

Risques du parcours migratoire des migrants subsahariens à Laâyoune : rôle des caractéristiques individuelles et des conditions de voyage

Sub-Saharan migrants' journey risks in Laâyoune: individual characteristics and travel conditions

Elghalia ECHRIDI

Enseignante chercheuse

Ecole supérieure de technologie

Laboratoire des études et des recherches en management, innovation et recherches appliquées
Maroc

Date de soumission : 07/09/2026

Date d'acceptation : 19/10/2026

Pour citer cet article :

ECHRIDI E. (2026) «Risques du parcours migratoire des migrants subsahariens à Laâyoune : rôle des caractéristiques individuelles et des conditions de voyage», Revue Internationale des Sciences de Gestion « Volume 9 : Numéro 4 » pp : 339 - 357

Résumé

Cet article analyse les facteurs associés aux risques rencontrés au cours du parcours migratoire par des migrants originaires d'Afrique subsaharienne présents à Laâyoune. L'étude mobilise une enquête quantitative conduite entre mai 2017 et janvier 2018 auprès de 322 migrants en situation irrégulière, constitués selon une démarche pragmatique avec l'appui d'une association locale. Deux dimensions du risque sont distinguées : les dangers encourus pendant le voyage et les difficultés vécues avec les passeurs. L'analyse combine statistiques descriptives, tests d'association, analyse factorielle des correspondances et régressions logistiques multinomiales. Les résultats montrent que les passages risqués de frontières constituent le danger le plus fréquemment déclaré, tandis que le coût jugé élevé des services des passeurs domine les difficultés rapportées. Le mode de financement du voyage apparaît comme une variable récurrente dans l'explication des deux dimensions du risque, alors que le nombre de pays traversés, la situation familiale, le niveau d'étude, le genre et la situation professionnelle interviennent de manière différenciée selon l'issue considérée. Les résultats soulignent que la vulnérabilité migratoire ne relève pas uniquement du profil individuel : elle se construit aussi au cours du trajet, au croisement des ressources financières, de la longueur de l'itinéraire et des modalités de passage. Compte tenu du caractère non probabiliste de l'échantillon et de la rareté de certaines modalités de risque, les résultats doivent être lus comme des associations exploratoires plutôt que comme des effets causaux.

Mots-clés : migration subsaharienne ; Laâyoune ; risques migratoires ; passeurs ; financement du voyage ; régression logistique multinomiale.

Abstract

This article examines factors associated with migration-journey risks among sub-Saharan migrants present in Laâyoune, Morocco. It draws on a quantitative survey conducted between May 2017 and January 2018 among 322 migrants in an irregular situation, recruited through a pragmatic field strategy with the support of a local migrants' association. Two dimensions of risk are considered: dangers encountered during the journey and difficulties experienced with smugglers. The empirical strategy combines descriptive statistics, association tests, correspondence analysis and multinomial logistic regressions. Risky border crossings are the most frequently reported danger, while the perceived high cost of smugglers' services is the dominant difficulty. Travel financing emerges as a recurring factor across both risk dimensions, while the number of countries crossed, marital status, education, gender and employment status matter differently depending on the outcome. The findings suggest that migrant vulnerability is not reducible to individual characteristics; it is also produced along the journey through the interaction of financial resources, route length and passage conditions. Given the non-probability sampling strategy and sparse categories for some outcomes, the results should be interpreted as exploratory associations rather than causal effects.

Keywords: sub-Saharan migration; Laâyoune; migration risks; smugglers; travel financing; multinomial logistic regression.

Introduction

La recomposition des mobilités africaines a progressivement placé le Maroc dans une position qui ne peut plus être décrite uniquement à travers l'émigration de ses ressortissants. Le pays est aussi devenu un espace de circulation, de transit et, pour une partie des migrants, de séjour plus durable. Cette pluralité des fonctions migratoires est particulièrement visible dans les villes qui structurent les routes sahariennes et atlantiques. Laâyoune occupe à cet égard une position singulière : située dans le Sud marocain, elle se trouve à l'articulation de trajectoires arrivant notamment par la Mauritanie et de projets migratoires orientés vers l'Espagne et les îles Canaries.

La littérature sur les migrations transsahariennes insiste sur le caractère fragmenté du voyage. Le déplacement n'est pas nécessairement un trajet continu reliant un pays d'origine à une destination finale ; il peut être composé d'étapes successives, de périodes d'attente, de réorientations et d'arrêts imposés par les ressources disponibles, les contrôles frontaliers et les opportunités rencontrées en chemin (Bensaad, 2003 ; Collyer, 2007 ; Cherti & Grant, 2013). Dans ce cadre, le risque ne constitue pas un événement extérieur au projet migratoire. Il est susceptible d'être produit par l'itinéraire lui-même, par les modalités de franchissement des frontières, par la dépendance à l'égard d'intermédiaires, ainsi que par la capacité financière du migrant à poursuivre son trajet.

La présente étude part de cette idée pour examiner une question précise : quelles caractéristiques individuelles et quelles caractéristiques du voyage sont associées aux risques déclarés par les migrants subsahariens présents à Laâyoune ? L'analyse distingue deux formes de vulnérabilité. La première correspond aux dangers encourus pendant le voyage : accidents, passages risqués de frontières, conflits, risques de vol, viols et absence de nourriture. La seconde concerne les difficultés vécues avec les passeurs : comportement sévère, coût élevé des services et manque de transparence. Cette distinction permet d'éviter de réduire le risque migratoire à une seule dimension.

Ce travail apporte trois contributions. Premièrement, il valorise une enquête de terrain auprès d'une population difficile à atteindre et peu visible dans les dispositifs statistiques ordinaires. Deuxièmement, il met en relation des caractéristiques individuelles et des variables décrivant concrètement la trajectoire. Troisièmement, il combine des analyses bivariées et multivariées afin d'identifier les facteurs qui reviennent de manière récurrente dans les différentes dimensions du risque. L'objectif n'est pas d'établir une causalité, mais de dégager des associations empiriques susceptibles d'éclairer la compréhension des vulnérabilités au cours des parcours migratoires.

1. Cadre d'analyse et revue de littérature

1.1. Le Maroc entre départ, transit et installation

Les travaux sur les migrations marocaines mettent en évidence une transition graduelle d'un système principalement orienté vers l'émigration vers une configuration plus complexe, où coexistent émigration, immigration et transit (de Haas, 2006, 2007 ; Alioua, 2013). Les routes contemporaines s'inscrivent en partie dans des espaces de mobilité plus anciens reliant les deux rives du Sahara. Leur réactivation ne signifie toutefois pas la reproduction à l'identique des

circulations historiques : les contrôles étatiques, les coûts de déplacement et la fermeture ou l'ouverture relative de certains corridors transforment les itinéraires et le temps du voyage.

La notion de transit est elle-même discutée. Cherti et Grant (2013) soulignent les limites d'une lecture qui considérerait automatiquement tout migrant subsaharien au Maroc comme un migrant en attente de l'Europe. À l'inverse, Collyer (2007) montre que le parcours transsaharien peut devenir un « voyage fragmenté », dont les étapes sont reconfigurées en fonction des obstacles et des ressources.

1.2. Vulnérabilité individuelle

La vulnérabilité migratoire ne résulte pas uniquement des caractéristiques du trajet emprunté. Elle peut également varier selon les caractéristiques individuelles et sociales du migrant, notamment le genre, l'âge, la situation familiale, le niveau d'éducation et la situation professionnelle. Ces dimensions peuvent conditionner les ressources disponibles avant le départ, la capacité à faire face aux contraintes rencontrées pendant le voyage et les possibilités d'adaptation au cours du parcours.

Les travaux consacrés aux migrations transsahariennes montrent en effet que la mobilité s'inscrit dans un environnement où les ressources individuelles jouent un rôle important dans la manière dont le voyage est organisé et vécu (Bensaad, 2003, 2005; Escoffier, 2006). Le profil socioéconomique du migrant peut ainsi influencer ses marges de manœuvre, son accès à l'information, ses capacités financières et sa dépendance à l'égard des réseaux ou des intermédiaires.

Le niveau d'éducation peut notamment intervenir dans l'accès et le traitement de l'information relative au parcours migratoire, tandis que la situation professionnelle dans le pays d'origine peut être associée aux ressources économiques initialement disponibles pour financer le voyage. De même, la situation familiale peut influencer les formes de soutien mobilisables pendant le trajet et sur les contraintes auxquelles le migrant est confronté.

1.3. Vulnérabilité liée au parcours migratoire

La deuxième dimension de la vulnérabilité concerne les caractéristiques propres au parcours migratoire. La littérature sur les migrations transsahariennes remet en cause l'idée d'un déplacement linéaire reliant directement le pays d'origine à une destination finale. Le voyage est souvent constitué de plusieurs étapes, de périodes d'attente, de changements d'itinéraire et d'arrêts temporaires qui dépendent des ressources disponibles, des opportunités rencontrées et des obstacles imposés par les frontières (Bensaad, 2003; Cherti & Grant, 2013; Collyer, 2007).
Markdown collé

Collyer (2007) décrit notamment ces trajectoires comme des formes de « voyage fragmenté », dans lesquelles la migration est progressivement reconfigurée en fonction des contraintes auxquelles le migrant est confronté. La notion de transit doit donc être appréhendée avec prudence. Comme le soulignent Cherti et Grant (2013), la présence de migrants subsahariens au Maroc ne signifie pas nécessairement qu'ils soient tous engagés dans un projet immédiat de migration vers l'Europe. Toutefois, dans l'enquête mobilisée ici, la dimension de transit

demeure particulièrement importante puisque 91,30 % des personnes interrogées déclarent qu'elles n'envisageaient pas de rester au Maroc au moment de leur départ. Dans cette perspective, le nombre de pays traversés, l'itinéraire suivi, les moyens de transport utilisés, les modalités de franchissement des frontières et la durée du parcours constituent autant d'éléments susceptibles de modifier l'exposition aux risques. Les travaux de Bensaad (2003, 2005) et d'Escoffier (2006) mettent notamment en évidence le rôle des espaces de passage, des réseaux et des intermédiaires dans l'organisation des mobilités transsahariennes. Plus le parcours comporte d'étapes et de franchissements, plus les possibilités de confrontation à des situations de vulnérabilité peuvent se multiplier.

1.4. Vulnérabilité économique et relation avec les intermédiaires

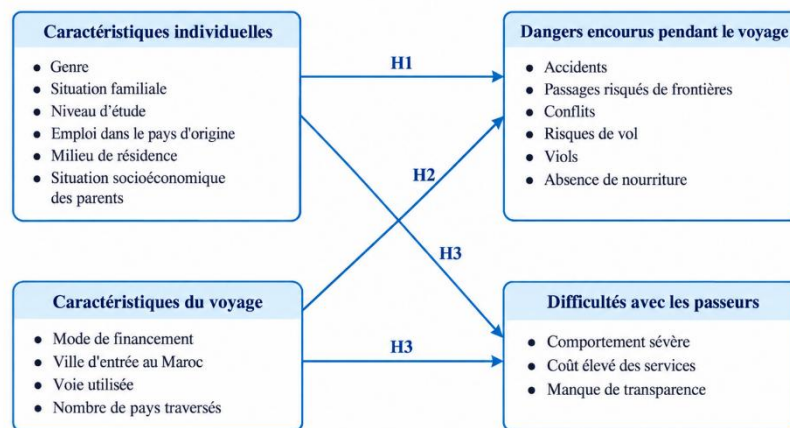
La troisième dimension concerne les ressources économiques mobilisées au cours du processus migratoire et les relations entretenues avec les intermédiaires. Les ressources financières occupent une position centrale dans la trajectoire migratoire puisqu'elles déterminent à la fois la possibilité d'entreprendre le voyage et les options disponibles lorsque le migrant doit modifier son itinéraire ou poursuivre son déplacement dans un contexte incertain.

Les ressources économiques jouent toutefois un rôle ambivalent. Elles rendent le projet migratoire possible, mais leur insuffisance peut également accentuer la vulnérabilité du migrant au cours du voyage. Les travaux sur les mobilités transsahariennes soulignent ainsi que l'organisation des déplacements dépend étroitement des réseaux, des intermédiaires et des ressources que les migrants sont capables de mobiliser (Bensaad, 2003, 2005; Escoffier, 2006).

1.5. Le modèle conceptuel

Afin de synthétiser les relations théoriques retenues dans cette recherche, un modèle conceptuel a été élaboré à partir de la revue de littérature et des hypothèses formulées précédemment. Ce modèle distingue deux ensembles de variables explicatives, à savoir les caractéristiques individuelles des migrants et les caractéristiques liées au voyage, et les met en relation avec deux dimensions de la vulnérabilité migratoire : les dangers encourus au cours du trajet et les difficultés rencontrées avec les passeurs. Il permet ainsi de représenter de manière structurée les associations supposées entre les ressources et caractéristiques des migrants, la configuration de leur trajectoire migratoire et les différentes formes de risque déclarées au cours du parcours. Ce schéma constitue également le cadre de référence de l'analyse empirique développée dans la section méthodologique.

Figure 1. Modèle conceptuel des déterminants des risques associés aux trajectoires migratoires des migrants subsahariens à Laâyoune



Le modèle présente des associations conceptuelles et non une causalité démontrée.

Source : *Elaboration des auteurs*

Le modèle conceptuel met en évidence quatre relations principales. Premièrement, l'hypothèse H1 suppose que les caractéristiques individuelles des migrants, telles que le genre, la situation familiale, le niveau d'étude, l'emploi dans le pays d'origine, le milieu de résidence et la situation socioéconomique familiale, sont associées à la nature des dangers rencontrés pendant le voyage. Deuxièmement, l'hypothèse H2 considère que les caractéristiques du voyage, notamment le mode de financement, la ville d'entrée au Maroc, la voie utilisée et le nombre de pays traversés, peuvent également être liées aux dangers encourus. Troisièmement, l'hypothèse H3 postule que les difficultés rencontrées avec les passeurs dépendent à la fois des caractéristiques individuelles du migrant et de la configuration de son trajet. Le modèle ne cherche toutefois pas à établir une relation causale entre ces variables, mais à identifier des associations empiriques susceptibles d'expliquer les différentes formes de vulnérabilité observées au cours des trajectoires migratoires.

2. Données et méthodologie

2.1. Les hypothèses de recherche

À la lumière de la revue de littérature, la vulnérabilité migratoire peut être appréhendée comme un phénomène multidimensionnel résultant de l'articulation entre trois ensembles de facteurs. Le premier renvoie aux caractéristiques individuelles du migrant et aux ressources personnelles et sociales dont il dispose. Le deuxième concerne la configuration du parcours, notamment sa fragmentation, le nombre d'étapes et les conditions de franchissement des frontières, telles qu'elles sont décrites dans les travaux sur les mobilités transsahariennes (Bensaad, 2003, 2005; Collyer, 2007). Le troisième concerne les ressources économiques mobilisées et les relations avec les intermédiaires qui participent à l'organisation du voyage (Escoffier, 2006).

Dans ce sens, nous pouvons formuler 3 hypothèses :

- **H1. Vulnérabilité individuelle :** Les caractéristiques individuelles des migrants, notamment le genre, l'âge, la situation familiale, le niveau d'éducation et la situation professionnelle, sont associées à la nature des risques rencontrés au cours du parcours migratoire.
- **H2. Vulnérabilité liée au parcours :** Les caractéristiques de la trajectoire migratoire, notamment le nombre de pays traversés, l'itinéraire, les moyens de transport, les franchissements de frontières et la durée du parcours, sont associées à l'exposition aux dangers pendant le voyage.
- **H3. Vulnérabilité économique et relation avec les intermédiaires :** Les modalités de financement du voyage, la dépendance à l'égard des passeurs, le coût des services et les asymétries d'information sont associées aux difficultés rencontrées avec les intermédiaires au cours du parcours.

2.2. Terrain, population cible et constitution de l'échantillon

L'enquête quantitative a été conduite à Laâyoune entre mai 2017 et janvier 2018 auprès de 322 migrants originaires d'Afrique subsaharienne en situation irrégulière. La population cible inclut des personnes entrées clandestinement au Maroc ainsi que des personnes entrées régulièrement mais ayant dépassé la durée de séjour autorisée et poursuivant leur trajectoire depuis Laâyoune. Compte tenu de la faible visibilité de cette population et de la difficulté à constituer une base de sondage, l'échantillon a été construit de manière pragmatique avec l'appui de l'Association des Immigrants de Laâyoune.

Le questionnaire a été élaboré à partir d'outils déjà utilisés dans des enquêtes sur l'immigration subsaharienne au Maroc, notamment ceux de l'AMERM. Une première version de 31 questions a été testée auprès de 62 migrants au début de l'année 2017. Après révision, la version finale comprenait 41 questions. Des enquêteurs issus de l'immigration subsaharienne et connaissant le terrain ont participé à l'administration des questionnaires. Cette procédure a permis de réduire la méfiance des répondants, mais elle implique que l'échantillon ne puisse pas être considéré comme probabiliste ou représentatif de l'ensemble des migrants subsahariens au Maroc.

2.3. Variables

Deux variables dépendantes catégorielles sont retenues. La première décrit le principal danger déclaré au cours du voyage : accidents, passages risqués de frontières, conflits, risques de vols, viols ou absence de nourriture. La seconde décrit la principale difficulté vécue avec les passeurs : comportement sévère, coût élevé par rapport aux services fournis ou manque de transparence. Les variables explicatives sont regroupées en deux ensembles. Les caractéristiques individuelles comprennent le genre, la situation familiale, le niveau d'étude, l'emploi occupé dans le pays d'origine, le milieu de résidence et, selon le modèle, la situation socioéconomique des parents. Les caractéristiques du voyage incluent le mode de financement, la ville d'entrée au Maroc, la voie utilisée et le nombre de pays traversés.

2.4. Stratégie empirique

L'analyse est conduite en deux étapes. La première mobilise des statistiques descriptives et des tableaux croisés. Les relations entre variables catégorielles sont examinées au moyen du test du khi-deux ; des analyses de variance sont utilisées lorsque la nature des variables l'exige. La deuxième étape repose sur quatre régressions logistiques multinomiales : (1) dangers et caractéristiques individuelles ; (2) difficultés avec les passeurs et caractéristiques individuelles ; (3) dangers et caractéristiques du voyage ; (4) difficultés avec les passeurs et caractéristiques du voyage.

L'interprétation des modèles est volontairement prudente. Certaines modalités de la variable dépendante sont rares — notamment les accidents et les viols — et les sorties de régression comportent pour certaines catégories des coefficients très élevés, des erreurs standards importantes ou des modalités omises. Ces éléments sont compatibles avec des situations de cellules très peu remplies ou de séparation quasi parfaite. Pour cette raison, nous accordons davantage de poids à la significativité globale des modèles et aux régularités observées entre analyses qu'à l'interprétation isolée de chaque coefficient.

Tableau 1. Principales caractéristiques de l'échantillon et du parcours migratoire

Indicateur	Modalité / mesure	Valeur
Sexe	Hommes	79,81 %
Sexe	Femmes	20,19 %
Âge	Moyenne	29,09 ans
Âge	26–35 ans	81,68 %
Situation familiale	Célibataires	79,50 %
Pays d'origine	Sénégal	37,58 %
Pays d'origine	Mali	15,84 %
Pays d'origine	Guinée	11,80 %
Projet initial	Ne pas rester au Maroc	91,30 %
Financement	Économies personnelles	75,47 %
Financement	Famille / amis	17,39 %
Entrée par voie terrestre	Par la Mauritanie	82,30 %

Source : Enquête auprès de 322 migrants subsahariens à Laâyoune, mai 2017–janvier 2018.

2.5. Considérations éthiques de la recherche

La conduite de cette recherche a accordé une attention particulière aux principes éthiques liés à l'étude d'une population migrante en situation de vulnérabilité. L'enquête ayant porté sur des migrants subsahariens en situation irrégulière présents à Laâyoune, plusieurs précautions ont

été prises afin de préserver leur dignité, leur sécurité et la confidentialité des informations recueillies.

La participation à l'enquête reposait sur une démarche volontaire. Avant l'administration du questionnaire, les répondants étaient informés de l'objectif général de la recherche, de l'usage scientifique des données collectées ainsi que de leur liberté de ne pas répondre à certaines questions ou d'interrompre leur participation. L'administration des questionnaires avec l'appui d'enquêteurs issus de l'immigration subsaharienne et connaissant le terrain a également permis de favoriser une relation de confiance avec les participants et de limiter les situations d'incompréhension ou de méfiance. Cette approche est cohérente avec les modalités de collecte retenues dans l'étude.

Une attention particulière a été accordée à l'anonymat et à la confidentialité. Les informations utilisées dans les analyses ont été traitées de manière agrégée et aucune donnée permettant d'identifier directement un participant n'est présentée dans l'article. Cette précaution est particulièrement importante compte tenu du statut administratif des personnes interrogées et de la sensibilité de certaines questions portant notamment sur les franchissements de frontières, les dangers rencontrés et les relations avec les passeurs.

Enfin, le principe de minimisation des risques a guidé le traitement et la présentation des résultats. Les analyses visent exclusivement des objectifs scientifiques et ne cherchent ni à identifier des individus ni à documenter des trajectoires individuelles susceptibles de leur porter préjudice. Les résultats sont ainsi présentés sous forme statistique et interprétés avec prudence, notamment en raison du caractère non probabiliste de l'échantillon et de la sensibilité de la population étudiée.

3. Résultats

3.1. Un échantillon jeune, masculin et fortement orienté vers le transit

La structure de l'échantillon fait apparaître une nette prédominance masculine : 257 répondants sur 322 sont des hommes (79,81 %), contre 65 femmes (20,19 %). L'âge moyen est de 29,09 ans et 81,68 % des enquêtés ont entre 26 et 35 ans. La majorité est célibataire (79,50 %). Les ressortissants du Sénégal représentent 37,58 % de l'échantillon, suivis des Maliens (15,84 %) et des Guinéens (11,80 %). Ces caractéristiques sont cohérentes avec une migration majoritairement portée par de jeunes adultes et avec l'importance des corridors d'Afrique de l'Ouest.

Le caractère de transit ressort également des intentions déclarées. Plus de neuf répondants sur dix indiquent ne pas avoir envisagé de rester au Maroc au moment du départ. La proximité géographique de l'Europe est presque unanimement citée comme critère du choix du Maroc comme espace de passage. Ces résultats ne signifient pas que le transit reste nécessairement temporaire : la littérature montre précisément que les trajectoires peuvent s'allonger et se transformer au cours du parcours.

3.2. Financement, itinéraires et structure des risques

Le coût du voyage est loin d'être marginal. La classe la plus fréquente se situe entre 388 et 774 euros (45,03 %), et une fraction des migrants déclare des montants sensiblement supérieurs. Le

financement repose principalement sur les économies personnelles. Ce résultat est important : il montre que le projet migratoire ne se réduit pas à un départ sans ressources, mais suppose souvent une accumulation préalable, laquelle peut être consommée ou fragilisée au fil des étapes.

Les itinéraires observés se structurent autour de deux grands corridors. Une large majorité des migrants arrivés par voie terrestre sont entrés au Maroc via la Mauritanie (82,30 %), tandis qu'une part plus faible est passée par l'Algérie (16,77 %). Les trajectoires peuvent inclure des villes comme Nouakchott, Nouadhibou, Agadez ou Tamanrasset, selon le pays d'origine et le corridor suivi. Le nombre de pays traversés varie ainsi fortement entre les répondants.

Tableau 2. Distribution des dangers et des difficultés déclarées

Dimension	Modalité	Effectif	Part (%)
Dangers du voyage	Passages risqués de frontières	223	69,25
Dangers du voyage	Absence de nourriture	37	11,49
Dangers du voyage	Conflits	28	8,70
Dangers du voyage	Risques de vols	28	8,70
Dangers du voyage	Accidents	3	0,93
Dangers du voyage	Viols	3	0,93
Difficultés avec les passeurs	Coût élevé / services fournis	231	71,74
Difficultés avec les passeurs	Comportement sévère	89	27,64
Difficultés avec les passeurs	Manque de transparence	2	0,62

Source : calculs à partir des tableaux de l'enquête (N = 322).

Le principal constat est la concentration des réponses sur quelques formes de vulnérabilité. Les passages risqués de frontières représentent 69,25 % des dangers déclarés. L'absence de nourriture arrive loin derrière (11,49 %), puis les conflits et les risques de vols (8,70 % chacun). Concernant les passeurs, 71,74 % des répondants retiennent le coût élevé par rapport aux services fournis et 27,64 % le comportement sévère. Le risque migratoire apparaît donc étroitement lié aux frontières et aux conditions de passage.

3.3. Résultats des analyses bivariées

3.3.1. Vulnérabilité individuelle

Tableau 3. Association entre les caractéristiques individuelles des migrants et les dimensions du risque migratoire

Variable	Dangers encourus	Difficultés avec les passeurs
Genre	Significative, $p < 0,001$	Non significative, $p = 0,350$
Situation familiale	Significative, $p < 0,001$	Significative, $p < 0,001$
Niveau d'étude	Significative, $p < 0,001$	Significative, $p < 0,001$
Emploi dans le pays d'origine	Significative, $p < 0,001$	Significative, $p < 0,001$
Situation socioéconomique des parents	Significative, $p < 0,001$	Non significative à 5 %, $p = 0,061$

Source : élaboration des auteurs à partir des résultats de l'enquête.

Les dangers rencontrés pendant le voyage sont associés à plusieurs dimensions du profil individuel. La situation familiale, le niveau d'étude et l'emploi dans le pays d'origine sont également liés aux difficultés vécues avec les passeurs. En revanche, le genre n'est pas associé à ces difficultés.

3.3.2. Vulnérabilité économique

Tableau 4. Association entre le mode de financement du voyage et les risques migratoires

Relation testée	χ^2	p	V de Cramer	Conclusion
Mode de financement × dangers	41,871	$< 0,001$	0,208	Association significative
Mode de financement × difficultés avec les passeurs	27,249	$< 0,001$	0,206	Association significative

Source : élaboration des auteurs à partir des résultats de l'enquête.

Le mode de financement est lié aux deux dimensions du risque. Il est associé aussi bien à la nature des dangers rencontrés pendant le voyage qu'aux difficultés avec les passeurs. L'intensité de ces associations reste toutefois modérée.

3.3.3. Vulnérabilité liée au parcours

Tableau 5. Association entre les caractéristiques du parcours migratoire et les dimensions du risque

Variable du parcours	Variable de risque	p	Conclusion
Première ville d'entrée au Maroc	Dangers encourus	< 0,001	Association significative
Première ville d'entrée au Maroc	Difficultés avec les passeurs	0,406	Non significative
Voie utilisée	Dangers encourus	0,008	Association significative
Moyen de transport	Difficultés avec les passeurs	0,775	Non significative

Source : élaboration des auteurs à partir des résultats de l'enquête.

Certaines caractéristiques du trajet sont associées aux dangers encourus, notamment la première ville d'entrée et la voie utilisée. En revanche, ces variables n'expliquent pas systématiquement les difficultés avec les passeurs.

Dans l'ensemble, les résultats montrent que la vulnérabilité migratoire est multidimensionnelle. Elle dépend à la fois du profil individuel du migrant, de ses ressources économiques et de certaines caractéristiques de son parcours. Les associations observées restent toutefois de nature statistique et ne permettent pas, à elles seules, d'établir une relation de causalité.

3.4. Résultats des régressions logistiques multinomiales

Quatre modèles logistiques multinomiaux ont été estimés afin d'identifier les facteurs associés, d'une part, aux dangers encourus pendant le voyage et, d'autre part, aux difficultés vécues avec les passeurs. Les modèles M1 et M2 mobilisent les caractéristiques individuelles, tandis que les modèles M3 et M4 introduisent les caractéristiques du voyage.

Tableau 6. Ajustement global et spécification des modèles

Modèle	Variable dépendante	Variables explicatives incluses	Catégorie de référence de la variable dépendante	LR χ^2	p	Pseudo-R ²
M1	Dangers	Genre, situation familiale, niveau d'étude, emploi occupé, situation socioéconomique des parents	Absence de nourriture	140,61	<0,001	0,545
M2	Difficultés avec les passeurs	Situation familiale, niveau d'étude, milieu de résidence, emploi occupé	Manque de transparence des passeurs	58,28	<0,001	0,5144
M3	Dangers	Mode de financement, ville d'entrée, voie utilisée, nombre de pays traversés	Viols	81,57	<0,001	0,6124

M4	Difficultés avec les passeurs	Mode de financement, nombre de pays traversés	Manque de transparence des passeurs	39,76	<0,001	0,5348
-----------	-------------------------------	---	-------------------------------------	-------	--------	--------

Source : sorties STATA, N = 322.

Les quatre tests du rapport de vraisemblance sont significatifs à moins de 1 %, indiquant que les modèles comportant les variables explicatives améliorent significativement l'ajustement par rapport aux modèles ne comprenant que la constante. Le modèle M3 présente le pseudo- R^2 le plus élevé (0,6124), suivi de M1 (0,545), M4 (0,5348) et M2 (0,5144).

Tableau 7. Principaux coefficients du modèle M1 : caractéristiques individuelles et dangers

Modalité du danger	Variable/modalité	β	Erreur standard	p	OR = $\exp(\beta)$	IC95 % de l'OR
Passage risqué de frontières	Niveau d'étude	0,953	0,339	0,005	2,59	[1,33 ; 5,04]
Conflits	Femme	-1,730	0,857	0,044	0,18	[0,03 ; 0,95]
Conflits	Célibataire	-1,750	0,762	0,022	0,17	[0,04 ; 0,77]
Conflits	Niveau d'étude	1,170	0,440	0,008	3,22	[1,36 ; 7,63]
Risques de vols	Femme	0,351	0,957	0,073	1,42	[0,22 ; 9,27]
Viols	Femme	-3,331	1,919	0,083	0,04	[0,001 ; 1,54]

Source : sorties STATA, N = 322.

Le niveau d'étude apparaît comme l'un des facteurs les plus robustes du premier modèle. Une unité supplémentaire de niveau d'étude est associée à une multiplication par environ 2,6 des odds relatives de passages risqués de frontières par rapport à la catégorie de référence, toutes choses égales par ailleurs. Pour les conflits, l'odds ratio associé au niveau d'étude est de 3,22. À l'inverse, le genre féminin et le célibat présentent des coefficients négatifs pour les conflits. Les estimations relatives à certaines autres catégories doivent être interprétées avec prudence. Plusieurs coefficients extrêmement élevés ou non estimables apparaissent dans la sortie STATA, notamment pour certaines catégories professionnelles ou familiales, ce qui suggère des effectifs faibles ou un problème de séparation de certaines modalités.

Tableau 8. Principaux résultats du modèle M2 : caractéristiques individuelles et difficultés avec les passeurs

Difficulté	Variable/modalité	β	Erreur standard	p	OR	Interprétation
Comportement sévère	Célibataire	0,366	5,611	0,053	1,44	Association faible, estimation imprécise
Comportement sévère	Divorcé	-4,293	4,437	0,079	0,014	Estimation très imprécise
Comportement sévère	Niveau d'étude	0,658	5,101	0,097	1,93	Significatif seulement à 10 %
Comportement sévère	Milieu précaire	78,700	4,393	<0,001	Très élevé	Estimation instable

Comportement sévère	Étudiant	1,551	55,644	0,098	4,71	Très grande incertitude
Coût élevé	Célibataire	1,779	10,612	0,093	5,92	Estimation imprécise
Coût élevé	Divorcé	-4,307	10,444	0,079	0,013	Estimation très imprécise
Coût élevé	Milieu satisfaisant	82,626	4,404	<0,001	Très élevé	Estimation instable
Coût élevé	Étudiant	1,239	55,647	0,074	3,45	Très grande incertitude

Source : sorties STATA, N = 322.

Dans M2, plusieurs paramètres atteignent le seuil de 10 %, mais les erreurs standards sont souvent très importantes. Les odds ratios correspondants doivent par conséquent être interprétés avec prudence. Les valeurs extrêmement élevées observées pour le milieu de résidence suggèrent notamment une séparation ou une quasi-séparation des observations entre certaines catégories. Les résultats permettent donc davantage d'identifier des associations potentielles que d'estimer précisément leur amplitude.

Tableau 9. Principaux résultats du modèle M3 : caractéristiques du voyage et dangers

Modalité du danger	Variable	β	Erreur standard	p	OR	IC95 % OR
Passage risqué de frontières	Emprunts	-2,688	1,468	0,067	0,07	[0,004 ; 1,21]
Passage risqué de frontières	Ressources financières	-1,346	1,460	0,035	0,26	[0,015 ; 4,55]
Passage risqué de frontières	Nombre de pays traversés	0,726	0,913	0,042	2,07	[0,35 ; 12,37]
Conflits	Emprunts	-0,972	1,538	0,057	0,38	[0,02 ; 7,70]
Conflits	Ressources financières	0,422	1,506	0,077	1,53	[0,08 ; 29,16]
Conflits	Nombre de pays traversés	0,458	0,933	0,062	1,58	[0,25 ; 9,83]
Risques de vols	Emprunts	-3,056	1,750	0,081	0,05	[0,002 ; 1,45]
Risques de vols	Ressources financières	-1,463	1,527	0,073	0,23	[0,012 ; 4,62]
Risques de vols	Nombre de pays traversés	-0,096	0,956	0,092	0,91	[0,14 ; 5,92]
Absence de nourriture	Emprunts	-3,156	1,758	0,073	0,04	[0,001 ; 1,34]
Absence de nourriture	Ressources financières	-0,345	1,495	0,087	0,71	[0,04 ; 13,26]
Absence de nourriture	Nombre de pays traversés	0,402	0,931	0,066	1,49	[0,24 ; 9,26]

Source : sorties STATA, N = 322.

Le mode de financement et le nombre de pays traversés constituent les deux variables les plus régulièrement associées aux dangers. Pour les passages risqués de frontières, le coefficient du nombre de pays traversés est positif ($\beta = 0,726$; $p = 0,042$), correspondant à un OR d'environ 2,07. En revanche, la ville d'entrée et la voie utilisée ne présentent pas d'association statistiquement significative dans les estimations rapportées.

Plusieurs intervalles de confiance demeurent toutefois très larges. Les coefficients extrêmement élevés ainsi que les erreurs standards de plusieurs milliers observés pour certaines modalités de financement ne permettent pas d'interpréter de manière fiable leur amplitude et indiquent vraisemblablement une faible fréquence de certaines combinaisons de catégories.

Tableau 10. Principaux résultats du modèle M4 : caractéristiques du voyage et difficultés avec les passeurs

Difficulté	Variable	β	Erreur standard	p	OR / appréciation
Comportement sévère	Emprunts	-2,014	1,493	0,100	OR $\approx$ 0,13
Comportement sévère	Ressources financières	17,318	6266,715	0,098	Estimation instable
Comportement sévère	Travail dans les pays traversés	-29,373	21275,400	0,090	Estimation instable
Comportement sévère	Nombre de pays traversés	14,204	1102,677	0,059	Estimation instable
Coût élevé	Emprunts	-2,792	1,491	0,061	OR $\approx$ 0,06
Coût élevé	Ressources financières	16,426	6266,715	0,035	Estimation instable
Coût élevé	Travail dans les pays traversés	-13,446	20899,340	0,049	Estimation instable
Coût élevé	Nombre de pays traversés	14,648	1102,677	0,098	Estimation instable

Source : sorties STATA, N = 322.

M4 confirme l'association du mode de financement et du nombre de pays traversés avec les difficultés rapportées avec les passeurs. Néanmoins, l'amplitude très élevée de plusieurs coefficients et erreurs standards empêche une interprétation substantielle fiable des odds ratios correspondants. Ces coefficients doivent être considérés comme le signe d'une instabilité de l'estimation plutôt que comme des effets économiquement très importants.

4. Discussion

Les résultats obtenus mettent d'abord en évidence l'importance du franchissement des frontières dans l'exposition des migrants aux risques. Près de sept migrants sur dix considèrent en effet les passages risqués de frontières comme le principal danger rencontré au cours de leur trajet. Ce constat rejoint les travaux de Collyer (2007), qui décrivent la migration transsaharienne comme un parcours rarement linéaire, marqué par des étapes successives, des détours et des réorientations imposés par les contrôles ou par les contraintes rencontrées en chemin. Ainsi, les risques auxquels sont confrontés les migrants ne semblent pas dépendre

uniquement de la distance parcourue, mais également des conditions dans lesquelles s'effectuent les différentes étapes du voyage.

Les ressources financières constituent également un élément important dans le déroulement du parcours. Dans notre enquête, près des trois quarts des migrants déclarent avoir financé leur voyage à partir de leurs économies personnelles. Cela montre que le départ nécessite, dans de nombreux cas, la mobilisation préalable de ressources financières. Toutefois, disposer d'une certaine capacité de financement ne signifie pas pour autant être à l'abri des difficultés. Les ressources disponibles peuvent conditionner le choix de l'itinéraire, les moyens de transport utilisés ou encore le recours aux passeurs. Les résultats obtenus montrent d'ailleurs l'existence d'une relation entre le mode de financement et les dangers rencontrés, mais aussi avec les difficultés vécues avec les passeurs. Les conditions financières au départ semblent donc continuer à peser sur le déroulement du voyage. La longueur du trajet mérite également d'être prise en considération. Le nombre de pays traversés apparaît associé à certaines formes de risque et intervient notamment dans les résultats relatifs aux difficultés rencontrées avec les passeurs. Plus le parcours est long et comporte d'étapes, plus le migrant est amené à franchir des frontières, à utiliser différents moyens de transport et, dans certains cas, à recourir à plusieurs intermédiaires. Cette multiplication des étapes peut accroître les situations d'incertitude et obliger le migrant à adapter son projet au fur et à mesure de son déplacement. Les caractéristiques individuelles ne sont pas pour autant secondaires. Le genre, la situation familiale, le niveau d'étude ou encore la situation professionnelle présentent des relations avec certaines formes de risque. Néanmoins, leur influence varie selon la nature de la difficulté considérée. Une caractéristique qui semble importante pour expliquer l'exposition aux conflits ou aux vols ne joue pas nécessairement le même rôle lorsqu'il s'agit des passages frontaliers ou des rapports avec les passeurs. Les résultats conduisent ainsi à considérer la vulnérabilité des migrants comme un phénomène multidimensionnel, qui dépend à la fois de leur situation personnelle et des conditions concrètes dans lesquelles leur parcours s'effectue.

Ces constats peuvent également alimenter la réflexion sur les dispositifs d'accompagnement des migrants. Une meilleure information sur les risques liés au trajet, mais aussi sur les droits et les possibilités d'assistance, paraît particulièrement utile dans les principales villes de passage. Les résultats de l'enquête montrent aussi l'intérêt d'accorder une attention particulière aux besoins les plus fréquemment exprimés, notamment en matière d'alimentation et de protection contre certaines formes d'exploitation économique. Plus largement, l'exposition aux risques semble liée aux conditions mêmes de circulation : lorsque les possibilités de déplacement sécurisé sont limitées, le recours à des intermédiaires informels et à des itinéraires plus incertains peut devenir plus fréquent.

Dans un autre contexte, la confrontation des résultats empiriques aux hypothèses formulées permet de nuancer leur validation. L'hypothèse H1, selon laquelle les caractéristiques individuelles des migrants sont associées à la nature des risques rencontrés au cours du parcours migratoire, est globalement soutenue. Les analyses bivariées montrent notamment des associations significatives entre les dangers encourus et le genre, la situation familiale, le niveau d'étude, l'emploi dans le pays d'origine et la situation socioéconomique des parents. Les

estimations multivariées confirment toutefois que ces relations ne sont pas systématiques pour toutes les catégories de risque, ce qui conduit à considérer H1 comme partiellement confirmée. L'hypothèse H2, relative au rôle des caractéristiques du parcours migratoire dans l'exposition aux dangers, est également partiellement confirmée. La première ville d'entrée au Maroc et la voie utilisée présentent des associations significatives avec les dangers dans les analyses bivariées, tandis que les régressions multinomiales mettent surtout en évidence le rôle du nombre de pays traversés. Pour les passages risqués de frontières, celui-ci présente notamment une association positive et statistiquement significative. En revanche, toutes les caractéristiques du trajet ne conservent pas leur significativité dans les modèles multivariés.

Enfin, l'hypothèse H3 portant sur la vulnérabilité économique et les relations avec les intermédiaires est soutenue par plusieurs résultats. Le mode de financement est significativement associé aussi bien aux dangers qu'aux difficultés rencontrées avec les passeurs. Les modèles relatifs aux difficultés avec les passeurs confirment également l'intervention du mode de financement et du nombre de pays traversés. Néanmoins, l'instabilité de plusieurs coefficients et l'importance de certaines erreurs standards imposent une interprétation prudente. H3 peut ainsi être considérée comme globalement soutenue, sans que les résultats permettent d'établir des relations causales.

Conclusion

Cet article a examiné les facteurs associés aux risques du parcours migratoire de 322 migrants subsahariens enquêtés à Laâyoune. Les résultats mettent en évidence une vulnérabilité principalement structurée autour du franchissement des frontières et de la relation avec les passeurs. Les passages risqués de frontières sont le danger le plus fréquemment déclaré, tandis que le coût des services des passeurs constitue la principale difficulté rapportée.

L'analyse montre surtout que le risque n'est pas réductible à un profil sociodémographique. Les caractéristiques du voyage — notamment le mode de financement et le nombre de pays traversés — jouent un rôle central, en interaction avec le genre, la situation familiale, le niveau d'étude et l'emploi. La vulnérabilité est ainsi produite au fil du parcours, à mesure que les ressources sont mobilisées, que les frontières sont franchies et que les migrants dépendent de nouveaux intermédiaires.

Pourtant, cette étude comporte certaines limites liées principalement au caractère non probabiliste de l'échantillon, à la nature déclarative et rétrospective des données, à leur période de collecte (2017-2018) ainsi qu'au faible nombre d'observations pour certaines catégories de risque. Ces éléments invitent à interpréter les résultats avec prudence et à éviter toute généralisation à l'ensemble des migrants subsahariens au Maroc.

Ces limites ouvrent toutefois plusieurs perspectives de recherche. Des travaux futurs pourraient s'appuyer sur des données plus récentes et sur des échantillons plus larges couvrant plusieurs villes marocaines afin de comparer les trajectoires migratoires et les formes de vulnérabilité. Il serait également intéressant de compléter l'approche quantitative par des entretiens qualitatifs permettant de mieux comprendre l'expérience vécue des migrants, le rôle des passeurs, les stratégies d'adaptation au cours du voyage et l'évolution des projets migratoires. Enfin, une

analyse longitudinale permettrait d'étudier la manière dont les risques, les itinéraires et les intentions de séjour évoluent dans le temps.

BIBLIOGRAPHIE

- Alioua, M. (2013). Le Maroc, un carrefour migratoire pour les circulations euro-africaines ? *Hommes & migrations*, 1303, 139–145. <https://doi.org/10.4000/hommesmigrations.2572>
- Association Marocaine d'Études et de Recherches sur les Migrations (AMERM). (2008). *L'immigration subsaharienne au Maroc : analyse socio-économique*. Rabat : AMERM.
- Bensaâd, A. (2003). Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin. *Revue européenne des migrations internationales*, 19(1), 7–28. <https://doi.org/10.4000/remi.336>
- Bensaâd, A. (2005). Les migrations transsahariennes, une mondialisation par la marge. *Maghreb-Machrek*, 185, 13–36.
- Berriane, M., Aderghal, M., Idrissi Janati, M., & Berriane, J. (2013). Immigration to Fes: The meaning of the new dynamics of the Euro-African migratory system. *Journal of Intercultural Studies*, 34(5), 486–502. <https://doi.org/10.1080/07256868.2013.827825>
- Cherti, M., & Grant, P. (2013). *The myth of transit: Sub-Saharan migration in Morocco*. London: Institute for Public Policy Research.
- Collyer, M. (2007). In-between places: Trans-Saharan transit migrants in Morocco and the fragmented journey to Europe. *Antipode*, 39(4), 668–690. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2007.00546.x>
- de Haas, H. (2006). North African migration systems: Evolution, transformations and development linkages. *Migración y Desarrollo*, 7, 65–95.
- de Haas, H. (2007). Morocco's migration experience: A transitional perspective. *International Migration*, 45(4), 39–70. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2435.2007.00419.x>
- de Haas, H. (2008). The myth of invasion: The inconvenient realities of African migration to Europe. *Third World Quarterly*, 29(7), 1305–1322. <https://doi.org/10.1080/01436590802386435>
- Düvell, F. (2008). Clandestine migration in Europe. *Social Science Information*, 47(4), 479–497. <https://doi.org/10.1177/0539018408096442>
- Escoffier, C. (2006). *Communautés d'itinérance et savoir-circuler des transmigrant-e-s au Maghreb* [Thèse de doctorat en sociologie et sciences sociales, Université Toulouse II – Le Mirail].
- Mghari, M. (2008). *L'immigration subsaharienne au Maroc*. CARIM-AS 2008/77. San Domenico di Fiesole: Robert Schuman Centre for Advanced Studies, European University Institute.