

Les migrations internationales en Afrique de l'Ouest

Une dynamique de régionalisation renouvelée

Par Mandiougou Ndiaye, magistrat, associé au CEPED (Sénégal)
et Nelly Robin, géographe, CEPED (IRD)-MIGRINTER

Ces analyses ont été menées dans le cadre du Programme "Observatoire des migrations internationales ouest-africaines au service d'une coopération renouvelée entre l'Afrique de l'Ouest et l'Union européenne" (OMAE), coordonné par l'Institut de recherche pour le développement (IRD) et financé par EuropAid (Commission européenne).



Anzoumane Sissoko entouré de ses amis lors de son retour au village, Monéa, Mali, 2006 © Anaïs Pachabézian

L'Afrique de l'Ouest constitue un champ migratoire mondialisé, c'est-à-dire non seulement connecté au monde par les migrations internationales, mais pratiqué aussi par des réseaux qui parcourent le monde entier. Si cette densité des circulations prend sa source historique à l'échelle régionale, les espaces de la migration sont, aujourd'hui, en pleine recomposition. Soumis aux aléas des conflits, aux exigences économiques omniprésentes et aux difficultés qui touchent l'émigration hors du continent africain, les migrants ajustent sans cesse leurs trajectoires et définissent de nouveaux itinéraires.

L'Afrique de l'Ouest forme l'un des grands sous-ensembles spatiaux du continent africain : comme le souligne R. Pourtier, elle “*présente une combinaison originale de facteurs⁽¹⁾ qui fonde une incontestable identité régionale⁽²⁾*”. Nous aborderons cette région en tant qu'entité géopolitique, c'est-à-dire comme un groupe d'États qui constituent une “puissance régionale” dont le périmètre géographique et politique correspond à la CEDEAO⁽³⁾. Des mobilités multiples parcourent cet espace et participent à l'émergence de dynamiques spatiales qui le structurent et l'organisent. Ces logiques migratoires se conjuguent à des logiques économiques et politiques. Ensemble, elles concourent à la construction d'un “fait régional”, lui-même connecté par différents systèmes de mobilité à une diversité d'espaces dans le monde.

Ainsi, en Afrique de l'Ouest, les migrations internationales animent une dynamique de régionalisation aux réseaux multiples qui, sans perdre leur ancrage local, se rattachent à la mondialisation des circulations migratoires contemporaines. Le phénomène de mondialisation n'y est donc pas univoque et ne se substitue pas au processus de régionalisation ; au contraire l'un et l'autre s'articulent de plus en plus par des routes, des espaces de vie provisoires, des pratiques et des acteurs nouveaux.

Les contextes international et régional

D'un point de vue international, deux réalités méritent d'être soulignées : les Africains migrent peu en dehors de leur continent et l'Europe demeure la principale destination hors Afrique. En l'an 2000, moins d'une personne sur 100, née au sud du Sahara et âgée d'au moins 25 ans, résidait dans un pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Pour onze pays ouest-africains sur quinze, plus de 50 % de leurs ressortissants émigrés résident sur le continent africain ; le Cap-Vert et le Liberia sont les deux pays qui ont le plus fort taux de ressortissants émigrés en dehors de l'Afrique, respectivement en Europe et aux États-Unis. Les réfugiés eux-mêmes migrent peu en dehors du continent. En fait, seul 1 % des Africains a émigré en Europe. Ce constat rappelle que les habitants des pays les plus pauvres sont les moins mobiles ; selon le Programme des Nations unies pour le développement, le taux d'émigration médian dans un pays à faible développement humain est inférieur à 4 %, contre 8 % dans les pays à haut niveau de développement humain⁽⁴⁾. Ainsi, les Subsahariens restent-ils minoritaires parmi les communautés immigrées en Europe ; à titre d'exemple, en Espagne, sur six millions de personnes nées à l'étranger⁽⁵⁾, seuls 3 % sont d'origine subsaharienne, contre 41 %

d'origine européenne et 33 % d'origine sud-américaine⁽⁶⁾. Néanmoins, depuis quelques années, l'immigration subsaharienne en Europe “revêt une dimension politique sans rapport avec son importance démographique⁽⁷⁾”.

Tel n'est pas le cas à l'échelle régionale, bien que l'Afrique de l'Ouest soit la première région d'accueil des migrations en Afrique. Selon des calculs réalisés à partir des recensements de la population, la région abriterait 7,5 millions de migrants, originaires pour la plupart d'un autre pays ouest-africain, soit près de 3 % de la population régionale⁽⁸⁾. Ce taux, en hausse depuis 1990, est supérieur à la moyenne africaine (2 %) et surpasse largement celui de l'Union européenne qui est de 0,5 %.

Une libre circulation à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest

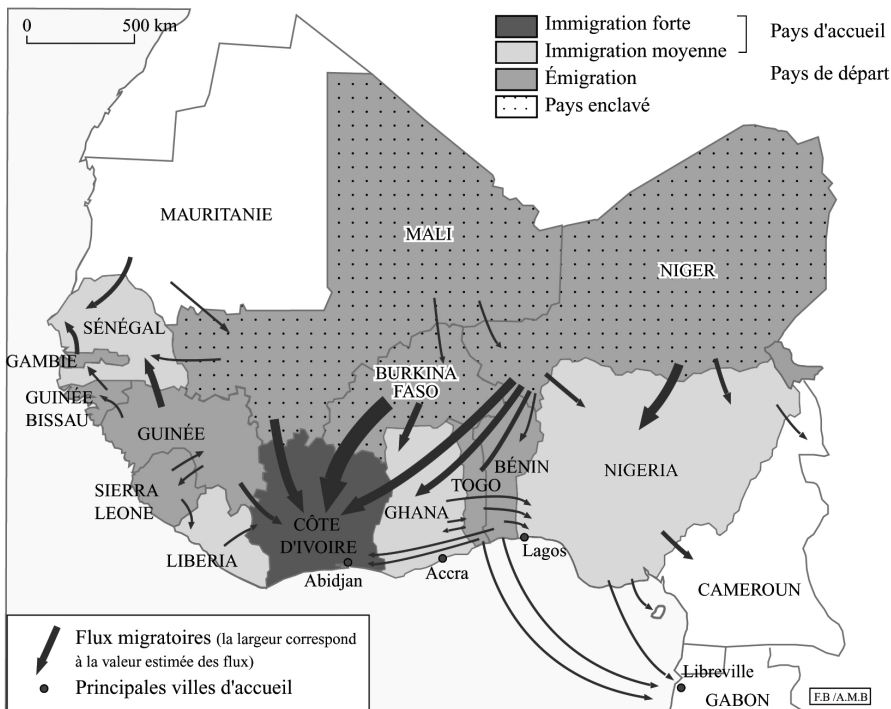
Au début de l'année 2008, les chefs d'État et de gouvernement de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)⁽⁹⁾ ont adopté une approche commune sur la migration⁽¹⁰⁾. Cette volonté politique prolonge l'esprit du Traité fondateur de la CEDEAO qui, dès 1975, pose la liberté de circuler comme l'un de ses principes généraux⁽¹¹⁾ : “*Les citoyens des États membres sont considérés comme citoyens de la Communauté, en conséquence les États membres s'engagent à abolir tous les obstacles qui s'opposent à la liberté de mouvement et de résidence à l'intérieur de la Communauté*”⁽¹²⁾. En 1979, le Protocole sur la libre circulation des personnes et le droit de résidence et d'établissement⁽¹³⁾ précise les normes juridiques et les modalités d'application du droit d'entrée, de l'abolition du visa⁽¹⁴⁾, du droit de résidence⁽¹⁵⁾ et du droit d'établissement⁽¹⁶⁾. L'Afrique de l'Ouest est la seule région africaine à s'être dotée d'une approche commune ; la CEDEAO dispose depuis d'une direction de la “libre circulation en charge de l'approche commune” ; ce libellé constitue en soi un acte symbolique fort.

Tous ces éléments posent la question de l'intégration régionale. Or “*les zones d'intégration régionale trouvent souvent leurs origines dans une histoire coloniale. Les théories de l'intégration régionale doivent ainsi être resituées dans leur contexte*”⁽¹⁷⁾. Effectivement, en Afrique de l'Ouest, la période coloniale a posé les fondements d'un système migratoire dont la logique économique et spatiale restera inchangée pendant plus de deux décennies, des indépendances jusqu'au milieu des années quatre-vingt, au moins. Dès lors, il semble utile de resituer dans une perspective historique les nouvelles spatialités des migrations internationales en Afrique de l'Ouest, afin d'identifier les processus de transition qui ont ponctué leur évolution et de mieux comprendre les phénomènes qui les ont stimulées.

Une polarité littorale héritée de la colonisation

Dans le prolongement de la traite négrière, le développement des États coloniaux oriente les migrations régionales vers les zones de cultures de l'arachide, les "navétanes"⁽¹⁸⁾ de la Sénégambie, ou vers les zones de plantation de caféiers et de cacaoyers de la Gold Coast britannique, actuel Ghana, ou de la Côte d'Ivoire, notamment. Le système migratoire ouest-africain épouse alors les axes de la régionalisation économique coloniale qui perdurent au-delà des indépendances⁽¹⁹⁾, et dont les ramifications relient les régions sahéliennes aux régions productrices de culture de rente (arachide, cacao, café) et au littoral, principalement aux côtes du golfe de Guinée (voir Figure 1). À leur périphérie, des circulations transfrontalières multiples renforcent le processus d'intégration régionale.

Figure 1. Les flux migratoires ouest-africains au lendemain des indépendances



Source : d'après L'Atlas de la zone Franc en Afrique subsaharienne, La Documentation Française, p. 47.

Parallèlement, les migrations intercontinentales sont essentiellement axées vers les régions industrielles (automobiles et sidérurgiques) des ex-métropoles européennes. Ainsi, les migrations ouest-africaines combinent deux champs migratoires, l'un Sud-Sud, l'autre Sud-Nord : une double bipolarité définie par l'héritage colonial et les liens postcoloniaux de dépendance. Ce processus relève plus d'une internationalisation du système migratoire ouest-africain, structuré autour de bipolarités Sud-Sud ou Sud-Nord, d'une dynamique centre-périphérie, à l'échelle régionale comme à l'échelle internationale, que d'une mondialisation, au sens de courants et de trajectoires migratoires rejoignant une diversité d'espaces dans le monde.

La fin du XX^e siècle : une phase de transition

Toutefois, le milieu des années soixante-dix annonce une période de crises agricoles, au Sud, et industrielles, au Nord ; les unes sont locales, les autres internationales. Ensemble, elles portent les germes d'un renouvellement du système migratoire ouest-africain.

Dans cette logique, la fin du XX^e siècle constitue une phase de transition. Les grandes tendances historiques s'infléchissent : la polarité littorale liée à la dynamique coloniale est fragilisée. De nouvelles tendances se dessinent, marquées par la diversification des régions d'émigration ou d'immigration et l'émergence des pays de transit. À cette période débute, notamment, l'émigration du bassin arachidier du Sénégal, préfigurant la construction de la diaspora mouride⁽²⁰⁾, et l'émigration des natifs des grands centres urbains. Dakar devient la première région d'émigration sénégalaise et supprime le bassin du Fleuve Sénégal, région traditionnelle d'émigration vers l'Afrique et l'Europe.

Parallèlement, le contrôle des migrations internationales s'affirme comme une priorité de l'agenda politique des États du Nord, européens particulièrement. Dès 1973-1974, les pays ouest-européens décident d'arrêter toutes formes d'immigration de travailleurs. En 1995, les accords de Schengen entrent en vigueur et définissent un espace de libre circulation des personnes entre les États signataires et associés tout en garantissant une protection renforcée aux frontières extérieures de l'espace⁽²¹⁾. Dès lors, pour franchir les frontières de l'espace Schengen, les ressortissants des pays tiers à l'Union européenne sont soumis à un visa dit "visa Schengen". Simultanément, ce dispositif est renforcé par la création du Visa de transit aéroportuaire (VTA)⁽²²⁾ : l'autorisation est donnée aux États membres de l'UE de déroger au principe de "*libre passage en transit par la zone internationale des*

aéroports⁽²³⁾, établi par l'annexe 9 de la Convention de Chicago. Seuls les ressortissants des pays tiers sont soumis à ce principe d'exception.

Ainsi, les pays européens se dotent d'outils juridiques pour ériger aux portes des pays du Sud les frontières de l'immigration dans les pays du Nord. L'instauration du VTA révèle, dès les années quatre-vingt-dix, la volonté des pays européens d'externaliser la gestion et le contrôle de leurs frontières à celles des pays du Sud.

Dans le même temps, en Afrique de l'Ouest, l'ordre économique régional s'affaiblit, l'ordre marchand transfrontalier se maintient et l'ordre spatial des migrations internationales évolue. Ainsi, les règles d'une mondialisation du système migratoire ouest-africain s'esquissent : elles annoncent une recomposition profonde des migrations stimulées par la domination coloniale. Il ne s'agit plus seulement d'ajustements conjoncturels en réponse aux crises économiques chroniques liées aux sécheresses successives des années soixante-dix et quatre-vingt⁽²⁴⁾ mais bien d'une réelle mutation des logiques du système migratoire ouest-africain.

De nouvelles spatialités à l'aube du XXI^e siècle

Ces changements sont stimulés et soutenus par l'évolution de la trame urbaine, l'émergence d'un réseau de transports plus structuré et le développement d'un réseau de nouvelles technologies de l'information.

La population de la CEDEAO a été multipliée pratiquement par quatre entre 1960 et 2007, passant de 78 à environ 300 millions d'habitants⁽²⁵⁾. Cette croissance démographique induit une forte mobilité de la population à l'intérieur de l'espace régional, qui elle-même conduit à une recomposition du peuplement. La trame urbaine elle-même évolue : l'espace régional n'est plus seulement polarisé par les métropoles littorales, mais il se structure aussi autour d'un réseau de villes secondaires situées dans "l'entre-deux", entre le Sahara et le golfe de Guinée. De plus, en se densifiant "*les réseaux urbains nationaux se connectent les uns aux autres*⁽²⁶⁾".

Parallèlement, un réseau de transport plus structuré autour de deux grands axes, Est-Ouest/Ouest-Est, émerge : l'axe côtier, axe "pionnier" en transition et affecté par la crise économique régionale et mondiale, et l'axe sahélien, dont les villes jouent un rôle de plus en plus important dans l'évolution de la trame urbaine. En outre, l'un et l'autre sont reliés par des axes Nord-Sud et Sud-Nord qui connectent les capitales des pays sahéliens (Niamey-Ouagadougou-Bamako) aux grands ports du golfe de Guinée. Ainsi, deux grands axes Est-Ouest participent à l'émergence de nouveaux corridors de circulation, basés sur "[...] *une adéquation [...] entre le réseau urbain principal et le système routier primaire*⁽²⁷⁾".

Dans le même temps, l'explosion du téléphone mobile est sans doute l'une des clés d'une régionalisation des migrations internationales de plus en plus articulée à la mondialisation. Toutes les grandes régions d'émigration sont couvertes par plusieurs opérateurs de téléphonie mobile. L'on connaît effectivement l'importance du téléphone comme mode de communication entre le migrant et sa famille ou sa communauté d'origine. La diffusion du Global System Mobil (GSM) dans certaines zones peu peuplées et difficiles d'accès n'est pas sans rappeler les routes et les lieux de convergence des migrants, tels qu'Arlit (Niger) ou Gao (Mali), qui souhaitent emprunter les voies terrestres conduisant aux portes de l'Europe via le Sahara. Ainsi, l'implantation du GSM constitue aujourd'hui un élément essentiel de l'organisation et de la gestion des réseaux de passeurs. Le téléphone mobile est devenu un outil indispensable à la fois facilitateur et accélérateur de la diffusion des informations.

Le téléphone mobile au service des migrants

Le téléphone mobile constitue aussi un facteur incitatif pour les candidats à l'émigration, comme l'illustre le récit de Boubacar⁽²⁸⁾, parti en 2006 de Casamance à destination des îles Canaries : *“C'est en Mauritanie alors que je faisais la pêche que des jeunes comme moi sont partis en Espagne. Leurs échos nous parvenaient à chaque fois comme quoi ils étaient rentrés dans ce pays. [...] J'ai essayé de passer par deux fois et, chaque fois, c'est la marine marocaine qui nous faisait revenir. Je suis alors revenu au Sénégal [...]. De là des parents et amis partis par D. [village de Casamance] m'ont souvent téléphoné pour me demander de tenter cette voie. J'ai fini par me décider.”* Ainsi, le téléphone mobile s'affirme comme un des éléments clés de l'organisation des réseaux migratoires qui parcourent les routes de l'Afrique de l'Ouest. L'espace politique de libre circulation des personnes est aujourd'hui stimulé par le dynamisme de l'espace immatériel des nouvelles technologies de l'information.

Tous ces éléments participent à un renversement du champ migratoire régional, polarisé hier par les espaces économiques littoraux, et aujourd'hui polarisé par l'hinterland de la frontière saharienne et des *“ensembles individualisés intégrés aux réseaux mondiaux”⁽²⁹⁾* ; dans ce contexte, les villes de Niamey-Ouagadougou-Bamako-Dakar constituent un axe de circulations intenses, Est-Ouest/Ouest-Est, intégré aux réseaux mondiaux.

Le début du XXI^e siècle se caractérise donc par un basculement géographique et une recomposition de la spatialité des migrations internationales (voir Figure 2), qui constituent un vecteur essentiel d'une régionalisation renouvelée. Dans le même

temps, l'action des migrants, des États et des passeurs se diversifie ; selon les lieux et les moments, leurs logiques se complètent ou s'opposent.

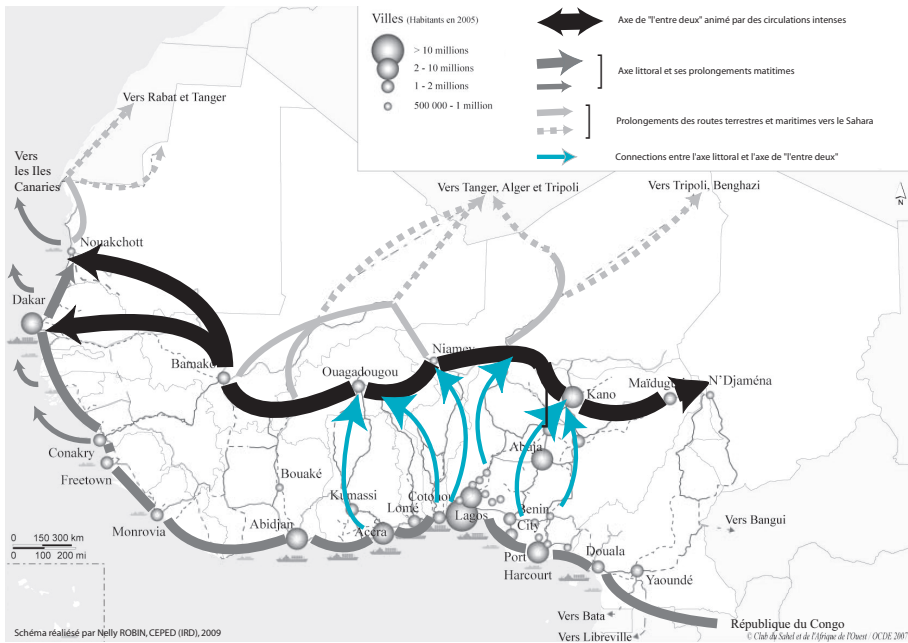
Cette montée en puissance des acteurs s'explique par différents facteurs : endogènes, émanant des crises sociopolitiques qui affectent les pays de la région, et exogènes, liés notamment à l'utilisation de l'Afrique de l'Ouest comme plaque tournante des réseaux de traite des êtres humains ou comme frontière externalisée de l'espace Schengen. Les uns et les autres s'articulent et participent à l'émergence de nouveaux migrants, locaux ou extrarégionaux, et de nouvelles routes qui, bien souvent, sont en fait d'anciens itinéraires migratoires ou commerciaux réactivés.

De la diaspora à l'émigration maritime au Sénégal

Les migrations sénégalaises représentent aujourd'hui le modèle migratoire le plus élaboré : la diaspora, en l'occurrence la diaspora mouride. Au-delà d'une tendance générale à la diversification des lieux de transit ou d'immigration, partagée par l'ensemble des communautés émigrantes, la diaspora mouride constitue un archétype (une sorte de modèle "idéal") de la participation des mobilités ouest-africaines à l'ordre mondial des migrations internationales. Notamment par l'internationalisation du concept de *dahira*⁽³⁰⁾, dont les "marabouts itinérants" sont la représentation la plus mythique.

Parallèlement, se développe un modèle plus précaire : les migrants en pirogue, partis des côtes sénégalaises pour rejoindre les îles Canaries grâce à des réseaux tissés par le "bouche-à-oreille" et animés par des pêcheurs ou des "opportunistes locaux", petits boutiquiers ou grands commerçants, installés ou non à proximité des zones de départ. Ainsi, même s'ils peuvent paraître élaborés, ces réseaux restent artisanaux et se conjuguent avec un modèle en devenir : les migrants écologiques/réfugiés environnementaux. Aux pêcheurs de la région du Cap-Vert et du Sine Saloum ou aux pêcheurs de Casamance, anciens pasteurs ou agriculteurs, pourrait être appliquée la définition de "réfugié de l'environnement", telle que proposée par le PNUE dès 1985, c'est-à-dire ceux qui sont "forcés de quitter leur lieu de vie, temporairement ou de façon permanente, à cause d'une rupture environnementale (d'origine naturelle ou humaine) qui a mis en péril leur existence ou sérieusement affecté leurs conditions de vie". Frédéric Tiberghien suggère que l'on parle plutôt de "migrants écologiques", pour ne pas affaiblir la Convention de 1951, dans la mesure où le motif de l'environnement n'est pas le seul mais constitue un facteur aggravant⁽³¹⁾.

Figure 2. Basculement géographique et recomposition de la spatialité des circulations migratoires en Afrique de l'Ouest



Des communautés d'origine fragilisées par les retours en Côte d'Ivoire

Dans le même temps, plusieurs milliers de travailleurs immigrés en Côte d'Ivoire sont repartis dans leur pays d'origine après la tentative de coup d'État du 19 septembre 2002. Ces retours ont fait naître de nouveaux candidats à l'émigration qui participent au redéploiement des circulations migratoires régionales. Anciens immigrés en Côte d'Ivoire ou nouveaux émigrants, issus des communautés fragilisées par le retour de leurs ressortissants, tous sont à la recherche d'opportunités nouvelles, notamment en direction de l'UE où des contacts peuvent être établis avec des proches, émigrés précédemment.

En fait, la route vers l'Espagne a été ouverte par les ressortissants de la région de Sikasso, située dans l'extrême sud du Mali et limitée au Sud par la Côte d'Ivoire, à l'Est par le Burkina Faso et à l'Ouest par la Guinée. Cette nouvelle émigration vers

l'Europe s'amplifie depuis 2003, comme le corrobore l'évolution de l'immigration malienne en Espagne entre 1998 et 2008⁽³²⁾.

La crise de Côte d'Ivoire, de dimension régionale, a aussi induit un redéploiement du peuplement dans certains pays de la région. Ainsi, lors du Recensement général de la population et de l'habitation (RGPH) de 2006 au Burkina Faso, on a dénombré 610 805 retours de Côte d'Ivoire entre 1996 et 2006. *“Les évènements de Tabou ont déclenché un processus de retour continu des Burkinabé, mouvement qui a atteint son paroxysme avec les évènements de 2002⁽³³⁾.”* Il faut souligner que ces retours ne s'effectuent pas nécessairement dans les régions d'origine des migrants.

La crise ivoirienne qui se prolonge, oblige également certains migrants à reconstruire leur projet migratoire au “fil de la route”, comme en atteste l'itinéraire de Jean-Baptiste, qui s'est confié à Laurent Zamponi en 2004 : *“Il a quitté la Casamance (Sénégal) cinq ans auparavant. De la Côte d'Ivoire où il a vécu quelque temps, il a essayé de se rendre en Libye via Dirkou (Niger) mais il s'est fait refouler à la frontière. Il a ensuite tenté sa chance en passant par Tamanghasset puis Ceuta où il a traversé vers l'Espagne à 47 dans une barque à mille euros la place [...]”*⁽³⁴⁾.

Un champ migratoire mondialisé

Ces changements, qui ponctuent l'évolution des dynamiques migratoires actuelles, traduisent la capacité d'adaptation des migrants aux contextes sociaux et politiques des pays d'origine, de transit ou d'accueil, sans cesse fluctuants. En effet, si aujourd'hui encore, l'émigration ouest-africaine se fonde sur des arguments économiques, ces derniers se combinent de plus en plus à des arguments politiques, liés aux conflits et aux reculs démocratiques qui affectent un nombre croissant d'États ouest-africains, et ensemble, ils engendrent des arguments sociaux. Ainsi, l'impossibilité d'émigrer suscite elle-même des mouvements de contestation dans les pays d'origine ; les peuples manifestent leur désespérance de ne pouvoir émigrer. En novembre 2007, les titres des journaux sénégalais – *“Dakar à feu et à sang”*, *“Émeutes d'une rare intensité”*, *“Une folle journée d'émeutes jamais vues”* – mettaient en exergue l'ambiance d'insurrection urbaine dans les rues de la capitale, où plusieurs centaines de vendeurs ambulants, chassés des trottoirs par la police, ont violemment protesté et ont été rejoints par des pêcheurs exprimant leur colère contre la rigueur des politiques migratoires européennes. Ainsi, l'expression *“Barsa ou Barça”*, *“Barcelone ou la mort”*, scandée dans l'enceinte même du tribunal de Dakar par des migrants lors de leur comparution pour *“migration clandestine”*, selon les termes de l'accusation, est devenue le symbole de l'émigration ouest-africaine vers les îles Canaries. Poussés par

cet impératif de la quête d'un ailleurs meilleur, les candidats à l'émigration explorent toutes les voies, y compris les plus incertaines, terrestres ou maritimes, qui sont souvent ponctuées d'escales aussi imprévues que dangereuses.

Dès lors, cette "déserrance"⁽³⁵⁾ sociale côtoie, voire se combine à de nouvelles formes de migrations forcées et d'esclavage comme la traite des femmes et des enfants. Aujourd'hui, l'Afrique de l'Ouest est à la fois une source de main-d'œuvre et un espace de transit sur les routes commerciales de l'industrie du sexe, principalement en provenance d'Asie et à destination de l'Europe.

La période actuelle constitue donc un moment particulier de l'histoire de l'Afrique de l'Ouest, sillonnée de trajectoires d'itinérances ou d'errances, animées par des migrants locaux ou "*des personnes originaires de pays géographiquement très éloignés de la sphère d'alimentation régionale habituelle*"⁽³⁶⁾. Ainsi, des réseaux migratoires ouest-africains connectent le local à la diversité des "mondes" – africains, asiatiques, arabes, européens ou américains –, stimulent la circulation entre ces espaces et y déploient un lavis de trajectoires de plus en plus complexes. Simultanément, des réseaux mondialisés intègrent l'Afrique de l'Ouest à leur stratégie migratoire en utilisant les potentiels politiques (CEDEAO)⁽³⁷⁾ ou circulatoires, physiques ou immatériels, disponibles dans la région.

Toutefois, cette connexion de la région au monde, via les itinéraires sahariens notamment, n'est pas nouvelle en soi : "*Les artères transsahariennes partant des métropoles politiques ou commerciales de l'Afrique de l'Ouest rejoignaient Tunis, Tripoli, Le Caire et le Proche Orient. L'utilisation des caravanes en Afrique comme système de déplacement et comme moyen d'établissement des contacts entre divers peuples s'est développée dès le VII^e siècle*"⁽³⁸⁾.

Conclusion

Ainsi, le Sahel joue un rôle essentiel dans les dynamiques migratoires contemporaines. Il constitue cet "entre-deux" qui focalise les circulations migratoires actuelles et structure la recomposition de la spatialité des migrations internationales dans l'espace CEDEAO. Il est le principal "bénéficiaire" d'un bouleversement radical : le renversement du champ migratoire régional, hier polarisé par les espaces économiques littoraux, et aujourd'hui recentré vers l'hinterland de la frontière saharienne et des "*ensembles individualisés intégrés aux réseaux mondiaux*".

Dans ce contexte, la diversité des acteurs, la précarisation des modes de migration et le redéploiement des routes fondent en partie les nouveaux critères de convergence spatiale du système migratoire ouest-africain. Les effets de polarité ne sont plus

principalement liés aux lieux de production de richesses économiques mais aux lieux dotés d'un "savoir faire" pour accéder aux routes de l'émigration, principalement terrestres ou maritimes, parfois complétés par un "capital" de contournement des dispositifs de contrôle des frontières. Dès lors, le capital social (nomades-pêcheurs) de certaines communautés, soutenu par un capital politique (la libre circulation), permet de lier des acteurs locaux "nomadisés" avec d'autres, mondialisés et encadrés. ■

Notes

1. Il s'agit notamment de facteurs écologiques, sociaux, culturels, historiques, politiques et juridiques, notamment sur lesquels nous reviendrons au fil du texte.
2. Pourtier R., "La régionalisation en Afrique de l'Ouest : Approches spatiales", *Réunion du groupe d'orientation des politiques*, Paris, 29-31 octobre 2003, p. 5.
3. La CEDEAO réunit les États suivants : Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo.
4. PNUD, *Rapport mondial sur le développement humain*, (voir tableau B : Émigrants internationaux par zone de résidence), New York, 2009, p. 6.
5. Soit 13 % de la population totale.
6. (INE, 2008)
7. Bocquier P., "L'immigration ouest-africaine en Europe : une dimension politique sans rapport avec son importance démographique", in *La Chronique du CEPED*, juillet-septembre 1998, n° 30.
8. CSAO-OCDE, "Mobilités ouest-africaines et politiques migratoires des pays de l'OCDE", in *Cahiers de l'Afrique de l'Ouest*, Paris, 2008, 145 p.
9. Créée par le Traité de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, signé à Lagos, le 28 mai 1975.
10. 33^e Session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement, Ouagadougou, 18 janvier 2008.
11. Traité de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, signé à Lagos, le 28 mai 1975.
12. Chapitre 4, article 27, alinéa 1.
13. Protocole sur la libre circulation des personnes et le droit de résidence et d'établissement de la CEDEAO, conclu à Dakar, le 29 mai 1979.
14. Protocole additionnel A/SP1/7/85.
15. Protocole additionnel A/SP1/1/6/89.
16. Protocole additionnel A/SP2/5/90.
17. Hugon P. (dir.), *Les Économies en développement à l'heure de la régionalisation*, Paris, Khartala, 2003, 336 p.
18. Les navétanes correspondent à de vastes déplacements de migrants saisonniers d'Afrique de l'Ouest, généralement liés à la culture de l'arachide, notamment au Sénégal et en Gambie. L'étymologie de "navétane" trouve son explication dans le mot wolof *navete* qui signifie "saison des pluies".
19. La plupart des pays ouest-africains accèdent à l'indépendance entre 1957 et 1975.
20. Confrérie religieuse musulmane du Sénégal.
21. Les premiers pays signataires sont le Benelux, la France et l'Allemagne.
22. Le visa de transit aéroportuaire est délivré par les services consulaires des États membres.
23. 96/197/JAI : action commune, du 4 mars 1996, adoptée par le Conseil sur la base de l'article K.3 du traité de l'Union européenne, relative au régime du transit aéroportuaire. Journal officiel n° L063 du 13/03/1996, pp. 8-9.

- 24.** Lalou R., “Les migrations internationales en Afrique de l’Ouest face à la crise”, in Coussy J. et Vallin J. (éd.), *Crise et Population en Afrique : crises économiques, politiques d’ajustement et dynamiques démographiques*, Les Études du CEPED, n° 13, Paris, 1996, pp. 345-373.
- 25.** CSAO-OCDE, *Atlas de l’intégration régionale en Afrique de l’Ouest*, 2006, <http://www.atlas-ouestafrique.org>
- 26.** CSAO-OCDE, *Atlas de l’intégration régionale en Afrique de l’Ouest, op. cit.*
- 27.** CEDEAO-CSAO/OCDE, *Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO*, 2005, 2006.
- 28.** Les exemples cités au cours de cette présentation proviennent de récits et d’entretiens recueillis lors des missions effectuées dans le cadre du Programme “Observatoire des migrations internationales ouest-africaines au service d’une coopération renouvelée entre l’Afrique de l’Ouest et l’Union européenne”, (OMAE), IRD, financement EuropeAid.
- 29.** Debrie J., Eliot E. et Steck B., “Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l’Ouest”, in *Mappemonde*, n°71, 2003, p. 11.
- 30.** Le *dahira* est une association qui regroupe les disciples mourides soit sur la base des allégeances maraboutiques particulières, soit sur la base du lieu où ils se trouvent ou de l’activité professionnelle. L’origine du *dahira* est à rendre à la *Tidjaniyya* et à la *Qadiriyya* qui pratiquaient déjà cette forme d’organisation collective (définition apportée par Sophie Bava, Dahira urbain, lieu de pouvoir du mouridisme, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 96, 0180-930-X-04/96/pp. 135-143).
- 31.** Tiberghien F., “‘Réfugiés’ écologiques ou climatiques : de nombreuses questions juridiques en suspens. Les déplacés environnementaux”, in *Accueillir*, n° 246, Paris, SSAE, 2008, pp. 17-22.
- 32.** Robin N., “L’immigration subsaharienne en Espagne vue du Sud : entre appel économique et protectionnisme politique”, in *Migrations et Société*, vol. 21, n° 125, 2009, pp. 71-90.
- 33.** Ouedraogo D., Dabire B., “L’impact des migrations internationales de retour de Côte d’Ivoire sur le développement des régions frontalières du Burkina Faso avec la Côte d’Ivoire”, Document de synthèse du Programme FSP 2003-74, IRD, *Développement et Sociétés*, 2009, pp. 85-92.
- 34.** Ce témoignage est extrait d’un rapport de mission de l’ONG “Médecins du Monde” de novembre 2004, intitulé “Rapport de mission exploratoire auprès des populations migrantes en transit par le Niger”.
- 35.** Marie C.-V., “Enjeux politiques et géopolitiques du contrôle des migrations internationales”, in *Atelier sur les migrations internationales en Afrique de l’ouest*, Dakar, IRD-OIM, 2002, p. 8.
- 36.** Simon G., *La Planète migratoire dans la mondialisation*, Paris, Armand Colin, 2008, p. 42.
- 37.** C’est, notamment, l’exemple des personnes qui franchissent la frontière béninoise en ne présentant seulement qu’une carte d’identité sur laquelle aucun tampon ne trahira leur date d’entrée. Cela leur donnera donc la possibilité de rester sur le sol béninois au-delà des 90 jours fixés par le traité de la CEDEAO. La facilité avec laquelle des non ressortissants de la CEDEAO peuvent obtenir au moins une carte d’identité de l’un des États membres favorise le transit par l’Afrique de l’Ouest de personnes venues d’autres espaces du monde à la recherche d’itinéraires encore accessibles pour rejoindre l’Europe.
- 38.** S. Dosso, in *Routes caravanères en Afrique : un exemple d’itinéraires culturels entre le Sud, le nord du Sahara et le reste du monde*, section IV : “Gérer les routes culturelles dans la diversité. La conservation de sites linéaires diversifiés”, ICOMOS, 15th Assembly and Scientific Symposium, “Monuments et sites dans leur milieu – conserver le patrimoine culturel dans l’évolution des villes et paysages, Xi’an (Chine), 15-17 octobre 2006, 6 p.