



Migration mixte en milieu urbain :

Expériences de migrants en déplacement vers, dans et depuis des villes d'Afrique de l'Ouest et du Nord



Processus de Rabat
Dialogue Euro-Africain sur la Migration et le Développement

MMC Rapport, Novembre 2021



Projet financé par l'Union européenne



Dans le cadre du Programme de Soutien au Dialogue Afrique-UE sur la Migration et la Mobilité (MMD)

Projet mis en œuvre par l'ICMPD



Crédit photo de la couverture :

© UNHCR / John Wendle.

Abdoulaye, un demandeur d'asile camerounais, travaille comme réparateur de réfrigérateurs à Niamey, au Niger.

Remerciements

Auteurs : Julia Litzkow, Roberto Forin

Révisé par : Bram Frouws, Jessamy Garver-Affeldt, Ayla Bonfiglio, Jane Linekar

Remerciements particuliers : Francesco Teo Ficarelli pour l'analyse des données 4Mi, les équipes 4Mi en Afrique de l'Ouest et du Nord pour la mise en œuvre de 4Mi, et le Secrétariat du Processus de Rabat (financé par l'UE et mis en œuvre par l'ICMPD) pour leurs orientations.

Mise en page et conception : Simon Pegler.

Citation suggérée :

Centre des migrations mixtes (2021) *Migration mixte en milieu urbain : Expériences de migrants en déplacement vers, dans et depuis des villes d'Afrique de l'Ouest et du Nord*. Disponible sur : www.mixedmigration.org

Le Centre des migrations mixtes (MMC) est un réseau mondial composé de six centres régionaux (Asie, Afrique de l'Est et Yémen, Europe, Afrique du Nord, Afrique de l'Ouest et Amérique latine et Caraïbes) et d'une unité centrale à Genève. Le MMC est une source majeure de données, de recherches, d'analyses et d'expertise indépendantes et de haute qualité sur la migration mixte. Le MMC a pour objectif d'améliorer la compréhension de la migration mixte, d'avoir un impact positif sur les politiques migratoires mondiales et régionales, d'informer des réponses de protection reposant sur des données probantes pour les personnes en déplacement et de stimuler la réflexion dans les débats publics et politiques sur la migration mixte. Le MMC met l'accent sur les droits de l'homme et la protection de toutes les personnes en déplacement.

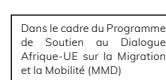
Le MMC fait partie du Conseil danois pour les réfugiés (DRC) et est régi par ce dernier. Alors que son lien institutionnel avec le DRC garantit que le travail du MMC est ancré dans la réalité opérationnelle, il agit comme une source indépendante de données, de recherche, d'analyse et de développement de politiques sur la migration mixte pour les décideurs politiques, les praticiens, les journalistes et le secteur humanitaire au sens large. Les informations et les points de vue exposés dans ce rapport sont ceux du Centre des migrations mixtes et ne reflètent pas nécessairement l'opinion officielle du Conseil danois pour les réfugiés ou de tout autre donateur soutenant le travail du MMC ou ce rapport. La responsabilité du contenu de ce rapport incombe entièrement au MMC.

Ce rapport a été préparé pour le Dialogue euro-africain sur la migration et le développement (Processus de Rabat) et le Centre international pour le développement des politiques migratoires (ICMPD) dans le cadre du partenariat entre le MMC et l'ICMPD pour favoriser des politiques et des programmes de migration efficaces et durables. Cette publication a été réalisée avec le soutien financier de l'Union européenne dans le cadre du projet « Soutien au dialogue Afrique-UE sur la migration et la mobilité » (MMD). Son contenu relève de la seule responsabilité de MMC et ne reflète pas nécessairement les opinions de l'Union européenne.

Pour plus d'informations sur le MMC, visitez notre site web : www.mixedmigration.org



Projet financé par l'Union européenne



Projet mis en œuvre par l'ICMPD



Table des matières

Remerciements	3
Liste des figures	4
À propos de ce rapport	5
Introduction	5
Principales conclusions	7
Méthodologie	9
4Mi – Une initiative mondiale de collecte de données	9
Contexte et tendances	10
Coordination entre les autorités locales et nationales	10
Origines rurales versus urbaines	11
Profils de migration	11
Facteurs de migration	13
Centres de transit urbain	15
Quel est le rôle des villes dans les voyages migratoires ?	15
Vie urbaine	16
Étude de cas 1. Situation économique à Sfax, Médenine et Tunis	17
Étude de cas 2. Enfants et jeunes en déplacement dans Bamako, Niamey et Ouagadougou	20
Conclusions	26
Recommandations politiques	27

Liste des figures

Figure 1. Êtes-vous parti d'un milieu urbain ou rural ?	11
Figure 2. Quel est le plus haut niveau d'instruction que vous avez achevé ?	12
Figure 3. Avez-vous obtenu des informations sur le voyage avant votre départ ?	12
Figure 4. Comment avez-vous financé initialement votre voyage ?	13
Figure 5. Les répondants qui quittent les zones urbaines migrent-ils pour des raisons différentes ?	14
Figure 6. Pourquoi les réfugiés et les migrants s'arrêtent-ils dans les villes ?	16
Étude de cas 1.	
Figure 7. Combien de temps après votre arrivée avez-vous pu trouver un emploi ?	17
Figure 8. Quel type de contrat de travail avez-vous ?	18
Figure 9. Quels sont les principaux risques liés à ce travail ?	19
Étude de cas 2.	
Figure 10. Quelles ont été les raisons de quitter votre pays de départ, par âge ?	20
Figure 11. Comment avez-vous financé votre voyage jusqu'à présent ?	21
Figure 12. Pourquoi êtes-vous venu dans cette ville ?	22
Figure 13. Durée du séjour	23
Figure 14. Risques perçus pour les mineurs, par sexe	24
Figure 15. Comment s'est passé le séjour ?	24

À propos de ce rapport

Ce rapport est le troisième d'une série de quatre documents que le Centre des migrations mixtes (MMC) publiera en 2021-2022 dans le cadre d'une collaboration avec le Secrétariat du Processus de Rabat, dans le contexte du partenariat du MMC avec le Centre international pour le développement des politiques migratoires (ICMPD). Ce travail s'inscrit dans l'objectif stratégique du MMC de contribuer à des politiques et à des débats sur la migration mieux informés et fondés sur des données probantes.

Introduction

Dans un contexte d'urbanisation continue, l'avenir de la migration sera de plus en plus façonné par la manière dont les villes aborderont la question. Les villes sont des destinations clés pour les réfugiés et les migrants internes et internationaux, que ce soit pour la résidence permanente, l'établissement temporaire ou le transit à court terme. Une ville peut passer de centre de transit avec une population migrante très mobile à un « foyer » pour réfugiés et migrants empêchés de se déplacer ou décidant de rester. Parallèlement, elle peut être considérée au départ comme un lieu d'établissement, et exposer les personnes en déplacement à de nouvelles idées, à des possibilités d'éducation et à un élargissement des options de subsistance, entre autres, peut contribuer aux décisions de poursuivre le déplacement.

Dans ce contexte de réalité urbaine de la migration mixte, les gouvernements locaux sont de plus en plus reconnus comme des parties prenantes à part entière dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques migratoires, à travers divers processus mondiaux, régionaux et urbains, en particulier en Afrique et en Europe. Le Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières (PMM)¹ et le Plan d'action conjoint de La Valette² font référence à l'importance d'une gouvernance des migrations à plusieurs niveaux. La Déclaration des maires de Marrakech³ appelle à l'inclusion formalisée des maires et des dirigeants municipaux dans la mise en œuvre, le suivi et l'examen du PMM et du Pacte mondial sur les réfugiés (PMR). D'autres initiatives, comme le Dialogue des maires⁴ ou le Global Cities Fund⁵, visent à améliorer la vie de tous les résidents urbains, y compris les migrants, et couvrent plusieurs villes au sein de la région du Processus de Rabat, telles que Freetown, Accra, Agadez et Dakar. Dans le même but - de créer des villes plus inclusives et d'améliorer la gouvernance des migrations au niveau des villes - le projet Migration Ville à Ville en Méditerranée

(MC2CM)⁶ de l'ICMPD favorise les échanges entre dirigeants municipaux, fonctionnaires et experts des niveaux local, national et international. Il est mis en œuvre au Maroc et en Tunisie ainsi qu'en France, en Italie, au Portugal et en Espagne de l'autre côté de la Méditerranée.

Le Dialogue euro-africain sur la migration et le développement (Processus de Rabat) est un dialogue régional sur les migrations établi en 2006, réunissant les pays d'origine, de transit et de destination des routes migratoires reliant l'Afrique centrale, de l'Ouest et du Nord à l'Europe.⁷ L'une des priorités transversales du cadre stratégique actuel, le Plan d'action de Marrakech⁸, est une approche « inclusive et multipartite » de la gestion des migrations. Les partenaires du Processus de Rabat ont ainsi convenu de l'importance d'impliquer tous les acteurs concernés dans les différents aspects de la gestion des migrations, y compris les autorités nationales et locales. Le rapport d'évaluation du Plan d'action de Marrakech comprend par ailleurs une recommandation visant à « renforcer l'interaction du dialogue avec les villes et les autorités locales ».⁹ Pour soutenir ces objectifs, une réunion thématique du Processus de Rabat intitulée « Autorités nationales, autorités locales et migration » s'est tenue à Paris à la mi-septembre 2021, réunissant les autorités locales et nationales d'Afrique et d'Europe pour aborder différents modèles de gouvernance migratoires à plusieurs niveaux et pour échanger de bonnes pratiques pour une meilleure coordination entre autorités nationales et locales sur la migration.¹⁰

Le présent document se concentre sur le rôle des villes dans les voyages migratoires, des origines au transit jusqu'à destination, en offrant un aperçu des expériences des personnes en déplacement en Afrique de l'Ouest et du Nord. Il est fondé sur la littérature existante et les données primaires de MMC recueillies dans le cadre du système

1 Nations Unies [Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières](#).

2 Processus de Rabat (2021) [Qu'est-ce que le Plan d'Action Conjoint de La Valette ?](#)

3 Mécanisme des maires (2018) [Déclaration des maires à Marrakech](#).

4 ODI (2020) [Le dialogue des maires sur la croissance et la solidarité](#).

5 Mayor Migration Council (2021) [Global Cities Fund](#).

6 ICMPD (2021) [Migrations ville-à-ville en Méditerranée \(MC2CM\)](#).

7 Processus de Rabat (2021) [Le Processus de Rabat](#).

8 Processus de Rabat (2021) [La Déclaration et le Plan d'action de Marrakech](#).

9 Processus de Rabat (2020) [Mise en œuvre du plan d'action de Marrakech : un bilan des progrès et perspectives](#).

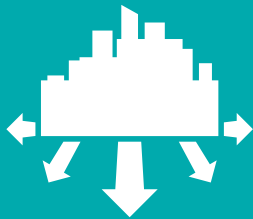
10 Processus de Rabat (2021) [Réunion « labellisée » Processus de Rabat, présidée par la France : Autorités nationales, autorités locales et migrations](#).

unique 4Mi. L'objectif de ce document est de sensibiliser et de renforcer la compréhension des décideurs politiques de la réalité urbaine de la migration mixte en Afrique de l'Ouest et du Nord tout en explorant les options politiques et en encourageant le débat, avec au cœur de celui-ci les voix des réfugiés et des migrants.

Après une brève introduction plaçant la migration urbaine dans le contexte plus large de la dynamique et des tendances de la mobilité mondiale, le document commence par une analyse des liens entre les origines urbaines versus rurales ainsi que les profils de la migration mixte, les facteurs déterminants et les parcours et se poursuit par un aperçu du rôle des villes pour les réfugiés et les migrants en transit. Enfin, le document propose deux mini-études de cas sur l'inclusion socioéconomique dans les villes tunisiennes ainsi que sur les enfants et les jeunes en déplacement en Afrique de l'Ouest. Le document se conclut par un débat politique et des recommandations sur le renforcement du rôle et de la coordination entre les autorités municipales et les autorités nationales en matière de gouvernance des migrations.

Principales conclusions

Ce document se concentre sur le rôle des villes dans les voyages migratoires, depuis les origines au transit jusqu'à la destination. Au moyen des exemples de villes d'Afrique de l'Ouest et du Nord, il offre un aperçu des expériences des personnes en déplacement dans les villes, avec un accent particulier sur les jeunes et les enfants. Les principales conclusions de l'analyse sont les suivantes :



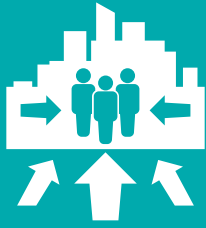
Origines urbaines

Pour les répondants ouest-africains de 4Mi, les villes sont un tremplin pour la migration internationale ; les personnes qui quittent les zones urbaines ont souvent un niveau d'instruction plus élevé, un accès à plus d'informations et davantage de ressources pour financer leurs propres voyages.

Les répondants ouest-africains qui ont quitté les zones urbaines avaient souvent un niveau d'instruction plus élevé que ceux des zones rurales. Dans certains cas, il pourrait s'agir d'un cycle d'auto renforcement, par lequel les personnes qui se déplaçaient auparavant à l'intérieur, des zones rurales vers les zones urbaines, reçoivent une meilleure éducation, ce qui contribue aussi bien à leur aspiration qu'à leurs capacités à se déplacer vers un autre pays.

Les personnes débutant leur voyage depuis des zones urbaines avaient davantage de ressources pour financer leurs propres voyages et utilisaient moins souvent des fonds familiaux ou empruntés. Ce phénomène suggère que les villes peuvent être des endroits où les gens accumulent les ressources nécessaires pour financer des migrations internationales plus coûteuses.

Une plus grande part de répondants des zones rurales ont déclaré être partis pour des raisons personnelles ou familiales que ceux des zones urbaines (35 % contre 25 % de répondants). Cela pourrait mettre en avant le rôle des normes de migrations socioculturelles dans les zones rurales et la nécessité pour les jeunes (en tant que population migrante prédominante) de soutenir leurs familles en recherchant des opportunités dans les villes.



Transit urbain

Les villes de transit jouent différents rôles : il peut s'agir de lieux de travail, de repos ou d'organisation pour la prochaine étape du voyage, notamment par l'intermédiaire de passeurs.

Dans certains cas, les villes de transit deviennent des destinations de facto, par exemple lorsque les gens s'y arrêtent temporairement pour travailler et finissent par s'y installer, parce qu'ils ne sont pas en mesure de rassembler les ressources nécessaires pour poursuivre leur voyage ou tout simplement parce qu'ils changent de plans.



Vie urbaine

Tout en offrant un large éventail d'opportunités économiques, les villes sont également des endroits où la vie est coûteuse. et la décision des réfugiés et des migrants de s'y établir est souvent un investissement rentable, mais aussi risqué.

Si les réfugiés et les migrants participent au marché du travail des villes – comblant souvent les lacunes existantes dans les emplois manuels peu qualifiés – ils n'ont souvent pas d'autre choix que le secteur informel. Travailler sans contrat formel et donc sans protection juridique expose les réfugiés et les migrants à de différents vulnérabilités et risques, notamment l'exploitation et la violence physique et verbale.

L'âge a un impact sur les processus décisionnels des réfugiés et des migrants, ainsi que sur les opportunités et les vulnérabilités auxquelles ils sont confrontés dans les villes. Par exemple, les jeunes ont tendance à avoir moins de ressources pour financer leurs voyages, ce qui influence leur expérience lorsqu'ils atteignent les villes. Par ailleurs, l'analyse montre que des villes différentes attirent les jeunes pour des raisons différentes, y compris – sans s'y limiter – leur position géographique le long de la route migratoire. Il s'agit là de considérations importantes tant pour les programmes visant à aider les jeunes en déplacement que pour les prestataires de services, afin d'adapter leurs infrastructures d'accueil aux besoins des réfugiés et des migrants.

Méthodologie

L'analyse 4Mi présentée dans ce document s'appuie sur une série de données. Les détails de chaque ensemble de données, y compris l'origine du répondant, les données sur

l'entretien et le pays de l'entretien, sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

	Origines urbaines	Transit urbain		Vie urbaine	
		Quel est le rôle des villes/quels sont les risques ?	Quel type d'aide est nécessaire ?	Les jeunes dans les villes	Intégration socioéconomique
Qui	2 424 enquêtes auprès d'Ouest-africains et de Centrafricains	2 714 enquêtes auprès d'Ouest-africains et de Centrafricains	1 472 enquêtes auprès d'Ouest-africains et de Centrafricains	2 008 enquêtes auprès de répondants ouest-africains âgés de 15 à 29 ans	89 enquêtes auprès d'Ouest-africains et de Centrafricains
Quand	Septembre 2019 – mars 2020	Septembre 2019 – mars 2020	Février 2021 – juin 2021	Novembre 2020 – décembre 2020	Février 2021 – avril 2021
Où	Burkina Faso, Italie, Libye, Mali, Niger, Tunisie,	Villes où plus de 100 répondants se sont arrêtés. (Villes = population de plus de 50 000 habitants)	Agadez, Bamako, Gao, Médénine, Niamey, Sfax, Tombouctou, Tripoli, Tunis	Bamako (n = 501, 194 femmes, 307 hommes) Niamey (n = 718, 247 femmes, 471 hommes) Ouagadougou (n = 789, 341 femmes, 448 hommes)	Médénine (n = 15) Sfax (n = 13) Tunis (n = 61)

4Mi – Une initiative mondiale de collecte de données

4Mi offre un système quantitatif régulier et standardisé de collecte de données primaires sur les flux migratoires mixtes comparables au niveau mondial. Depuis ses débuts en 2014 en Afrique de l'Est, 4Mi a mené plus de 75 000 entretiens avec des réfugiés et des migrants en mouvement, devenant ainsi le plus grand mécanisme de collecte de données approfondies sur la migration à l'échelle mondiale, opérationnel dans 15 à 20 pays avec un réseau d'environ 120 recenseurs en Afrique, en Asie, en Europe et en Amérique latine. Les recenseurs de 4Mi situés le long des itinéraires fréquemment utilisés et dans les principales plaques tournantes migratoires mènent des entretiens en face à face avec les réfugiés et les migrants de manière continue..

4Mi utilise un échantillonnage raisonné et en « boule de neige »¹¹ pour cibler les réfugiés et les migrants voyageant le long des routes migratoires mixtes, et n'est pas censé être représentatif du volume global ou des caractéristiques des populations de réfugiés et de migrants dans ces pays et le long des routes de la Méditerranée centrale et occidentale. Les données sont analysées à l'aide de statistiques descriptives, et sont désagrégées par sexe,

pays et emplacement du répondant, et mentionnent si les répondants viennent d'un milieu urbain ou rural, ainsi que d'autres caractéristiques de fond clés.¹²

11 Les répondants potentiels à l'enquête sont sélectionnés à des endroits clés en fonction d'une petite série de critères. Les répondants sélectionnés renvoient parfois d'autres personnes vers 4Mi.

12 Pour plus d'informations, voir [4Mi FAQ](#). Les données sont disponibles pour la visualisation via [4Mi Interactive](#). Elles peuvent être explorées et adaptées à des intérêts spécifiques.

Contexte et tendances

Les pays africains s'urbanisent rapidement. La montée en puissance des « mégapoles », qui accueillent plus de dix millions d'habitants, attire l'attention des médias, mais la croissance urbaine à travers la migration se produit en grande partie dans les villes de taille petite et moyenne.¹³ On pense que la migration contribue à environ 50 % de la croissance de la population urbaine sur le continent.¹⁴ Les pays d'Afrique de l'Ouest et du Nord connaissent d'énormes transformations socioéconomiques qui accompagnent le passage de modes de vie ruraux à urbains. Certaines prévisions annoncent le doublement de la population du continent au cours des 30 prochaines années, la majeure partie de cette croissance devant être absorbée par les zones urbaines.¹⁵

En 2015, le continent africain abritait six groupes urbains, dont le plus important se trouvait en Afrique de l'Ouest, avec une population urbaine estimée à plus de 133 millions d'habitants. L'Afrique du Nord comptait plus de 40 millions de résidents urbains.¹⁶

La mobilité à travers l'Afrique est caractérisée par une migration intra régionale, un faible pourcentage de personnes prévoyant de migrer à l'international en dehors de leur région, et au-delà du continent. Certains des principaux centres de migration en Afrique de l'Ouest ont servi de « nœuds » commerciaux pendant des siècles, dont Agadez, Arlit et Dirkou au Niger et Gao au Mali.¹⁷

Pour les personnes se déplaçant plus loin vers l'Afrique du Nord, Azzawya, Benghazi, Sebha, Tripoli et Zwara en Libye ; Oujda, Casablanca, Marrakech et Rabat au Maroc ; Tunis, Sfax et Médenine en Tunisie ont continué à servir de points de destination et de transit sur la route de l'Europe.¹⁸ Tandis que les routes se sont diversifiées, Agadez et Gao ont été des villes de transit importantes pour les réfugiés et les migrants d'Afrique de l'Ouest en mouvement vers l'Afrique du Nord.¹⁹ Depuis Agadez, la route la plus courante vers la Libye passe par Sebha et celle vers l'Algérie par Arlit.²⁰ Les personnes qui envisagent de rester en Algérie ont tendance à voyager à Alger, tandis que d'autres font escale à Oujda, au Maroc, sur la route de l'Europe.²¹

Indépendamment de l'origine, de la direction et des destinations finales, ou même des raisons de la migration, les villes de la région du Processus de Rabat sont les nœuds des voyages migratoires de la plupart des gens. Les villes de tailles différentes attirent pour une multitude de raisons sociales et économiques, notamment des possibilités

d'emploi et d'éducation améliorées et diversifiées, mais aussi des déplacements de plus en plus liés aux conflits.²² Les conclusions du programme d'étude Perspectives africaines sur la mobilité humaine de l'Université d'Oxford identifient trois processus liés à la migration internationale qui contribuent à la migration urbaine en Afrique.²³ Le premier concerne l'établissement de migrants internationaux de retour dans les zones urbaines ; le deuxième est lié aux transferts de fonds ouvrant la voie à d'autres migrations rurales-urbaines ; et le troisième est la migration internationale vers les villes africaines, en particulier les villes de « deuxième rang ».²⁴ Le rôle des villes secondaires en tant que « futures frontières de la croissance et du développement urbains durables, sociaux, économiques et spatiaux » est également souligné par un récent rapport de l'UNICEF et d'ONU-Habitat sur la privation dans les villes secondaires d'Afrique subsaharienne.²⁵ Un défi central lorsqu'on étudie la migration urbaine est de saisir l'impact de la migration sur les espaces urbains et la façon dont les opportunités et les défis dans les villes affectent la mobilité des personnes, dont leurs aspirations et leurs capacités.²⁶

Coordination entre les autorités locales et nationales

Les villes étant en première ligne pour répondre aux besoins des réfugiés et des migrants, les politiques migratoires nationales se jouent largement à leur niveau. Les politiques urbaines ne peuvent ignorer la migration et les politiques migratoires ne peuvent ignorer le rôle joué par les villes. La migration urbaine est au cœur de la migration intra régionale, car les villes offrent des opportunités à des millions de personnes en déplacement et stimulent la croissance économique régionale. Cependant, les villes sont aussi des espaces où les migrants, les déplacés internes et les réfugiés font souvent face à des défis complexes et uniques, notamment l'emploi informel ou précaire, ou l'accès restreint aux services et prestations publics. Leurs expériences sont compliquées par les barrières linguistiques et culturelles, la xénophobie, le racisme et la discrimination. Une approche axée à la fois sur la migration mixte et sur les villes est donc essentielle lorsque l'on considère les politiques et la gouvernance migratoires et inclusives.

Les lacunes dans la coordination et les approches de la migration mixte ont été mises en évidence pendant la

13 OCDE/CSAO (2020) [Dynamiques de l'urbanisation africaine 2020 : Africapolis, une nouvelle géographie urbaine](#).

14 ODI (2019) [Why we need better data on mobile populations in cities – and how to get it](#).

15 OCDE/CSAO (2020) [op.cit.](#)

16 OCDE/CSAO (2020) [op.cit.](#)

17 OIM (2020) [Rapport sur la migration en Afrique](#).

18 Cette liste n'est pas exhaustive. ONUDC (2018) [Global Study on Smuggling of Migrants](#).

19 ONUDC (2018) [op.cit.](#)

20 ONUDC (2018) [op.cit.](#)

21 ONUDC (2018) [op.cit.](#)

22 OIM (2020) [op.cit.](#)

23 Bakewell, O. et Jónsson, G. (2011) [Migration, mobilité et ville africaines](#).

24 Bakewell, O. et Jónsson, G. (2011) [op.cit.](#)

25 UNICEF et ONU-Habitat (2020) [Analysis of Multiple Deprivations in Secondary Cities in Sub-Saharan Africa](#).

26 Bakewell, O. et Jónsson, G. (2011) [op.cit.](#)

pandémie de COVID-19, qui a agi comme un « multiplicateur de risque » pour les personnes en déplacement. Cela a entraîné une augmentation de la discrimination et de la xénophobie perçues et a mis en lumière les conditions de vie et de travail précaires des réfugiés et des migrants, notamment leurs possibilités limitées d'accéder aux services de santé.²⁷ Dans de nombreux cas, la pandémie a révélé à quel point il est difficile d'atteindre les réfugiés et les migrants et de répondre à leurs besoins, sans les données pertinentes disponibles au niveau municipal.

Stimulées par cette réalité, les autorités locales d'Afrique de l'Ouest et du Nord adoptent de plus en plus des approches pragmatiques concernant l'inclusion socioéconomique des réfugiés et des migrants dans leurs villes, par exemple en assurant leur inclusion dans les plans de réponse au COVID-19 et en soulignant le rôle important que jouent les municipalités et les prestataires de services en tant que premiers répondants aux besoins des personnes en mouvement.²⁸ En Tunisie, le maire de Sfax a appelé les autorités régionales, le gouverneur et la Direction régionale de la Santé à permettre aux migrants d'accéder aux services de santé et aux tests COVID-19 quel que soit leur statut juridique.²⁹ La municipalité de Sousse soutient une proposition législative rédigée par des organisations non gouvernementales (ONG) nationales pour la régularisation des migrants en mettant l'accent sur les personnes actives dans les secteurs de la construction, des services alimentaires et du tourisme.³⁰

Ces approches dans les centres urbains gagnent de plus en plus de visibilité (et d'importance en ces temps de COVID-19), ouvrant la voie aux autorités locales pour « devenir des alliés centraux de la société civile et des OI, comme l'UNHCR et l'OIM, dans le développement de solutions innovantes et durables sur le terrain et plaidant pour des réformes des cadres de protection politique nationaux et transnationaux. »³¹

Origines rurales versus urbaines

Les déplacements saisonniers et temporaires constituent une grande partie de la mobilité en Afrique de l'Ouest, et la migration rurale-urbaine est le principal modèle dans la région.³² Le déplacement se produit souvent à l'intérieur au début et peut finir par être suivi de la migration internationale. Dans toute l'Afrique de l'Ouest, les résidents urbains semblent plus souvent aspirer à quitter leur pays, ce

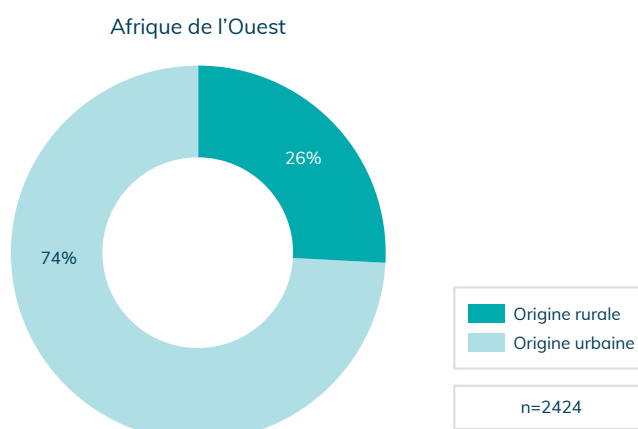
qui est probablement rendu possible par leur déplacement antérieur des zones rurales à urbaines.³³ Toutefois, si l'amélioration de l'accès à l'information et à l'emploi peut faciliter la migration de certains résidents urbains plus loin, d'autres pourraient ne pas en avoir les moyens en raison des revenus limités dans le secteur informel urbain.³⁴

Cette rubrique donne des informations basées sur les données 4Mi sur l'endroit où les voyages des réfugiés et des migrants ont commencé, leurs profils sociodémographiques et la raison pour laquelle ils sont partis. Elle vise à soutenir les études antérieures qui mettent en évidence l'impact du fait qu'une personne provienne d'un milieu urbain sur son comportement migratoire. L'analyse s'appuie sur 2 424 enquêtes 4Mi menées auprès de réfugiés et de migrants ouest-africains en déplacement³⁵ – interrogés au Burkina Faso, en Italie, en Libye, au Mali, au Niger et en Tunisie entre septembre 2019 et mars 2020.

Profils de migration

La majorité des répondants ouest-africains de 4Mi sont partis de milieux urbains,³⁶ ce qui soutient l'idée que les villes constituent un tremplin pour la migration internationale, point mis en avant par des études antérieures.³⁷ Parmi les Oest-africains interrogés, il n'y avait pas de différence substantielle entre les sexes, 76 % des femmes et 73 % des hommes déclarant quitter une zone urbaine.

Figure 1. Êtes-vous parti d'un milieu urbain ou rural ?



27 MMC (2021) [La COVID-19 et la situation socio-économique des migrants au Niger : Analyse des données 4Mi collectées au Niger entre juillet et septembre 2020](#).

28 MMC et UNHCR (Éd.) (2021) [Une Feuille de Route pour le Plaidoyer, le Développement des Politiques, et la Programmation : la Protection dans les Mouvements Mixtes le long des routes de la Méditerranée Centrale et Occidentale 2021](#).

29 MC2CM (2021) [Tenir la distance \(sociale\) : Comment les réponses à la COVID-19 en milieu urbain adaptées aux migrants et aux réfugiés contribuent à la réalisation des pactes mondiaux pour les migrations et les réfugiés](#).

30 MC2CM (2021) [op.cit.](#)

31 MMC et UNHCR (Éd.) (2021) [op.cit.](#)

32 OCDE (2018) [Les facteurs à l'origine des migrations ouest-africaines](#).

33 OCDE (2018) [op.cit.](#)

34 OCDE (2018) [op.cit.](#)

35 Nationalité des répondants ouest-africains : Angola, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, République centrafricaine, République du Congo, Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo.

36 Pour les données présentées ici, MMC définit une ville comme un lieu comptant plus de 50 000 habitants.

37 OCDE (2018) [op.cit.](#)

Les répondants ouest-africains qui ont quitté les zones urbaines avaient souvent un niveau d'instruction plus élevé que ceux des zones rurales. Dans certains cas, il pourrait s'agir d'un cycle d'auto renforcement, par lequel les personnes qui se déplaçaient auparavant à l'intérieur, des zones rurales vers les zones urbaines, reçoivent une

meilleure éducation, ce qui contribue aussi bien à leur aspiration qu'à leurs capacités à se déplacer vers un autre pays. Ils étaient également mieux armés d'informations sur leur voyage imminent que par rapport aux répondants des zones rurales.

Figure 2. Quel est le plus haut niveau d'instruction que vous avez achevé ?

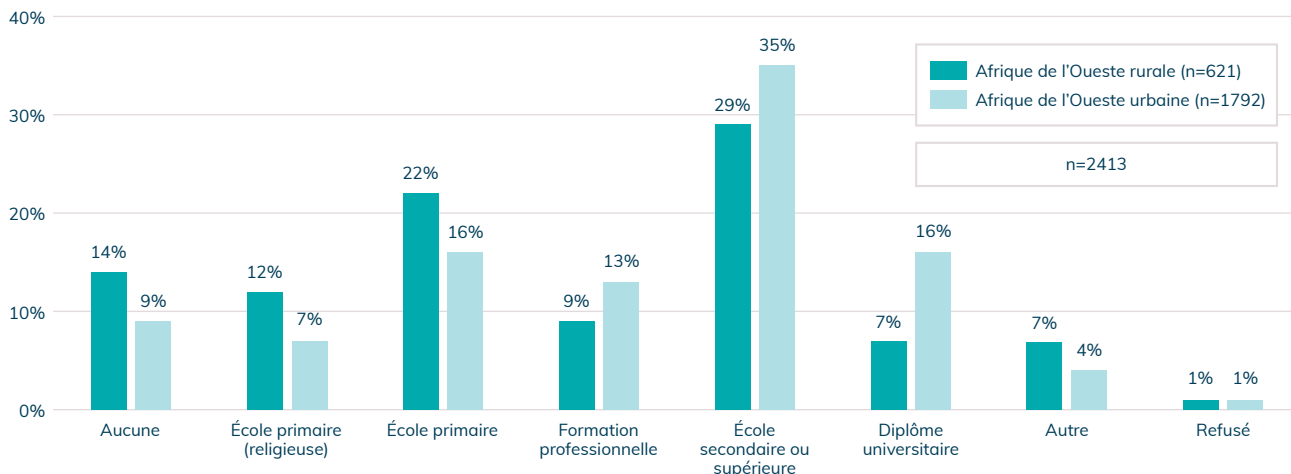
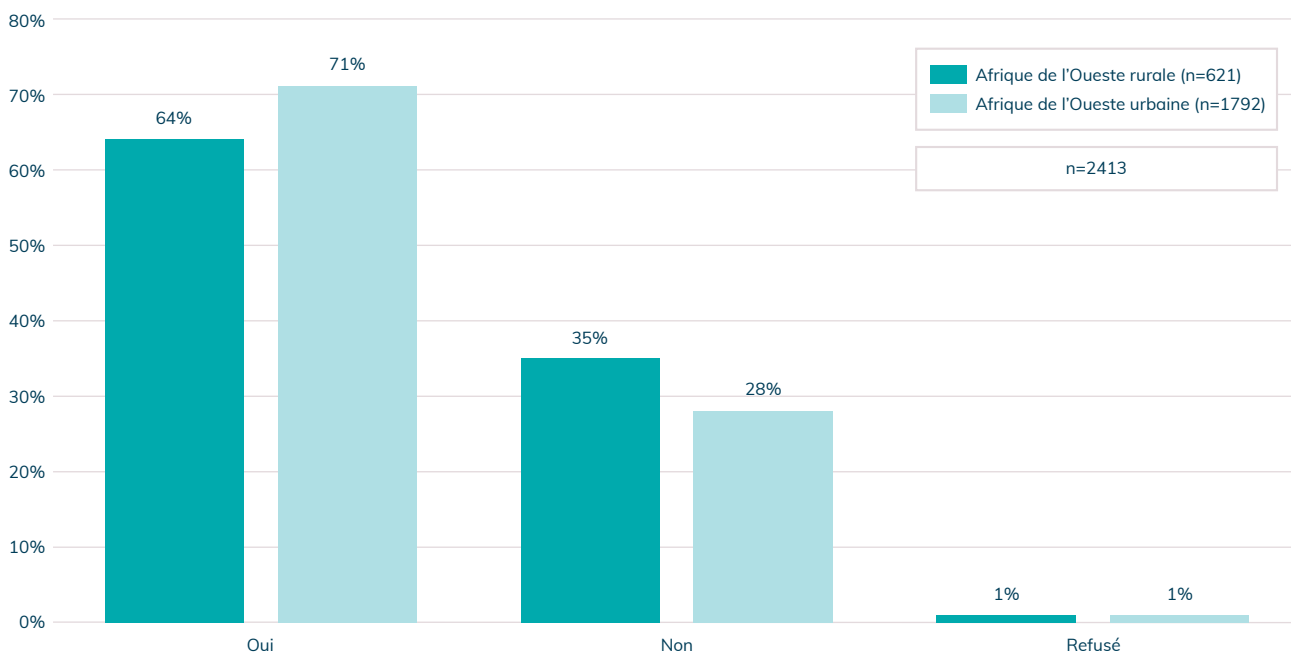
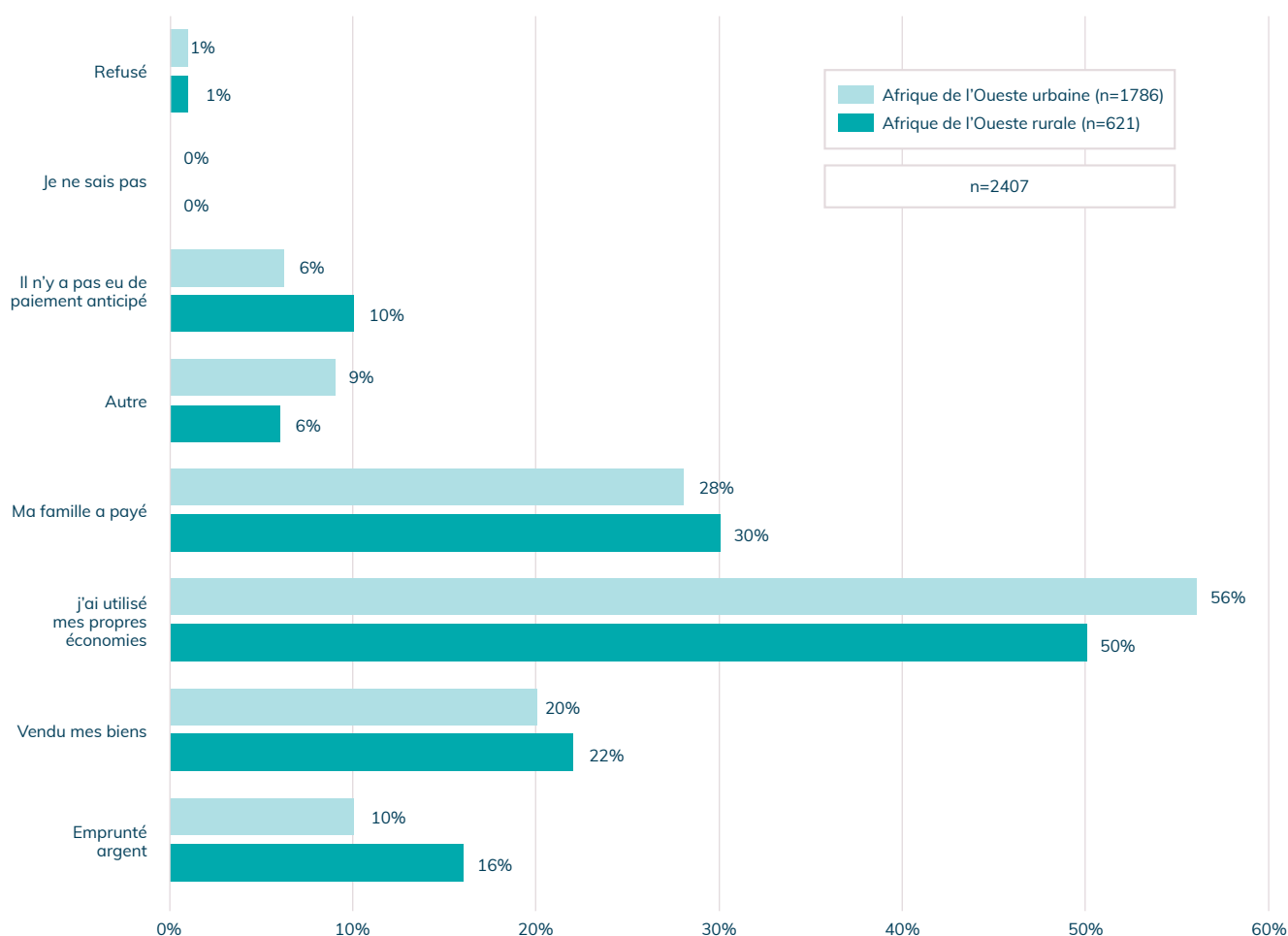


Figure 3. Avez-vous obtenu des informations sur le voyage avant votre départ ?



Le financement des voyages différait également en fonction des origines urbaines et rurales. Les personnes débutant leur voyage depuis des zones urbaines avaient davantage de ressources pour financer leurs propres voyages et utilisaient moins souvent des fonds familiaux ou empruntés. Ce phénomène suggère que les villes peuvent être des endroits où les gens accumulent les ressources nécessaires pour financer des migrations internationales plus coûteuses.

Figure 4. Comment avez-vous financé initialement votre voyage ?



Facteurs de migration

Une variété de considérations sont généralement prises en compte dans le processus décisionnel en matière de migration, dont des facteurs personnels et structurels. La plupart des répondants de 4Mi en déplacement en Afrique de l'Ouest et du Nord – qu'ils viennent de zones rurales ou urbaines – indiquent plus d'une raison à leur départ. Les raisons économiques et personnelles ou familiales ont été les plus citées parmi les répondants ouest-africains des zones rurales et urbaines. Une plus grande part de répondants des zones rurales a indiqué des raisons personnelles ou familiales (35 % contre 25 % des répondants des zones urbaines). Cela pourrait mettre en avant le rôle des normes de migrations socioculturelles et la nécessité pour les jeunes (population migrante prédominante) de soutenir leurs familles en recherchant des opportunités dans les villes.

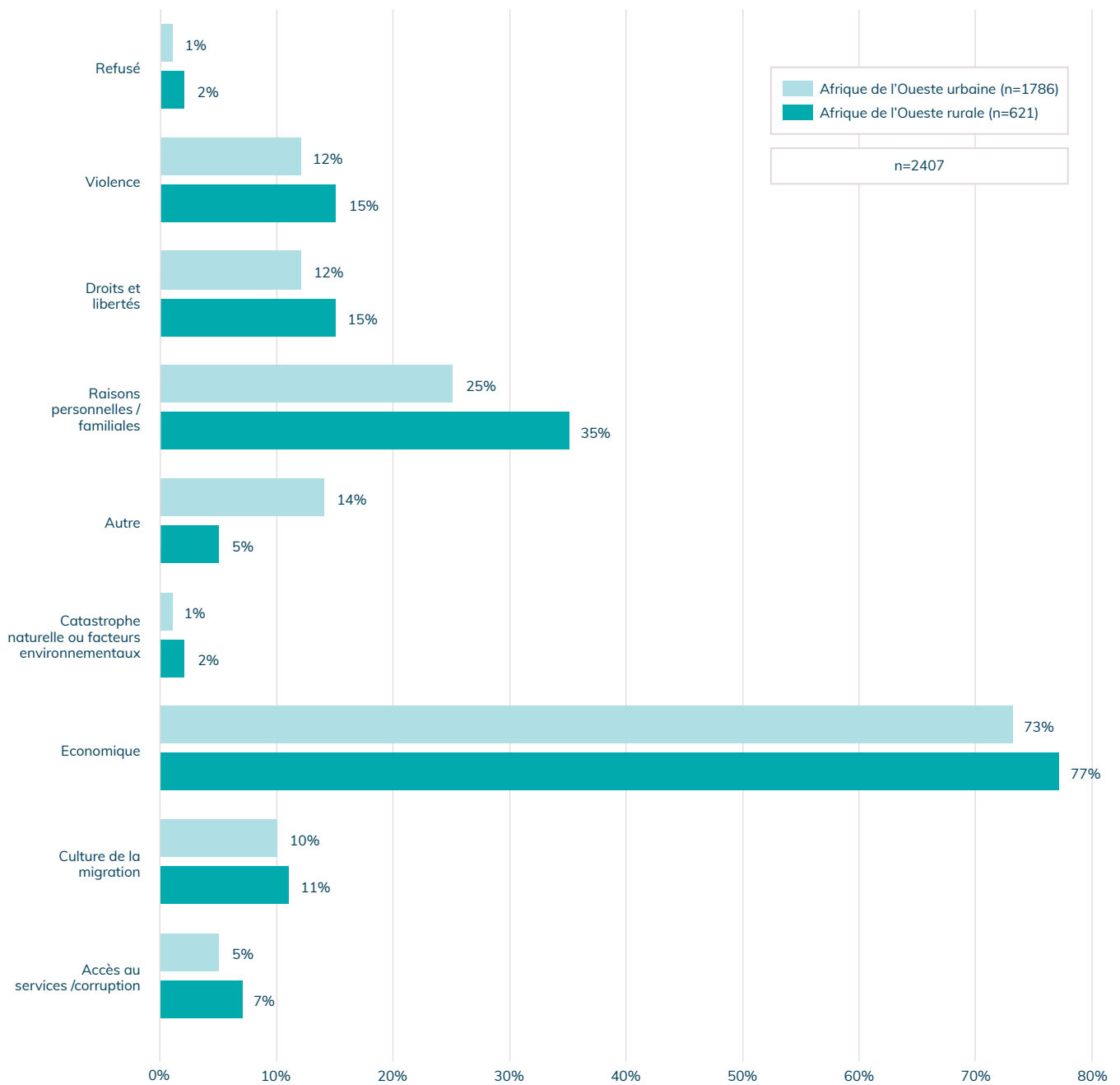
En creusant plus profondément, parmi les personnes qui sont parties pour des raisons familiales ou personnelles, une part plus élevée de personnes des zones rurales ont déclaré être parties en raison de la violence domestique (29 % contre 23 % des répondants des zones urbaines). La menace d'un conflit violent était également un facteur plus important au sein du groupe rural (58 % contre 45 % du groupe urbain rapportant des violences ou des conflits) ; cependant, un plus grand nombre de personnes ont quitté les zones urbaines en raison de violences sexuelles et sexistes (21 %

contre 12 % des personnes rapportant des violences ou des conflits). La criminalité a donné des résultats similaires pour chaque groupe (49 % et 47 %).

Bien que l'accès aux services n'ait pas été un facteur majeur, les différences semblent refléter les défis de la vie rurale et urbaine : les personnes qui ont déclaré avoir accès aux services et qui venaient des zones rurales ont plus souvent déclaré manquer d'accès aux biens et services (46 % contre 20 %) et à l'éducation (63 % contre 48 %), tandis que le problème au sein du groupe urbain était moins un problème de présence de services et plus un problème d'obstacles, 66 % mentionnant la corruption contre 56 % du groupe rural.

Pour le principal facteur, les raisons économiques, les différences reflètent les structures et les opportunités des économies rurales et urbaines, un plus grand nombre de répondants urbains déclarant qu'ils ne gagnaient pas assez dans leur travail (55 % contre 50 %), et un plus grand nombre de répondants ruraux déclarant qu'ils étaient au chômage (45 % contre 37 %).

Figure 5. Les répondants qui quittent les zones urbaines migrent-ils pour des raisons différentes ?



Centres de transit urbain

La plupart des réfugiés et des migrants transitent par les villes pendant leurs voyages migratoires pour organiser les transports ultérieurs, séjourner temporairement, gagner de l'argent pour financer la poursuite du voyage ou accéder à des fonds, ou renouer avec d'autres personnes.

Les centres de migration sont situés le long de toutes les routes reliant les principaux lieux d'origine et de destination à travers le continent africain – cela inclut en particulier les villes frontalières et les villes reliées par des pôles de transport.³⁸ Dans certains cas, les migrants peuvent séjourner et s'installer dans les centres de transit initiaux, les petites villes situées le long des routes migratoires se développant au fil du temps pour accueillir les personnes en déplacement. Agadez, au Niger, illustre clairement cette dynamique.³⁹

Entre le Niger et l'Afrique du Nord, la migration a longtemps servi de source de revenus à de nombreuses communautés locales dans des lieux de transit de la région, parallèlement à d'autres activités informelles.⁴⁰ À Agadez – ainsi que dans d'autres villes plus petites le long des routes menant au Nord – les revenus générés par la migration de transit ont stimulé les économies locales, bénéficiant aux individus, aux communautés et aux autorités locales, contribuant ainsi à un développement urbain très rapide. Les perturbations de la migration de transit peuvent affecter les économies locales et, par conséquent, la croissance urbaine. Par exemple, la mise en œuvre de la loi contre le trafic illicite des migrants au Niger (*Loi 2015-36*) a eu des effets négatifs importants à la fois sur la situation économique des individus et des communautés dans ces zones, ainsi que sur les personnes en déplacement elles-mêmes.⁴¹

Cette rubrique examine de plus près le rôle que jouent les villes dans les parcours migratoires. Les données 4Mi présentées dans cette rubrique sont basées sur des entretiens avec des réfugiés et des migrants d'Afrique de l'Ouest et centrale menés entre septembre 2019 et mars 2020.

Quel est le rôle des villes dans les voyages migratoires ?

« Je n'avais pas assez d'argent pour le transport pendant mon voyage, j'ai donc été retardé parce que je devais travailler sur la route, même si ce n'est pas tous les jours qu'on arrive à trouver du travail, surtout à Bamako, où la vie est très chère. »

Un Gambien de 25 ans interviewé au Mali

Les données 4Mi ont révélé des différences notables dans les raisons pour lesquelles les répondants s'arrêtent dans les villes en cours de route, mais aussi certaines similitudes selon l'itinéraire et parfois à l'intérieur d'un pays. Par exemple, comme nous pouvons le voir dans la figure 6, les raisons les plus citées pour s'arrêter dans des zones urbaines en Tunisie étaient la demande d'asile et l'emploi. En revanche, dans les villes libyennes, les raisons divergeaient en fonction de la géographie : les personnes des villes les plus au Sud étaient encore beaucoup en déplacement, cherchant donc principalement un endroit pour se reposer et se connecter aux transports ultérieurs, tandis que les personnes de Tripoli cherchaient également du travail. En Afrique de l'Ouest, la recherche de passeurs était plus courante plus loin sur la route vers l'Afrique du Nord, l'attente de transport, le travail et le repos faisant également partie des raisons les plus fréquemment citées pour s'arrêter dans les villes de la région.

Cela démontre que les villes de transit jouent différents rôles : il peut s'agir de lieux de travail, de repos ou d'organisation de la prochaine étape du voyage, notamment par l'intermédiaire de passeurs. Dans certains cas, les villes de transit deviennent des destinations de facto, par exemple lorsque les gens s'y arrêtent pour travailler et finissent par s'y installer, parce qu'ils ne sont pas en mesure de rassembler les ressources nécessaires pour poursuivre leur voyage ou tout simplement parce qu'ils changent de plans. En ce sens, la distinction entre les villes de transit et de destination n'est pas toujours claire et doit être appliquée avec prudence lorsque l'on examine les dynamiques de migration mixte.

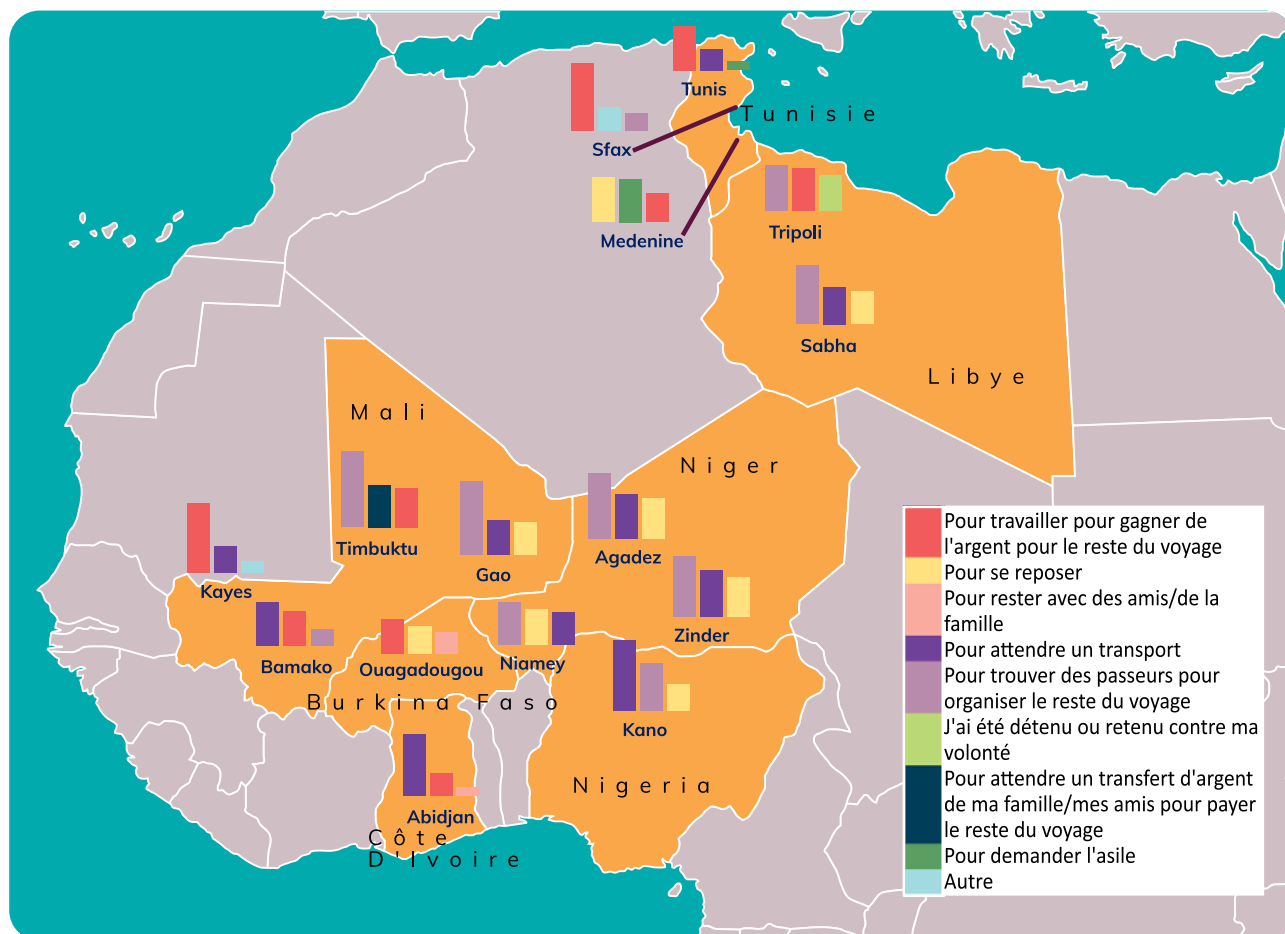
38 Union européenne (2020) [Intra-African Migration](#).

39 Union européenne (2020) [op.cit.](#)

40 Sebastien Moretti (2020) [Transit Migration in Niger Migration and Society](#).

41 Colleen Moser (2020) [Les effets négatifs de la loi nigérienne contre le trafic des êtres humains](#) *Revue Migrations Forcées*.

Figure 6. Pourquoi les réfugiés et les migrants s'arrêtent-ils dans les villes ?



Vie urbaine

Les réfugiés et les migrants se déplacent vers les villes dans l'espoir de trouver un accès plus facile à l'emploi, à l'éducation, au logement et à d'autres services. Cependant, les villes sont confrontées à de nombreux défis pour répondre aux attentes et aux besoins de leurs populations de réfugiés et de migrants, en particulier lorsqu'il s'agit de fournir un accès à l'emploi, aux services de base et à la protection.⁴²

Les gens changent de plans, trouvent des opportunités là où ils se trouvent, ou constatent que la poursuite du voyage est devenue impossible, du moins temporairement.

Cette rubrique présente les données 4Mi recueillies dans les villes d'Afrique de l'Ouest et du Nord sous forme de mini-études de cas, qui touchent, entre autres, à l'accès aux services et à l'inclusion socioéconomique des personnes en déplacement et à l'expérience spécifique des enfants et des jeunes en déplacement dans les villes.

42 Horwood, C, Frouws, B. et Forin, R. (Éd.) (2020) [Mixed Migration Review 2020: Highlights, Interviews, Essays, Data.](#)

Étude de cas 1.

Situation économique à Sfax, Médenine et Tunis

« Malgré quelques arrêts à Sfax, je dirais que ça va. Grâce à la Tunisie, j'exerce plusieurs activités rentables. Je gagne très bien ma vie. »

Un Gambien de 35 ans interviewé à Tunis

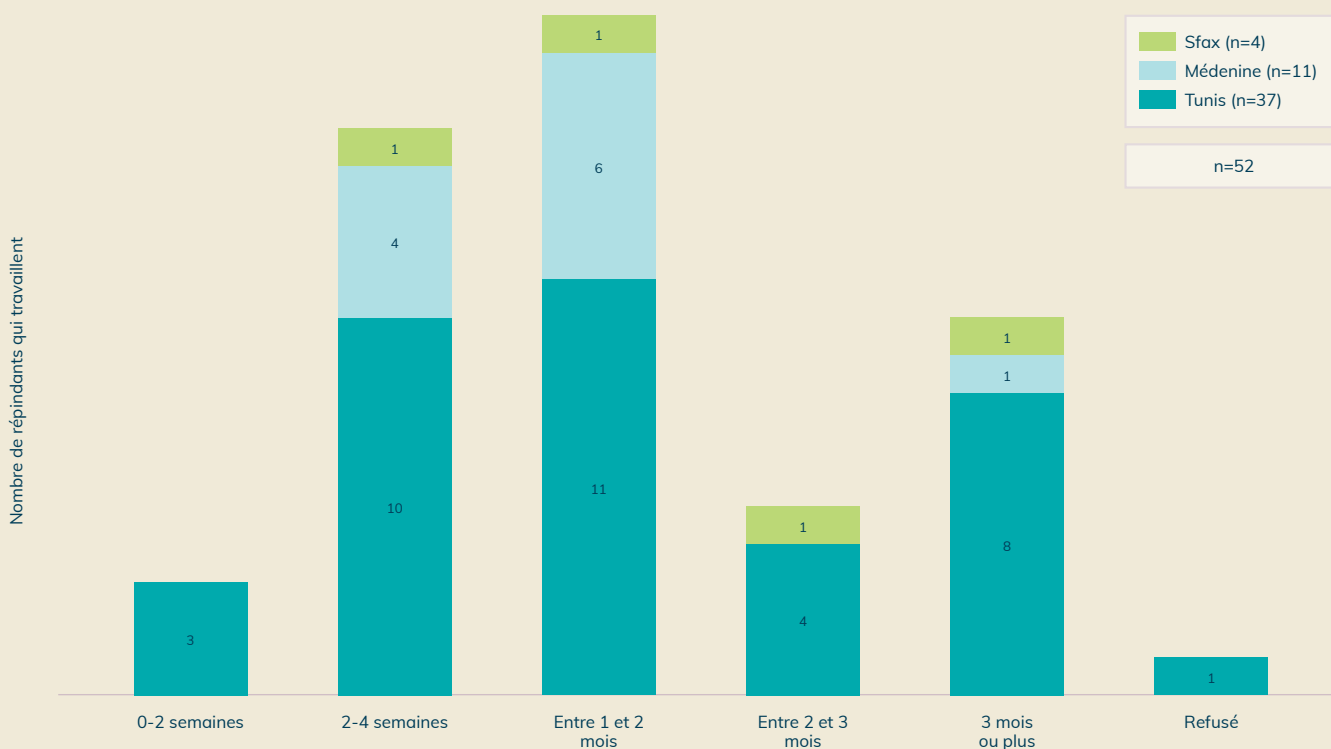
Ces dernières années, la Tunisie a été de plus en plus reconnue comme un pays d'origine, de transit et de destination pour les réfugiés et les migrants de profils divers et variés.⁴³ Les réfugiés et les migrants se déplacent vers, dans et depuis la Tunisie pour une myriade de raisons, notamment des considérations économiques, des droits et des libertés, ainsi que des raisons personnelles, qui peuvent exister simultanément. Par ailleurs, de nombreuses nationalités d'Afrique centrale et de l'Ouest peuvent entrer en Tunisie sans visa pour une période allant jusqu'à trois mois ; cependant, si elles ne sont pas capables d'obtenir un autre statut juridique, par exemple par le biais d'un contrat de travail formel, leur statut devient irrégulier et elles sont soumises à des amendes hebdomadaires, ce qui entraîne souvent une accumulation de dettes. En Tunisie,

« l'absence de législation protégeant efficacement les droits des réfugiés et des migrants pousse de nombreuses personnes à travailler dans le secteur informel ». ⁴⁴ En outre, travailler sans protection juridique expose les réfugiés et les migrants à des risques considérables, dont l'exploitation et le harcèlement.

Cette étude de cas se concentre sur la situation économique des réfugiés et des migrants en Tunisie, sur la base de 89 enquêtes menées auprès de Centrafricains et d'Ouest-africains entre février et avril 2021 à Tunis, Sfax et Médenine.

Interrogés sur leur profession actuelle en Tunisie, les répondants indiquent des différences considérables d'une ville à l'autre. Le taux d'emploi parmi les répondants était le plus élevé à Médenine (73 %), suivi de Tunis (51 %) et de Sfax (31 %). De plus, 10 % des répondants de Tunis ont déclaré être des étudiants avec un emploi. Dans l'ensemble, plus d'opportunités semblent être disponibles dans la capitale du pays, et la majorité des répondants interrogés à Tunis ont pu trouver un emploi dans le mois ou les deux mois suivant leur arrivée.

Figure 7. Combien de temps après votre arrivée avez-vous pu trouver un emploi ?



43 MMC (2020) [Migration mixte e. milieu urbain - Étude de cas sur Tunis.](#)

44 MMC (2020) [Op.cit.](#)

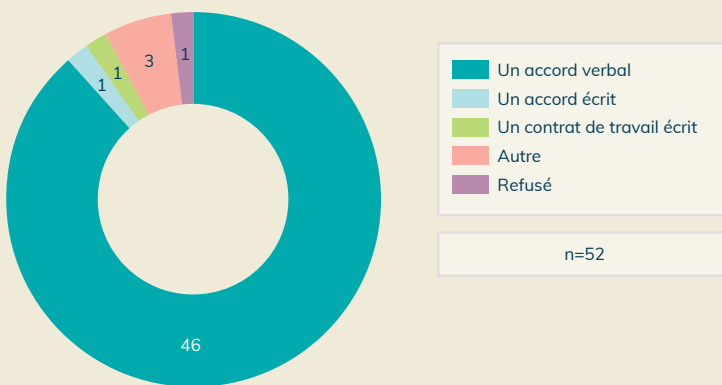
Des villes différentes semblent offrir des opportunités dans des secteurs différents. À Médenine, près de la moitié des répondants ont déclaré travailler dans la construction ; à Sfax, la majorité des répondants ont déclaré ne pas être actifs, les personnes occupées travaillant principalement dans la construction, l'agriculture et le travail domestique, tandis qu'à Tunis, la plupart des réfugiés et des migrants interrogés étaient actifs dans le secteur des services ou comme personnel domestique.

À Médenine, 33 % des répondants ont indiqué ne travailler qu'à temps partiel, ce qui était vrai pour 23 % des répondants à Sfax et 39 % de ceux à Tunis. Fait notable : depuis leur arrivée en Tunisie, 54 % des répondants à Sfax, 31 % à Tunis et 20 % à Médenine ont indiqué avoir accumulé

de nouvelles dettes, liées aux frais de subsistance dans ces villes. Par ailleurs, à Sfax, 8 % des répondants ont indiqué avoir accumulé de nouvelles dettes en raison des frais de dépassement de visa, point également cité par 7 % des répondants de Tunis.

Comme le montre le figure 8, les contrats de travail verbaux informels, par opposition aux contrats écrits formels, semblent être la norme pour les réfugiés et les migrants dans les trois villes tunisiennes. Couplé à l'absence de cadres juridiques nationaux protégeant les droits des travailleurs étrangers, ce phénomène indique la précarité de la situation économique des réfugiés et des migrants dans les centres urbains en Tunisie.

Figure 8. Quel type de contrat de travail avez-vous ?

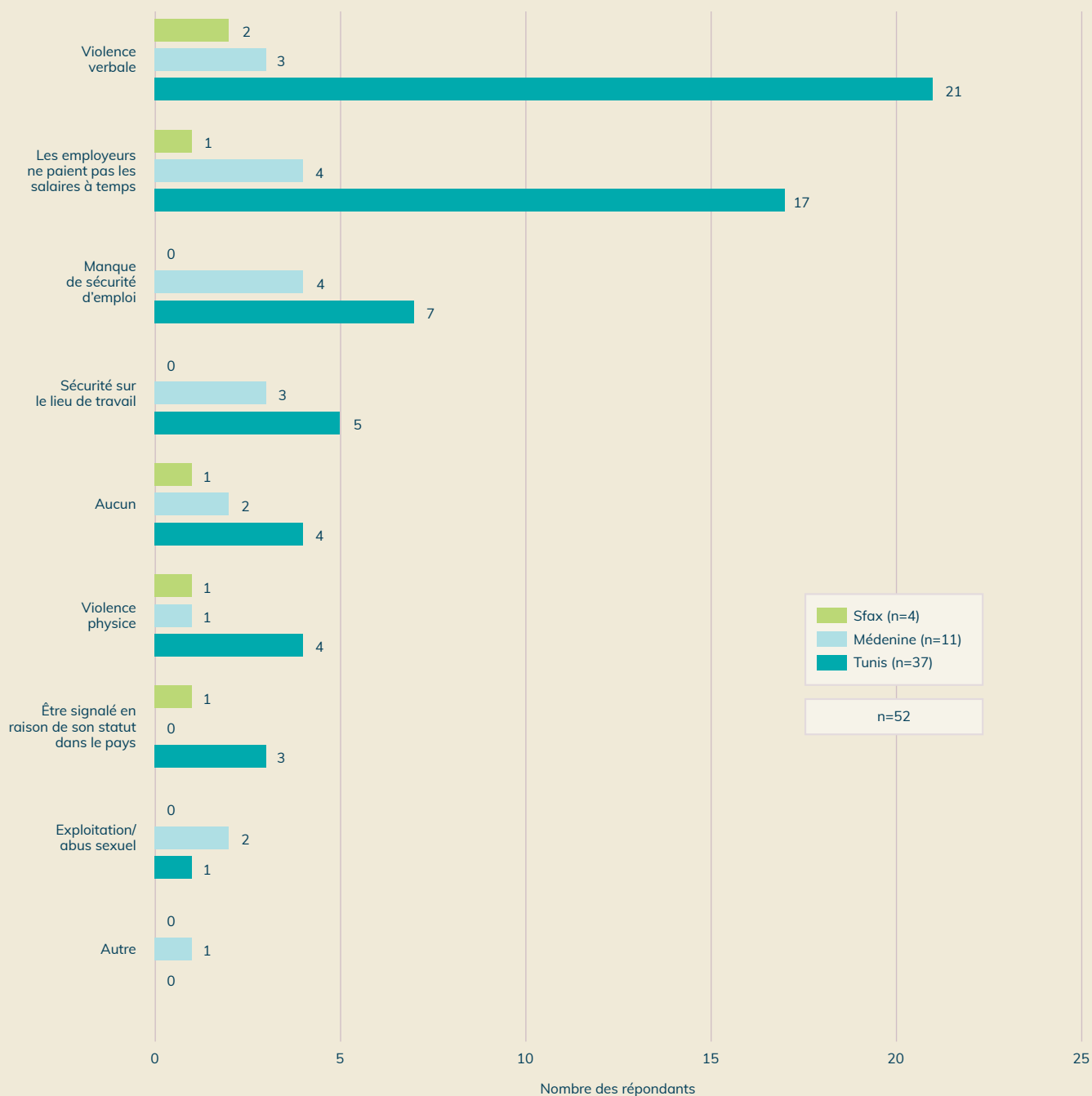


« La carte de résident m'a fait me sentir beaucoup plus à l'aise, parce que vous n'avez pas de choix [lors de la recherche d'emploi] si vous n'en avez pas. »

Une Guinéenne de 30 ans interviewé à Tunis

De plus, les répondants ont rapporté une diversité de risques associés à leur situation d'emploi. La violence verbale, le fait que les employeurs ne paient pas les salaires à temps et le manque de sécurité d'emploi ont été cités comme des risques majeurs pour les réfugiés et les migrants. Les risques encourus au travail différaient également selon le type d'emploi disponible dans les différentes villes. À Médenine, où de nombreux répondants ont déclaré travailler dans le secteur de la construction, outre le fait que les employeurs ne paient pas les salaires à temps et le manque de sécurité d'emploi, la violence verbale et la sécurité au travail étaient des préoccupations fréquemment citées par les répondants. Les risques différaient également selon le sexe. À Tunis, les femmes ont plus souvent cité la violence verbale que les hommes. À Médenine, les hommes interrogés ont cité des préoccupations concernant le fait que les employeurs ne paient pas les salaires à temps, le manque de sécurité d'emploi et de sûreté au travail, tandis que les femmes ont mentionné la violence physique, l'exploitation et la violence sexuelles ainsi que la violence verbale comme risques majeurs.

Figure 9. Quels sont les principaux risques liés à ce travail ?



L'étude de cas présentée ci-dessus montre comment, tout en offrant un large éventail d'opportunités économiques, les villes sont aussi des endroits coûteux et la décision des réfugiés et des migrants de s'y établir est souvent un investissement rentable, mais également risqué. Elle démontre que si les réfugiés et les migrants participent au marché du travail des villes – comblant souvent les lacunes existantes dans les emplois manuels peu qualifiés – ils n'ont souvent pas d'autre choix que le secteur informel. Travailler sans contrat formel et donc sans protection juridique expose les réfugiés et les migrants à une diversité de vulnérabilités et de risques, dont l'exploitation et la violence physique et verbale.

Étude de cas 2. Enfants et jeunes en déplacement dans Bamako, Niamey et Ouagadougou

Les personnes en déplacement sur le continent africain sont principalement des jeunes. Selon certaines estimations, 27,5 % de tous les migrants en Afrique sont âgés de 15 à 29 ans.⁴⁵ Par ailleurs, les résidents urbains africains sont jeunes, plus des deux tiers de la population de certaines des plus grandes villes (comme Lagos, Dakar, Accra et Abidjan) étant âgés de moins de 30 ans. Les expériences et les activités des jeunes dans les villes, y compris les réfugiés et les migrants, façonneront et auront donc un impact important sur le futur développement urbain.⁴⁶

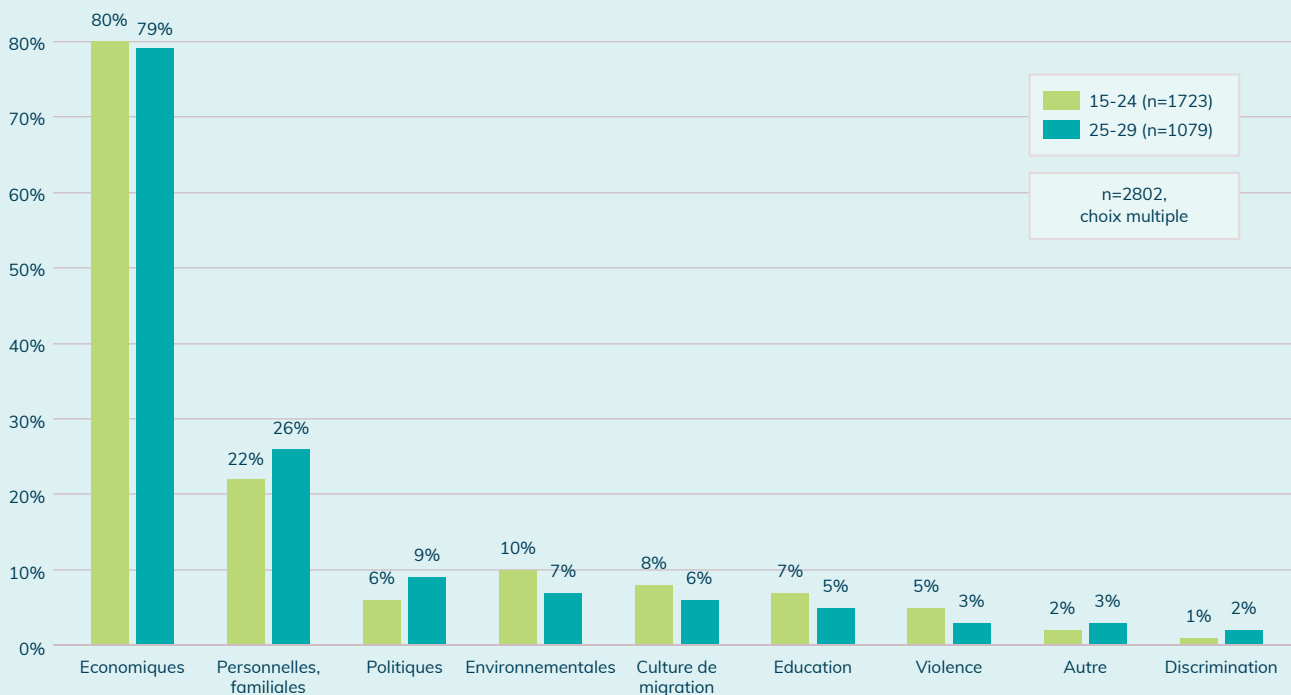
Ouagadougou, Niamey et Bamako, capitales respectives du Burkina Faso, du Niger et du Mali, sont des centres de transit clés en Afrique de l'Ouest, y compris pour les réfugiés et les migrants en déplacement vers le Nord. Ouagadougou est à un stade précoce de la route pour les réfugiés et les migrants qui débutent leur voyage depuis l'Afrique de l'Ouest et se dirigent vers le Niger ou le Mali.⁴⁷ Bamako attire à la fois des migrants internes et d'autres réfugiés et migrants principalement de la région de l'Afrique de l'Ouest qui viennent travailler, s'installer ou séjourner de plus longues périodes en cours de transit.⁴⁸ Niamey est à l'intersection de l'une des deux routes migratoires importantes à travers le Niger : elle est principalement utilisée par les réfugiés et les migrants burkinabés, guinéens, maliens et sénégalais qui s'arrêtent en transit avant de poursuivre leur voyage vers

l'Afrique du Nord et, pour certains, vers l'Europe.⁴⁹

Entre novembre et décembre 2020, 4Mi a mené 2 008 entretiens avec des jeunes d'Afrique de l'Ouest (âgés de 15 à 29 ans) en déplacement dans ces villes. Sur ceux-ci, 94 répondants avaient moins de 18 ans (4,7 %). Cette étude de cas décrit certaines des opportunités et vulnérabilités spécifiques aux jeunes en déplacement dans ces trois principaux centres de transit migratoire en Afrique de l'Ouest.

Dans l'ensemble, la majorité des répondants (79 %) ont déclaré être partis pour des raisons économiques, suivis de près d'un quart des répondants (24 %) citant des raisons personnelles et familiales. Cependant, parmi les enfants et les jeunes interrogés par 4Mi, ceux de groupes d'âge différents ont eu des expériences de migration différentes. Les répondants âgés de 25 à 29 ans ont cité des raisons personnelles et familiales un peu plus fréquemment que ceux âgés de 15 à 24 ans, probablement parce qu'ils peuvent déjà avoir des personnes à charge. Les raisons environnementales, la culture de la migration, l'éducation et la violence n'ont pas été fréquemment citées par les répondants, mais dans l'ensemble mentionnées à un degré plus élevé par les répondants plus jeunes.

Figure 10. Quelles ont été les raisons de quitter votre pays de départ, par âge ?



45 Mo Ibrahim Foundation (2019) [Africa's Youth: Jobs or migration?](#)

46 OCDE (2020) [How is life in your city?](#)

47 IMREF (2020) [Accéder aux migrants les plus vulnérables à Ouagadougou et Agadez.](#)

48 MMC (2020) [Migration mixte en milieu urbain - Étude de cas sur Bamako.](#)

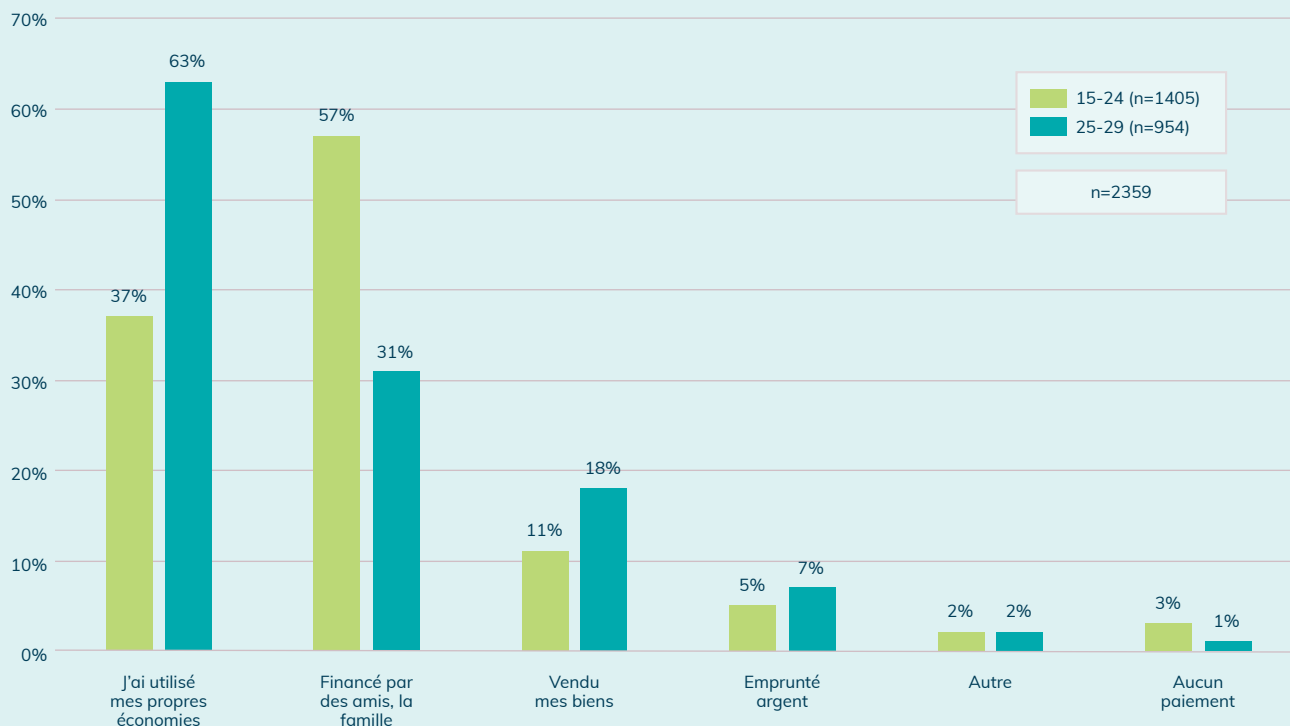
49 OIM (2020) [Migration trends from, to and within the Niger, 2016—2019.](#)

« Le coût de l'éducation [ici à Ouagadougou] est raisonnable par rapport au Bénin. »

Un homme de 23 ans, interviewé à Ouagadougou

Dans l'ensemble, les fonds/économies propres des réfugiés et des migrants - ainsi que les fonds fournis par leur famille et leurs amis - ont été les principales sources de financement du voyage pour les jeunes et les enfants interrogés. La désagrégation des données par âge a montré que les répondants plus jeunes dépendaient davantage de leurs amis et de leur famille pour financer leurs voyages, tandis que les répondants plus âgés étaient plus susceptibles de pouvoir financer leurs propres voyages.

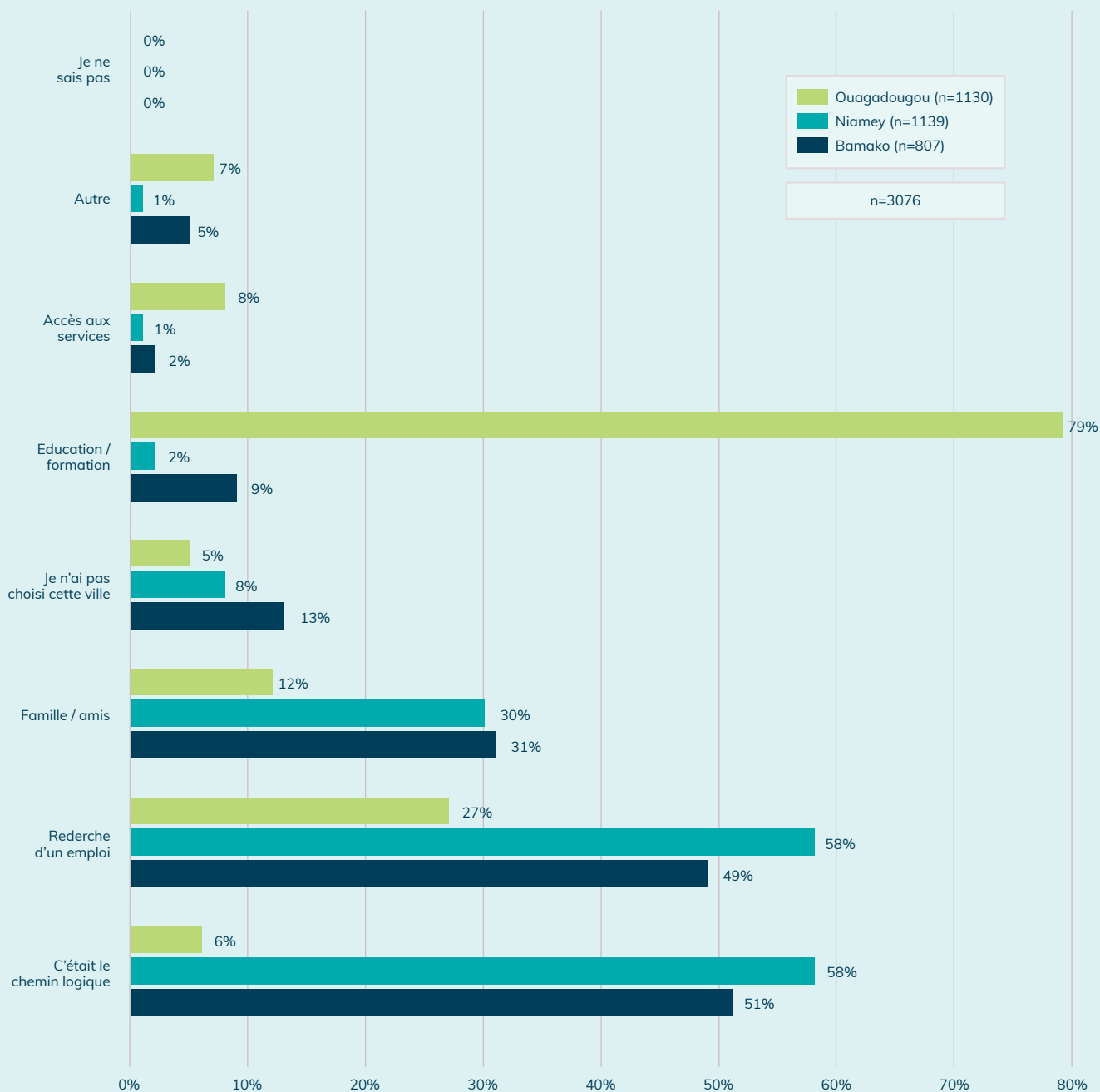
Figure 11. Comment avez-vous financé votre voyage jusqu'à présent ?



Le degré plus élevé d'indépendance financière des répondants plus âgés peut s'expliquer par leur niveau d'activité économique avant le départ. La cohorte de répondants plus âgée était plus susceptible d'avoir une petite entreprise ou de travailler dans le secteur informel ou dans la construction avant de partir. Alors que les répondants plus jeunes étaient plus susceptibles d'être étudiants, de travailler dans le secteur des services ou l'agriculture, ou d'être au chômage par rapport à leurs pairs plus âgés.

Les professions des répondants pendant leur séjour dans les trois villes d'Afrique de l'Ouest sont largement conformes aux raisons citées pour le départ. À Ouagadougou, 66 % des répondants ont déclaré être étudiants. À Niamey et Bamako, environ un tiers des répondants ont déclaré être sans profession, tandis que ceux qui travaillaient occupaient des emplois dans la construction, le secteur informel, de petites entreprises et le secteur des services. Les répondants interrogés à Niamey et Bamako ont déclaré plus fréquemment que la ville était sur leur route migratoire et qu'ils restaient pour chercher du travail. Ouagadougou, d'autre part, est citée par la grande majorité des répondants comme une destination pour l'éducation et le développement professionnel.

Figure 12. Pourquoi êtes-vous venu dans cette ville ?

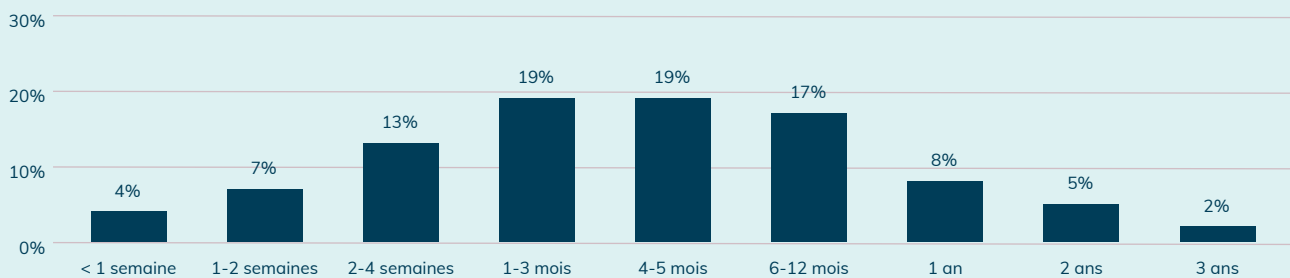


Les données 4Mi montrent également que la durée de séjour varie en fonction de la ville. De nombreux répondants étaient à Niamey depuis un à trois mois et à Bamako entre un et six mois, tandis que la durée de séjour à Ouagadougou indiquée par la plupart des répondants était comprise entre un et trois ans. Ce point confirme que les personnes de Bamako et de Niamey sont là pour gagner un revenu ou sont plus susceptibles d'être en transit (ou les deux), tandis que celles de Ouagadougou restent beaucoup plus longtemps pour pouvoir poursuivre leurs études.

Figure 13. Durée du séjour

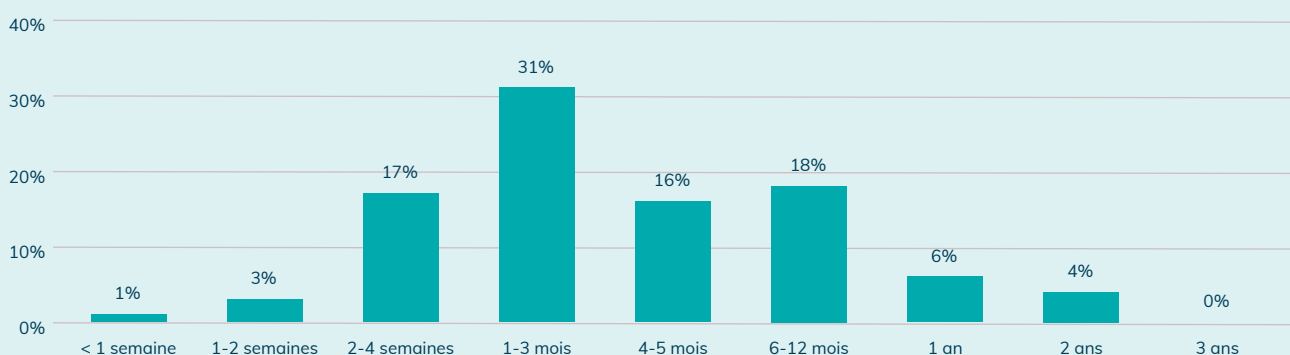
Bamako

n=478



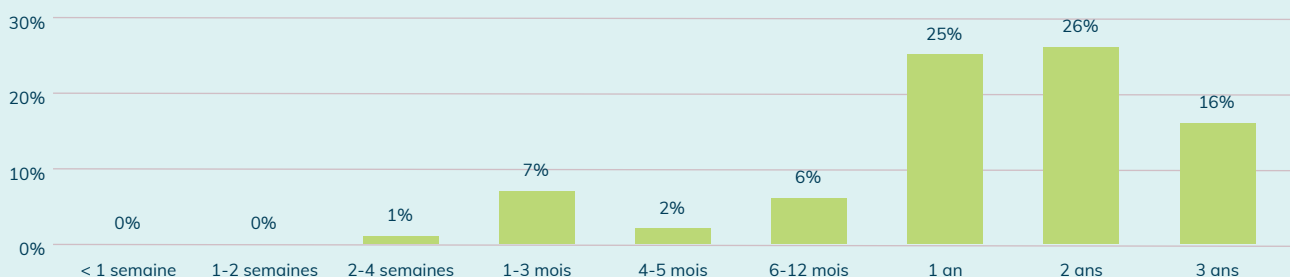
Niamey

n=682



Ouagadougou

n=650



Il s'agit là de distinctions importantes à prendre en compte dans les besoins des répondants pour les prestataires de services dans les centres urbains, car dans les villes de transit, il pourrait être plus pertinent de sensibiliser les réfugiés et les migrants à la poursuite de déplacement, tandis que dans d'autres, l'accent devrait être mis sur l'intégration socioéconomique.

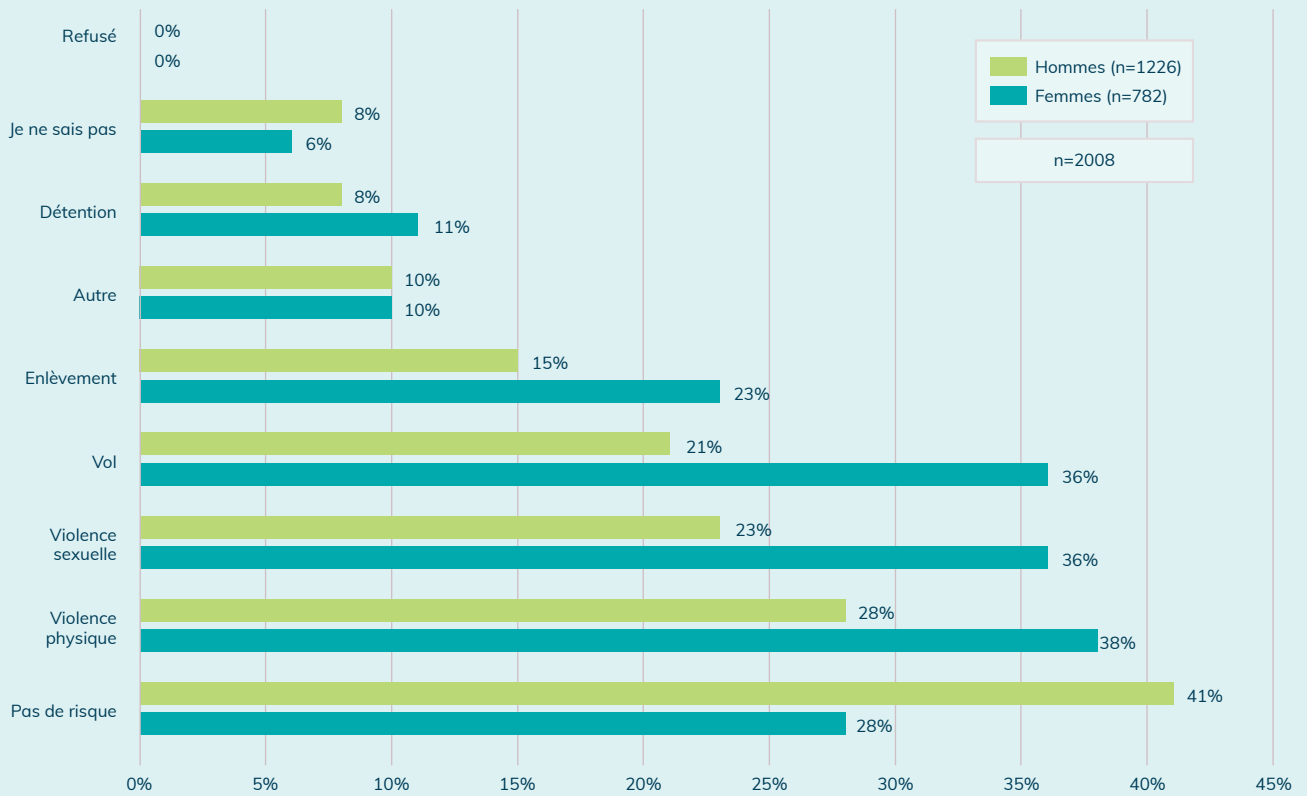
« À mon arrivée dans cette ville, j'ai perdu tous mes biens, y compris mon argent et mes papiers. »

Un Guinéen de 25 ans interviewé au Mali

Malgré les opportunités que ces villes offrent aux jeunes et aux enfants en déplacement en Afrique de l'Ouest, permettant des séjours temporaires pour gagner de l'argent ou poursuivre leurs études, les données 4Mi montrent que les répondants ont identifié plusieurs risques pour les enfants dans ces trois villes.

Interrogées sur les principaux risques pour les enfants de moins de 18 ans, les femmes ont le plus souvent indiqué la violence physique, les violences sexuelles et le vol, raisons citées par plus d'un tiers des femmes interrogées. Jusqu'à 41 % des hommes interrogés ne percevaient pas de risques pour les enfants de moins de 18 ans, 28 % citant la violence physique et 23 % les violences sexuelles comme des dangers pour les mineurs.

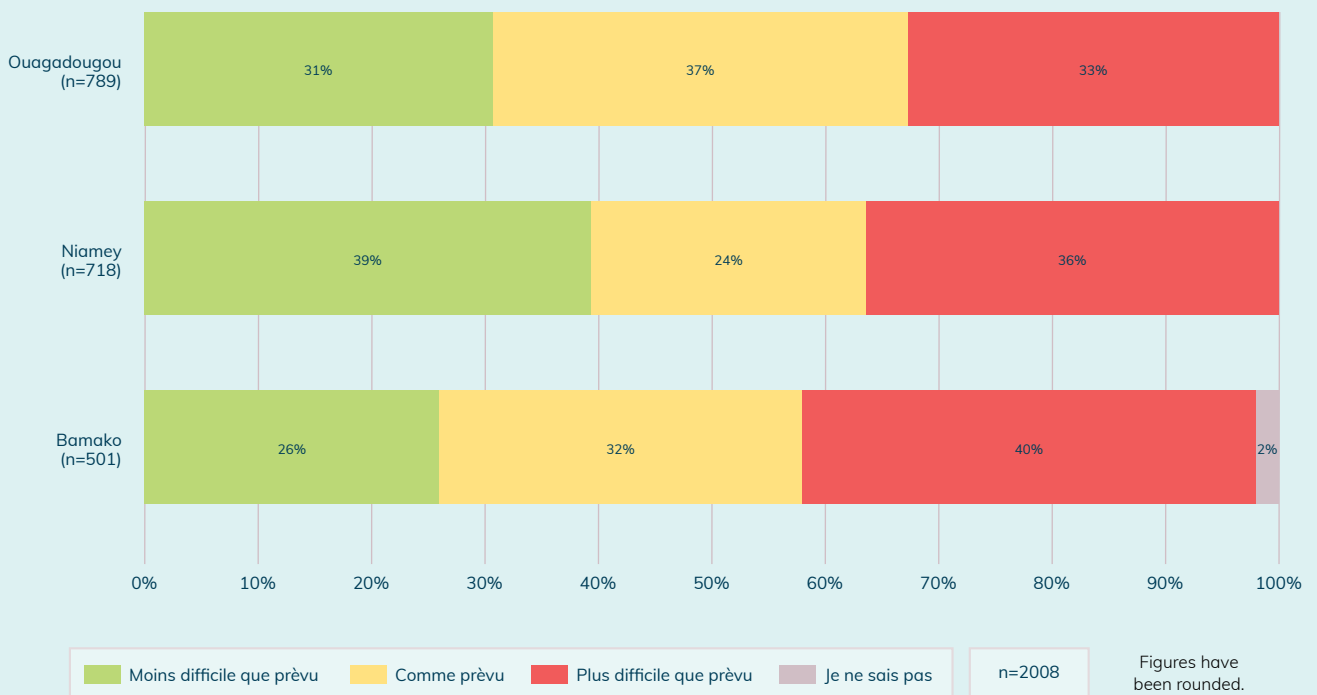
Figure 14. Risques perçus pour les mineurs, par sexe



Les réfugiés et les migrants arrivent souvent dans les villes avec de grands espoirs et attentes, mais aussi avec un sens du réalisme, comme l'indiquent les données 4Mi. Pour une minorité de répondants, leur séjour dans les villes a été plus

difficile que prévu, en particulier à Bamako (40 %) et dans une moindre mesure à Niamey (36 %) et Ouagadougou (33 %). À Niamey, un pourcentage plus élevé ont trouvé leur séjour dans la ville moins difficile que prévu.

Figure 15. Comment s'est passé le séjour ?



Les études de cas présentées ci-dessus montrent que l'âge est un facteur important à prendre en compte lors de l'examen et de la conception des réponses à la dynamique de migration mixte en milieu urbain dans les villes. Les expériences de certains répondants étaient similaires à travers les âges, comme les raisons du départ, tandis que d'autres aspects étaient influencés par le groupe d'âge spécifique des répondants, comme les modes de financement du voyage.

Les exemples de Bamako, Niamey et Ouagadougou montrent également que les vulnérabilités et l'exposition à différents risques varient selon l'âge et le sexe, les femmes percevant plus fréquemment les risques pour les mineurs. Par ailleurs, l'analyse montre que des villes différentes attirent les jeunes pour des raisons différentes, y compris – sans s'y limiter – leur localisation le long de la route migratoire. Il s'agit là de considérations importantes tant pour les programmes visant à aider les jeunes en déplacement que pour les prestataires de services afin d'adapter leurs infrastructures d'accueil aux besoins des réfugiés et des migrants. Elle souligne également l'importance de recueillir des données désagrégées pour pouvoir répondre aux spécificités des populations de réfugiés et de migrants dans différents centres urbains.

Conclusions

Ce document s'est concentré sur le rôle des villes dans les voyages migratoires, des origines urbaines au transit urbain et à la vie urbaine, utilisant les données 4Mi pour offrir un aperçu des expériences des personnes en déplacement en Afrique du Nord et de l'Ouest.

Il a examiné le rôle des villes comme tremplin pour la migration internationale, fournissant aux réfugiés et aux migrants des niveaux d'instruction plus élevés, plus d'informations et davantage de ressources financières pour financer leurs propres voyages, par rapport à leurs pairs originaires de zones rurales. Nous avons noté comme il peut s'agir, dans certains cas, d'un cycle d'auto renforcement, par lequel les personnes qui se déplaçaient auparavant à l'intérieur, des zones rurales vers les zones urbaines, reçoivent une meilleure éducation, ce qui contribue aussi bien à leur aspiration qu'à leurs capacités à se déplacer vers un autre pays. Notre analyse suggère que les villes peuvent être des endroits où les personnes venant de zones rurales accumulent les ressources financières nécessaires pour financer des voyages migratoires internationaux plus coûteux.

Tout en notant que la distinction entre les villes de transit et les villes de destination n'est pas toujours claire – car dans de nombreux cas, les villes conçues au départ comme un arrêt rapide deviennent de facto des destinations à long terme – nous avons examiné le rôle joué par les villes de transit. Les villes de transit peuvent être des lieux de travail, de repos ou d'organisation de la prochaine étape du voyage, notamment par l'intermédiaire de passeurs. Cela peut changer en fonction des positions des villes le long des routes migratoires, mais aussi du contexte de dynamique de la migration mixte, où certaines routes deviennent de plus en plus difficiles tandis que d'autres s'ouvrent.

Ensuite, en utilisant les études de cas d'expériences de réfugiés et de migrants dans des villes sélectionnées d'Afrique du Nord et de l'Ouest, notre analyse s'est déplacée vers les villes en tant que destinations, en mettant un accent particulier sur les opportunités économiques qu'elles peuvent offrir et les besoins des enfants et des jeunes en déplacement. L'analyse de données 4Mi montre que, tout en offrant un large éventail d'opportunités économiques, les villes sont aussi des endroits coûteux et la décision des réfugiés et des migrants de s'y établir est souvent un investissement rentable, mais également risqué.

L'analyse a mis en évidence la façon dont la migration peut parfois être une situation gagnant-gagnant pour les réfugiés, les migrants et les villes. Les gens peuvent trouver les opportunités économiques qu'ils cherchaient, et les villes peuvent combler d'importantes lacunes sur leur marché du travail, souvent dans des emplois manuels peu qualifiés.

Cependant, pour que cette interaction soit mutuellement bénéfique, des contrats de travail réguliers et des conditions de travail décentes sont nécessaires, deux éléments qui n'étaient souvent pas disponibles pour nos répondants. Enfin, l'analyse des expériences des enfants et des jeunes en déplacement dans Bamako, Niamey et Ouagadougou a montré comment l'âge façonne les opportunités et les vulnérabilités des réfugiés et des migrants dans les villes et constitue un facteur important à prendre en compte lors de la conception des réponses à la migration mixte en milieu urbain dans la région.

Recommandations politiques

Avec la perspective que l'urbanisation en Afrique du Nord et de l'Ouest se poursuive et s'accélère, et que les villes continuent à jouer un rôle clé dans les voyages migratoires des personnes, que ce soit en tant que lieux d'origine, de transit, de destination ou tous ces lieux en même temps, les décideurs politiques en matière de migration doivent prendre en compte les points suivants :

- **Tenir compte des centres de mobilité intra régionaux dans la planification urbaine et faciliter leur développement**, en gardant à l'esprit les effets économiques négatifs de la perturbation des modèles de mobilité entre et à travers les villes.
- **Veiller à ce qu'au niveau local, des ressources, des mandats, des cadres juridiques, des capacités et des mécanismes de collecte de données** soient en place, en reconnaissant la présence des réfugiés et des migrants dans les villes et en fournissant des lignes directrices claires sur leurs droits et obligations tout en garantissant leur accès aux services de base.
- **Accroître et améliorer la coordination entre les autorités nationales et locales** pour des approches plus pragmatiques et globales de la gestion des migrations, dont le transfert des compétences juridiques pertinentes au niveau municipal, afin d'accroître la disponibilité des services et la protection des migrants et des réfugiés.⁵⁰
- **Les villes situées le long de différents points des routes migratoires, qui connaissent des dynamiques de migration différentes ou multiples – y compris les villes de transit rapide, d'établissement temporaire et/ou d'établissement à plus long terme – devraient explorer différentes approches de la programmation migratoire.** Par exemple, les centres migratoires situés le long de la route de la Méditerranée centrale peuvent aider la société civile locale et les ONG à sensibiliser les réfugiés et les migrants en transit et leur fournir des informations dans les langues pertinentes, tandis que d'autres centres urbains, où les réfugiés et les migrants ont tendance à s'installer, pourraient se concentrer sur les efforts d'intégration socioéconomique.
- **Investir dans d'autres recherches quantitatives et qualitatives et la collecte de données** pour surmonter le principal obstacle du manque de données auquel sont confrontés de nombreuses autorités urbaines et de nombreux prestataires de services dans les villes, qui accueillent des populations mobiles considérables, difficiles à atteindre. Ces données sont nécessaires pour l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes, y compris les besoins et les spécificités des populations urbaines de réfugiés et de migrants ainsi que les effets de la migration rurale-urbaine et de transit en cours. De meilleures données et informations sur la migration vers et dans des villes sont également nécessaires pour élaborer des politiques qui contribuent à transformer la migration au sein de la région en une opportunité de développement pour les villes.

50 MMC et UNHCR (Éd.) (2021) [Une Feuille de Route pour le Plaidoyer, le Développement des Politiques, et la Programmation : la Protection dans les Mouvements Mixtes le long des routes de la Méditerranée Centrale et Occidentale 2021.](#)



Le MMC (Mixed Migration Centre – Centre sur la Migration Mixte) est un réseau mondial composé de six centres régionaux et d'une unité centrale à Genève qui s'occupe de la collecte de données, de la recherche, de l'analyse et de l'élaboration de politiques sur la migration mixte. Le MMC est une source majeure de collecte et diffusion de données, de recherches, d'analyses et d'expertises indépendantes et de haute qualité sur les migrations mixtes. Le MMC vise à : mieux comprendre les migrations mixtes ; avoir un impact positif sur les politiques migratoires mondiales et régionales ; fournir des réponses de protection fondées sur des données pour les personnes en déplacement ; et stimuler une réflexion novatrice dans les débats publics et politiques sur les migrations mixtes. Le MMC met l'accent sur les droits de l'Homme et la protection de toutes les personnes en déplacement.

Le MMC fait partie du Conseil Danois pour les Réfugiés (DRC) et est régi par celui-ci. Les équipes mondiales et régionales du MMC sont basées à Genève, Turin, Dakar, Nairobi, Tunis, Bogota et Dacca.

Pour plus d'informations, visitez le site :

mixedmigration.org

et suivez-nous sur : @mixedmigration

