

SÉRIE THÉMATIQUE
**L'effet domino : l'impact économique
du déplacement interne**

Cette série thématique vise à évaluer les répercussions du déplacement interne sur le potentiel économique des personnes déplacées, de leurs communautés d'accueil et de l'ensemble de leurs sociétés



**MESURER L'IMPACT ÉCONOMIQUE DU
DÉPLACEMENT INTERNE**

Cadre conceptuel

JUIN 2018

INTRODUCTION

Le grand nombre de déplacements internes recensés chaque année compromet la réalisation des objectifs de développement économique et social. De plus en plus fréquents, les déplacements de longue durée augmentent la vulnérabilité et l'exposition de populations déjà marginalisées, mettant ainsi la capacité de réaction des gouvernements à rude épreuve. À la fois cause et conséquence d'une accumulation progressive de risques, le déplacement interne nuit à l'avancement du Programme de développement durable à l'horizon 2030, du Cadre d'action de Sendai, de l'Accord de Paris, du Programme pour l'humanité, du Nouveau Programme pour les villes et des stratégies nationales et régionales qui s'y rattachent.

Les pays et la communauté internationale doivent impérativement mener des interventions plus durables que les réponses d'urgence et l'aide humanitaire qui représentent actuellement la majeure partie de leurs efforts. Il faut plaider davantage pour des investissements significatifs visant à réduire les risques, à trouver des solutions durables pour les déplacés et à éviter de nouveaux déplacements. Un argument serait d'exposer les coûts cachés du déplacement interne en matière de développement économique des populations, pays et régions affectés et d'évaluer les retours sur investissement réalisés grâce à la réduction des déplacements.

Certaines études ont examiné l'impact des migrations internationales et des flux de réfugiés sur l'emploi ou d'autres domaines tels que la santé ou l'éducation. D'autres ont cherché à mesurer l'impact socio-économique des déplacements transfrontaliers ou internes à l'échelle locale, principalement au moyen d'approches qualitatives.

Mais aucune étude n'a encore entrepris de mesurer de manière systématique et quantitative l'impact général du déplacement interne sur l'économie. Pour ce faire, il est nécessaire de développer de nouveaux concepts et méthodes. Ce document présente un nouveau cadre conceptuel visant à estimer l'impact économique global du déplacement interne, d'une manière comparable dans le temps, dans tous les pays et contextes de déplacement.

QU'EST-CE QUE LE DÉPLACEMENT INTERNE ?

Le déplacement interne, qui affecte plusieurs millions de personnes chaque année, fait référence au mouvement forcé de populations à l'intérieur du pays dans lequel elles vivent.¹ En 2017, l'Observatoire des situations de déplacement interne (IDMC) a recensé 11, 8 millions de nouveaux déplacements du fait des conflits et de la violence, et 18, 8 millions résultant de catastrophes soudaines, telles que les cyclones tropicaux, les inondations et les tremblements de terre.² Par ailleurs, des millions de personnes ont été contraintes de quitter leur domicile en raison de projets de développement, de la sécheresse,

des impacts du changement climatique et de la dégradation de l'environnement. Le Sud et l'Est de l'Asie sont les régions les plus touchées par les catastrophes soudaines, tandis que l'Afrique subsaharienne et le Moyen-Orient enregistrent le plus grand nombre de déplacements causés par les conflits et la violence.

Le déplacement interne regroupe un large éventail de réalités qui varient considérablement en termes d'envergure et de gravité. De grands nombres de personnes peuvent partir en urgence lorsqu'une catastrophe majeure dévaste la région qu'elles habitent, ou qu'elle se transforme en champ de bataille lors d'un conflit. D'autres partent petit à petit, soit après avoir subi, durant plusieurs années, les effets de la violence, de la criminalité ou de la sécheresse, soit après avoir perdu l'accès aux services de base, ou encore parce qu'elles ne peuvent plus assurer leur subsistance. Certaines d'entre elles sont évacuées par les autorités publiques de manière relativement planifiée et ordonnée, avant qu'un risque naturel ne survienne. D'autres sont contraintes de partir pour faire place à la construction de barrages, d'autoroutes ou de réserves naturelles.

Certaines voient leur vie menacée, leur sécurité mise en péril et leur santé mentale affectée, alors que d'autres demeurent en relative sécurité. Certaines bénéficient de l'aide humanitaire, d'un soutien financier ou d'une indemnisation de la part de leur gouvernement ou d'autres institutions, mais elles sont plus nombreuses à être livrées à elles-mêmes. La durée de leur déplacement peut varier de plusieurs jours à plusieurs semaines, notamment en cas d'évacuation planifiée face à l'imminence d'un danger, mais dans d'autres circonstances, elle peut s'étendre à plusieurs années voire décennies. Toutes ces situations influent non seulement sur la sécurité et le bien-être des personnes déplacées, de leurs dépendants et de leurs communautés d'accueil, mais aussi sur l'économie locale et nationale, à la fois de manière directe et indirecte.

DANS QUELLE MESURE LE DÉPLACEMENT INTERNE AFFECTE-T-IL L'ÉCONOMIE ?

En théorie, les effets du déplacement interne sur l'économie peuvent être soit positifs, soit négatifs ou, dans certains cas, un mélange des deux. C'est principalement une question de perspective. Ainsi, l'arrivée soudaine de personnes déplacées à l'intérieur de leur propre pays, et donc de main d'œuvre supplémentaire, peut entraîner dans la région d'accueil une baisse des salaires qui est favorable aux employeurs mais cause du tort aux travailleurs. De manière semblable, une augmentation des loyers dans la région d'accueil est bénéfique aux propriétaires mais préjudiciable pour les locataires. Pour être complète, une analyse doit tenir compte de ces deux aspects. Néanmoins, d'après les constats actuels, le déplacement interne représente plutôt un poids pour l'économie, surtout lorsqu'il est mal planifié ou géré, comme c'est souvent le cas en situation de crise.

Les coûts du déplacement interne émanent d'une variété d'impacts, qui s'étendent à tout un ensemble de secteurs comprenant les marchés du travail, des biens et des services. Une détérioration de la santé physique et mentale et de la cohésion sociale, associée à une mutation des identités culturelles et collectives, entraînent également des coûts à long terme. Certains de ces coûts, qui varient au gré des changements dans le contexte social, économique et politique pourraient s'avérer, en définitive, impossibles à évaluer.

Le déplacement interne affecte l'économie de plusieurs manières qui se recoupent et sont étroitement liées. Ses effets sont directs, par exemple, lorsqu'une municipalité loue des chambres d'hôtel pour accueillir les personnes évacuées pendant un ouragan. Ils peuvent être indirects si cette même municipalité est contrainte de réduire les aides financières destinées aux nouvelles entreprises car elle a réaffecté une partie de son budget pour faire face à la catastrophe. Ils peuvent être ressentis à court terme si une communauté d'accueil doit augmenter la capacité de ses services d'urgences pour permettre de soigner les personnes déplacées, ou à long terme lorsque la durée des déplacements se prolonge et que l'aménagement de nouveaux hôpitaux devient nécessaire devant la hausse de la population. Certaines répercussions sont tangibles, comme la perte de récoltes et de cheptels. D'autres, comme une privation de scolarité durant plusieurs mois, sont intangibles. Elles peuvent toucher les individus, y compris les personnes déplacées, leurs familles et leurs hôtes, mais peuvent également perturber le fonctionnement de la société, que ce soit dans les communautés d'origine ou de destination.

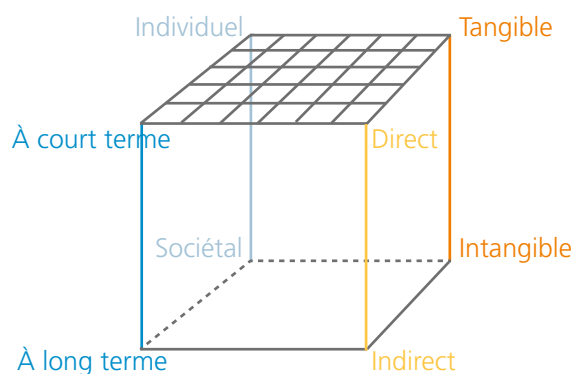


Figure 1 : les différents types d'impacts économiques

Jusqu'à présent, les études visant à analyser le coût du déplacement interne ont porté principalement sur les impacts humains et sociaux en adoptant, pour la plupart, une approche qualitative ou des méthodes mixtes. Les rares observations quantitatives se concentrent sur les coûts directs et tangibles perceptibles à court terme au niveau individuel, représentés par l'aire quadrillée sur la figure 1 et obtenus en additionnant les coûts de l'hébergement, de l'aide alimentaire et des soins d'urgence pour les personnes déplacées.

Les effets à plus long terme, les coûts indirects et intangibles perceptibles au niveau sociétal, restent à évaluer. En l'absence d'analyses complètes et quantitatives incluant le coût d'op-

portunités perdues telles que la baisse de productivité, la réaffectation d'investissements consacrés au développement et la détérioration de la stabilité sociale, le coût réel du déplacement interne reste caché.

QUI PAYE LE COÛT DU DÉPLACEMENT INTERNE ?

Le déplacement interne représente un poids financier important pour les individus, les familles, les communautés d'origine et de destination, le secteur privé, les gouvernements locaux, les agences d'aide humanitaire et les donateurs internationaux. Si quelques études de cas au niveau local illustrent ce constat, on manque d'éléments probants au niveau national et régional.³

Les coûts associés à la phase initiale des déplacements, celle durant laquelle les personnes sont forcées de fuir, incluent la fourniture d'abris, de nourriture, de soins de santé, de transport et autres services de base aux victimes. De tels coûts, souvent assumés par les personnes déplacées elles-mêmes, les communautés d'accueil et les organisations humanitaires, devraient relever de la responsabilité des gouvernements locaux et nationaux. Il leur appartient en effet d'agir en amont, en aval et au moment des crises afin de réduire les répercussions sur les foyers, l'économie et le fonctionnement de l'État. Ils ont la possibilité d'investir dans la réduction des risques pour alléger la charge qui pèse sur tous les acteurs concernés, mais beaucoup ne le font pas.

À plus long terme, les coûts peuvent se traduire par la perte d'opportunités ou la réduction du potentiel économique des personnes déplacées et des communautés d'accueil. Le traumatisme physique et psychologique, la perte de liquidités et la baisse des revenus salariaux, de la consommation, de la production et des revenus fiscaux associés au déplacement interne affectent aussi l'économie au sens large. Au final, les conséquences touchent la société dans son ensemble.

MESURER L'IMPACT ÉCONOMIQUE DU DÉPLACEMENT INTERNE

Une analyse transparente et méthodologique de l'impact économique du déplacement interne démontrera les dommages subis par l'économie locale et nationale, particulièrement lorsque le déplacement a lieu de manière inattendue ou désorganisée, et encouragera les investissements visant à en réduire l'ampleur et l'intensité. Le coût des déplacements et les compromis qui s'imposent aux décideurs avant, pendant et après les situations de crise seront ainsi pleinement exposés. L'objectif est que les opérations de développement et d'aide humanitaire soient mieux planifiées, en toute connaissance des risques encourus.

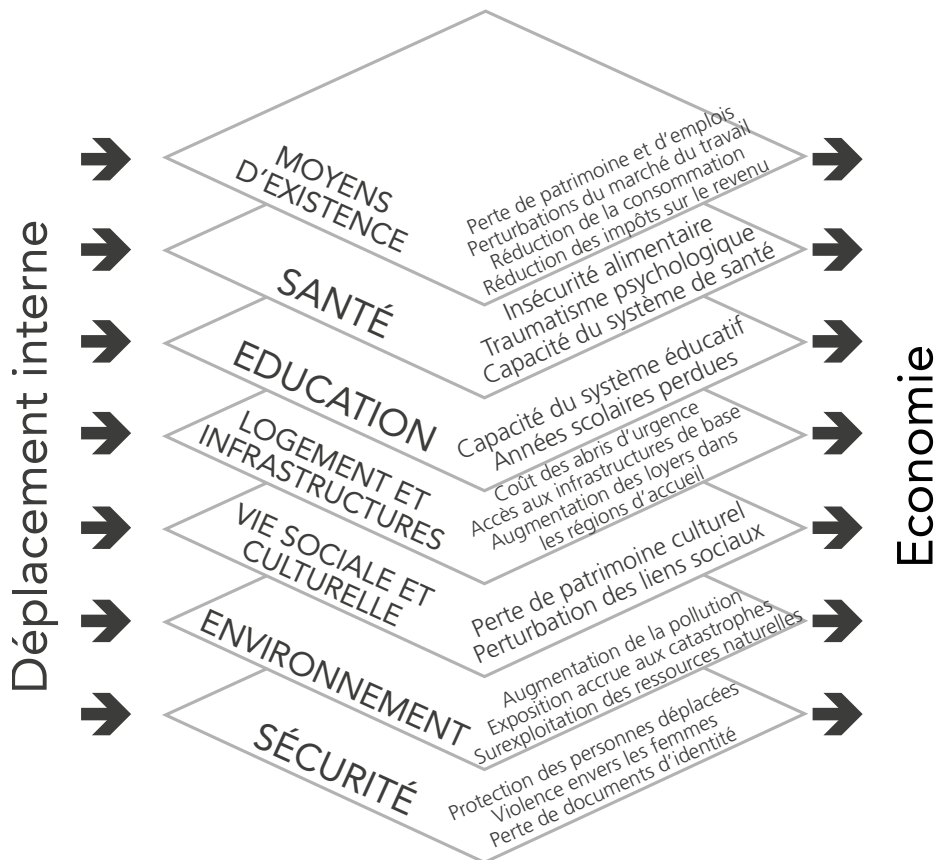


Figure 2 : l'impact économique du déplacement interne

L'approche conceptuelle que nous proposons est bien plus globale que tous les efforts entrepris jusqu'ici. Outre l'observation des coûts de l'aide humanitaire et des mesures d'urgence, elle tiendra également compte des conséquences à long terme sur le potentiel économique des individus et des sociétés. Malgré cela, les résultats quantitatifs de cette analyse ne permettront pas une mesure intégrale de l'impact économique des déplacements internes car, à l'heure actuelle, de nombreux coûts ne sont pas mesurables. Ce n'est que grâce à une recherche en profondeur permettant l'obtention de meilleures données qu'ils ne pourront le devenir.

C'est pourquoi nous resterons prudents dans nos estimations, qui pourront néanmoins servir de base solide à des analyses approfondies et plus détaillées des impacts qu'entraînent les différentes situations de déplacement sur l'économie.

QUELS SONT LES PRINCIPAUX ASPECTS À CONSIDÉRER ?

Les études précédentes ont fait ressortir sept aspects majeurs à travers lesquels le déplacement interne peut influencer sur l'économie : le logement et les infrastructures, les moyens d'existence, la vie sociale et culturelle, l'éducation, la santé, la sécurité et l'environnement.⁴

Une planification et une gestion adéquate des déplacements devraient théoriquement conduire à une amélioration de certains de ces aspects. Ainsi, les personnes évacuées d'une zone vulnérable aux catastrophes devraient voir leur sécurité s'améliorer. De même, les personnes déplacées pour faire place à un projet de développement devraient bénéficier de possibilités économiques équivalentes voire meilleures dans leur nouvelle communauté.

Dans la plupart des cas cependant, pour les personnes déplacées et bien souvent également pour les communautés d'accueil, l'accès à la nourriture, aux soins de santé, à l'éducation, au logement et au travail diminue. Les relations sociales sont perturbées et souvent, la violence et l'insécurité augmentent. Toutes ces dimensions interdépendantes affectent la santé mentale et physique des personnes concernées, et réduisent leur potentiel économique à court et à long terme.

La figure 2 illustre notre approche pour mesurer, à court et à long terme, l'impact économique du déplacement interne sur les personnes déplacées, les communautés d'accueil et d'origine, les secteurs privé et public et les organisations humanitaires pour chacun de ces principaux aspects.

COMMENT QUANTIFIER CET IMPACT ?

Quantifier l'impact économique du déplacement interne n'est pas une tâche aisée, surtout lorsqu'il s'agit de le dissocier de l'impact des catastrophes, des conflits et d'autres déclencheurs du déplacement. Un conflit peut avoir des répercussions sur l'économie en raison de la destruction d'infrastructures, de la perte d'investissements étrangers directs, et de la diminution de la main d'œuvre et de la consommation. Bien que ces répercussions favorisent les déplacements, elles diffèrent des impacts du déplacement.

L'une des stratégies possibles pour quantifier les coûts au niveau économique est une analyse comparative entre les données réelles et une projection de ce qu'elles auraient été sans déplacement interne. Toutefois, ceci pose de nombreux problèmes. Bien souvent, il n'existe pas de données de référence pour la période qui précède directement les déplacements. De même, il n'est pas possible de s'assurer que la variation entre les données réelles et la projection est bien le résultat des déplacements et non d'autres facteurs, comme une crise économique, le changement climatique ou de nouvelles technologies. Effectuer une comparaison entre le PIB réel et projeté peut aussi induire en erreur : les travaux de reconstruction après une catastrophe, ou la fabrication d'armes en période de guerre⁵, par exemple, peuvent entraîner une hausse du PIB.

Une autre approche serait de comparer certains indicateurs nationaux moyens pour un pays donné, tels que l'espérance de vie, le taux d'emploi et la durée de la scolarité, aux moyennes correspondantes pour la population déplacée. Ici aussi cependant, les écarts peuvent s'expliquer par d'autres facteurs, comme l'appartenance des personnes déplacées à un groupe ethnique défavorisé ou leur provenance d'une région moins développée. Cette approche exige également des données ventilées par statut de déplacement, rarement disponibles et qui, lorsqu'elles le sont, ont tendance à rendre les comparaisons entre les pays impossibles car elles ont été recueillies au moyen de méthodes différentes.

Les modèles statistiques sont une autre solution. Différents modèles permettent d'obtenir diverses perspectives et des éclairages spécifiques. L'approche dite de la dynamique des systèmes peut être utile pour décrire les relations entre différents aspects et indicateurs et leur impact sur le déplacement interne. L'approche dite des années de vie corrigée du facteur invalidité peut être appliquée pour évaluer la perte de productivité engendrée par le déplacement. L'approche des réseaux multiplexes privilégie l'interconnectivité des économies nationales et l'effet du déplacement sur l'ensemble du système. Enfin, les modèles se basant sur l'analyse des risques peuvent faciliter l'estimation des impacts économiques potentiels du déplacement, ainsi que les coûts et bénéfices de politiques visant à réduire ces impacts.

AXES DE RECHERCHE

Ce cadre conceptuel constitue la base de la recherche sur les impacts économiques du déplacement interne qui se déroulera en collaboration avec nos partenaires dans les années à venir.

Trois axes de travail se dégagent pour les premiers mois de cette recherche. Les résultats qui en découleront serviront à améliorer encore davantage ce cadre conceptuel.

Nous nous efforcerons tout d'abord de mesurer les impacts des déplacements existants, afin de faire ressortir non seulement le coût des déplacements prolongés sur le long terme, mais aussi les contributions positives des personnes déplacées sur leurs communautés et économies d'accueil. La phase initiale de ce travail demandera beaucoup de temps mais sera relativement simple. Elle devra permettre d'obtenir des estimations globales, en termes monétaires, à l'échelle des villes, des pays et du monde.

Nous estimerons ensuite le coût des nouveaux déplacements et risques de déplacements afin d'illustrer leur poids sur les budgets nationaux et de souligner le coût additionnel lié au risque de déplacement qui, à son tour, pourrait avoir un impact sur les dépenses nationales et les progrès en matière de développement.

Enfin, nous modéliserons divers impacts du déplacement interne sur l'économie afin d'offrir une meilleure représentation de réalités complexes, mais aussi de proposer des recommandations sur les politiques les plus efficaces. En identifiant des chaînes d'impact et en modélisant le comportement des agents et la dynamique des systèmes, nous pourrions appliquer les résultats des deux premiers axes de recherche dans un contexte national et local, et ainsi présenter des informations utiles aux décideurs et au développement de stratégies.

Nous avons entamé notre travail sur ces trois axes en nous appuyant sur des méthodes et stratégies de recherche quantitative et qualitative variées, afin de mesurer les impacts du déplacement interne dans diverses situations. Devant l'ampleur et la complexité de cette tâche, nous invitons les experts et institutions intéressés à nous contacter pour envisager une collaboration future.

NOTES

1. OCHA, Guiding Principles on Internal Displacement, 1998, disponible à <https://goo.gl/QQnBm7>
2. IDMC, Global Report on Internal Displacement 2018, mai 2018, disponible à <https://goo.gl/gAkW4C>
3. Ahmed S.E.T., The socio-economic impact of displacement on Western and Southern Sudanese women, University of Khartoum, 2005, disponible à <https://goo.gl/qsSaa4>; Amirthalingam K. and Lakshman R.W.D., Financing of internal displacement: excerpts from the Sri Lankan experience, Disasters, 2010; Daw M.A., El-Bouzedi A. and Dau A.A., Lybian armed conflict 2011: mortality, injury and population displacement, African Journal of Emergency Medicine, 2015, disponible à <https://goo.gl/XYFmTE>; Kondylis F., Conflict displacement and labor market outcomes in post-war Bosnia and Herzegovina, Journal of Development Economics, 2010, disponible à <https://goo.gl/3hrQ3C>; Morales J.S., The impact of internal displacement on destination communities: Evidence from the Colombian conflict, Journal of Development Economics, 2017, disponible à <https://goo.gl/EMNM3b>; Oyefara J.L. and Alabi B.O., Socio-economic consequences of development-induced internal displacement and the coping strategies of female victims in Lagos Nigeria: An ethno-demographic study, African Population Studies, 2016, disponible à <https://goo.gl/uH-vJZQ>; Vidal López R.C., Atehortúa Arredondo C.I. and Salcedo J., The effects of internal displacement on host communities. A case study of Suba and Ciudad Bolivar localities in Bogotá, Colombia, Brookings Institution and London School of Economics, 2011, disponible à <https://goo.gl/3ZnBnQ>; World Bank, The toll of war. The economic and social consequences of the conflict in Syria, 2017, disponible à <https://goo.gl/1fte8D>
4. Adewale S. Internally displaced persons and the challenges of survival in Abuja, African Security Review, 2016, disponible à <https://goo.gl/mKhELB>; Afifi T. et al., Human mobility in response to rainfall variability: opportunities for migration as a successful adaptation strategy in eight case studies, Migration and Development, 2015, disponible à <https://goo.gl/6Vbmkk>; Ahmed S.E.T., The socio-economic impact of displacement on Western and Southern Sudanese women, University of Khartoum, 2005, disponible à <https://goo.gl/qsSaa4>; Bohnet H., Cottier F. and Hug S., Conflict-induced IDPs and the spread of conflict, European Political Science Association, 2013, disponible à <https://goo.gl/F4j6ME>; Diwakar V., The effect of armed conflict on education: evidence from Iraq, The Journal of Development Studies, 2015, disponible à <https://goo.gl/9XHt77>; Haynes S., Displaced people and the challenge to development, University of Leeds, 2009, disponible à <https://goo.gl/JQS6te>; Ibrahim Berchin I., Blasi Valduga I., Gracia J., and Osorio de Andrade Guerra J.B.S., Climate change and forced migrations: an effort towards recognizing climate refugees, Geoforum, 2017, disponible à <https://goo.gl/4DQv7E>; Morales J.S., The impact of internal displacement on destination communities: Evidence from the Colombian conflict, Journal of Development Economics, 2017, disponible à <https://goo.gl/EMNM3b>; Zea J.E., Internal displacement: Violence, public and socioeconomic policy in Colombia, The Michigan Journal of Public Affairs, 2011, disponible à <https://goo.gl/sekyfz>
5. World Bank, The toll of war. The economic and social consequences of the conflict in Syria, 2017, disponible à <https://goo.gl/1fte8D>

Des enfants déplacés internes étudient dans une école communautaire de la province de Nangarhar, en Afghanistan. La plupart de leurs familles viennent de la province de Kunar mais ne peuvent pas rentrer chez elles à cause du conflit en cours. Crédits : Andrew Quilty/Oculi pour NRC, Novembre 2014.

Traduction : Ophélie Chassard

Christelle Cazabat
Chercheur
christelle.cazabat@idmc.ch

Bina Desai
Chef de l'équipe politique et recherche
bina.desai@idmc.ch

IDMC
NRC, 3 rue de Varembe
1202 Genève, Suisse
www.internal-displacement.org
+41 22 552 3600
info@idmc.ch