



POLICY PAPER
APPROCHE PAR ROUTES
RÉDUIRE LES FLUX VISIBLES
OU RÉDUIRE LES
VULNERABILITÉS ?
VERS UNE STRATÉGIE COHÉRENTE DE
PROTECTION ET DE LUTTE CONTRE LES
ÉCONOMIES CRIMINELLES

Rapport 3/2026

Institut espagnol d'analyse migratoire (IEAM)

Résumé exécutif

Le présent Policy Paper propose des orientations stratégiques visant à réduire les vulnérabilités le long des routes migratoires et à affaiblir les économies criminelles qui les structurent, en dépassant une approche centrée uniquement sur la réduction des flux visibles. L'objectif est de promouvoir une stratégie cohérente alliant protection des personnes migrantes et lutte contre les mécanismes d'exploitation.

Ce document s'inscrit dans la continuité des travaux de l'Institut espagnol d'analyse migratoire (IEAM) et constitue le résultat d'un atelier d'intelligence collective organisé à Rome, au sein de l'Université Niccolò Cusano, conjointement par l'IEAM et le centre de recherche indépendant italien AMIStaDeS.

L'atelier a réuni un large éventail d'acteurs clés, incluant des représentants d'agences des Nations unies, des institutions européennes, des représentants ministériels, des organisations humanitaires et de la société civile, des entreprises, ainsi que des experts africains. Cette diversité a permis de croiser des perspectives institutionnelles, opérationnelles et analytiques sur les dynamiques des corridors migratoires euro-africains. Elle a également contribué à identifier des points de convergence, à formuler des recommandations et à esquisser les premières lignes d'action visant à renforcer la cohérence entre les politiques de sécurité, humanitaires et de développement.

L'analyse de ce policy paper s'inscrit dans un contexte où les routes migratoires fonctionnent comme un système régional intégré, structuré par des mouvements mixtes, à la fois réguliers et irréguliers. Les politiques fondées sur un contrôle sécuritaire ponctuel tendent à produire des effets de déplacement des corridors, à accroître les coûts de transit et à déplacer les risques vers des segments moins surveillés, sans réduire les incitations économiques sous-jacentes.

À cette dynamique de déplacement s'ajoute une vulnérabilité cumulative croissante : à mesure que les parcours s'allongent, les personnes en mobilité sont exposées à une dégradation progressive de leur santé physique et mentale. Elles sont également confrontées à un endettement contraignant vis-à-vis des réseaux de facilitation ainsi qu'à des formes d'exploitation différenciées selon le genre.

Par ailleurs, les économies du transit regroupent une pluralité d'acteurs – des réseaux criminels à certains segments paraétatiques – dont la rentabilité tend à se consolider à mesure que la pression sécuritaire s'intensifie.

Messages stratégiques

- **Réduire la porosité institutionnelle dans les zones de transit** : renforcer les capacités opérationnelles des points de passage frontaliers, instaurer des mécanismes de supervision interne indépendante, former les agents aux normes internationales de protection et promouvoir des alternatives économiques ciblées afin de réduire la dépendance locale aux revenus liés à la facilitation migratoire.

- **Agir sur la rentabilité des économies de facilitation et non seulement sur les flux visibles** : structurer des enquêtes financières coordonnées par corridor, améliorer la traçabilité des paiements transnationaux, identifier les intermédiaires logistiques et les bénéficiaires effectifs, au-delà des simples points d'interception.
- **Assurer une continuité protectrice le long des corridors** : dépasser la perspective d'un seul État pour couvrir l'ensemble du parcours – de l'origine à la destination – par des mécanismes de plainte accessibles et sécurisés, un accompagnement psychosocial et une assistance juridique, et une coordination transnationale du suivi des cas.
- **Intégrer la demande structurelle de main-d'œuvre dans la stratégie migratoire** : articuler les politiques migratoires et du travail, mettre en place des dispositifs ciblés de mobilité légale dans les secteurs à forte demande et collaborer avec les réseaux de la diaspora afin de fournir une information fiable et de prévenir les risques, dans le but de réduire la dépendance aux circuits informels.
- **Aligner la coordination opérationnelle sur la réalité transnationale des routes** : créer des plateformes techniques pour l'échange d'informations et le suivi longitudinal des dynamiques des corridors, associant des organisations internationales et des États africains partenaires, afin de garantir l'appropriation et la durabilité des dispositifs déployés.

1. Introduction

1.1 Les routes comme système régional de mouvements mixtes

Les routes migratoires forment un système régional intégré, structuré par des mouvements mixtes : des personnes aux statuts et motivations hétérogènes (réfugiés, demandeurs d'asile, migrants, ainsi que d'autres groupes vulnérables, dont une proportion croissante de mineurs non accompagnés), combinant fréquemment des segments réguliers et irréguliers au fil du parcours. Ces mobilités répondent généralement à des facteurs imbriqués, tels que les conflits, les persécutions, l'insécurité, les crises économiques, les effets du changement climatique, ainsi que le manque d'emplois et la précarité des moyens de subsistance. Le mouvement migratoire constitue ainsi un symptôme des insuffisances en matière de protection et d'opportunités socioéconomiques dans les pays d'origine, ainsi que d'inclusion dans les pays de transit, et ne doit pas être interprété comme un phénomène inévitable.

L'axe atlantique et les corridors méditerranéens – central, occidental et oriental – constituent les principales routes migratoires vers l'Europe depuis l'Afrique. Elles sont alimentées simultanément par plusieurs régions d'origine : l'Afrique de l'Ouest, le Sahel et la Corne de l'Afrique, incluant notamment le Soudan, mais aussi l'Érythrée, l'Éthiopie et la Somalie. Les évolutions récentes observées ne concernent pas tant le nombre total de personnes en mouvement que la composition des flux, ainsi que les risques auxquels sont exposés les migrants le long du parcours.

Les routes migratoires fonctionnent ainsi comme des segments interconnectés, l'un pouvant se substituer à l'autre lorsqu'une route devient inaccessible ou trop risquée. L'Afrique du Nord joue un rôle central dans ce système intégré : la Libye, la Tunisie, l'Algérie et le Maroc sont essentiels au transit entre l'axe atlantique et les corridors méditerranéens occidental, central et oriental. Une modification des conditions d'accès, de contrôle ou de protection sur un corridor entraîne des ajustements sur d'autres. Le renforcement sécuritaire local déplace les départs vers des points plus éloignés : les traversées s'allongent, les coûts augmentent, et les risques se redistribuent sans disparaître. Cette dynamique traduit une capacité d'adaptation rapide des intermédiaires et des réseaux. Par ailleurs, elle produit également une volatilité structurelle : les variations observées correspondent souvent à des réorientations tactiques dans un environnement contraint, plutôt qu'à une transformation des facteurs déterminants de la mobilité.

Les échanges de Rome ont mis en évidence que la reconfiguration des routes dépend autant des cadres d'accès que de la géographie. Les politiques de visa et les possibilités d'entrée régulière via des pays tiers peuvent modifier les itinéraires, en ouvrant ou en fermant des voies initialement légales, avant qu'elles ne basculent dans l'irrégularité lorsque l'accès à la protection ou à l'emploi est bloqué.

Enfin, l'économie politique des routes ne se limite pas à des réseaux criminels « externes » à l'État : dans certains contextes, la relation diffuse entre acteurs paraétatiques et marchés criminels constitue une caractéristique du système. Cette articulation prolonge les chaînes de profit et déplace le centre de gravité de l'action : du contrôle des flux visibles vers l'identification des structures de facilitation, des complicités et des circuits financiers.

Une stratégie fondée exclusivement sur la réduction immédiate des flux visibles tend à produire des effets de déplacement et à accroître la vulnérabilité le long des corridors. À l'inverse, une approche par routes vise à réduire les vulnérabilités cumulées – y compris celles liées à la santé physique et mentale – tout en s'attaquant aux économies criminelles et aux mécanismes d'exploitation, y compris dans les pays de destination, où la demande de main-d'œuvre précaire peut maintenir la rentabilité des réseaux. Cette approche suppose une coordination renforcée entre acteurs humanitaires et acteurs de sécurité, et requiert une présence effective des pouvoirs publics dans la dynamique d'intégration durable des personnes migrantes, dont l'articulation insuffisante constitue l'une des principales lacunes opérationnelles identifiées sur le terrain.

1.2 Méthodologie

Ce Policy Paper s'appuie sur les échanges de l'atelier de Rome, organisé sous la règle de Chatham House, réunissant des participants européens et africains : représentants institutionnels, autorités nationales, organisations internationales, entreprises, acteurs humanitaires, chercheurs et partenaires opérationnels.

L'analyse s'organise autour de deux principes méthodologiques :

- Restituer les constats exprimés sans prise de position ;
- Examiner les dynamiques le long des corridors – départ, transit, arrivée, retour – afin d'identifier les mécanismes qui relient contrôle, économies criminelles et protection : déplacement des routes, tarification du risque, fragmentation des chaînes, discontinuité de la protection.

Quatre variables discutées à Rome sont intégrées de façon transversale :

- Les régimes d'accès et politiques de visas, comme facteur structurant de reconfiguration des itinéraires ;
- La vulnérabilité cumulative, incluant la santé physique et mentale, comme indicateur de dégradation progressive des capacités d'autonomie et d'intégration ;
- La porosité institutionnelle dans certains nœuds de transit, lorsque facilitation et autorisation s'imbriquent ;
- Le rôle économique et informationnel des diasporas dans la structuration des décisions migratoires, la circulation des ressources et certains dispositifs de prévention.

2. La dynamique du déplacement

Le déplacement des routes ne relève pas d'un simple contournement géographique. Il correspond avant tout à un mécanisme structuré où les politiques d'accès, les segments mixtes et les marchés de facilitation interagissent.

2.1 Les visas comme variable de segmentation

Les régimes de visas structurent en amont la configuration des parcours. Lorsqu'un accès régulier demeure possible – même limité –, il permet un segment légal initial (entrée aérienne, transit autorisé, court séjour). La rupture intervient au moment où l'accès au travail ou à la protection devient inaccessible. L'itinéraire bascule alors dans l'irrégularité.

À l'inverse, la fermeture quasi complète des voies légales déplace immédiatement le point d'entrée vers des corridors terrestres ou maritimes plus longs et plus risqués. Le visa ne constitue donc pas uniquement un instrument de sélection ; il agit comme variable architecturale des routes.

2.2 Segments mixtes et reconfiguration des itinéraires

Les parcours observés combinent fréquemment plusieurs statuts successifs (régulier, toléré, irrégulier). Ce mélange explique l'instabilité des routes : un changement réglementaire sur un segment peut déplacer les mouvements vers d'autres, sans réduire la mobilité dans son ensemble. À titre d'exemple, en Afrique de l'Ouest, les mesures de contrôle adoptées en Mauritanie et au Sénégal ont limité certains départs vers l'Espagne, tout en entraînant leur redirection vers la Gambie et la Guinée, accroissant les risques liés aux traversées maritimes.

La segmentation introduit également une différenciation des trajectoires :

- Profils pouvant financer un segment aérien initial ;
- Profils contraints à des itinéraires exclusivement terrestres ;
- Personnes vulnérables exposées à une dépendance accrue à l'égard des intermédiaires ;
- Personnes ayant des besoins de protection internationale, dont les trajectoires sont souvent distinctes et la vulnérabilité particulièrement marquée.

La route devient une chaîne discontinue de statuts et de dépendances.

2.3 Tarification du risque et économie du déplacement

L'augmentation des contrôles n'annule pas les flux, mais modifie leur coût. La pression réglementaire se traduit par une prime de risque intégrée dans les services de facilitation : transport, hébergement, franchissement de frontières, fourniture de documents.

Cette tarification varie selon :

- L'intensité du contrôle local ;
- Le profil perçu du migrant ;
- La distance au point d'arrivée.

La hausse des coûts entraîne quatre effets :

- Allongement des trajets ;
- Recours accru à des intermédiaires multiples ;
- Exposition prolongée à des environnements violents ou exploitants ;

- Endettement vis-à-vis des réseaux de facilitation, créant des situations de dépendance et de vulnérabilité qui se prolongent bien au-delà du parcours migratoire lui-même.

Ainsi, la vulnérabilité devient cumulative, y compris sur le plan sanitaire et psychologique, à mesure que la durée du parcours s'étend.

2.4 Déplacement et demande en destination

La dynamique du déplacement ne peut être analysée indépendamment de la demande en destination. La persistance d'une demande de main-d'œuvre – agriculture, bâtiment, services domestiques – maintient une attractivité structurelle des corridors, même lorsque l'accès formel est restreint. Cette demande présente une dimension genrée marquée : certains secteurs – services domestiques, économie informelle des soins, et dans certains contextes, exploitation sexuelle – exposent les femmes et les filles à des formes de vulnérabilité et d'exploitation spécifiques, distinctes de celles que connaissent les hommes.

Le contrôle renchérit l'entrée, tandis que la demande stabilise l'incitation. Cette interaction explique pourquoi la réduction visible des arrivées sur un corridor peut coexister avec une reconfiguration vers d'autres segments.

Le déplacement comme conséquence prévisible des politiques segmentées

Les routes migratoires fonctionnent comme un système intégré.

Un renforcement sécuritaire local ou une modification des conditions de visa modifie les incitations sur l'ensemble du corridor.

Trois mécanismes récurrents apparaissent :

- Déplacement géographique des départs ;
- Augmentation des coûts ;
- Redistribution des risques vers des segments moins surveillés.

Le déplacement n'est pas une anomalie, mais constitue un effet structurel des réponses fragmentées.

3. Les économies criminelles et les zones de porosité institutionnelle

3.1 Une économie multi-niveaux du transit

Les économies liées aux routes migratoires ne se limitent pas à des réseaux criminels structurés. Elles agrègent une pluralité d'acteurs : transporteurs, hébergeurs, intermédiaires documentaires, facilitateurs frontaliers, milices locales et, dans certains contextes, segments para-étatiques exerçant des fonctions de contrôle.

Cette configuration produit une économie du transit multi-niveaux, où les services sont segmentés et tarifés en fonction :

- Du degré de contrôle ;
- De la dangerosité du segment et Du profil des personnes en situation de mobilité.

L'augmentation de la pression sécuritaire accroît la prime de risque intégrée dans ces services.

3.2 Porosité institutionnelle : mécanismes observables

Les débats de Rome ont mis en évidence, dans certains contextes, des formes de porosité entre les dispositifs de contrôle et les économies du transit. Cependant, cette porosité correspond à une fragmentation de l'autorité, c'est-à-dire à la coexistence d'acteurs de sécurité locaux et d'activités liées au transit, dans un environnement institutionnel fragmenté. L'analyse se limite aux mécanismes observables :

- Délégation informelle de fonctions de contrôle ;
- Tolérance transactionnelle ;
- Chevauchement entre protection, taxation et facilitation ;
- Captation de revenus liés au passage.

Il s'agit d'une dynamique de gouvernance fragmentée, non d'une caractérisation normative.

3.3 Rente migratoire et consolidation d'acteurs hybrides

Lorsque les routes se déplacent (Section II), la raréfaction de certains corridors accroît la valeur des segments restants. La rente migratoire augmente dans les zones de concentration.

Cette dynamique peut produire :

- Stabilisation financière d'acteurs hybrides ;
- Investissement dans des capacités logistiques accrues ;
- Intégration progressive de segments économiques légaux et illégaux ;
- Capacité croissante de ces acteurs à influencer les processus politiques locaux.

La migration devient alors une composante d'équilibres économiques locaux, rendant toute approche strictement sécuritaire insuffisante si elle n'intègre pas les incitations économiques sous-jacentes.

3.4 Circuits financiers et réponse institutionnelle

Les échanges ont souligné la nécessité de dépasser une approche centrée sur l'interpellation des passeurs (ceux qui facilitent le passage).

Les leviers identifiés incluent :

- Traçabilité des paiements transnationaux ;
- Coopération judiciaire ciblée ;
- Sanctions financières proportionnées ;
- Protection des victimes afin d'éviter leur re-captation par les réseaux ;
- Mobilisation des diasporas comme source d'information sur les circuits financiers et les réseaux de facilitation, en lien avec les dispositifs de protection existants.

Le ciblage des flux financiers et des investissements logistiques peut réduire l'attractivité économique du transit sans générer de déplacement immédiat vers d'autres corridors.

Pourquoi cibler les exécutants ne suffit pas

Les arrestations ciblent majoritairement les acteurs visibles.

Les structures financières et décisionnelles restent hors du champ d'interception lorsque les enquêtes ne remontent pas les chaînes de profit. Les économies de transit combinent acteurs locaux, intermédiaires et réseaux hiérarchisés. Sans action sur les flux financiers et les complicités institutionnelles, le système conserve sa capacité d'adaptation.

4. Vulnérabilité cumulative et santé le long des corridors

4.1 Définition : une vulnérabilité progressive et cumulative

La vulnérabilité observée le long des routes migratoires n'est pas le résultat d'un événement isolé. Elle correspond à une accumulation progressive de fragilités liées à la durée du parcours, à la segmentation des statuts et à l'exposition répétée à des environnements instables. Chaque segment supplémentaire – attente prolongée, franchissement différé, déplacement forcé vers un nouveau corridor – augmente la probabilité de détérioration physique, psychologique et économique. La vulnérabilité devient ainsi cumulative : elle se renforce à mesure que la route s'allonge. Il convient de souligner que cette vulnérabilité présente une dimension genrée marquée : les femmes et les filles sont exposées à des formes spécifiques de violence et d'exploitation tout au long du parcours, qui s'ajoutent aux fragilités communes à l'ensemble des personnes en mobilité.

4.2 Santé physique : exposition et allongement des parcours

L'allongement des itinéraires, conséquence du déplacement des routes et du renforcement des contrôles, accroît l'exposition aux risques sanitaires :

- Conditions de transport dégradées ;
- Risques spécifiques aux traversées maritimes – noyade, hypothermie, déshydratation – parmi les manifestations les plus documentées de la dégradation sanitaire liée à l'allongement des parcours ;
- Accès limité aux soins ;
- Dépendance à des réseaux informels.

La prime de risque (cf. section II) ne reflète pas uniquement un coût financier, mais correspond également à un transfert de risque sanitaire vers les personnes en mobilité. Cette dimension doit être intégrée dans l'évaluation des politiques : un corridor plus contrôlé mais générant des trajets plus longs peut produire une dégradation sanitaire globale.

4.3 Santé mentale : facteur de dépendance et d'exploitation

Les discussions de Rome ont souligné l'importance des atteintes psychologiques cumulées : incertitude prolongée, ruptures successives, violence indirecte, dette contractée pour financer le passage. La fragilisation psychologique réduit la capacité de négociation et accroît la dépendance vis-à-vis d'intermédiaires ou d'employeurs en destination.

Elle influence également :

- La capacité à exercer ses propres droits, directement affectée par l'état psychologique des personnes au moment de leur arrivée ;
- La capacité d'insertion professionnelle ;
- La stabilité résidentielle ;
- La probabilité de recours à des circuits informels.

La santé mentale constitue ainsi un facteur structurel d'intégration ou de marginalisation.

4.4 Interaction avec les économies du transit

La vulnérabilité cumulative alimente indirectement la rentabilité des économies du transit.

Plus la durée du parcours s'étend :

- Plus la dépendance financière augmente ;
- Plus la dette contractée devient contraignante ;
- Plus la capacité à refuser des conditions abusives diminue.

La dimension sanitaire n'est donc pas uniquement humanitaire ; elle influence la structuration économique des routes. Cette interaction souligne la nécessité d'intégrer les réponses sanitaires et de protection dans une stratégie globale, plutôt que de les traiter comme des dimensions séparées de l'action opérationnelle.

4.5 Implications opérationnelles

L'intégration de la santé physique et mentale dans l'analyse des routes implique :

- Un suivi longitudinal des trajectoires, au-delà du point d'arrivée ;
- Une coordination santé-protection-intégration ;
- Des dispositifs précoces en transit afin de limiter l'accumulation de fragilités, en mobilisant notamment les acteurs communautaires présents dans les zones de transit ;
- Une articulation avec les politiques de travail en destination pour réduire la dépendance aux circuits informels.

La réduction des vulnérabilités structurelles peut contribuer à limiter la consolidation des économies de facilitation, sans reposer exclusivement sur le contrôle frontalier.

La vulnérabilité cumulative

La vulnérabilité se construit le long du corridor. Détention, refoulement, exploitation et retour non stabilisé s'additionnent. La fragmentation de la protection transforme la mobilité en trajectoire cumulative d'exposition aux risques. Elle affecte également les perspectives d'intégration dans les pays de destination, en fragilisant durablement les capacités d'autonomie des personnes à leur arrivée.

5. Diasporas, demande en destination et leviers structurels

5.1 Diasporas : acteurs économiques transnationaux

Les diasporas constituent des réseaux transnationaux structurés par des flux financiers, informationnels et relationnels. Toutefois, leur rôle en tant qu'acteur des relations Europe-Afrique a longtemps été sous-estimé, leur influence sur les dynamiques migratoires n'ayant été pleinement reconnue que récemment.

Elles influencent pourtant les décisions de mobilité par :

- La circulation d'informations sur les conditions d'accès ;
- L'envoi de transferts financiers ;
- La facilitation de l'insertion professionnelle ou résidentielle.

Cette fonction ne constitue pas un soutien à la migration, mais correspond à une réduction de l'incertitude dans un environnement contraint.

Les débats de Rome ont souligné que ces réseaux peuvent jouer un rôle stabilisateur, notamment lorsqu'ils orientent les personnes engagées dans un parcours migratoire vers des segments légaux, dissuadent le recours aux voies irrégulières et facilitent l'intégration durable.

5.2 Demande structurelle de main-d'œuvre

La dynamique des routes ne peut être comprise sans intégrer la demande persistante de main-d'œuvre peu régulée en destination.

Dans certains secteurs, la combinaison de la pénurie locale, de la saisonnalité, de la faible attractivité pour la main-d'œuvre nationale et de la tolérance à l'informalité maintient une demande constante.

Cette demande agit comme facteur d'attraction structurel. Elle stabilise les incitations à la mobilité même lorsque les conditions d'accès formel sont restreintes. Le renforcement du contrôle frontalier peut ainsi coexister avec une absorption économique en aval.

5.3 Interaction diaspora-demande

Les diasporas facilitent l'appariement entre offre et demande de travail. Elles réduisent les coûts de recherche d'emploi, orientent vers des niches sectorielles et peuvent servir de relais d'information sur les opportunités.

Lorsque l'accès légal au marché du travail est limité, cette intermédiation peut basculer vers des circuits informels.

La formalisation partielle de la demande – par des dispositifs de mobilité encadrée ou saisonnière – peut réduire l'espace laissé aux intermédiaires non régulés.

5.4 Leviers structurels

Les échanges de Rome ont identifié plusieurs axes :

- Articulation entre politiques migratoires et politiques du travail ;
- Dispositifs ciblés de mobilité légale dans les secteurs à forte demande ;
- Coopération avec les diasporas sur l'information fiable et la prévention des risques ;
- Mécanismes d'incitation au recrutement dans les pays d'origine de la part des employeurs.

L'objectif n'est pas d'ouvrir indistinctement l'accès, mais de réduire la dépendance aux chaînes informelles qui alimentent la rente du transit.

5.5 Équilibre stratégique

Une approche exclusivement centrée sur la réduction des flux visibles laisse intacte la demande en destination et peut renforcer l'informalité. À l'inverse, l'intégration de la variable économique permet d'agir sur les incitations structurelles sans négliger les impératifs de contrôle.

Coordination stratégique et coordination opérationnelle

La coordination stratégique concerne les accords et les cadres politiques. La coordination opérationnelle relève du partage d'information, de la complémentarité des interventions et de l'exécution harmonisée. Lorsque ces niveaux ne sont pas alignés, la gestion des corridors demeure fragmentée.

6. Vers une approche cohérente : principes d'action

La gestion des routes migratoires exige une action simultanée sur les incitations économiques, les fragilités institutionnelles et la continuité protectrice. Ces dimensions correspondent aux mécanismes identifiés dans les sections précédentes : déplacement des corridors, rente migratoire, vulnérabilité cumulative et demande structurelle en destination.

6.1 Cibler les profits sans relâcher le contrôle

Les interceptions et arrestations conservent une fonction dissuasive. Leur impact demeure toutefois limité lorsqu'elles ne s'attaquent pas aux chaînes économiques qui structurent la facilitation.

La priorité stratégique porte sur :

- Enquêtes financières coordonnées ;
- Identification des intermédiaires logistiques et financiers ;
- Traçabilité des paiements transnationaux ;

- Analyse des bénéficiaires effectifs ;
- Saisie et confiscation d'actifs.

La coopération transfrontalière permet de remonter au-delà des points d'interception, et de cibler les centres de décision économique. Cette approche déplace le centre de gravité de l'action vers la rentabilité du système.

6.2 Stabiliser les zones de transit et réduire la porosité

Les économies de transit s'inscrivent dans des équilibres territoriaux marqués par la fragmentation de l'autorité et la coexistence d'activités formelles et informelles.

La réduction de la porosité institutionnelle suppose :

- Renforcement des capacités opérationnelles des points de passage frontaliers, incluant notamment des infrastructures d'identification et d'enregistrement des personnes ;
- Mécanismes de supervision interne aux forces de contrôle ;
- Formation des agents de contrôle aux normes internationales de protection, afin de prévenir les pratiques contraires aux obligations des États en matière de droits des personnes en situation de mobilité ;
- Audits réguliers des points de passage ;
- Dispositifs disciplinaires effectifs ;
- Clarification des chaînes de responsabilité.

En parallèle, des alternatives économiques ciblées réduisent la dépendance locale aux revenus liés à la facilitation migratoire.

Par ailleurs, la stabilisation territoriale limite la consolidation d'acteurs hybrides et diminue la résilience des économies du transit.

6.3 Assurer une protection continue le long des corridors

La vulnérabilité cumulative identifiée précédemment impose une continuité des dispositifs d'assistance. En effet, le risque est vécu de manière continue, du pays d'origine jusqu'à l'arrivée. Les interventions doivent donc tenir compte de cette réalité et dépasser une approche centrée sur un seul État : les dynamiques observées dans des pays comme la Mauritanie, l'Algérie ou la Libye ont des répercussions directes sur les corridors méditerranéens central et occidental, ainsi que sur l'axe atlantique.

Les dispositifs doivent ainsi couvrir l'ensemble du corridor :

- Mécanismes de plainte accessibles et sécurisés ;
- Hébergement protégé pour les profils à risque ;
- Accompagnement psychosocial et assistance juridique ;
- Coordination transnationale du suivi des cas.

Un suivi régional des vulnérabilités permet d'identifier les ruptures de protection, notamment lorsque le déplacement des routes allonge les trajectoires.

La continuité protectrice réduit l'accumulation des risques et limite la dépendance aux intermédiaires informels.

Du contrôle ponctuel à la gestion structurelle

Le contrôle ponctuel agit principalement sur la visibilité des flux.

La gestion structurelle agit sur :

- Les incitations économiques des réseaux ;
- Les fragilités institutionnelles locales ;
- La continuité protectrice le long des routes ;
- Les interactions avec la demande en destination.

7. Recommandations opérationnelles

Les recommandations suivantes visent à agir simultanément sur la rentabilité des économies de facilitation, la porosité institutionnelle et la vulnérabilité cumulative le long des corridors.

7.1 Union européenne et pays de destination

1. Structurer des enquêtes financières conjointes par corridor

- Constituer des équipes transnationales dédiées à l'identification des circuits de paiement, des intermédiaires et des bénéficiaires effectifs.
- Renforcer la saisie et la confiscation d'actifs dans une logique de chaîne complète, au-delà des points d'interception.

2. Intégrer les variables d'accès et de protection dans les partenariats

Inclure dans les accords :

- Des indicateurs relatifs aux mécanismes de plainte accessibles et sécurisés ;
- Le suivi des violences et de la vulnérabilité cumulative ;
- Une évaluation de l'impact genré des accords, tenant compte des formes spécifiques de vulnérabilité et d'exploitation auxquelles sont exposées les femmes et les filles le long des corridors ;
- Une évaluation de l'impact des régimes de visas sur la reconfiguration des routes ;
- Une articulation avec les politiques sectorielles du travail dans les secteurs à forte demande.

3. Mettre en place une coordination opérationnelle par corridor

- Renforcer l'approche fondée sur les routes migratoires, afin d'améliorer la coordination entre acteurs locaux, institutionnels et internationaux.
- Créer des plateformes techniques dédiées à l'échange d'informations, à l'analyse conjointe des déplacements et au suivi longitudinal des dynamiques des routes. Ces plateformes devraient associer les pays d'origine et de transit, les organisations non gouvernementales locales travaillant sur le terrain ainsi que les organisations internationales déjà présentes dans les corridors, en particulier le HCR et l'OIM, afin d'ancrer la coordination dans des capacités opérationnelles établies.

7.2 États africains partenaires

- Clarifier et harmoniser les cadres juridiques relatifs au trafic et à la traite.
- Aligner les définitions nationales sur les standards internationaux, et renforcer les capacités spécialisées d'enquête financière et numérique.
- Intégrer des mécanismes de protection des victimes et des témoins, condition opérationnelle essentielle à l'efficacité des procédures judiciaires.
- Développer des standards d'intégration durable des personnes migrantes, en s'appuyant sur les aides internationales ou les projets financés par certains acteurs tels que l'Union européenne.

1. Réduire la porosité aux points de contrôle

Renforcer :

- Supervision interne indépendante ;
- Formation des agents aux normes internationales de protection des personnes en situation de mobilité ;
- Audits réguliers ;
- Rotation des personnels exposés ;
- Procédures disciplinaires effectives.

2. Développer des alternatives économiques ciblées dans les zones d'origine et de transit

- Mettre en œuvre des programmes favorisant la transition vers des activités formalisées et réduisant la dépendance aux revenus liés à la facilitation migratoire.
- Associer les réseaux de la diaspora à la conception et à la mise en œuvre de ces programmes, en capitalisant sur leur connaissance des dynamiques économiques locales.

7.3 Acteurs internationaux

1. Harmoniser les dispositifs de formation et d'appui institutionnel

- Coordonner les interventions en matière d'enquête financière, de gouvernance locale et de protection, afin d'éviter les chevauchements et d'assurer la complémentarité.

2. Soutenir des mécanismes régionaux de suivi longitudinal des routes

Appuyer des dispositifs communs de collecte et d'analyse des données permettant :

- D'anticiper les déplacements ;
- D'identifier les ruptures de protection ;
- De suivre les indicateurs de vulnérabilité cumulative à l'échelle des corridors.

Ces données devraient être partagées avec les États africains partenaires, afin de renforcer leur capacité d'anticipation et leur appropriation des dynamiques des routes migratoires.

8. Conclusion

Les routes migratoires fonctionnent comme un système régional intégré, structuré par des mouvements mixtes et des segments successifs, légaux et irréguliers. Les ajustements des politiques d'accès ou de contrôle sur un point donné produisent des réorientations rapides à l'échelle des corridors.

Le déplacement des routes constitue une propriété structurelle des approches fragmentées : toute action ciblée sur un segment isolé tend à produire des réorientations plutôt qu'une réduction globale des flux. Les incitations économiques qui soutiennent la facilitation et la demande en destination demeurent intactes.

L'analyse met en évidence une chaîne de mécanismes :

- Régimes de visas et conditions d'accès ;
- Segmentation des parcours ;
- Rôle informationnel et économique des diasporas dans la structuration des décisions migratoires ;
- Tarification du risque et consolidation des rentes ;
- Vulnérabilité cumulative, y compris sanitaire ;
- Interaction avec la demande structurelle de travail.

Une stratégie durable repose sur trois priorités articulées :

- Cibler la rentabilité économique des circuits de facilitation ;
- Assurer une continuité protectrice le long des corridors afin de limiter l'accumulation des fragilités ;
- Aligner la coordination opérationnelle sur la réalité transnationale des routes.

La crédibilité de la coopération dépend de la capacité à traiter simultanément les incitations économiques, la gouvernance locale et la protection, dans un cadre cohérent, stable, prévisible et co-construit avec les États partenaires africains concernés, afin d'en garantir l'appropriation et la durabilité.

À PROPOS DES AUTEURS

Beatriz de León Cobo

Directrice de l'Institut espagnol d'analyse migratoire (IEAM)
Directrice du Forum de dialogue Sahel-Europe (UFV)
Doctorante en sociologie à l'Université de la Sorbonne
beatriz.deleoncobo@ieam.es

Camille Dock

Assistante chercheuse à l'Institut espagnol d'analyse
migratoire (IEAM)
Étudiante en master d'études africaines à l'Université de
Genève
camille.dock@ieam.es

Nous remercions chaleureusement les participants à l'atelier, ainsi que les institutions qu'ils représentent, pour le temps consacré à ce processus et pour leurs précieuses contributions à la relecture de ce Policy Paper. Nous souhaitons également exprimer notre sincère gratitude à l'Université Niccolò Cusano pour avoir accueilli l'atelier.



© Institut espagnol d'analyse migratoire (IEAM). Tous droits réservés.

Toute reproduction, diffusion ou utilisation commerciale de ce document nécessite l'autorisation préalable des éditeurs.

Référence recommandée :

DE LEÓN COBO, B. et DOCK, C. (2026), Policy Paper « Approche par routes : réduire les flux visibles ou réduire les vulnérabilités ? Vers une stratégie cohérente de protection et de lutte contre les économies criminelles », Policy Paper 3/2026, Institut espagnol d'analyse migratoire (IEAM).