable à une proportion similaire (45%) parmi ceux/celles qui voyagent de manière indépendante (n=488), ce qui indique que l'utilisation des itinéraires empruntés par les passeur·se·s ne limite pas la possibilité d'accéder à

46 Parmi les personnes interrogées qui ont voyagé dans des endroits dangereux. Les personnes interrogées pouvaient identifier jusqu'à 5 lieux dangereux et devaient répondre à la question pour chacun d'entre eux.

diverses sources d'assistance. Parmi les utilisateur·rice·s de passeur·se·s, les passeur·se·s sont les prestataires les plus fréquemment cité·e·s (47%), suivis·e·s de près par la famille et les ami·e·s (46%), les autres migrant·e·s (44%) ou les populations locales (26%). En revanche, seuls 6% ont cité les ONG et 2% les agences des Nations unies comme sources d'assistance. Par conséquent, les passeur·se·s sont beaucoup plus souvent cité·e·s comme fournisseurs·euses

d'assistance que comme auteur·rice·s d'abus (3%). En fait, la plupart des répondant·e·s (83%) qui ont eu recours aux services de passeur·se·s ont déclaré que ces dernier·ère·s les avaient aidé·e·s à atteindre leurs objectifs migratoires, tandis que 16% seulement ont estimé que leurs passeur·se·s les avaient intentionnellement induit·e·s en erreur.

Figure 8. De qui avez-vous reçu de l'aide ? Selon le recours (ou non) aux passeur·se·s⁴⁷



4. Conclusions

Les services de trafic d'êtres humains aident les migrant·e·s à faire face aux incertitudes croissantes et aux restrictions de mouvement au Sahel Central. Ils facilitent le passage des frontières, en particulier lorsque les itinéraires habituels sont inaccessibles, comme aux frontières entre le Bénin et le Niger et entre le Nigeria et le Niger. Les passeur·se·s permettent également de voyager le long d'itinéraires dangereux, comme la frontière entre le Burkina Faso et le Niger, en évitant de longs détours et en offrant une assistance cruciale à ceux et celles qui en ont besoin. Cette assistance contribue à des perceptions positives, 83 % des utilisateur·rice·s de passeur·se·s déclarant que leurs passeur·se·s les ont aidé·e·s à atteindre leurs objectifs de migration et

seulement 16 % indiquant que leurs passeur·se·s les ont intentionnellement induit·e·s en erreur. De même, seuls 3 % des répondant·e·s ont identifié les passeur·se·s comme des auteur·e·s potentiel·le·s. Par conséquent, la majorité des passeur·se·s au Sahel Central semblent offrir leurs services sans recourir à la violence ou exploiter les migrant·e·s. Les réponses politiques au trafic de migrant·e·s devraient tenir compte de ces rôles nuancés des réseaux de passeur·se·s et de la façon dont ils diffèrent d'une géographie ou d'une route migratoire à l'autre - et ne pas les confondre avec la traite des êtres humains, dont l'exploitation est une caractéristique déterminante.⁴⁸

⁴⁷ Parmi les personnes interrogées qui ont reçu une aide en cours de route.

⁴⁸ Litzkow, J. ; Frouws, B. ; Forin, R. (2021), [Contrebande et migration mixte. Perspectives et messages clés tirés d'une décennie de recherche MMC et de collecte de données 4Mi](#), MMC



Mixed
Migration
Centre

DRC CONSEIL
DANOIS POUR
LES RÉFUGIÉS



MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS
OF DENMARK

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, consultez le site:
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)

Abonnez-vous à la [newsletter MMC](#)

Crédit photo de la couverture: Photo de Guy Peterson. © Guy Peterson / Panos Pictures, 2024.
Agadez, Niger, janvier 2024.

Des migrants sont assis à l'arrière de pick-up, s'accrochant à des bâtons pour éviter de tomber, après avoir attendu toute la nuit le départ d'un convoi en direction du nord, vers Dirkou et la Libye, sous la protection de l'armée. Cet itinéraire est emprunté par de nombreuses personnes à la recherche de travail dans les mines du nord du Niger, certaines espérant trouver un emploi en Libye, d'autres tentant de rejoindre l'Europe.