

Migration Rurale-Urbaine en Afrique de l'Ouest: Contextes, Tendances et Recommandations

Eva Dick and Benjamin Schraven

La migration rurale-urbaine constitue le modèle principal de migration interne et transfrontalière en Afrique de l'Ouest. Conformément aux agendas environnementaux et sanitaires, ses moteurs et effets doivent être explicitement pris en compte dans les politiques de migration et d'urbanisation, y inclus, par exemple, le fait que les ménages utilisent la migration rurale-urbaine comme stratégie de diversification des risques et de moyens d'existence est une considération clé. Les populations migrantes dans les situations très vulnérables telles que les enfants, les femmes, les personnes âgées ou les personnes déplacées de force devraient faire l'objet d'une attention particulière.

Contexte

L'Afrique de l'Ouestⁱ est l'une des sous-régions mondiales avec les niveaux les plus élevés de migration intrarégionale (Dick et Schraven 2018). À l'époque coloniale, l'extraction des ressources naturelles, le développement de l'agriculture commerciale et la croissance des grandes villes côtières telles que Lagos, Abidjan et Accra ont jeté les bases de systèmes de migration,ⁱⁱ dont certaines parties sont encore en place aujourd'hui. À la fin de l'ère coloniale et au début de la période postcoloniale, les schémas de migration interne rural-rural et rural-urbain se sont intensifiés dans les pays côtiers tels que le Ghana en raison des opportunités économiques dans l'agriculture commerciale et les villes. Les migrants des pays sahéliens d'aujourd'hui (Mali, Niger et Burkina Faso) étaient particulièrement attirés par les plantations commerciales de leurs pays côtiers voisins. Dans les années 1970, la Côte d'Ivoire et le Nigéria sont devenus les foyers ouest-africains des migrations régionales et internationales (Adepoju 2003).

La distinction entre migration interne et migration transfrontalière en Afrique de l'Ouest est dans une certaine mesure illusoire (Awumbila 2017). Les frontières des États ont été arbitrairement tracées par les puissances coloniales, coupant souvent les zones de peuplement ethnolinguistiques et les routes commerciales et migratoires précédemment établies. En raison des capacités limitées de gestion des frontières, les frontières nationales sont poreuses. De plus, les aspirations à l'intégration économique régionale ont conduit à des réglementations de libre circulation impliquant l'entrée sans visa et le droit de séjour et d'établissement dans la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) (Dick et Schraven 2018).

Dans les années 80 et 90, les crises économiques et les programmes de relance économique connexes ont apporté des changements significatifs aux zones rurales et urbaines de l'Afrique de l'Ouest. Les populations rurales ont été confrontées à une hausse des prix des denrées alimentaires et à une détérioration des conditions de production agricole. Cela a conduit à la nécessité de diversifier les revenus, qui a été satisfaite principalement dans le secteur informel urbain. Cela a contribué à (davantage) la migration rurale-urbaine et les ménages multi-locaux qui répartissent les moyens de subsistance entre les zones urbaines et rurales.

Au cours des dernières décennies, la migration régionale en Afrique de l'Ouest s'est de plus en plus

diversifiée. Bien que la migration urbaine-urbaine soit devenue plus courante (Yaro 2008), la mobilité rurale-urbaine apparaît toujours comme le modèle principal. La mobilité de la main-d'œuvre circulaire ou saisonnière est répandue, mais la migration permanente des ménages vers les villes - dans un mouvement qui inclut tous les membres de la famille - se produit également. Au milieu de l'évolution des opportunités d'emploi et des changements sociétaux, la migration indépendante des femmes vers les grandes villes, notamment des jeunes femmes célibataires, est devenue plus importante dans certains pays (Lucas, à paraître, 26). De plus, la migration des enfants et des jeunes est devenue une question pertinente et préoccupante. Alors que certains jeunes déménagent pour des raisons académiques, d'autres non ; il y a de plus en plus de préoccupations liées à leur protection et à leur éducation dans le contexte des conditions de vie et d'emploi précaires en milieu urbain (Tamanja 2013).

Ces dernières années, les conflits violents au Mali, au Burkina Faso, au Niger et au Nigéria ont provoqué le mouvement d'environ 5 millions de personnes déplacées de force (UNHCR 2020, 72–74), une tendance qui a intensifié la migration interne (et internationale) vers les zones urbaines. En outre, les effets du changement climatique et environnemental (par exemple, les mauvaises récoltes, les dommages aux infrastructures et la sécheresse) sont devenus des moteurs importants de la mobilité humaine en Afrique de l'Ouest, car ils augmentent à la fois les modèles existants de mobilité de la main-d'œuvre et les déplacements forcés (principalement internes). Il est très probable que les effets du changement climatique augmenteront non seulement les migrations et les déplacements forcés, mais aussi la part des « populations piégées » dans les prochaines décennies. Ce sont les groupes de population les plus vulnérables, qui manquent souvent des ressources nécessaires pour migrer (Schraven et al. 2020, 14-20). Les restrictions à la mobilité liées au COVID-19 et les mesures de distanciation sociale adoptées dans la plupart des pays d'Afrique de l'Ouest ont gravement déstabilisé la base économique des groupes de migrants vulnérables.

Tendances de L'urbanisation et Pertinence de la Migration Rurale-Urbaine

Bien que l'Afrique de l'Ouest dans son ensemble ait connu une urbanisation intensive depuis la seconde moitié du XXe siècle, les taux d'urbanisation ont été assez inégaux dans ses différents pays. D'une manière générale, la région est dichotomique en matière d'urbanisation : un groupe de pays côtiers, plutôt riches en population et économiquement mieux lotis (Ghana, Côte d'Ivoire, Nigéria et Sénégal ; voir tableau 1) ont une part relativement importante (au moins 50 pour cent) de leur population vivant dans les zones urbaines.

Tableau 1. Tendances de L'urbanisation et du Développement en Afrique de l'Ouest

	Population Urbaine (% de la population totale)	Taux d'Urbanisation (% estimé 2015- 2020)	Classification du Niveau de Revenu
Ghana	57	1.3	Moyen inférieur
Côte d'Ivoire	52	3.4	Moyen inférieur
Libéria	52	3.4	Faible revenu
Nigeria	52	4.2	Moyen inférieur
Sénégal	48	3.7	Moyen inférieur
Bénin	44	3.9	Faible revenu
Mali	44	4.9	Faible revenu
Togo	43	3.8	Faible revenu
Sierra Leone	42	3.1	Faible revenu
Guinea	37	3.5	Faible revenu
Burkina Faso	31	5.0	Faible revenu
Niger	17	4.3	Faible revenu

Sources : CIA 2020 ; la Banque mondiale 2020 .

En revanche, un groupe de pays du Sahel (en particulier le Niger et le Burkina Fasoⁱⁱⁱ) a des parts de population urbaine plus faibles - allant de 17 pour cent au Niger à 31 pour cent au Burkina Faso et 44 pour cent au Bénin et au Mali. Dans le même temps, ces pays ont les taux de croissance urbaine les plus élevés d'Afrique de l'Ouest (voir tableau 1). Pendant ce temps, en chiffres absolus, les populations rurales continuent de croître - une tendance qui devrait persister, quoique à un rythme plus lent, pour les décennies à venir (UNDESA 2019). Dans les pays du Sahel ainsi que dans les petits États côtiers avec des niveaux d'urbanisation modérés (par exemple, la Guinée, le Togo et la Sierra Leone), la croissance urbaine et économique est fortement concentrée dans les capitales, telles que Conakry en Guinée ou Niamey au Niger.

En général, l'urbanisation ouest-africaine a eu lieu dans les grands et petits centres urbains. Le nombre d'établissements urbains de plus de 10,000 habitants est passé de 493 en 1970 à 1,947 dans les années 2010 (Moriconi-Ebrard, Harre et Heinrigs 2016, 37). En 2015, 51 pour cent de la population urbaine d'Afrique de l'Ouest vivaient dans des villes de moins de 300,000 habitants. Alors que cette part devrait diminuer au cours des prochaines décennies (44 pour cent en 2035), laissant place à une croissance démographique plus importante dans les grandes villes^{iv}, les petites villes devraient également connaître une croissance significative (UNDESA 2018).

Néanmoins, les taux de migration interne des campagnes vers les villes et d'urbanisation dans les pays d'Afrique de l'Ouest sont restés relativement faibles. Les flux migratoires ruraux-urbains n'ont pas été le principal moteur de la croissance de la population urbaine par rapport à la croissance naturelle de la population et à la transformation des zones rurales en zones urbaines, à l'incorporation d'anciennes communautés rurales dans de grandes agglomérations ou à la formation de nouvelles villes (Awumbila 2017).

Malheureusement, les données sur la migration rurale-urbaine sont souvent insuffisantes et obsolètes. Les derniers efforts de collecte de données en Afrique de l'Ouest ont été au mieux entrepris au début des années 2010 (par exemple, au Ghana) et la plupart des données datent de la fin des années 80 (par exemple, Côte d'Ivoire ; voir Lucas [à paraître], 25–32). Néanmoins, les taux nets de migration rurale-urbaine à vie - qui représentent l'équilibre entre les stocks de migrants ruraux-urbains et les stocks de migrants urbains-ruraux - dans la plupart des pays sont estimés comme plutôt faibles. Dans certains cas (par exemple au Burkina Faso), ils apparaissent même négatifs. Il est intéressant de noter que les flux migratoires nets mesurés sur des périodes plus courtes semblent contredire ces tendances générales. En Côte d'Ivoire, par exemple, une tendance négative nette de la migration rurale-urbaine au cours de la période de 1983 à 88 est devenue clairement positive à la fin de cette décennie (Lucas, à paraître). Cela montre à quel point la dynamique des flux migratoires ruraux-urbains en Afrique de l'Ouest est très sensible à l'évolution des circonstances et aux chocs sur les revenus des ménages.

Il est largement prouvé que les mouvements temporaires, y compris saisonniers, représentent une grande partie de la mobilité en Afrique de l'Ouest et constituent une source importante, bien que sous-déclarée, de transferts de fonds. Une enquête menée dans cinq régions d'origine des migrants dans le nord du Ghana en 2013, et suivie en 2015, a indiqué que 65 pour cent des ménages comptaient au moins un membre résidant dans les zones urbaines du pays. Pour ces migrants, l'envoi de fonds chez eux était une priorité absolue (Awumbila 2017, 4). Les raisons des déménagements temporaires par opposition aux déménagements permanents - et, par rapport à cela, des ménages multilatéraux - sont multiples : la nécessité de faire face aux risques associés à la dégradation de l'environnement et au changement climatique, les revenus limités et la sécurité du logement dans le secteur informel urbain, matériel et immatériel des liens avec des zones d'origine, voire des choix de consommation dans certaines phases du cycle de vie. On peut supposer que les verrouillages imposés en raison du COVID-19 à partir de mars 2020 ont provoqué de graves perturbations économiques pour de nombreux ménages multirésidents dans toute l'Afrique de l'Ouest.

Dans le contexte des mouvements non permanents et de la multilocalité, les différences entre les

sexes sont importantes. On peut supposer que les travailleuses reçoivent des salaires inférieurs et sont plus souvent soumises à des traitements abusifs, y compris du harcèlement sexuel, par rapport aux hommes migrants (Awumbila, Teye et Yaro 2017). L'âge est un autre facteur définissant les expériences et les impacts de la migration. Au Ghana, un nombre croissant de jeunes femmes migrent pour travailler dans le secteur informel urbain (beaucoup comme les « kayayei » ou les porteuses ; elles peuvent être vues sur des marchés très fréquentés, équilibrant souvent de gros volumes de marchandises dans des conteneurs sur la tête). Ces femmes se déplacent souvent pour travailler pendant une période limitée et avant le mariage. Leur mouvement a également été affecté par les verrouillages liés à la pandémie COVID-19 (voir, par exemple, Arku 2020; GhanaWeb 2020a, 2020b). Chez les femmes et les hommes, les enfants et les jeunes d'âge scolaire forment un autre groupe de plus en plus pertinent de migrants ruraux-urbains, se déplaçant principalement vers les villes sur une base saisonnière.

Politiques Liées à l'Urbanisation et à la Migration

Dans la plupart des pays d'Afrique de l'Ouest, la vitesse de la croissance urbaine, en particulier celle causée par la migration des ruraux pauvres, est perçue comme un défi central pour les politiques et la planification du développement (Lucas, à paraître, 7). Les populations rurales pauvres se dirigent principalement vers l'économie de services informelle urbaine et les établissements informels avec peu de perspectives de mobilité sociale. En outre, au cours des dernières décennies, l'urbanisation et les politiques connexes dans la sous-région ont été relativement négligées. Seuls quelques efforts ont été faits pour façonner de manière proactive à la fois la migration rurale-urbaine et l'urbanisation en vue du développement. Les politiques de migration en Afrique de l'Ouest mettent peu l'accent sur la mobilité interne^v. La politique migratoire nationale du Ghana adoptée en 2016 en est un bon exemple. Tout en reconnaissant la migration interne comme l'un des trois principaux modèles de migration, elle contient peu d'explications sur ses diverses caractéristiques, et les recommandations politiques connexes couvrent très peu d'espace (GoG 2016, 32–33; Segadlo, à paraître). Cela dit, les précisions sur des questions transversales telles que « migration et genre » ou « migration et groupes vulnérables » concernent en partie des sous-groupes de migrants internes.

Les politiques urbaines nationales, qui sont en place ou en préparation dans de nombreux pays d'Afrique de l'Ouest,^{vi} reflètent rarement la migration en tant que telle et les diverses fonctions des villes et des quartiers urbains - en particulier les établissements informels - dans le contexte de la mobilité humaine. De même, les politiques climatiques en Afrique de l'Ouest - et au-delà - abordent à peine la migration rurale-urbaine ou les risques potentiels de déplacement dus à l'élévation du niveau de la mer. Cependant, pour contrer la primauté urbaine et la croissance des mégapoles, les politiques d'aménagement du territoire en Afrique de l'Ouest tendent à promouvoir une croissance urbaine équilibrée et le développement de villes intermédiaires. Cela est également considéré comme un moyen approprié de renforcer les liens entre les zones rurales et urbaines, en termes de fonctions complémentaires et d'interdépendances (par exemple, lieux de production alimentaire par rapport aux lieux de transformation et de commercialisation). Les deux premiers des 12 objectifs politiques de la politique urbaine nationale du Ghana, par exemple, appellent à une redistribution équilibrée de la population urbaine et à la promotion d'une hiérarchie spatialement intégrée des centres urbains (ONU-Habitat 2014, 64).

Conclusions et Recommandations Politiques

La migration rurale-urbaine n'est pas le principal déterminant de l'urbanisation en cours en Afrique de l'Ouest. Cependant, il représente le principal modèle de mobilité interne et transfrontalière dans la plupart des pays de la région. Dans tous les pays d'Afrique de l'Ouest, les modèles spatio-temporels et les effets de la migration rurale-urbaine (c'est-à-dire en tant qu'outil de gestion des risques pour faire face aux stress environnementaux et climatiques) sont complexes et doivent encore être mieux compris. Sur la base des réflexions de cette note d'orientation, plusieurs recommandations politiques peuvent être formulées :

Aborder la mobilité rurale-urbaine dans les politiques nationales et territoriales. Différentes

politiques et domaines politiques (politiques urbaines, développement rural, adaptation au changement climatique, etc.) sont nécessaires pour différents types de mobilité et de villes. Par exemple, soutenir le développement des petits centres urbains en renforçant leurs fonctions de commercialisation ou de transformation sert à contrer la primauté des plus grandes villes, à répondre aux besoins de mobilité à courte distance et à renforcer les liens économiques à l'échelle territoriale. Dans le même temps, l'attractivité des grands centres urbains pour différents types de migrants (principalement ruraux) est également restée forte et doit être explicitement prise en compte dans la planification physique et économique de la ville.

Attention à la composante transfrontalière de la migration rurale-urbaine. En Afrique de l'Ouest, comme dans d'autres sous-régions du continent africain, la migration transfrontalière rurale-urbaine est importante et parfois difficile à distinguer de la migration interne. La libéralisation de la mobilité dans le contexte du Protocole de libre circulation de la CEDEAO est donc une réponse importante aux modèles de mobilité régionale et aux moyens de subsistance chevauchant la fracture rurale-urbaine. La mise en œuvre nationale du protocole devrait être davantage soutenue.

Focus sur les migrants ruraux-urbains dans les situations vulnérables. Le sexe et l'âge sont tous deux des déterminants importants des expériences et des impacts de la migration. En Afrique de l'Ouest, les jeunes femmes célibataires ainsi que les enfants et les jeunes participent de plus en plus à la migration temporaire et permanente et sont exposés à plusieurs formes d'exploitation, malgré les différences au sein des groupes et des pays. Les réponses politiques doivent donc mettre un accent particulier sur ces groupes, à la fois dans les points chauds de la mobilité urbaine et rurale.

Références

- Adepoju, A. 2003. "Migration in West Africa." *Development* 46 (3): 37–41.
- Arku, J. 2020. "Gender Ministry to Feed 15,000 'Kayayei' Twice Daily." Graphic Online, April 1, 2020. <https://www.graphic.com.gh/news/general-news/gender-ministry-to-feed-15-000-kayayei-twice-daily.html>.
- Awumbila, M. 2017. "Drivers of Migration and Urbanization in Africa: Key Trends and Issues." Background Paper for the United Nations Expert Group Meeting for Sustainable Cities, Human Mobility and International Migration, New York, September 7–8, 2017.
- Awumbila, M., J. K. Teye, and J. A. Yaro. 2017. "Of Silent Maids, Skilled Gardeners and Careful Madams: Gendered Dynamics and Strategies of Migrant Domestic Workers in Accra, Ghana." *GeoJournal* 82: 957–70.
- Bakewell, O. 2014. "Relaunching Migration Systems." *Migration Studies* 2 (3): 300–18.
- CIA (Central Intelligence Agency). 2020. *World Fact Book 2020–2021*. Langley: CIA.
- Devillard, A., A. Bacchi, and M. Noack. 2016. *A Survey on Migration Policies in West Africa*. Berne: International Center for Migration Policy Development and International Organization for Migration.
- Dick, E., and B. Schraven. 2018. "Regional Migration Governance in Africa and Beyond: A Framework of Analysis." DIE Discussion Paper 9/2018, Deutsches Institut für Entwicklungspolitik, Bonn. https://www.die-gdi.de/uploads/media/DP_9.2018.pdf.
- GhanaWeb. 2020a. "Accra Lockdown: 'Kayayei' Return to Northern Ghana." GhanaWeb, March 29, 2020. <https://mobile.ghanaweb.com/GhanaHomePage/NewsArchive/Accra-lockdown-Kayayei-return-to-Northern-Ghana-907474>.
- GhanaWeb. 2020b. "NGO Distributes Relief Items to 1,300 Head Porters in Accra." GhanaWeb, June 16, 2020. <https://www.ghanaweb.com/GhanaHomePage/NewsArchive/NGO-distributes-relief-items-to-1-300-head-porters-in-Accra-981058>.
- GoG (Government of Ghana). 2016. *National Migration Policy for Ghana*. Accra: Ministry of the Interior. <http://www.migratingoutofpoverty.org/files/file.php?name=national-migration-policy-for-Ghana.pdf&site=354>.
- Lucas, R. E. B. Forthcoming. *Crossing the Rural-Urban Divide: A Compilation from Prior and Fresh Evidence from Developing Countries*. Unpublished document.
- Moriconi-Ebrard, F., D. Harre, and P. Heinrichs. 2016. *Urbanisation Dynamics in West Africa 1950–2010: Africapolis I, 2015 Update*. West African Studies Series. Paris: OECD Publishing.
- Schraven, B., S. Adaawen, C. Rademacher-Schulz, and N. Segadlo. 2020. *Climate Change Impacts on Human (Im-)Mobility in Sub-Saharan Africa: Recent Trends and Options for Policy Responses*. Bonn and Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GIZ).
- Segadlo, N. Forthcoming. "Stakeholder Involvement in National Migration Governance: The Case of Ghana's National Migration Policy." DIE Discussion Paper, Deutsches Institut für Entwicklungspolitik, Bonn.
- Tamanja, E. M. J. 2013. "Spatial Disparity and Livelihood in Northern Ghana: The Case of Seasonal Migration of Basic School Children in Namoo." *A Journal for Planning and Building in the Third World, TRIALOG* 109 (2): 14–19.
- UN-Habitat. 2014. *The Evolution of National Urban Policies: A Global Overview*. Nairobi: UN Habitat. https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/09/the_evolution_of_nup-2-97.pdf.
- UN-Habitat and OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). 2018. *Global State of National Urban Policy*. Paris: OECD; Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

<http://dx.doi.org/10.1787/9789264290747-en>.

UNDESA (United Nations Department of Economic and Social Affairs), Population Division. 2018. *World Urbanization Prospects 2018*. Online Edition. <https://population.un.org/wup/>.

UNDESA, Population Division. 2019. *World Population Prospects 2019*. Online Edition. <https://population.un.org/wpp/>.

UNHCR (United Nations High Commissioner for Refugees). 2020. *Global Trends—Forced Displacement in 2019*. Geneva: UNHCR. <https://www.unhcr.org/statistics/unhcrstats/5ee200e37/unhcr-global-trends-2019.html>.

World Bank. 2020 “Country Classification.” <https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/topics/19280-country-classification>.

Yaro, J. A. 2008. “Migration in West Africa: Patterns, Issues and Challenges.” Centre for Migration Studies, University of Ghana, Legon, Accra.

Eva Dick et Benjamin Schraven sont des chercheurs principaux à l'Institut allemand de développement (Deutsches Institut für Entwicklungspolitik).

KNOMAD est soutenu par un fonds fiduciaire multidonateurs créé par la Banque mondiale. La Direction du Développement et de la Coopération (DDC), le Ministère Fédéral Allemand de la Coopération économique et du Développement (BMZ) et le Ministère Suédois de la justice, des migrations et de la politique d’asile contribuent au fonds d’affectation spéciale. Toutes les demandes doivent être adressées à KNOMAD@worldbank.org. Les notes d'orientation et les séries de documents de travail de KNOMAD sont disponibles sur www.KNOMAD.org.

ⁱ Dans cet article, les pays d'Afrique de l'Ouest désignent les États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO): Bénin, Burkina Faso, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Niger, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone et Togo.

ⁱⁱ Selon Bakewell (2014, 310), un système de migration fait référence à un « ensemble d'éléments en interaction - y compris les flux de personnes, d'idées et de biens, les institutions au sens des discours et des pratiques associés (par exemple, « culture de la migration » [...]) et des stratégies comme dans les plans d'action d'acteurs particuliers (par exemple, les stratégies individuelles et familiales; les politiques des gouvernements [...]) - qui concernent la migration entre les localités. »

ⁱⁱⁱ Les pays du Sahel d'Afrique de l'Ouest sont le Sénégal, la Mauritanie, le Mali, le Burkina Faso et le Niger.

^{iv} La part de la population urbaine dans les établissements de plus d'un million d'habitants devrait passer de 33% en 2015 à 42% en 2035 (UNDESA 2018).

^v Seuls 5 des 15 États membres de la CEDEAO ont jusqu'à présent formulé une politique nationale de migration globale (en partie dans une version provisoire) (Devillard, Bacchi et Noack 2016, 46–47).

^{vi} Selon le « Global State of National Urban Policy » d'UN-Habitat et de l'OCDE, 12 pays d'Afrique de l'Ouest (tous sauf la Guinée-Bissau, le Bénin et le Niger) ont des politiques urbaines nationales explicites ou partielles en cours de préparation ou de mise en œuvre (UN- Habitat et OECD 2018, 80–83).