



Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique



**Une approche
régionale pour tirer
parti de l'urbanisation
aux fins de la
transformation structurelle
de l'Afrique**



Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique

**Une approche
régionale pour tirer
parti de l'urbanisation
aux fins de la
transformation structurelle
de l'Afrique**

Pour commander des exemplaires du rapport sur la *Une approche régionale pour tirer parti de l'urbanisation aux fins de la transformation structurelle de l'Afrique* par la Commission économique pour l'Afrique, veuillez contacter :

Section des publications
Commission économique pour l'Afrique
Menelik II Avenue
B.P. 3001
Addis-Abeba, Éthiopie
Tél : +251 11 544-9900
Télécopie : +251 11 551-4416
Courriel : ecainfo@uneca.org
Web : www.uneca.org

© 2018 Commission économique pour l'Afrique
Addis-Abeba, Éthiopie

Tous droits réservés
Première édition : octobre 2018

La reproduction, en tout ou en partie, de la teneur de cette publication est autorisée. La Commission demande qu'en pareil cas, il soit fait mention de la source et que lui soit communiqué un exemplaire de l'ouvrage où sera reproduit l'extrait cité.

Conception et impression: Groupe de la publication et de l'impression de la CEA, Addis-Abeba, certifié ISO 14001:2004.
Imprimé sur du papier sans chlore

Photo de couverture: www.shutterstock.com

Table des matières

Remerciements.....	v
Avant-propos	vi
Résumé	viii
Pmière partie 1: L'urbanisation de l'Afrique : une tendance déterminante	1
1.1. La transition rapide de l'Afrique vers l'urbanisation.....	1
1.2. L'urbanisation qui altère la géographie économique	2
1.3. L'urbanisation est étroitement liée aux autres mégatendances mondiales.....	3
1.4. L'urbanisation en tant que moteur de croissance inclusive : occasions manquées.....	9
Deuxième partie : Transformation structurelle : la dimension urbaine	10
2.1 La transformation structurelle : un défi stratégique majeur pour les gouvernements africains	10
2.2 Faiblesse du lien entre urbanisation et transformation structurelle en Afrique	11
2.3 Le programme urbain en tant que priorité régionale.....	13
Troisième partie : Maîtriser le phénomène de l'urbanisation grâce à l'intégration régionale et la connectivité géographique.....	18
3.1 Argument économique en faveur d'une amélioration de l'intégration et de la connectivité.....	18
3.2 Réorganisation spatiale de l'économie pour une croissance inclusive	19
3.3 Liens zones urbaines-zones rurales aux fins d'une croissance inclusive et durable	21
3.4 Politiques d'intégration régionale permettant de tirer parti de l'urbanisation.....	22
3.5 Pratiques d'intégration géographique et régionale à travers une politique stratégique.....	28
Quatrième partie : Tirer parti de l'urbanisation en adoptant des politiques à de multiples niveaux	32
4.1 Le recours aux politiques régionales pour tirer parti de l'urbanisation.....	32
4.2 La planification du développement national est une question centrale	34
4.3 Les politiques infranationales pour la fonctionnalité urbaine.....	36
4.4 Établir un lien entre les politiques urbaines infranationales, nationales et régionales	37
Conclusion	38

Tableaux

Tableau I: Tendances de l'urbanisation en Afrique (millions et pourcentage)	1
Tableau II: Les mégatendances mondiales qui affecteront la transformation de l'Afrique.....	4
Tableau III: Défis que pose l'urbanisation et possibilités qu'elle offre	13
Tableau IV: Coûts liés au commerce et au transport dans les régions les plus éloignées et divisées	27
Tableau V: Fonctions actuelles et attendues des principaux centres urbains d'Éthiopie	30
Tableau VI: Réponses politiques à l'urbanisation à de multiples niveaux	33

Figures

Figure I: Géographies de l'urbanisation	2
Figure II: L'émergence des pôles technologiques en Afrique	5
Figure III: Taux de croissance démographique annuel moyen par grande région : scénarios médians 2015-2100 (en milliards)	7
Figure IV: Urbanisation et croissance du PIB par habitant par région, moyennes 1980–2014	12
Figure V: Réorganisation spatiale pour créer de la valeur ajoutée et pour la connectivité régionale	20

Encadrés

Encadré I: Reconnaissance de l'urbanisation comme facteur de développement en Afrique.....	15
Encadré II: Position commune africaine sur l'Habitat III : Pilier 1	16
Encadré III: Position commune africaine sur l'Habitat III : Pilier 5.....	16
Encadré IV: Transformation structurelle dans le Nouveau Programme pour les villes : une vision partagée	16
Encadré V: Le corridor de développement de Maputo : réalisations	24

Remerciements

Coordonnateur général : le présent rapport a été établi sous la supervision générale de Takyiwaa Manuh, ancien Directeur de la Division des politiques de développement social de la Commission économique pour l'Afrique (CEA), et de Thokozile Ruzvidzo, Directeur actuel de la Division.

Coordonnateur principal : Edlam Abera Yemeru, Chef de la Section de l'urbanisation de la Division des politiques de développement social.

Équipe de recherche de la CEA : Semia Guermas Tapia, Sandra Zewedde et Arslan Chaudhary.

Contribution d'experts : Fantu Cheru, consultant et chercheur principal au Centre d'études africaines de l'Université de Leiden, a fourni le contenu du rapport en travaillant étroite collaboration avec l'équipe de la CEA. Elizabeth Gaunter, consultante indépendante, et Gulelat Kebede, de la New School de New York, ont fourni des informations et des avis techniques supplémentaires.

Autre soutien : Meaza Molla et Bier Lulseged ont apporté un soutien administratif à la l'établissement du rapport.

Avant-propos

L'Afrique connaît une transition rapide vers l'urbanisation et deviendra bientôt la région ayant le taux d'urbanisation le plus élevé au monde. L'urbanisation a remodelé le paysage social, économique, environnemental et politique du continent aux niveaux local et régional. Bien que la gestion de la croissance urbaine ait souvent été reléguée au niveau local ou ait été considérée comme un secteur compartimenté, de telles approches ne suffisent plus à gérer les défis y afférents tout en exploitant les multiples avantages du développement urbain. Pour réagir efficacement à l'urbanisation, l'Afrique devra élaborer des approches stratégiques, intersectorielles et à multiples échelles, appliquer des politiques et mettre en place des institutions efficaces, et assurer une coordination planifiée entre les acteurs locaux, nationaux et régionaux. Les villes recèlent non seulement un potentiel considérable pour stimuler la croissance et la transformation aux niveaux local et national, mais peuvent aussi servir de passerelles à l'intégration régionale en Afrique.

Dans leurs réponses politiques à l'urbanisation, les pays africains devront reconnaître le rôle essentiel que jouent les villes et les établissements humains. Le fait que les villes et les établissements humains favorisent ou freinent la transformation structurelle dépend de la façon dont les politiques sont planifiées, gérées et appliquées. La vision continentale à long terme des villes et des établissements humains durables et inclusifs est exposée dans l'Agenda 2063 - L'Afrique que nous voulons. En outre, d'autres cadres régionaux, tels que la Position commune africaine sur le Programme de développement pour l'après-2015 et la Position commune africaine sur la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III), ont ouvert la voie à une approche plus proactive et coordonnée de la planification et de la gestion de l'urbanisation. En conséquence, le présent rapport contient une revue de l'effet de l'urbanisation sur

la priorité continentale que représente la transformation structurelle, en mettant l'accent sur une approche multisectorielle et à plusieurs échelles qui mette en évidence les possibilités d'intégration nationale et régionale pour exploiter cette mégatendance mondiale.

Il existe des preuves indiscutables que le potentiel que recèle l'urbanisation en matière de croissance économique en Afrique reste inexploité et est entravé par des obstacles considérables tels que le manque d'infrastructures et de services, la mauvaise planification et conception, l'alimentation incertaine en électricité, la médiocre communication et une connexion insuffisante, l'insuffisante spécialisation de la main d'œuvre et les liens insuffisants entre les entreprises et les centres d'innovation. Dans le même temps, les économies d'échelle nécessaires dans les secteurs secondaire et tertiaire productifs sont sapées par la petite taille des populations nationales, celle des villes africaines, les obstacles à la connectivité régionale et l'incapacité à exploiter les vastes marchés créés par l'intégration régionale. L'optimisation des avantages que les agglomérations donnent à l'urbanisation aux fins d'une transformation économique inclusive grâce à une planification globale et intégrée constitue donc l'un des plus grands enjeux aujourd'hui en Afrique. Néanmoins, la planification aux niveaux régional et sous-régional de la création de corridors de transport intégrés et le renforcement de l'intégration économique incitent à l'optimisme.

Les possibilités de tirer parti de l'urbanisation sont considérables, mais requièrent cependant des actions et des stratégies volontaires, efficaces et proactives. En tant que continent dont l'urbanisation a été tardive, l'Afrique a une occasion unique d'orienter l'urbanisation vers une croissance inclusive et durable. Cela nécessite un renforcement des capacités dans les domaines de l'élaboration des politiques et de la planification aux niveaux régio-

nal, national et infranational ; le développement des infrastructures pour améliorer la connectivité ; enfin des efforts pour tirer parti des économies d'échelle et des autres possibilités de diversification économique liées à l'intégration régionale.

La réponse de l'Afrique à l'urbanisation déterminera la trajectoire de développement du continent dans les décennies à venir. Dans le contexte des autres mégatendances mondiales, l'amélioration de la connectivité des villes et des établissements humains à de multiples échelles sera fondamentale pour permettre à l'Afrique d'être compétitive dans l'économie du XXI^e siècle. Les liens doivent être renforcés, notamment ceux existant entre les zones rurales et urbaines, entre les zones interur-

baines, et entre les régions. Le présent rapport contient des suggestions pour l'élaboration d'un cadre général aux échelons régional, national et infranational ayant pour but d'exploiter l'urbanisation aux fins de la transformation structurelle de l'Afrique. Ce faisant, il complète le *Rapport économique sur l'Afrique 2017* de la CEA, qui traite essentiellement de l'urbanisation et à l'industrialisation en mettant l'accent sur la demande urbaine, la mise à profit de la géographie urbaine, l'élaboration de politiques pour améliorer le potentiel économique des villes, et le ciblage spatial au niveau national. Ces analyses peuvent aider à éclairer les politiques et les stratégies pour que l'urbanisation de l'Afrique soit un atout qui favorise la croissance inclusive et la transformation structurelle.

Résumé

L'urbanisation est l'un des changements les plus importants que connaîtra le continent africain au cours de ce siècle. À mesure que l'Afrique redouble ses efforts pour accélérer la transformation structurelle, elle fait face à des défis croissants et à de nouvelles possibilités engendrées par la croissance urbaine rapide. La façon dont les pays africains gèrent le processus d'urbanisation, tant individuellement que collectivement, sera un facteur déterminant pour la réalisation ou non par le continent d'une transformation structurelle conduisant à une croissance durable et à un développement inclusif. L'amélioration de la connectivité des villes et des établissements humains à de multiples échelles, notamment les liens zones urbaines-zones rurales et l'intégration régionale, offre des possibilités majeures de tirer parti de la géographie économique en mutation du continent, afin de parvenir à une croissance économique inclusive, productive et diversifiée.

L'urbanisation appelle à une action urgente aujourd'hui et non demain. La transition vers l'urbanisation qui se produit actuellement dans l'ensemble de la région africaine est l'une des transformations les plus importantes et les plus dynamiques pouvant engendrer d'énormes bénéfices et des risques considérables. En moins de 20 ans, l'Afrique sera de manière prédominante urbanisée. Le continent est, à l'heure actuelle, le moins urbanisé du monde, mais dépassera l'Asie en tant que région qui s'urbanise le plus rapidement en 2021. Entre 2010 et 2040, on s'attend à ce que les villes absorbent plus de 450 millions nouveaux citoyens et à ce que, d'ici 2035, la moitié de la population africaine vive en zone urbaine. Bien que le taux de croissance de l'urbanisation varie d'une sous-région à l'autre, le nombre total de personnes vivant dans les zones urbaines en

Afrique devrait tripler au cours des 50 prochaines années, pour atteindre 1,3 milliard de personnes.

Les politiques à adopter face à l'urbanisation nécessitent une perspective mondiale. L'urbanisation de l'Afrique est étroitement liée à d'autres mégatendances mondiales. Ces mégatendances, notamment les changements dans les échanges, la technologie, les forces démographiques et climatiques, affectent de diverses manières les pays, les régions, les villes, les industries et les entreprises, et auront une incidence sur l'avenir et la croissance de l'Afrique. L'importance de la contribution de l'urbanisation à la transformation structurelle de l'Afrique dépendra de la capacité des États membres à traiter l'urbanisation par des moyens qui tiennent compte de l'influence de ces mégatendances mondiales émergentes. Les approches du XXI^e siècle en matière de planification et de gestion de l'urbanisation doivent donc contribuer à améliorer la place de l'Afrique dans le nouveau contexte mondial.

Il est impératif de relier l'urbanisation au changement structurel. L'urbanisation en Afrique a souvent été dissociée de la transformation structurelle, qui implique le déplacement des travailleurs vers des emplois plus productifs. Les preuves historiques relatives à la croissance économique moderne ont permis d'identifier le rôle important de l'innovation technologique, de l'accroissement du taux d'accumulation de capital, du changement dans la composition sectorielle de la croissance qui en résulte, du mouvement important des personnes des zones rurales vers les villes où se concentrent les industries modernes et le rôle que joue l'urbanisation pour faciliter la diffusion de l'innovation et la productivité économique. Si de nombreuses preuves existent qui démontrent que les villes et les zones urbaines jouent un rôle essentiel dans les économies africaines en créant une grande partie du produit intérieur brut (PIB), les liens entre l'urbanisation et la diversification

¹ Voir Nations Unies, Département des affaires économiques et sociales, *Perspectives de l'urbanisation mondiale, révision 2014* (New York, 2014).

économique ont été limités, les centres urbains étant plutôt orientés vers la consommation que vers la production.

La planification et la gestion de l'urbanisation requièrent une coordination à l'échelle métropolitaine, nationale et régionale. Les villes ne se développent pas en vase clos. La transition vers l'urbanisation se traduit par une nouvelle géographie économique articulée autour des villes, des zones urbaines et des corridors urbains. Au niveau national, les villes et les agglomérations urbaines qui occupent une position stratégique favorisent le développement en permettant aux pays africains de promouvoir des industries capables d'exploiter le patrimoine national et les potentiels agricoles provenant de diverses régions. Elles émergent et prospèrent comme des centres manufacturiers qui sont connectés aux marchés nationaux et régionaux par des corridors de transport et des systèmes de chaîne d'approvisionnement dynamiques. L'accès aux économies d'échelle dépend donc des liens existant entre les villes spécialisées et les marchés nationaux et régionaux fonctionnels. Les villes africaines peuvent être plus compétitives à l'ère de la mondialisation si elles mettent à profit les avantages urbains en faveur de l'intégration sous-régionale et continentale.

Le regroupement dans l'espace présente d'importants avantages économiques. Le rôle économique des villes découle des économies d'agglomération. Les villes et les zones urbaines engendrent de la productivité grâce à leur effet d'échelle. Les entreprises se regroupent dans les villes pour bénéficier des effets des économies d'agglomération en matière de partage, d'harmonisation et d'apprentissage. Aujourd'hui, ce sont les liens qui existent entre les villes qui façonnent l'économie mondiale. De plus en plus, les flux commerciaux sont concentrés dans un petit nombre de villes qui sont devenues des acteurs majeurs de l'économie mondiale grâce à la solidité des liens entre elles. Il manque cependant à l'Afrique de grands groupements économiques et des liens économiques solides entre les villes, ce qui a été identifié comme l'un des principaux

facteurs défavorables qui nuit à la croissance économique et à la transformation du continent.

La réorganisation spatiale des économies est un facteur essentiel pour la croissance inclusive. L'Afrique devrait tirer parti de son urbanisation rapide en promouvant la connectivité urbaine dans les villes de différentes échelles géographiques et dans les zones urbaines, aux niveaux national et régional. Lorsqu'elles sont mises en œuvre dans le cadre d'un système urbain national qui aligne cette connectivité sur les structures économiques et spatiales, les agglomérations urbaines peuvent être différemment spécialisées, mais reliées dans le cadre d'une intégration économique verticale et de chaînes d'approvisionnement efficaces. En outre, les gouvernements africains peuvent stimuler le développement des villes secondaires en permettant la décentralisation de certaines activités industrielles normalisées dans des systèmes de chaîne de valeur plus étendus.

Les liens entre les zones urbaines et zones rurales doivent être renforcés pour accélérer la transformation. Les pays africains doivent mettre l'accent sur l'industrialisation de l'agriculture et renforcer les liens entre les zones rurales et les urbaines, afin de passer des économies dominées par les exportations de matières premières et par des services non échangeables à des produits manufacturés et à des services échangeables. L'existence de liens économiques entre les zones urbaines et les zones rurales, qui s'appuient sur des infrastructures, sur le développement des marchés, sur le crédit et les services financiers, sur la formation professionnelle et sur un environnement politique favorable, revêtira une importance cruciale pour tirer parti des avantages comparatifs de l'Afrique dans le domaine des ressources naturelles, afin de créer une base élargie d'emplois du secteur formel hautement productif. En outre, la réussite du secteur agricole dépendra du renforcement de ces liens. Le rendement agricole est inversement lié à la distance entre les centres urbains et les bourgs économiques. Le développement des activités des agro-industries et de l'agri-business repose sur l'existence de liens effi-

caces en amont et en aval facilités par les centres urbains et les bourgs économiques.

L'urbanisation recèle un potentiel encore plus grand pour le renforcement de la transformation structurelle dans le contexte de l'intégration régionale en vue d'étendre et de relier les marchés. Les accords régionaux tels que l'Agenda 2063, la Décision 29 de la Conférence de l'Union africaine de juillet 2003 (Assembly/AU/Dec.29 (II)), la Position commune africaine sur le Programme de développement pour l'après-2015 et la Position commune africaine sur Habitat III montrent que l'Afrique a commencé à reconnaître l'urbanisation comme un moyen de développement économique. Dans le même temps, les efforts déployés par les communautés économiques régionales, parallèlement à l'évolution vers une zone de libre-échange continentale et les grands projets de corridors dans plusieurs sous-régions, commencent à se traduire par une meilleure intégration économique régionale. Il reste cependant beaucoup à faire pour intégrer le rôle des villes africaines dans la planification économique régionale, notamment l'intégration du commerce et de l'investissement.

Les corridors urbains peuvent être mis à profit aux fins de l'intégration régionale. Les divers corridors régionaux de transport des communautés économiques régionales constituent des pierres angulaires de la promotion d'une industrialisation et d'un développement économique tirés par les villes. Les corridors de développement peuvent soutenir le commerce, les économies d'échelle dans la production privée et l'investissement public, l'accès aux marchés et la compétitivité régionale. En tirant parti de l'appui du secteur public et sur les investissements du secteur privé, les corridors de transport d'un pays ou d'une région peuvent être transformés en corridors de développement pouvant attirer des capitaux d'investissement supplémentaires. À mesure qu'un corridor se développe, il stimule la croissance économique, diversifie les économies, développe les échanges, accroît les transferts de compétences et de technologies, crée des emplois et renforce les économies locales. Une approche de

développement spatial pourrait aider à mettre en place un système de marché global qui relierait les producteurs ruraux aux villes et aux marchés en modernisant l'infrastructure existante sous-utilisée aux niveaux national et régional, en libérant ainsi le dynamisme économique dans un espace géographique plus vaste.

Les politiques aux niveaux régional, national et infranational ont à jouer des rôles indépendants mais fortement interconnectés dans l'exploitation de l'urbanisation aux fins de la transformation structurelle. Les politiques régionales doivent renforcer le rôle des villes africaines sur les marchés régionaux et la connectivité entre ces marchés pour accroître le commerce régional et la valeur ajoutée. Les politiques nationales jouent un rôle central en favorisant la réussite des politiques régionales et infranationales. La planification du développement national doit en particulier prendre en compte l'urbanisation comme une question transversale. L'urbanisation est un phénomène transversal qui s'étend à tous les secteurs du développement. L'adoption d'une approche cohérente et intégrée de l'urbanisation permettant de faciliter les synergies dans toutes les politiques sectorielles exige son intégration en bonne place dans la planification du développement national.

Bien qu'il y ait eu des expériences et des tendances positives, l'urbanisation a été traitée principalement par le biais d'une approche sectorielle ou locale limitée. L'urbanisation est toutefois le chaînon spatial manquant pour accélérer la croissance et atteindre les objectifs de transformation, y compris ceux liés au développement des secteurs manufacturier et agricole. Au niveau infranational, les administrations municipales peuvent aider à gérer le processus d'urbanisation afin de créer au niveau national un environnement productif pour les secteurs prioritaires qui entraîneront une transformation structurelle. L'ensemble des trois niveaux d'action doivent être coordonnés. Si cela est fait, l'urbanisation aura le potentiel de propulser la trajectoire de développement de l'Afrique vers un développement économique diversifié, à base élargie et inclusif.

Prmière partie 1: L'urbanisation de l'Afrique : une tendance déterminante

1.1. La transition rapide de l'Afrique vers l'urbanisation

La transition de l'Afrique vers l'urbanisation est l'une des transformations les plus importantes et les plus dynamiques, à même d'engendrer d'énormes avantages, mais aussi des risques considérables. Entre 2010 et 2040, on s'attend à ce que les villes absorbent plus de 450 millions de nouveaux citadins et à ce que, d'ici 2035, la moitié de la population africaine vive en zone urbaine. Bien que le taux de croissance de l'urbanisation varie d'une sous-région à l'autre, le nombre total de personnes vivant dans les zones urbaines en Afrique devrait tripler au cours des 50 prochaines années (pour atteindre 1,3 milliard de

personnes)¹, ce qui changera le profil de la région, rendant impératives la planification et la gestion stratégiques de l'urbanisation, afin de parvenir à une croissance durable et inclusive. C'est pour cette raison que l'urbanisation est aujourd'hui considérée comme un facteur déterminant de l'avenir de l'Afrique dans l'analyse prospective des politiques².

La nature diversifiée de l'urbanisation en Afrique peut perçue dans sa dimension sous-régionale. L'Afrique du Nord est fortement urbanisée, la plupart de ses villes étant inégalement réparties le long du littoral méditerranéen. L'Afrique de l'Ouest, sous-région la plus urbanisée du continent après

Tableau I: Tendances de l'urbanisation en Afrique (millions et pourcentage)

Région		2000	2010	2020	2030	2040	2050
Afrique du Nord	Population totale	169 331	199 620	234 571	266 174	294 150	318 729
	Urbaine	48,4	50,5	52,9	55,9	59,5	63,3
Afrique de l'Ouest	Population totale	233 803	305 088	399 562	515 622	655 453	814 552
	Urbaine	34,7	41,6	48,3	54,1	58,5	62,7
Afrique centrale	Population totale	93 751	124 798	163 510	209 350	260 981	316 111
	Urbaine	36,8	41,5	46,5	51,5	56,2	60,8
Afrique orientale	Population totale	260 001	342 595	451 015	575 796	717 040	869 221
	Urbaine	20,6	23,5	27,9	32,8	38,1	43,6
Afrique australe	Population totale	51 420	58 803	63 484	67 420	71 197	74 562
	Urbaine	53,8	59,1	64,0	68,1	71,4	74,3
Total	Urbaine	34,5	38,3	42,6	47,1	51,5	55,9

Source : *Perspectives de l'urbanisation mondiale : révision de 2014* (New York, Nations Unies, Département des affaires économiques et sociales, 2014).

² Voir Brookings Institute, *Foresight Africa: Top Priorities for the Continent in 2017* (Washington, 2017).

l'Afrique de l'Est, abrite un certain nombre de centres urbains le long du littoral, allant de la Côte d'Ivoire au Nigéria. En Afrique australe, deuxième région la plus urbanisée après l'Afrique du Nord, on s'attend à ce que la majorité de la population vive, à l'échelle de la région, dans une zone urbaine d'ici fin 2020. En revanche, l'Afrique centrale, bien que connaissant une urbanisation rapide, ne devrait pas atteindre, à l'échelle de la région, une majorité urbaine avant 2030 environ. L'Afrique de l'Est est, dans le monde, la sous-région la moins urbanisée, mais qui s'urbanise le plus rapidement. À la fin de 2050, la population urbaine de l'Afrique de l'Est aura augmenté de 50 % (voir tableau I), entraînant d'énormes défis et possibilités³.

L'urbanisation est une condition nécessaire pour permettre une croissance accélérée et une prospérité partagée. La croissance sur le long terme

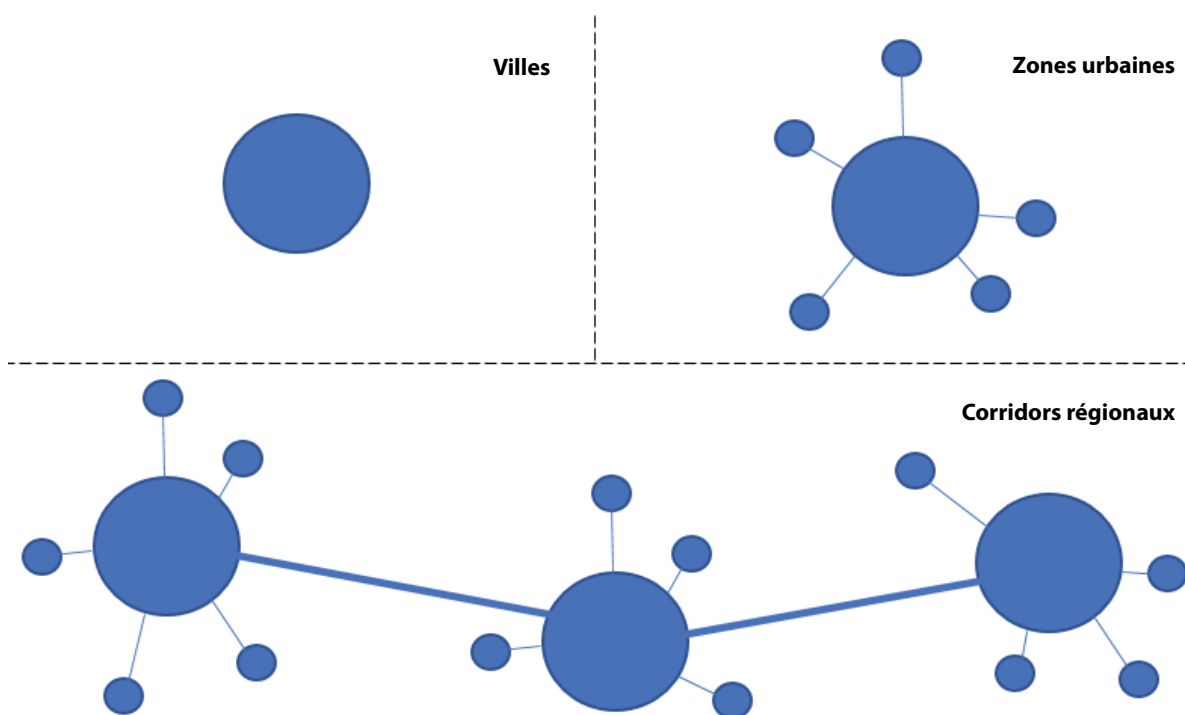
régionaux et mondiaux⁴. Dans l'ensemble, l'association entre urbanisation et développement a été plus faible en Afrique que dans d'autres régions⁵. Il s'agit là d'une tendance qui ne peut se poursuivre si l'on veut que l'Afrique s'industrialise et devienne un acteur économique dynamique dans le monde.

1.2. L'urbanisation qui altère la géographie économique

L'urbanisation façonne l'économie africaine dans les villes, les zones urbaines et les corridors (voir figure I).

Les mégapoles, qui comptent plus de 10 millions d'habitants, occupent une place cruciale dans le paysage économique national en raison de leur taille, de leur potentiel de production et de leur pouvoir économique. À l'heure actuelle, l'Afrique

Figure I: Géographies de l'urbanisation



Source : Établie par la CEA.

requiert un système efficace de centres urbains qui produisent des biens industriels et des services à valeur élevée, ainsi que des réseaux de transport reliant les économies nationales aux marchés

³ Voir Programme des Nations Unies pour les établissements humains, *Rapport d'ONU-Habitat « Rapport sur l'état des villes en Afrique (2014) »* (Nairobi, 2014).

⁴ Voir Michael Spence et autres, « *Urbanization and Growth* », document de travail pour la Commission sur la croissance et le développement, Washington, 2009 ; Banque mondiale, *Rapport sur le développement dans le monde (2009) : Restructuration de la géographie économique* (Washington, 2009).

⁵ Voir Commission économique pour l'Afrique, *Rapport économique sur l'Afrique 2017 : L'urbanisation et l'industrialisation au service de la transformation de l'Afrique* (Addis-Abeba, 2017).

compte trois mégapoles abritant plus de 10 millions d'habitants : Le Caire, Lagos et Kinshasa. D'ici 2030, Dar es-Salaam, Johannesburg et Luanda rejoindront également leurs rangs¹. D'autres grandes villes ont également un pouvoir économique considérable. McKinsey Global Institute prédit que 10 villes africaines afficheront un PIB de plus de 50 milliards de dollars d'ici 2025 et que les 30 plus grandes villes contribueront à plus de 40 % de la croissance du PIB.⁶ D'autres villes, bien qu'ayant une densité de population modérée, jouent un rôle crucial dans l'économie politique (Port Louis, par exemple, qui comptait 150 000 habitants en 2016, ou Kigali, peuplée de 1,2 million d'habitants en 2015). De nombreuses autres villes secondaires, dans lesquelles se développera l'essentiel de la croissance urbaine de l'Afrique, devraient jouer un rôle crucial dans la facilitation des interactions économiques entre les zones rurales et urbaines ainsi que dans l'intégration et le commerce régionaux.

Les zones urbaines d'une nation, qui sont composées d'établissements urbains et ruraux reliés à une grande ville qui est le centre économique régional, constituent une autre échelle de géographie économique à laquelle sont connectées diverses activités commerciales par des chaînes de valeur qui sont souvent liées à l'agriculture ou aux minéraux, augmentant ainsi la taille de la population, celle des marchés et la capacité à transformer les ressources naturelles en richesses industrielles et commerciales. L'approche de développement régional met l'accent sur le développement de liens multisectoriels (connexions de ville à ville ou de ville à villages) et de liens interrégionaux. Elle concentre son attention sur les fonctions économiques des villes secondaires et des villes rurales où se trouvent bourgs économiques qui peuvent servir de centres industriels spécialisés, tout en évitant les prix élevés des terres et les coûts de la congestion dans les plus grandes villes.

L'urbanisation influence la géographie économique à travers les corridors régionaux, impliquant parfois plusieurs pays par des liens économiques et des liaisons de transport. Les corridors

régionaux mettent en jeu différentes approches de coopération territoriale entre plusieurs unités et facilitent souvent la participation des États membres, des régions, des villes et d'autres parties intéressées autour d'un intérêt commun, tel que le développement économique. À cet égard, un réseau de villes peut être placé au centre des plans nationaux et interrégionaux de développement économique et d'industrialisation d'un bout à l'autre des chaînes de valeur des ressources naturelles. En étant intégré dans une stratégie régionale de grande ampleur, les villes peuvent contribuer à l'émergence d'activités et d'échanges économiques spécialisés et encourager un développement équilibré et polycentrique dans une région de grande dimension. Cependant, la réussite du développement régional exige souvent une plus grande coopération et une meilleure harmonisation des politiques et des stratégies par les pays participants.

1.3. L'urbanisation est étroitement liée aux autres mégatendances mondiales

Les mégatendances mondiales ont sur de nombreux pays, régions, villes, industries et entreprises des répercussions diverses qui affecteront l'avenir et la trajectoire de croissance de l'Afrique. La mesure dans laquelle l'urbanisation appuiera la transformation structurelle de l'Afrique dépendra de la capacité des autorités nationales à gérer l'urbanisation d'une façon qui tienne compte de l'influence de ces mégatendances mondiales émergentes. Les mégatendances ont été identifiées dans des études mondiales récentes entreprises par certaines des principales sociétés mondiales de prévision (voir tableau II). Bien que ces colonnes diffèrent, chacune d'entre elle identifie l'urbanisation comme une tendance dominante.

Les mégatendances décrites ci-dessous doivent être considérées en conjonction avec l'urbanisation, étant donné qu'elles façonnent la trajectoire du développement de l'Afrique.

⁶ Ceci est basé sur la prédiction d'un taux de change réel tiré de la base de données CityScope 2.55 (McKinsey Global Institute).

Tableau II: Les mégatendances mondiales qui affecteront la transformation de l'Afrique

KPMG	Boston Consulting	Frost & Sullivan	Ernst and Young
1. Urbanisation	1. Urbanisation	1. Urbanisation	1. Urbanisation
2. Démographie	2. Démographie	2. Technologie – l'Afrique mobile	2. Démographie
3. Technologie habilitante	3. Révolution technologique	3. Santé et bien-être	3. Avenir numérique
4. Montée des classes moyennes	4. Montée des classes moyennes	4. Avenir énergétique	4. Croissance de l'entrepreneuriat
5. Connectivité économique	5. Connectivité poussant vers la convergence	5. Ajout d'une valeur locale élevée	5. Marché mondial
6. Contraintes liées aux ressources	6. Contraintes en matière de ressources	6. Révolution dans les services financiers-par la téléphonie mobile	6. Une planète riche en ressources
7. Mutation du pouvoir économique	7. La montée des BRICS+	7. Développement des infrastructures	7. Repenser l'action en matière de santé
8. Changements climatiques	8. Internetisation	8. Avenir de la mobilité	
	9. Santé et bien-être	9. L'intelligence est le nouveau secteur vert	

Abréviations : BRICS – Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud.

Sources : KPMG, *Future State 2030: The global megatrends shaping governments and citizens alike into 2030* (2014) ; Boston Consulting Group, *Megatrends: Tailwinds for Growth in a Low-Growth Environment* (2014), Frost & Sullivan, "World's Top Global Mega Trends to 2020 and Implications to Business, Society and Cultures" (2010) ; Ernst and Young, *Megatrends 2015: Making Sense of a World in Motion* (2015).

La mondialisation et la structure changeante du commerce mondial

Malgré le ralentissement de 2016, l'Afrique a connu une croissance régulière au cours des dernières années par rapport à d'autres régions du monde. La croissance économique annuelle moyenne en Afrique, mesurée par le PIB annuel réel, était proche de 4 % entre 2010 et 2016, mais on s'attendait à ce qu'elle retrouve le même rythme d'ici 2018, en dépit du récent ralentissement économique en Chine et dans d'autres économies émergentes⁷. En 2017, les projections étaient que la croissance connaîtrait une hausse à 3,2 %, contre 1,6 % en 2016. L'Afrique de l'Est (dont le taux de croissance était prévu à 6 %) en serait la principale cause⁵. Le changement important survenu dans l'économie mondiale, en particulier la transformation économique phénoménale qui est survenue sur les marchés émergents d'Asie et d'autres pays en développement, offre à l'Afrique des possibilités d'attirer plus d'investissements dans le secteur de l'industrie légère et pour les financements du développement à des conditions de faveur, et l'expansion des relations

commerciales du continent dans le secteur des biens et services⁸. Les villes joueront un rôle clé pour attirer ou décourager les investissements. À l'heure actuelle, les infrastructures africaines sont à la traîne par rapport à celles des autres régions, mettant les villes africaines dans une situation où elles sont désavantagées en matière de concurrence⁹. En outre, les villes africaines ont tendance à être chères de façon disproportionnée par rapport à leur niveau de PIB, ce qui se traduit par des coûts plus élevés pour les entreprises¹⁰. Il est essentiel que les villes africaines renforcent leurs infrastructures et améliorent leur climat des affaires, afin d'être compétitives sur la scène mondiale en ce moment crucial de l'histoire.

⁸ Voir Raphael Kaplinisky et Masuma Farooki, "What are the implications for global value chains when the market shifts from the North to the South?", document de travail consacré à la recherche sur les politiques, N° 5205 (Washington, Banque mondiale, 2010) ; Fantu Cheru, "Emerging southern powers and new forms of South-South Cooperation: Ethiopia's strategic engagement with China and India", *Third World Quarterly*, vol. 37, N° 4 (Mars 2016).

⁹ Voir Giuseppe Iarossi, *Benchmarking Africa's Costs and Competitiveness* (Washington, Banque mondiale, 2009).

¹⁰ Voir Shohei Nakamura et al., *Is Living in African Cities Expensive?* (Washington, Banque mondiale, 2016).

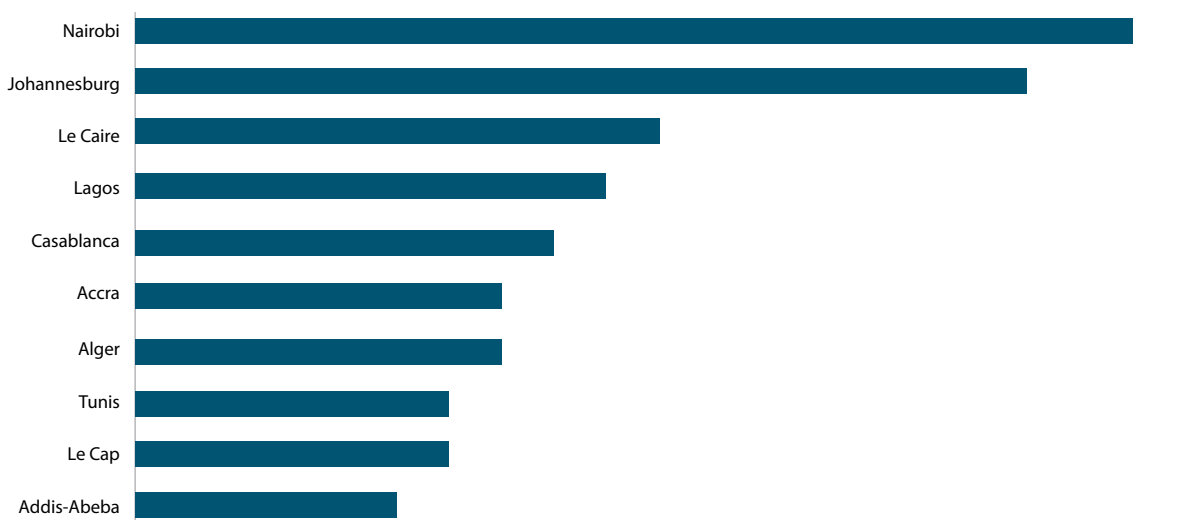
⁷ Voir Département des affaires économiques et sociales, Nations Unies, *Situation et perspectives de l'économie mondiale 2017* (New York, 2017).

L'essor des villes pôles d'innovation et de technologie

La mondialisation s'accompagne de l'avancée des nouvelles technologies et des nouveaux processus de production, qui peut offrir à l'Afrique de nouvelles possibilités de prendre un raccourci technologique pour entrer dans l'ère d'entreprises et d'activités productives émergentes. Les avancées dans le domaine des technologies de l'information et de la communication (TIC), des biotechnologies, des nanotechnologies, de l'électronique flexible, de l'informatique en nuage, des batteries avancées et de l'énergie solaire transforment le monde, réduisent les distances physiques et modifient de manière significative l'organisation des économies, des industries, et la façon de vivre et de travailler¹¹. Les gouvernements peuvent tirer parti des nouvelles technologies pour développer des villes plus intelligentes, par exemple, grâce à l'énergie verte ou en utilisant des mégadonnées pour planifier des systèmes de transport intelligents.

Les villes africaines sont des passerelles conduisant à l'innovation et à la technologie pour le secteur privé¹². De nombreuses villes africaines sont déjà animées par un grand esprit d'entreprise et plusieurs secteurs d'innovation y affichent de bonnes performances. L'essor de la téléphonie mobile et des services bancaires par téléphonie mobile a créé des poches d'excellence, Nairobi (la « Silicon Savannah » de l'Afrique) se distinguant en tant que leader régional dans le domaine de la technologie mobile. Ailleurs, Accra, Casablanca, Rabat et Tunis connaissent une forte croissance dans le secteur des TIC, tandis qu'Addis-Abeba est en train de devenir une plaque tournante pour les start-up dans le domaine des technologies de l'information (voir figure II)¹³. Les États africains doivent améliorer les compétences et l'éducation de leur population croissante de jeunes et mettre en place l'infrastructure et la connectivité internet nécessaires pour tirer pleinement parti des nouvelles technologies et permettre une densité et une mobilité accrues dans les villes.

Figure II: L'émergence des pôles technologiques en Afrique



Source : *The African Century: Twelve Pillars of Africa's Future Success* (Chicago, Jones Lang LaSalle, Africa Cities Research, Global Foresight Series, 2013).

¹¹ Voir KPMG, *Future State 2030: The global megatrends shaping governments and citizens alike into 2030* (Gibraltar, KPMG International, 2014); Ernst and Young, *Megatrends 2015: Making Sense of a World in Motion* (London, Ernst & Young Global Limited, 2015); Boston Consulting Group, *Megatrends: Tailwinds for Growth in a Low-Growth Environment* (Boston, Boston Consulting International, 2014).

¹² Voir Troisième Sommet Transform Africa, *Villes intelligentes*, Kigali, 10 au 12 mai 2017.

¹³ Voir Jones Lang LaSalle, *The African Century: Twelve Pillars of Africa's Future Success* (Chicago, Africa Cities Research, Global Foresight Series, 2013).

Évolution de la demande en ressources naturelles africaines au niveau mondial

L'Afrique demeurera probablement pendant longtemps un fournisseur majeur d'énergie et d'autres minéraux au reste du monde, ce qui lui permettra d'engranger des ressources financières considérables qu'elle pourra investir pour préparer son avenir. Toutefois, malgré la tendance au redressement des prix des produits de base observée depuis la fin du premier trimestre de 2016, ces prix restent inférieurs à leur niveau annuel moyen de 20145. De plus, le modèle de croissance chinois étant de plus en plus orienté vers une croissance tirée davantage par la consommation, la demande en produits de base africains, ainsi que les prix de ces produits ne seront pas à l'abri de fluctuations futures, ce qui souligne la nécessité d'avoir une économie diversifiée et résiliente. Les pays producteurs de produits de base doivent élaborer une stratégie claire quant à la manière de réduire la dépendance à l'égard des produits de base grâce à la diversification économique. La géographie économique de l'Afrique, qui, dans de nombreux pays a été conçue depuis l'époque coloniale pour l'extraction des ressources naturelles, doit être réorientée afin de créer davantage de valeur ajoutée. Les activités productives urbaines et leurs liens avec les ressources naturelles (y compris l'agriculture) doivent être renforcés. Du côté de la demande, réussir à faire face à la consommation urbaine sans cesse croissante grâce à la production intérieure et au commerce régional devrait être l'objectif essentiel des politiques spatiales et industrielles⁹.

Évolution démographique

Selon les Nations Unies, plus de la moitié de la croissance démographique mondiale entre 2015 et 2050 devrait se produire en Afrique (voir figure III). Sur les 2,4 milliards de personnes qui devraient venir grossir la population mondiale entre 2015 et 2050, 1,3 milliard verront le jour en Afrique¹⁴. Même à l'heure actuelle, l'Afrique a une structure d'âge jeune, avec environ 40 % de la population âgée de 0 à 14 ans et presque un cinquième (soit 19 %) dans la tranche d'âge de 15

à 24 ans. En termes absolus, le nombre d'enfants âgés de 0 à 14 ans est passé de 214 millions en 1980 à 486 millions en 2015 et devrait encore augmenter pour atteindre 585 millions d'ici 2025. De même, le nombre de jeunes âgés de 15 à 24 ans est passé de 90,8 millions en 1980 à 230 millions en 2015 et devrait atteindre 293 millions d'ici 2025¹⁵.

Un si grand nombre de jeunes vivant en Afrique est une source de grandes possibilités, mais aussi de risques importants. Si l'Afrique parvient à créer des emplois urbains et à fournir à ses jeunes l'éducation et les compétences requises (un défi majeur) adaptées à ces emplois, cette main-d'œuvre abondante pourrait devenir un moteur de production et de consommation mondiale important¹⁶. Toutefois, une incapacité à saisir ces possibilités pourrait a contrario créer un sentiment de désillusion généralisé et des tensions sociales à une échelle encore plus grande que celles observées ces dernières années.

Changements climatiques

Le XXI^e siècle est le théâtre de la convergence de deux forces, puissantes et interdépendantes, induites par le développement, à savoir l'urbanisation et les changements climatiques ; cette convergence se fait toutefois d'une manière qui pose de sérieux défis au niveau des trois dimensions du développement durable¹⁷. Les villes, en plus d'être les principaux contributeurs aux changements climatiques (en consommant 80 % de l'approvisionnement mondial en énergie et en matériel et en produisant 75 % de toutes les émissions de carbone), y sont aussi les plus vulnérables¹⁸.

Face à la croissance des populations urbaines dans un contexte environnemental difficile, il faudra prendre les mesures nécessaires pour mettre

¹⁴ Voir Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, Division de la population, *Perspectives de la population mondiale, révision 2015* (New York, 2015).

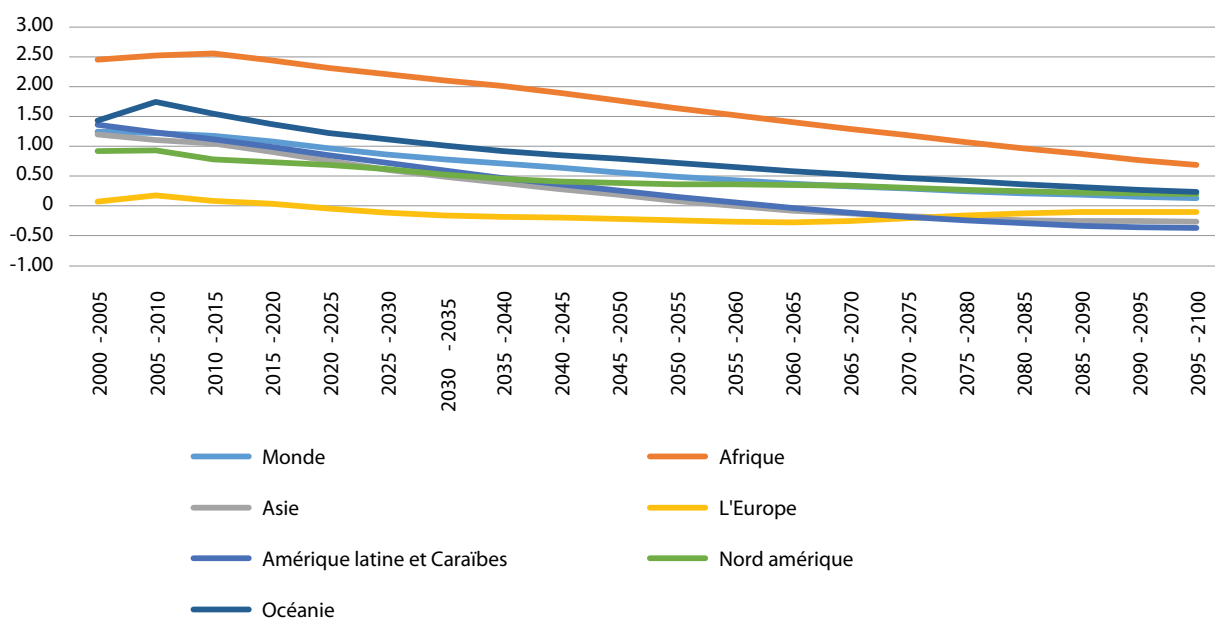
¹⁵ Voir Commission économique pour l'Afrique, *Profil démographique de l'Afrique* (Addis-Abeba, 2016).

¹⁶ Birger Fredriksen et Ruth Kagia, « *Breaking the Human Capital Barrier* », dans *Africa 2050: Realizing the Continent's Full Potential*, Theodore Alhers et autres, eds. (New Delhi, Oxford University Press, 2014) pp.159–191.

¹⁷ Voir Programme des Nations Unies pour les établissements humains, *Villes et changements climatiques* (Nairobi, 2011).

¹⁸ Voir Programme des Nations Unies pour l'environnement, *Sustainable Resource Efficient Cities- Making it Happen* (Nairobi, 2012).

Figure III: Taux de croissance démographique annuel moyen par grande région : scénarios médians 2015-2100 (en milliards)



Source : Perspectives de la population mondiale : révision 2015 (New York, Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, Division de la population, 2015).

en place des infrastructures résistantes. Les changements climatiques et la fréquence accrue des phénomènes météorologiques extrêmes auront des coûts économiques importants, y compris dans les villes, et pourraient poser de graves problèmes de sécurité dans certaines régions¹⁹. L'impact des changements climatiques sur la production agricole et la sécurité alimentaire affectera les liens entre zones urbaines et zones rurales et sur la nature de la croissance de la population urbaine. Relier l'urbanisation à la transformation structurelle exigera des efforts pour assurer la protection de l'agriculture rurale et de ses liens économiques avec les villes contre les chocs climatiques.

En dépit de ces problèmes, l'urbanisation, si elle se déroule sous une forme adéquate, pourrait aussi offrir la possibilité d'instaurer une période de stabilité et une solution qui permettrait de relever les défis environnementaux mondiaux. En ce qui concerne les établissements humains, les villes aménagées avec prudence et perspicacité offrent les solutions les plus efficaces pour loger les résidents et leur fournir des services, tant sur le

plan environnemental que fonctionnel. De même, l'industrialisation verte offre, en particulier aux pays en développement, une chance de réaliser le type de développement qui produise une croissance durable et inclusive, fournisse des emplois décents, tout en protégeant l'environnement et en préservant les ressources naturelles²⁰.

Expansion de la classe moyenne

La croissance économique soutenue est en train de créer une classe moyenne urbaine dont le revenu discrétionnaire est en hausse. Bien que la taille et la croissance réelles de la classe moyenne africaine (également marquée par des inégalités croissantes, entre autres) fassent débat, il ne fait aucun doute que le pouvoir d'achat de la population urbaine augmente. Selon une estimation, le nombre de personnes appartenant à la classe moyenne (lorsque celle-ci est définie comme celles dépensant entre 2 et 20 dollars des États-Unis par jour) serait de 350 millions, et devrait augmenter pour atteindre 1,1 milliard d'ici 2060. L'accroissement n'a pas été le même dans tous

¹⁹ John Murray McIntire, « Transforming African Agriculture », dans *Africa 2050: Realizing the Continent's Full Potential*, Theodore Alhers et autres, eds. (New Delhi, Oxford University Press, 2014) pp. 267–295.

²⁰ Voir Commission économique pour l'Afrique, *Rapport économique sur l'Afrique 2016 : Vers une industrialisation verte en Afrique* (Addis-Abeba, 2016).

les pays²¹. À l'heure actuelle, seuls cinq pays sur le continent, à savoir l'Algérie, l'Égypte, le Gabon, le Maroc et la Tunisie, ont une population dont au moins 75 % fait partie de la classe moyenne, mais dans de nombreux autres pays, la classe moyenne est en expansion²². La concentration du pouvoir d'achat des consommateurs dans les grandes villes recèle le potentiel de stimuler l'augmentation de la production locale de biens et de services, plutôt qu'une dépendance accrue à l'égard des importations, mais si seulement un cadre d'actions approprié est mis en place. En raison de cette hausse de la consommation, les investisseurs, les détaillants et autres promoteurs immobiliers ont les yeux braqués sur l'Afrique, avec pour ambition d'exploiter ces marchés de consommation à croissance rapide.

La montée en puissance des BRICS (Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud) et la diversité des acteurs du développement

Le paysage international du développement est en mutation, avec des pays occidentaux, tels que le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et les États-Unis d'Amérique, commençant à se replier sur eux-mêmes et divers nouveaux acteurs étatiques et non étatiques du Sud jouant un rôle clef dans le développement à l'échelle mondiale. L'Afrique est désormais reconnue par les investisseurs internationaux comme étant une destination prometteuse pour les investissements, en raison du pouvoir d'achat croissant de ses consommateurs, de ses ressources naturelles et de son potentiel de forte augmentation de l'utilisation des technologies²³. Depuis le début des années 2000, le partenariat stratégique entre l'Afrique et des économies émergentes, telles que celles du Brésil, de l'Inde, de la Chine, de l'Afrique du Sud et d'autres pays, a eu des effets notables sur la croissance du commerce en Afrique et la performance économique globale du continent²⁴. La Chine, en particulier, est devenue une source

majeure de financement, le total des investissements directs chinois en Afrique ayant atteint 32 milliards de dollars à la fin de 2014, contre 38 milliards de dollars pour les États-Unis²⁵. Cette nouvelle relation économique entre l'Afrique et les pays en développement émergents du Sud sera probablement de longue durée, offre des possibilités et pose des défis que les pays africains doivent gérer et exploiter de manière stratégique pour obtenir des résultats avantageux pour les deux parties.

Tirer parti du boom des infrastructures

Bien que l'Afrique soit considérée comme la nouvelle frontière pour les investisseurs, la croissance future dépendra d'une augmentation de la productivité et des investissements publics et privés pour remédier au déficit infrastructurel. On estime que, au cours de la prochaine décennie, un investissement d'environ 1 billion de dollars (soit 93 milliards de dollars par an) dans les infrastructures sera nécessaire sur le continent²⁶. À mesure que les volumes des échanges augmenteront, la demande de conteneurs, en matière de réseaux ferroviaires et routiers, d'approvisionnement fiable en électricité, de large bande à haut débit et d'autres infrastructures de télécommunications restera élevée. Les investissements financiers sont en constante hausse. Tout en permettant de lever des obstacles, l'essor des investissements dans l'infrastructure peut induire de nouvelles activités économiques dans les villes, grandes et petites, en incitant les entreprises de construction et de taille moyenne locales à entreprendre des activités de sous-traitance tout au long de la chaîne de valeur, et permettant ainsi d'enraciner une culture d'entrepreneuriat au niveau local. Les investissements dans les infrastructures doivent être stratégiquement hiérarchisés et mis à profit pour créer un développement urbain de qualité, qui renforce des activités économiques productives à forte valeur ajoutée, plutôt que l'exportation de matières premières.

²¹ Voir Banque africaine de développement, *Tracking Africa's Progress in Figures* (Tunis, 2014).

²² Voir Deloitte, *The Rise and Rise of the African Middle Class* (Londres, 2012).

²³ Voir Deloitte, *Africa: A 21st Century View* (Londres, 2015).

²⁴ Voir Fantu Cheru et Cyril Obi, *The Rise of China and India in Africa: Challenges, Opportunities and Critical Interventions* (Londres, ZED Books, 2010).

²⁵ Voir Brookings Institute, *China's Engagement with Africa: From Natural Resources to Human Resources* (Washington, 2016).

²⁶ Voir Banque mondiale, *Infrastructures africaines : Une transformation impérative* (Washington 2010).

En résumé, l'urbanisation ne se déroule pas en vase clos ; elle est accompagnée d'autres mégatendances mondiales, qui lui donnent forme. Par conséquent, les politiques urbaines ne doivent pas être conçues élaborées et mises en œuvre en silo, mais doivent être intégrées à des politiques économiques, territoriales, sociales et commerciales plus larges pour parvenir à une transformation structurelle et à un développement inclusif.

1.4. L'urbanisation en tant que moteur de croissance inclusive : occasions manquées

Malgré la croissance urbaine phénoménale prévue en Afrique et son potentiel en matière de croissance inclusive, de nombreux pays ne sont pas préparés pour faire face aux défis que pose l'urbanisation et pour saisir les possibilités qu'elle offre. Un ensemble croissant de travaux mettent en évidence le rôle que les villes peuvent jouer dans la transformation structurelle en Afrique²⁷. De nombreux pays n'ont pas de vision à long terme de l'urbanisation dans le cadre de la planification du développement national pour orienter la croissance urbaine rapide vers une direction durable. De plus, les villes et les municipalités ne disposent pas des capacités pour procéder de façon élémentaire à la conception de plans, à la coordination des politiques et à la mobilisation des ressources. En conséquence, ils se trouvent confrontés à de graves pénuries de logements, à un déficit infrastructurel et à des embouteillages et ne parviennent pas à créer un climat des affaires favorable. Ces carences constituent des obstacles majeurs qui réduisent le potentiel des villes africaines à devenir des moteurs dynamiques de croissance et des destinations attrayantes pour les investissements.

Cependant, il est encore temps d'influer sur l'urbanisation de l'Afrique et sur les effets qu'elle produira sur le continent. La bonne nouvelle est qu'une grande partie de l'urbanisation de l'Afrique est à venir. Par conséquent, il est encore temps de mettre en place les politiques et les stratégies nécessaires pour en exploiter les avantages. Dans le contexte africain, pour que l'urbanisation devienne source de transformation, les changements institutionnels, les décisions d'investissement et les politiques sectorielles et financières devront tous viser à renforcer le rôle des villes et du système urbain national dans l'accélération de la transformation structurelle et la réalisation d'une croissance inclusive. Ce qui implique qu'il faudrait, entre autres, accroître la productivité de l'agriculture, qui est le socle des économies africaines ; diversifier les produits et les marchés en ajoutant de la valeur aux produits de base ; développer les compétences et les ressources humaines ; moderniser les technologies et les infrastructures ; fournir des incitations pour aider les petites et moyennes entreprises à se développer et à gravir l'échelle technologique ; enfin, améliorer le climat des investissements pour libérer le potentiel des secteurs stratégiques de l'économie en matière d'innovation et d'attraction des investissements directs nationaux et étrangers. En bref, la planification et la gestion du processus d'urbanisation ne devraient pas se limiter à la résolution de problèmes de planification ou de gestion urbaine, sectorielle ou locale étroitement définis, mais aussi à faire des villes et des zones urbaines de nouveau de véritables « moteurs de croissance » capables d'induire des interactions économiques, technologiques et sociales complexes, afin de conduire à un changement structurel.

²⁷ Voir Banque africaine de développement, *Perspectives économiques en Afrique : villes durables et transformation structurelle* (Abidjan, 2016) ; Commission économique pour l'Afrique, *Rapport économique sur l'Afrique 2017 : l'urbanisation et l'industrialisation au service de la transformation de l'Afrique* (Addis-Abeba, 2017) ; Banque mondiale, *Ouvrir les villes africaines au monde* (Washington 2017) ; Forum économique mondial, *African Competitiveness Report 2017* (Genève, 2017).

Deuxième partie : Transformation structurelle : la dimension urbaine

2.1 La transformation structurelle : un défi stratégique majeur pour les gouvernements africains

La transformation structurelle se caractérise par une réorientation des ressources des activités à faible productivité vers des activités à productivité élevée. Elle suppose quatre processus parallèles : une part décroissante de l'agriculture dans le PIB ; un changement vers les secteurs industriels et des services ; un déplacement de la population des zones rurales vers les zones urbaines ; enfin, une baisse à la fois des taux de fécondité et de mortalité²⁸. Alors que la part de la production et des emplois agricoles diminue durant la transformation structurelle, la productivité et la production agricoles augmentent pour finalement converger vers la productivité des activités urbaines. L'une des caractéristiques principales de ce long processus de développement est la libération de la main-d'œuvre des zones rurales pour aller travailler dans l'industrie et les services²⁹.

Deux faits clefs sont à souligner à propos de la transformation structurelle. D'abord, elle est par définition à base élargie. La transformation structurelle est mesurée en partie par la productivité accrue de la main-d'œuvre et la part croissante de celle-ci dans des activités à haute productivité. Les économies qui se développent tout en créant

peu d'emplois et déplaçant des segments plus importants de la main-d'œuvre vers des activités à faible productivité (comme le secteur des services informels) ne réalisent pas de transformation structurelle et provoquent parfois une transformation structurelle inverse, même lorsqu'il y a croissance économique. Cela a souvent été le cas en Afrique, surtout dans les années 1990³⁰. La transformation structurelle nécessite la création à grande échelle d'emplois décents. Ensuite, la transformation structurelle requiert l'urbanisation, étant donné que les villes sont les principaux lieux d'implantation des industries et des services et les creusets de l'innovation et des progrès technologiques nécessaires à la croissance de la productivité. Les sites industriels, l'organisation et le flux de la production et de la consommation, plus les chaînes de valeur qui s'y trouvent associées à travers l'ensemble de l'espace géographique, sont tous des composantes essentielles du processus de développement.

L'accent mis sur la transformation structurelle en Afrique s'explique par le fait que la croissance économique ne suffit pas à elle seule pour réduire la pauvreté. Les dernières années ont été marquées par une croissance économique soutenue en Afrique, avec une augmentation de l'investissement étranger et une expansion des classes moyennes urbaines africaines, ce qui a créé un marché de consommation en essor. Malgré le ralentissement économique mondial, le taux de croissance moyen sur le continent a été juste en dessous de 4 % entre 2013 et 2016, et, après

²⁸ Voir Programme des Nations Unies pour les établissements humains, *Urbanization and Structural Transformation* (Nairobi, 2016).

²⁹ Voir Commission économique pour l'Afrique, *Rapport économique sur l'Afrique 2015 : l'industrialisation par le commerce* (Addis-Abeba, 2015) ; Peter Timmer et autres, *Patterns of Growth and Structural Transformation in Africa: Trends and Lessons for Future Development Strategies* (Washington, Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, 2012).

³⁰ Dani Rodrick et autres, « *Globalization, structural change, and productivity growth, with an update on Africa* », *World Development*, vol. 63 (novembre 2014), p. 11 à 32.

une baisse à 1,7 % en 2016, on s'attendait à un redressement à 3,2 % en 2017, puis à une hausse à 3,8 % en 2018. Bien que l'inflation ait légèrement augmenté, à 10 % en 2016 contre 7,5 % en 2015 et 6,8 % en 2013, elle demeure relativement stable par rapport aux taux observés pendant les années 1980 et 1990. Certes, il y a de bonnes raisons d'être optimiste quant aux perspectives de développement futures du continent, mais d'importants défis doivent encore être relevés par les dirigeants africains pour libérer la capacité productive de l'Afrique. Les économies en croissance ne créent pas suffisamment d'emplois ou n'améliorent pas la vie de l'Africain moyen de façon significative. Un rapport d'Afrobaromètre, établi à partir d'enquêtes menées dans 34 pays africains entre octobre 2011 et juin 2013, a révélé une insatisfaction généralisée du public des conditions économiques actuelles, et ce malgré une décennie de forte croissance. Une majorité de personnes interrogées (53 %) ont qualifié la situation de leur économie nationale de « passable » ou « très mauvaise », alors que 29 % seulement en ont fait une évaluation positive³¹.

Cette absence de corrélation entre les taux de croissance élevés du PIB et le programme de développement inclusif a incité les dirigeants africains à demander qu'on mette un terme à un modèle de développement pervers qui ne fait que perpétuer la pauvreté et les inégalités. On reconnaît de nouveau à présent le rôle que la transformation structurelle doit jouer dans la stimulation d'une croissance économique durable et inclusive³², et les dirigeants africains se sont engagés à atteindre ces objectifs à travers l'Agenda 2063³³.

2.2 Faiblesse du lien entre urbanisation et transformation structurelle en Afrique

Les villes ont de tout temps joué un rôle important dans le développement national. Elles sont de puissants moteurs de croissance et des pôles

de prospérité, où se trouve concentrée plus de 80 % de l'activité économique mondiale³⁴. Elles sont des centres d'innovation et abritent les forces qui façonnent la mondialisation, telles que celles de la finance, de la production, de la commercialisation et de l'information ; elles attirent le talent et les investissements et sont des pôles de production des connaissances. Grâce à leur densité, les villes créent des économies d'échelle qui réduisent les coûts de transaction, améliorent la productivité et rendent le développement des services moins coûteux. L'enseignement et les soins de santé peuvent y être dispensés à grande échelle dans des environnements denses, à proximité des lieux de résidence.

Il convient toutefois de noter que cette relation étroite entre l'urbanisation et le développement économique n'est pas automatique. La capacité des pays à tirer parti de l'urbanisation dépend de la qualité de leurs institutions, de leurs ressources humaines, de leurs infrastructures, de la prévisibilité et de la stabilité des politiques qui orientent leur développement national et infranational.

La figure IV montre comment, au cours des trois dernières décennies ou plus, la croissance de l'urbanisation et la croissance du PIB par habitant sont allées de pair en Asie et dans le Pacifique, alors que cela n'était pas le cas en Afrique subsaharienne. En raison de la faible croissance économique des années 1980 et du début des années 1990, et d'une urbanisation et croissance démographique rapides, l'Afrique subsaharienne se retrouve aujourd'hui confrontée à une accumulation de déficits en matière de chômage, de logement et d'infrastructures urbaines. L'urbanisation rapide n'a pas été accompagnée de la forte croissance économique, de la transformation structurelle et du développement humain qu'ont connus les riches économies occidentales et les économies émergentes d'Asie de l'Est³⁵. Toutefois,

³¹ Voir Boniface Dulani et autres, « *After a Decade of Growth, Little Change in Poverty at the Grassroots* », Afrobarometer, Policy Brief No. 1 (2013). Disponible à l'adresse : www.afrobarometer.org.

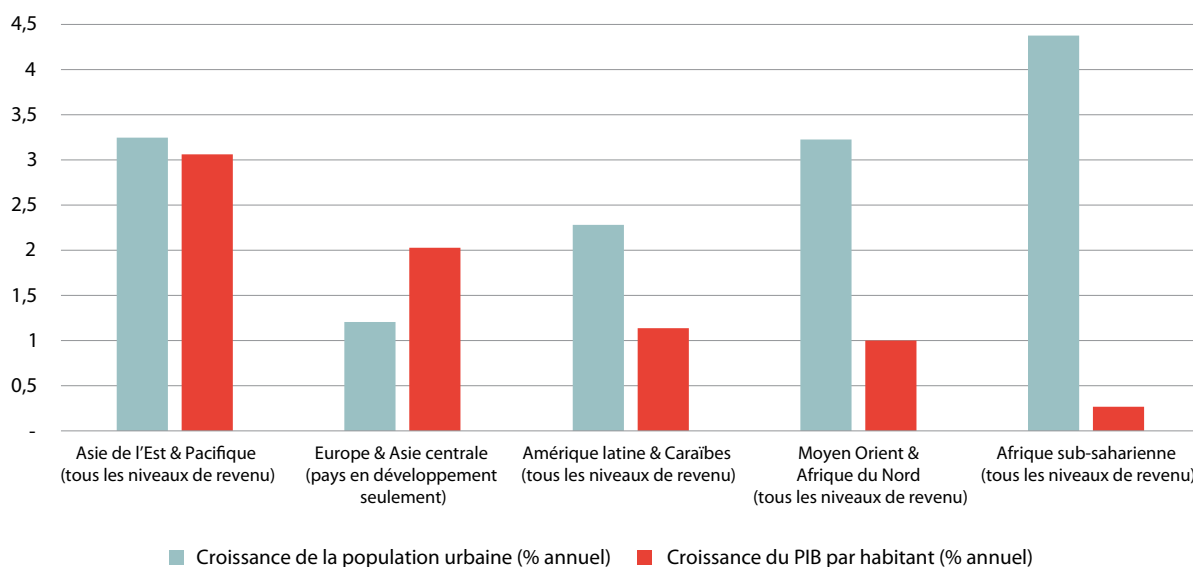
³² Margaret S. McMillan et Derek Heady, « *Economic transformation in Africa* », World Development, vol. 63, Numéro spécial (novembre 2014), pp. 1–124.

³³ Voir Commission de l'Union africaine, Agenda 2063 : *L'Afrique que nous voulons* (Addis-Abeba, 2014).

³⁴ Voir McKinsey Global Institute, *Urban World: Mapping the Economic Power of Cities* (New York, McKinsey & Company, 2011).

³⁵ Voir Vernon J. Henderson et autres, « *Is Urbanization in Sub-Saharan Africa Different?* », document de travail consacré à la recherche sur les politiques, N° 6481 (Washington, Banque mondiale, 2013) ; Deborah Fahy Bryceson et Deborah Potts, eds., *African Urban Economies: Vulnerability, Vitality or Vitiating?* (Basingstoke, Royaume-Uni, Palgrave, 2006).

Figure IV: Urbanisation et croissance du PIB par habitant par région, moyennes 1980–2014



Source : Analyse par la CEA des données relatives aux Indicateurs du développement dans le monde de la Banque mondiale.

la tendance récente de croissance économique et les perspectives du continent donnent l'occasion de mobiliser les ressources pour faire face aux défis urbains et transformer la vague de l'urbanisation en dividende économique.

L'absence ou la faiblesse du lien entre urbanisation et croissance économique en Afrique est due à un certain nombre de facteurs. Dans le domaine des politiques et des institutions, ceux-ci incluent notamment le parti pris anti-urbain persistant et souvent implicite reflété dans la politique nationale de développement, la faible capacité de planification et la non-intégration de l'urbanisation dans les stratégies nationales de développement. Les déficits en matière d'infrastructures et de services de base, notamment le peu de fiabilité de l'approvisionnement en électricité, la médiocrité des services de communication et de la connectivité, l'insuffisance de qualification de la main-d'œuvre, le manque de liens entre les entreprises et les centres d'innovation, la faiblesse des institutions de planification et l'absence de politiques et de stratégies crédibles pour orienter de manière efficace le processus de développement, ont empêché les villes africaines de devenir des « moteurs » de croissance et de transformation sociale³⁶. Toutefois, malgré ces

³⁶ Voir Marianne Fay et Charlotte Opal, « *Urbanization without Growth: A Not-so-uncommon Phenomenon* », Document de travail de

occasions manquées, il n'est pas trop tard pour les pays africains de mettre les avantages liés à la concentration géographique qu'offre l'urbanisation au service de l'industrialisation grâce à une planification du développement national globale et intégrée. Le tableau III présente certains des défis que pose l'urbanisation et certaines des possibilités qu'elle offre.

L'objectif de transformation structurelle de l'Afrique sera difficile à atteindre sans l'exploitation du potentiel de développement que recèle l'urbanisation. Il est important de bien comprendre les forces économiques urbaines et leurs manifestations dans le contexte africain, et de définir clairement les défis et les priorités stratégiques. Les villes fournissent des économies d'échelle, les agglomérations et les implantations, et elles fournissent des infrastructures et des services efficaces en concentrant les investissements dans les transports, les communications, l'énergie, et en devenant des centres de capitaux financiers, et des pôles d'information et de talents³⁷. Les

recherche sur les politiques, N° 2412 (Banque mondiale, Washington, 2000) ; Douglas Gollin et autres, « *Urbanization with and without structural transformation* », Document de réunion, N° 344, Society for Economic Dynamics, 2013 ; Deborah Bryceson et Deborah Potts, eds., *African Urban Economies: Vulnerability, Vitality or Vitiation?* (Basingstoke, Royaume-Uni, Palgrave, 2006).

³⁷ Voir Andre Hamer, « *Economic impacts of third world mega-cities: is size the issue?* », dans *Mega-City Growth and the Future*, Roland

Tableau III: Défis que pose l'urbanisation et possibilités qu'elle offre

Défis	Possibilités	Exigences
Développement urbain non planifié, tentaculaire et chaotique	Développement urbain majeur à venir	Bon fonctionnement des systèmes de planification et d'aménagement du territoire
Déficits importants en matière d'infrastructure	Capacité à privilégier des infrastructures clefs pour l'avenir économique	Planification économique, spatiale et des investissements coordonnée
Les ressources naturelles créent peu d'emplois et évincent les autres exportations	Les entrées de fonds provenant des ressources permettent d'investir	Utilisation stratégique des revenus provenant des ressources
Déficits financiers	La valorisation du foncier lie le développement urbain aux recettes publiques	Cadastre foncier et systèmes d'évaluation à jour
Populations urbaines en croissance rapide	Main-d'œuvre industrielle potentielle en croissance rapide	Formation professionnelle, renforcement des capacités industrielles et modernisation industrielle
Hausse rapide de la demande de logements	L'augmentation rapide de la demande dans le domaine de la construction peut créer des emplois	Octroi de permis et accès aux terres facilités, appui à la chaîne de valeur des matériaux de construction et formation professionnelle
Besoin d'emplois pour la population croissante de jeunes	Des jeunes bien instruits peuvent être porteurs d'innovation	Infrastructure des technologies de l'information et de la communication et formation professionnelle
Impacts environnementaux tels que la pollution, la déforestation et la perte de terres arables	Les villes peuvent aider à promouvoir une économie à faible émission de carbone dans les secteurs de l'énergie, de la construction et des transports	Projets à faible empreinte carbone et investissement dans l'énergie, les infrastructures, la construction et gestion des déchets

Source : Établi par la CEA

viles attirent aussi un grand nombre de travailleurs, ce qui rend possible la spécialisation au niveau des connaissances, des compétences et des capacités de gestion. L'ampleur et les implications potentielles de ces caractéristiques, et des aspects connexes des économies d'échelle dues à l'urbanisation, doivent être mieux comprises et hiérarchisées. Des signes encourageants montrent que les dirigeants et les décideurs africains reconnaissent le rôle joué par les villes dans la transformation structurelle, mais une attention accrue doit être portée à la manière dont on peut mettre l'urbanisation au service de l'industrialisation et de la transformation structurelle.

Fuchs et autres, eds. (Tokyo, Université des Nations Unies, 1994) ; Geetam Tiwari, *Urban Transport for Growing Cities: High Capacity Bus System* (New Delhi, Macmillan India, 2002) ; Banque mondiale, *Rapport sur le développement dans le monde 2009 : Repenser la géographie économique* (Washington, Banque mondiale, 2009).

2.3 Le programme urbain en tant que priorité régionale

La haute priorité accordée à la transformation structurelle dans l'Agenda 2063 et d'autres cadres de développement régional doit être comprise dans le contexte des défis historiques et structurels auxquels l'économie africaine a été confrontée. L'appel à la transformation structurelle soutient la détermination du continent à soutenir la croissance économique récente, à mettre fin à la pauvreté et à promouvoir une prospérité partagée. Bien que le lien entre l'urbanisation et la transformation structurelle nécessite une articulation plus précise, le rôle des villes a été mentionné de manière explicite. Deux documents d'orientation stratégiques importants – l'Agenda 2063 et la Position commune africaine sur le programme de développement pour l'après-2015 – reflètent la vision commune des dirigeants africains³⁸.

³⁸ Voir Commission de l'Union africaine, *Position commune africaine sur le programme de développement pour l'après-2015* (Addis-Abeba,

L'Agenda 2063 est un cadre d'anticipation qui définit la trajectoire de développement de l'Afrique pour une période de 50 ans. Il contient sept grandes aspirations qui ont résulté des diverses consultations menées avec les parties prenantes et définit 11 initiatives stratégiques visant à accélérer sa mise en œuvre. Il s'appuie sur les expériences tirées de la mise en œuvre de plans précédents, tels que le Plan d'action de Lagos pour le développement économique de l'Afrique (1980-2000), le Traité d'Abuja et le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), et d'autres plans et cadres continentaux et régionaux qui déterminent le programme de transformation du continent. En outre, les rôles de chaque partie prenante (communautés économiques régionales, États membres, société civile, secteur privé et partenaires de développement) sont définis dans l'Agenda 2063.

L'adoption de l'Agenda 2063 a coïncidé avec l'adoption de la Position commune africaine sur le programme de développement pour l'après-2015. Le programme de développement regroupe les priorités de développement de l'Afrique en six piliers, chacun composé de sous-thèmes :

- Transformation économique structurelle et croissance inclusive ;
- Science, technologie et innovation ;
- Développement axé sur l'être humain ;
- Viabilité environnementale, gestion des ressources naturelles et des risques de catastrophes naturelles ;
- Paix et sécurité ;
- Financement et partenariats.

Les deux programmes soulignent l'importance du développement des capacités productives soutenues par la création d'une valeur ajoutée, avec un accent particulier sur l'autonomisation des jeunes, l'égalité des sexes, et un partenariat mondial véri-

2014). Disponible à l'adresse : <http://www.un.org/fr/africa/osaa/pdf/pubs/2014cappost2015f.pdf>.

tablement inclusif et porteur de transformation. Les piliers essentiels d'une stratégie de transformation ont été énoncés dans un certain nombre de documents stratégiques (voir encadré I) adoptés par les chefs d'État, tels que le Programme intégré pour le développement de l'agriculture en Afrique, le Programme de développement des infrastructures en Afrique et le Plan d'action pour le développement industriel accéléré de l'Afrique³⁹.

Bien que ces accords régionaux reconnaissent l'importance de l'urbanisation et le rôle des villes en tant que moteurs de croissance, le lien entre l'urbanisation et la transformation structurelle n'est pas pris en compte dans la planification régionale et nationale du développement aux fins de l'industrialisation et de la modernisation de l'agriculture. Par exemple, le Plan d'action pour le développement industriel accéléré de l'Afrique, même avec son approche globale à l'industrialisation, ne met pas en évidence les dimensions spatiales de l'industrialisation et de l'urbanisation et la nécessité de développer une stratégie africaine de l'urbanisation sur laquelle peut reposer les piliers stratégiques clefs du plan continental d'industrialisation. Pour aller de l'avant, il est impératif de combler ces lacunes en définissant clairement la dimension spatiale de la transformation structurelle et de la croissance économique et en les intégrant dans la planification du développement.

La Position commune africaine pour Habitat III, adoptée par les ministres chargés du logement et du développement urbain en juillet 2016, est sans doute une des récentes avancées dans ce sens et devrait être considérée comme une étape positive. Elle réaffirme l'importance d'une urbanisation planifiée pour la transformation structurelle de

³⁹ Voir Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique, *Programme intégré pour le développement de l'agriculture en Afrique* (Midrand, Afrique du Sud, Commission de l'Union africaine, 2003) ; Commission de l'Union africaine, *Plan d'action pour le développement industriel accéléré de l'Afrique*, première session extraordinaire de la Conférence des ministres de l'industrie de l'Union africaine, Midrand, Afrique du Sud, 24 au 27 septembre 2007 ; Commission de l'Union africaine, *Stratégie de mise en œuvre du Plan d'action pour le développement industriel accéléré de l'Afrique*, dix-huitième session ordinaire de la Conférence des ministres africains de l'industrie, Durban, Afrique du Sud, 24 au 28 octobre 2008, (AU/MIN/CAM/3 (XVIII)).

Encadré I: Reconnaissance de l'urbanisation comme facteur de développement en Afrique

- « Nous, Ministres africains chargés du logement et du développement urbain... RÉAFFIRMONS que le processus d'urbanisation, et le potentiel qu'il renferme constituent, pour l'Afrique, une occasion inestimable de réaliser la transformation structurelle sur le plan économique, social et géographique à travers l'exploitation du dynamisme émergent tiré du dividende urbain découlant de l'expansion et du mouvement des populations, qui débouche sur l'agglomération et la concentration urbaines et reconnaissons que les transformations institutionnelles, culturelles, économiques et politiques peuvent contribuer à des avancées majeures dans l'expérience urbaine pour les diverses communautés d'Afrique » (Position commune africaine sur l'Habitat III, juillet 2016))
- « Les villes et autres établissements sont des centres d'activités culturelles et économiques, dotés d'infrastructures modernes, et où les populations ont accès [...] à tous les services de base essentiels comme le logement, l'eau, l'assainissement, l'énergie, les transports publics et les TIC » (Agenda 2063, 2013)
- « Nous sommes conscients des taux d'urbanisation rapide qui caractérisent l'Afrique d'aujourd'hui et de l'importance de disposer d'infrastructures et d'installations qui favorisent la qualité de la vie. Nous nous engageons par conséquent à accroître l'infrastructure urbaine et à adopter une approche planifiée à l'urbanisation croissante et à l'émergence de nouvelles villes, ainsi qu'à promouvoir l'aménagement des villes et des zones rurales. Cela se traduit notamment par l'augmentation du nombre de logements décentes et abordables ; l'amélioration des installations sanitaires et des services d'hygiène ; la promotion de l'accès aux installations sociales et économiques dans les établissements humains ; et le renforcement de l'efficacité des prestations et de l'utilisation des installations physiques, y compris la gestion des déchets, le transport et l'énergie » (Position commune africaine sur le programme de développement pour l'après-2015, 2014).
- « Nous nous engageons à [...] assurer l'expansion et le développement des infrastructures urbaines et développer des approches planifiées à l'urbanisation rapide et de l'apparition de nouvelles villes » (Déclaration solennelle sur le cinquantième anniversaire de l'OUA/UA, 2013).
- « Déterminée à recueillir les avantages potentiels des cités et des villes qui doivent être lieux de croissance économique, d'opportunité et de prospérité pour tous les peuples africains engagés dans le développement économique et le changement structurel » (Décision 29 de la Conférence de l'Union africaine (Assembly/AU/Dec.29 (II)) de juillet 2003).

l'Afrique et définit une feuille de route claire pour l'exploitation de l'urbanisation. Dans la Position commune africaine, les ministres réitèrent que :

Le processus d'urbanisation, et le potentiel qu'il renferme constituent, pour l'Afrique, une occasion inestimable de réaliser la transformation structurelle sur le plan économique, social et géographique à travers l'exploitation du dynamisme émergent tiré du dividende urbain découlant de l'expansion et du mouvement des populations, qui débouche sur l'agglomération et la concentration urbaines et reconnaissons que les transformations institutionnelles, culturelles, économiques et politiques peuvent contribuer à des avancées majeures dans l'expérience urbaine pour les diverses communautés d'Afrique » (Position commune africaine sur l'Habitat III, juillet 2016)⁴⁰.

⁴⁰ Voir Commission de l'Union africaine, *Avant-projet de Position commune de l'Afrique dans la perspective de la conférence d'Habitat III* (3 mai 2015).

La Position commune africaine sur l'Habitat III s'appuie sur huit piliers découlant des objectifs de l'Agenda 2063 et de la Position commune africaine sur le programme de développement pour l'après-2015. Le pilier 1 (voir encadré II) a trait spécifiquement à la transformation structurelle.

D'autres piliers traitent de la résilience face au climat en milieu urbain, de villes équitables et axées sur l'être humain au sein desquelles toutes les personnes disposent d'un accès aux services de base, de l'amélioration des institutions urbaines, y compris la planification, les finances et la gouvernance, de villes compétitives et de l'atténuation des effets des changements climatiques. Le pilier 5 (voir encadré III) a directement trait au rôle de l'intégration régionale dans l'exploitation du potentiel de l'urbanisation.

La Position commune africaine sur l'Habitat III contient, pour chaque pilier, des listes de séries de mesures à prendre pour créer et renforcer la dyna-

Encadré II: Position commune africaine sur l’Habitat III : Pilier 1

Exploiter le potentiel de l’urbanisation afin d’accélérer la transformation économique structurelle et la croissance inclusive par :

- La mise en place des mesures visant à promouvoir la modernisation des taudis afin que les populations puissent jouir de la sécurité d’occupation foncière, des infrastructures, des services de base et des équipements socioéconomiques leur permettant de briser les chaînes de l’exclusion sociale, de lutter contre la pauvreté, de bénéficier de la sécurité sur le plan sanitaire et d’améliorer leurs conditions de vie ;
- L’injection des ressources financières suffisantes dans les secteurs productifs des centres urbains pour la planification et la gestion des zones urbaines, pour les investissements dans les infrastructures et dans les services de base pour l’aménagement des établissements humains et la fourniture de logements décents et abordables aux classes sociales à faible revenu en particulier ;
- L’adoption des mesures visant à renforcer la croissance économique inclusive qui se traduit par la création d’emplois décents et par l’amélioration du niveau de vie pour l’ensemble des citoyens ;
- L’amélioration de la connectivité entre le monde rural et les centres urbains afin d’exploiter le potentiel intégral de la relation entre la ville et la campagne ;
- La transformation des économies urbaines en activités économiques à haut rendement et créatrices de valeur ajoutée ;
- Les initiatives favorables à la planification et à l’investissement des ressources dans les systèmes pérennes de mobilité urbaine qui relient les populations, les localités et les opportunités économiques.

Encadré III: Position commune africaine sur l’Habitat III : Pilier 5

Améliorer la contribution du développement des agglomérations urbaines et des établissements humains au processus d’intégration continentale par :

- La promotion des systèmes de planification et de gestion durables des villes frontalières et des corridors urbains à l’intérieur et à travers les frontières internationales ;
- Le développement des programmes d’aménagement de l’espace continental et des infrastructures, des installations et des initiatives régionales et interrégionales susceptibles de promouvoir l’interaction transfrontalière et d’exploiter les ressources des agglomérations urbaines et des établissements humains.

Encadré IV: Transformation structurelle dans le Nouveau Programme pour les villes : une vision partagée

« Se montrer à la hauteur des défis et des perspectives qui accompagnent une croissance économique durable, inclusive et viable, présente ou à venir, en s’appuyant sur l’urbanisation pour promouvoir des transformations structurelles, un niveau de productivité élevé, des activités à valeur ajoutée et l’efficacité énergétique, en mobilisant les économies locales et en prenant en compte la contribution de l’économie informelle, tout en soutenant une transition viable vers l’économie formelle ».

mique du changement et accélérer le processus de transformation structurelle et d’industrialisation tel qu’exprimé dans l’Agenda 2063 et la Position commune africaine sur le programme de développement pour l’après-2015. La responsabilité de traduire cela dans les faits incombe aux gouvernements nationaux, qui doivent concevoir et intégrer l’urbanisation et l’industrialisation (adaptées à leurs conditions particulières) dans des stratégies natio-

nales de développement appropriées, y compris des politiques macroéconomiques, sectorielles et spatiales axées sur la croissance. Cela pourrait permettre de fournir les orientations requises pour relier la planification et la gestion au niveau local des villes aux priorités nationales en matière de croissance inclusive et durable.

En s'inspirant de la vision continentale à long terme et du programme de transformation structurelle, la Position commune africaine sur l'Habitat III a contribué à l'intégration de ces priorités dans le Nouveau Programme pour les villes

déoulant du processus Habitat III. En conséquence, le Nouveau Programme pour les villes⁴¹ (voir encadré IV) contient une mention explicite de la transformation structurelle et de création de valeur ajoutée.

⁴¹ Voir Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III), *Nouveau Programme pour les villes* (2016). Disponible à l'adresse : <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-French.pdf>.

Troisième partie : Maîtriser le phénomène de l'urbanisation grâce à l'intégration régionale et la connectivité géographique

3.1 Argument économique en faveur d'une amélioration de l'intégration et de la connectivité

Le regroupement dans l'espace présente des avantages économiques. Le rôle économique des villes découle des effets des économies d'agglomération. Les villes et les zones urbaines, grâce à leur effet d'échelle, créent de la productivité, et les entreprises se regroupent dans les villes pour bénéficier des effets des économies d'agglomération en matière de partage, d'harmonisation et d'apprentissage⁴². Les populations nombreuses et la densité de celles-ci permettent aux pouvoirs publics de fournir des biens et des infrastructures publics à des échelles efficaces et à un coût optimal. Les villes engendrent la croissance en facilitant l'accumulation de capital humain, la diffusion de l'innovation et des technologies.

Aujourd'hui, la connectivité entre les villes est en train de façonner l'économie mondiale. On assiste de plus en plus à une concentration des échanges commerciaux entre un petit nombre de villes devenues des acteurs majeurs de l'économie mondiale en raison de la solidité de leur interconnexion⁴³. Allen J. Scott et Michael Storper ont observé ce qui suit :

⁴² Le « partage » fait référence à la capacité des entreprises à partager les intrants, les marchés, les réservoirs de main-d'œuvre, les infrastructures, les risques et autres facteurs profitant des économies d'échelle. L'« adéquation » fait référence à l'idée que des groupes d'intrants et de main-d'œuvre plus importants permettent de mieux répondre aux besoins particuliers des entreprises. L'« apprentissage » fait référence au processus de transfert de connaissances et d'innovation induit par la proximité de divers acteurs économiques.

⁴³ Ronald Sean Wall et G.A. van der Knapp, « *Sectoral differentiation and network structure within contemporary worldwide corporate*

networks », *Economic Geography*, vol. 87, No. 3 (Juillet 2011), pp. 267–308.

Ce processus accentue la croissance de régions choisies et contribue à la création du phénomène contemporain de grandes villes-régions dispersées sur les continents dans une mosaïque mondiale intégrée. De nombreuses parties du monde en développement sont fortement impliquées dans de telles relations, comme en témoignent des villes-régions telles que Mexico, Sao Paulo, Le Caire, Bombay, Kuala Lumpur, Jakarta, etc. ⁴⁴ [traduction non officielle].

L'Afrique manque de tels pôles économiques, et cela est considéré comme un facteur négatif majeur affectant la croissance économique et la transformation du continent. Comme le soulignent Paul Collier et Anthony J. Venables, « l'incapacité de l'Afrique à créer de grands pôles d'activités économiques a eu des conséquences majeures sur ses performances économiques. L'incapacité de l'Afrique à pénétrer les marchés mondiaux d'exportation des produits manufacturiers se comprend mieux en regardant l'emplacement des pôles groupes d'activités productifs. »⁴⁵ [Traduction non officielle].

La fragmentation des marchés et la petite taille des villes freinent la croissance et le développement des économies africaines. Trois mécanismes ont été identifiés pour expliquer le coût associé à la fragmentation des marchés pour les économies africaines. Premièrement, il existe une perte d'effi-

networks », *Economic Geography*, vol. 87, No. 3 (Juillet 2011), pp. 267–308.

⁴⁴ Allen J. Scott et Michael Storper, « *Regions, globalization, development* », *Regional Studies*, vol. 37, N° 6/7 (Octobre 2003), pp. 579–593.

⁴⁵ Paul Collier et Anthony J. Venables, « *Rethinking trade preferences: How Africa can diversify its exports* », *The World Economy*, vol. 30, N° 8 (Août 2007), pp. 1326–1345.

cacité qui résulte de l'incapacité à coopérer dans le cadre d'une répartition spatiale inégale des avantages naturels. Par exemple, un petit pays riche en ressources peut être incapable de diversifier son économie en raison de contraintes liées à l'insuffisance de main-d'œuvre et au phénomène du syndrome hollandais, alors qu'un pays pauvre en ressources comptant une population nombreuse peut être incapable de se développer parce que confrontées à des contraintes liées au manque de capitaux et de devises. Si ces deux pays venaient à fusionner ou à coopérer, ils pourraient transformer la perte cumulée en gains mutuels grâce aux bénéfices croissants qu'engendreraient les effets d'échelle qui en résultent. Deuxièmement, un marché fragmenté limite les avantages des économies d'échelle aux niveaux de l'entreprise, de la ville et du pays. Outre la perte des économies d'agglomération statiques, un marché restreint et limité entrave la croissance, car il encourage la recherche de rentes et les comportements monopolistiques, décourage les investissements et freine la concurrence. Enfin, la fragmentation entraîne un sous-approvisionnement en biens publics dont la taille économique efficace est supérieure à la taille de la population des petites économies africaines ou exige un régime fiscal et de financement hors normes⁴⁶.

Selon Collier et Venables, la taille de la population d'un pays a un effet important sur la taille de ses villes et donc sur les économies d'agglomération. Comparativement à un pays vaste et intégré comme l'Inde, la fragmentation en Afrique a eu un impact négatif sur la taille des villes et la structure urbaine. Avec des villes beaucoup plus grandes dans le peloton de tête et de nombreuses villes de taille moyenne à grande, l'Inde est mieux placée que l'Afrique pour récolter les fruits des économies d'agglomération. De plus, les deux auteurs font observer ce qui suit : « Bien que la taille ne soit pas le seul facteur déterminant de la productivité urbaine, il est possible que la fragmentation de l'Afrique et la structure urbaine qui en résulte aient entravé le développement de grands centres de

fabrication internationaux du type de ceux qui contribuent à la performance des économies en forte croissance. »⁴⁶ [Traduction non officielle].

3.2 Réorganisation spatiale de l'économie pour une croissance inclusive

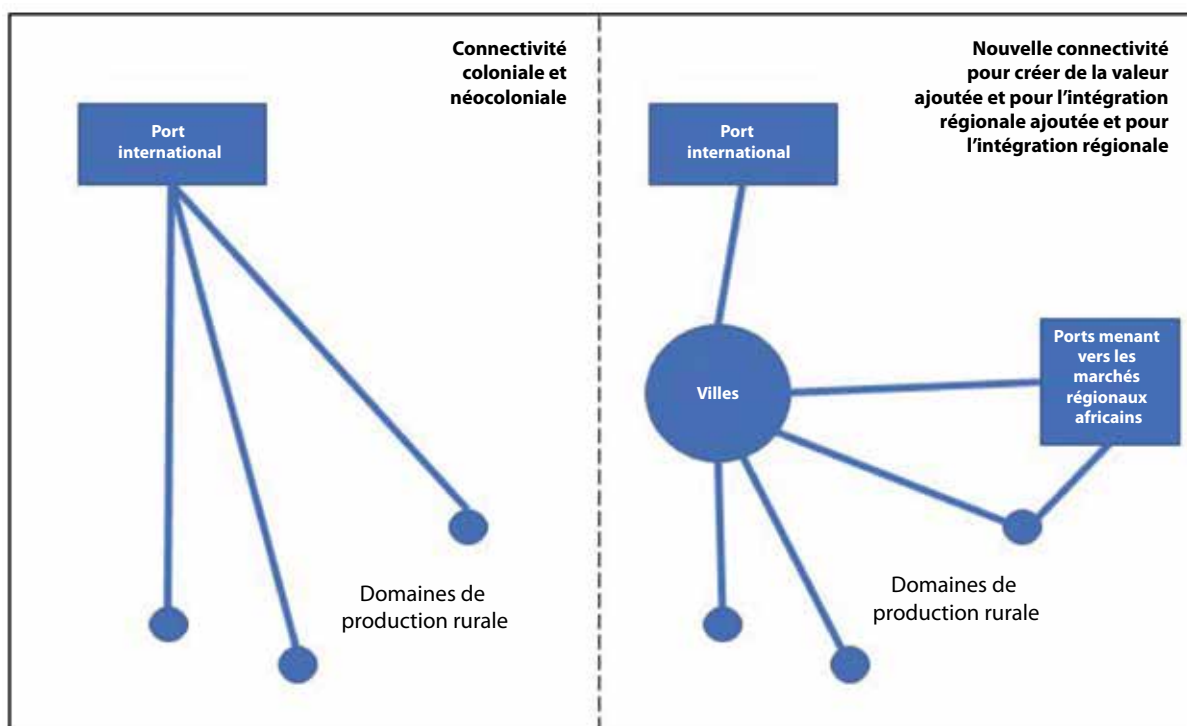
L'Afrique devrait tirer parti de son urbanisation rapide en promouvant la connectivité urbaine dans les villes de différentes échelles géographiques et dans les zones urbaines, aux niveaux national et régional. Lorsqu'elles sont mises en œuvre dans le cadre d'un système urbain national qui aligne cette connectivité sur les structures économiques et spatiales, les agglomérations urbaines peuvent être différemment spécialisées, mais reliées dans le cadre d'une intégration économique verticale et de chaînes d'approvisionnement efficaces.

La figure V montre la différence entre l'ancienne géographie dictée par l'extraction des matières premières qui avait été établie à des fins coloniales et aux nouvelles connexions nécessaires pour la création de valeur ajoutée dans les villes et le commerce à valeur ajoutée sur les marchés régionaux africains. Les gouvernements africains peuvent stimuler le développement des villes secondaires en permettant la décentralisation de certaines activités industrielles normalisées dans des systèmes de chaînes de valeur plus étendues⁴⁴.

Dans le contexte africain, une telle organisation spatiale de l'économie n'est pas seulement imposée par l'efficacité économique, mais est aussi rendue nécessaire par les impératifs d'équité et de croissance inclusive sur le plan régional. Il est absolument nécessaire de relier les forces de croissance de la productivité urbaine à l'agriculture, qui est le socle de nombreuses économies et une source de revenus pour une grande partie de la population, pour que le développement économique devienne porteur de transformation. En conséquence, la transformation structurelle en Afrique devrait s'inscrire dans une structure spatiale pouvant avoir un impact sur, et au-delà de, quelques grandes villes et leurs villes satellites. En l'absence de systèmes urbains nationaux éprouvés et lorsque les villes principales dominantes

⁴⁶ Voir Paul Collier et Anthony J. Venables, « Does Africa's Fragmentation Matter? », dans *People, Politics and Globalization: Annual World Bank Conference on Development Economics*, Justin Yifu Lin et Boris Pleskovic, eds. (Washington, Banque mondiale, 2009), pp. 51–76.

Figure V: Réorganisation spatiale pour créer de la valeur ajoutée et pour la connectivité régionale



constituent un phénomène courant, les pays africains doivent se doter d'instruments spatiaux qui peuvent aider à catalyser et à répercuter les effets de la croissance à différentes échelles géographiques.

Les stratégies de pôles de croissance, le développement de villes satellites dans la zone de rattachement économique des grandes villes ou des villes principales, les zones de développement industriel spéciales et la promotion de corridors urbains régionaux sont quelques-uns des instruments spatiaux dont disposent les pays africains pour promouvoir les économies d'agglomération aux niveaux national et régional. Dans toutes ces approches spatiales deux considérations clés sont cruciales. D'abord, les structures sectorielles et spatiales doivent être alignées sur les objectifs nationaux de développement. Cela signifie que les industries spécifiques ciblées dans la planification économique devraient être alignées sur des investissements géographiquement spécifiques conçus pour répondre aux besoins de ces industries et de leurs chaînes de valeur. Ensuite, les stratégies spatiales devraient éviter les approches parcellaires et être conçues dans le cadre d'un système urbain national qui soutiendrait la vision

et le modèle des activités économiques et des établissements humains souhaités pour l'avenir, y compris les liens entre ces activités économiques et ces établissements humains⁵.

Dans un contexte africain, où la plupart des pays ont un système urbain embryonnaire et sont dominés par une seule grande ville principale, les centres de croissance devraient être soigneusement identifiés et planifiés. Si un pays dispose de ressources d'investissement et d'agglomérations limitées, il ne sera pas en mesure de soutenir de nombreux centres de croissance. Les centres de croissance potentiels trop proches des villes principales ou des grandes villes peuvent se retrouver non compétitifs et être éclipsés ou engloutis, tandis que les centres de croissance désignés dans les régions éloignées ou à la traîne peuvent peiner à décoller, en raison des investissements considérables qui sont nécessaires pour leur permettre d'atteindre le seuil d'agglomération⁴⁷. Par conséquent, divers facteurs doivent être pris en compte pour permettre aux centres de croissance désignés, grâce à la causalité cumulative, d'en-

⁴⁷ Harry W. Richardson, « Growth centres, rural development and national urban system: a defence », *International Regional Science Review*, vol. 3, N° 2 (Décembre 1978), pp. 133–152.

gendrer des économies d'agglomération et de faire bénéficier l'ensemble de la région des gains économiques à travers des liens économiques en amont et en aval, des chaînes d'approvisionnement et l'effet multiplicateur des revenus et des dépenses⁴⁸.

3.3 Liens zones urbaines-zones rurales aux fins d'une croissance inclusive et durable

Les pays africains doivent mettre l'accent sur l'industrialisation de l'agriculture et renforcer les liens entre les zones rurales et les urbaines, afin de passer des économies dominées par les exportations de matières premières et par des services non échangeables à des produits manufacturés et à des services échangeables. L'existence de liens économiques entre les zones urbaines et les zones rurales, qui s'appuient sur des infrastructures, sur le développement des marchés, sur le crédit et les services financiers, sur la formation professionnelle et sur un environnement politique favorable, revêtira une importance cruciale pour tirer parti des avantages comparatifs de l'Afrique dans le domaine des ressources naturelles, afin de créer une base élargie d'emplois du secteur formel hautement productif. En outre, la réussite du secteur agricole dépendra du renforcement de ces liens. Le rendement agricole est inversement lié à la distance entre les centres urbains et les bourgs économiques. Le développement des activités des agro-industries et de l'agri-business repose sur l'existence de liens efficaces en amont et en aval facilités par les centres urbains et les bourgs économiques.

À l'heure actuelle, avec 60 % de ses habitants vivant encore dans les zones rurales¹, l'Afrique est le continent le moins urbanisé du monde, ce qui explique le fait que l'agriculture de subsistance demeure la plus grande pourvoyeuse d'emplois sur le continent. Cette agriculture de subsistance est toutefois menacée par la forte croissance démographique, la pénurie de terres et l'aggravation de la dégradation de l'environnement due aux changements climatiques. Le sous-investissement continu des gouvernements nationaux

⁴⁸ Voir Andy Pike, Andrés Rodríguez-Pose et John Tomaney, *Local and Regional Development* (Routledge, 2006).

dans la recherche, la technologie et les infrastructures agricoles exacerbe davantage le déclin de la productivité dans l'agriculture. Par conséquent, le moteur de la production agricole n'est pas suffisamment puissant pour accroître la croissance économique et permettre la transition de l'agriculture de subsistance à l'agriculture moderne.

La transition vers l'industrialisation est historiquement liée au développement du secteur agricole. Le rôle de l'agriculture en tant que précurseur de l'accélération de la croissance industrielle, de l'Angleterre du milieu du XVIII^e siècle au Japon de la fin du XIX^e siècle, et dans une grande partie de l'Asie à la fin du XX^e siècle, est décrit dans la littérature abondante portant sur le sujet⁴⁹. Les transformations économiques spectaculaires observées en Asie de l'Est (Chine, République de Corée et province chinoise de Taiwan, entre autres) ont toutes comme point de départ des mesures délibérées prises par l'État pour déclencher une révolution agricole qui a ouvert la voie à une industrialisation axée sur l'agriculture pendant les années 1950 et le début des années 1960. Alors que la réforme agraire était le point de départ pour la République de Corée, la politique « sortir des frontières » de la Chine a commencé par des changements progressifs dans l'agriculture familiale et a ouvert la voie à davantage de réformes des politiques visant à accroître les gains de productivité dans l'agriculture, ce qui a, ensuite, stimulé la croissance de l'industrie manufacturière dans des hameaux urbains clés, stratégiquement sélectionnés⁵⁰.

En Afrique, la production agricole intérieure est insuffisante pour répondre à la demande alimentaire des populations urbaines croissantes, ce qui fait du continent un importateur de produits

⁴⁹ Paul Bairoch, « *Agriculture and the Industrial Revolution, 1700–1914* », dans *The Fontana Economic History of Europe: The Industrial Revolution*, Carlo M. Cipolla, ed. (Londres, Collins/Fontana, 1973) ; Diao, X. Derek Heady et Michael Johnson, « *Toward a green revolution in Africa: what would it achieve, and what would it require?* », *Agricultural Economics*, vol. 39 (supplément 1, novembre 2008), pp. 539–550.

⁵⁰ Voir Shenggen Fan et autres, « *China's Agricultural and Rural Development: Implications for Africa* », exposé présenté lors de la réunion du Groupe d'étude Chine-CAD sur l'agriculture, la sécurité alimentaire et le développement rural, Bamako, Mali, 27 et 28 avril 2010 ; Alice Amsdsen, *Asia's Next Giant: South Korea and Late Industrialization* (New York, Oxford University Press, 1989).

alimentaires. Le lancement d'une révolution agricole, qui pourrait, à son tour, enclencher le processus d'industrialisation grâce à l'agro-alimentaire et à la création de valeur ajoutée, devrait donc être une priorité majeure pour les pays africains dans un proche avenir. L'État doit jouer un rôle actif en investissant dans la recherche agricole, les systèmes d'irrigation, les transports et les installations de stockage, qui sont essentiels pour accroître la productivité. Des efforts pour améliorer la qualité et la productivité de la production agricole sont nécessaires pour développer des liens en aval⁵¹.

À cet égard, la CEA a été le principal promoteur du développement de l'agriculture en Afrique, notamment par le biais de son *Rapport économique sur l'Afrique 2009 : Développer l'agriculture en Afrique par des chaînes de valeur régionales*⁵². Le rapport a développé l'idée que les pays africains ont besoin d'investissements soutenus dans les systèmes agricoles tels que les services de recherche et de vulgarisation, dans l'utilisation de pratiques et de technologies qui permettent d'améliorer les rendements, dans la conservation des sols et des eaux, la commercialisation et l'infrastructure rurale afin d'induire une transformation dans le secteur agricole. En outre, le rapport recommandait que l'Afrique établisse des liens entre l'agriculture et le secteur manufacturier ainsi qu'avec d'autres secteurs aux niveaux national et régional. Ces mécanismes sont également décrits en détail dans le *Rapport économique sur l'Afrique 2013 : Tirer le plus grand profit des produits de base africains*. La hausse de l'investissement dans l'agro-industrie et l'agro-alimentaire a pour effet de créer une valeur ajoutée maximum, d'élargir les marchés, de créer des emplois et d'améliorer la productivité et la compétitivité internationale.

La réalisation des grands objectifs du Programme détaillé de développement de l'agriculture en Afrique dépendra en fin de compte de l'engagement des autorités nationales en faveur de la construction de villes efficaces et compétitives qui

⁵¹ Voir Commission économique pour l'Afrique, *Rapport économique sur l'Afrique 2013 : Tirer le plus grand profit des produits de base africains* (Addis-Abeba, 2013).

⁵² Voir Commission économique pour l'Afrique, *Rapport économique sur l'Afrique 2009 - Développer l'agriculture en Afrique par des chaînes de valeur régionales* (Addis-Abeba, 2009).

pourraient servir de centres nodaux d'innovation, de production et de commercialisation, facilitant ainsi les liens en amont et en aval avec le reste de l'économie. Les politiques conçues pour améliorer ces liens auront une incidence sur la fourniture de technologies et de biens d'équipement pour la production agricole, la fabrication des intrants agricoles dans les villes, grandes et petites, l'infrastructure, les liens fondés sur les transports et les liens financiers. Le développement des villes secondaires et des petites villes jouera un rôle crucial dans l'agrégation et le traitement de première étape et fournira un important ciment pour les liens.

Dans le même temps, les villes, grandes et moyennes, revêtent aussi une importance pour la modernisation agricole. Elles seront les pôles d'importants services commerciaux et d'échanges, comme les TIC, les finances et la logistique, qui seront nécessaires pour soutenir la transformation à grande échelle, le commerce de gros, la distribution et les exportations. Les grandes villes constituent aussi de vastes marchés pour les produits agricoles. Pour atteindre ces marchés, il faut des politiques qui tiennent compte de la poussée des achats dans les supermarchés, du rôle des principaux détaillants et des obstacles auxquels se heurtent les petites et moyennes entreprises opérant dans le transport, la logistique et la vente en gros. Il s'agit là d'activités qui sont souvent négligées dans la politique agricole (c'est-à-dire le « milieu manquant »)⁵³.

3.4 Politiques d'intégration régionale permettant de tirer parti de l'urbanisation

L'urbanisation ouvre grande la voie aux liaisons interurbaines et à une intégration régionale plus large

La coopération régionale constitue une étape importante vers l'intégration stratégique dans les marchés mondiaux. Ces stratégies peuvent soutenir l'objectif de la compétitivité internatio-

⁵³ Voir Thomas Reardon et autres, *The Emerging "Quiet Revolution" in African Agrifood Systems. Harnessing Innovation for African Agriculture and Food Systems: Meeting Challenges and Designing for the 21st Century* (Addis-Abeba, Union africaine, 2013).

nale en permettant aux entreprises d'apprendre à produire sur le plan régional avant de devoir se conformer à des normes internationales plus strictes. La création au niveau régional de marchés intégrés et donc plus vastes attirera, à son tour, davantage d'investissements visant à optimiser les économies d'échelle et à stimuler la compétitivité.

L'intégration régionale demande du temps et ne se produira pas dans toutes les régions d'Afrique en même temps. La coopération dans des projets régionaux de transport axés sur les corridors de développement est un bon point de départ pour stimuler et accroître les échanges et les investissements intrarégionaux⁵⁴. S'ils sont bien planifiés, les corridors de transport peuvent servir plus qu'à relier un point A à un point B ; ils peuvent aussi stimuler le développement économique dans les zones de rattachement et renforcer les liens entre zones rurales et zones urbaines. La taille et l'emplacement des villes, des centres industriels et des centres de croissance qui en font partie ainsi que la distance et la connectivité entre eux sont des facteurs clés qui déterminent la portée et les performances d'un corridor régional. Outre les énormes économies d'agglomération qu'ils engendrent, les corridors régionaux et les marchés dont ils facilitent le fonctionnement pourraient potentiellement fournir aux économies africaines qui y participent un tremplin qui leur permettrait de s'intégrer progressivement dans les chaînes de valeur et dans les marchés mondiaux.

Le développement de groupements de villes et le développement régional peuvent être liés

Bien que le concept originel de développement des pôles d'activités⁵⁵ renvoie au développement de pôles industriels visant à renforcer la compétitivité des entreprises, le concept peut aussi être appliqué à la compétitivité des villes-régions et comme moyen de stimuler le développement économique urbain et régional à une échelle

géographique étendue.⁵⁶ Selon Kyeongae Choe et Aprodicio A. Laquian, « le développement de grappes urbaines est un processus de développement économique et social à travers lequel les zones construites d'un certain nombre d'établissements humains dispersés dans de multiples juridictions administratives deviennent interdépendantes sur les plans fonctionnel, structurel et spatial pour former une région urbaine intégrée ». ⁵⁷ En bref, le développement de grappes de villes implique la planification de toute une région urbaine plutôt que de confiner les activités dans les limites d'une administration locale.

Le développement de pôles d'activités urbains régionaux peut prendre de nombreuses formes

Les liens économiques et physiques existant entre les zones urbaines peuvent être conceptualisés sous diverses formes. Dans le cas de l'Asie, par exemple, quatre types de pôles d'activités urbains pourraient être identifiés : les corridors urbains, les pôles d'activités dominés par des mégapoles, les pôles d'activités régionaux infranationaux, et les pôles d'activités transfrontalières impliquant deux villes ou plus situées dans deux pays différents⁵⁷. Certains pôles d'activités peuvent résulter de l'expansion d'une mégapole englobant des villes adjacentes de petite taille et de taille moyenne (par exemple, l'aire métropolitaine de Lagos, le pôle Johannesburg-Pretoria et le pôle Addis-Abeba-Mojo-Adama). Il existe, dans certaines régions d'Afrique, des possibilités de créer des corridors transfrontaliers impliquant des villes adjacentes situées dans des pays distincts et leurs zones environnantes. Citons, comme exemple, le corridor de développement de Maputo (voir encadré V), qui vise à revitaliser la zone située entre le centre économique de l'Afrique du Sud (province de Gauteng) et la ville et le port en eau profonde de Maputo au Mozambique⁵⁸.

⁵⁶ Les « pôles d'activités » sont des groupes d'entreprises et d'institutions situées dans des régions géographiques spécifiques et qui dépendent l'une de l'autre dans la fourniture d'un groupe de produits et/ou de services connexes.

⁵⁷ Kyeongae Choe et Aprodicio A. Laquian, *City Cluster Development: Toward an Urban-Led Development Strategy in Asia* (Manila, Banque asiatique de développement, 2008), p. 1.

⁵⁸ Voir David Bek et Ian Taylor, "Evaluation of Spatial Development Initiatives: Case Studies of the Maputo Development Corridor and the West Coast Investment Initiative", Documents de travail du DPRU, N° 01/52

⁵⁴ Voir Banque mondiale, *Rapport sur le développement dans le monde 2009 : Repenser la géographie économique* (Washington, Banque mondiale, 2009).

⁵⁵ Voir Michael E. Porter, *The Competitive Advantage of Nations* (New York, Macmillan, 1990).

Encadré V: Le corridor de développement de Maputo : réalisations

Le Corridor de développement de Maputo était la première des initiatives de développement durable à être mise en œuvre au niveau régional en Afrique australe. Il s'agissait d'un partenariat entre les gouvernements du Mozambique et de l'Afrique du Sud. Le corridor relie les régions les plus industrialisées des provinces de Gauteng et de Mpumalanga en Afrique du Sud au port mozambicain de Maputo et est centré sur un système de routes, de voies ferrées, de postes-frontières, de ports et de terminaux. Bien qu'un certain nombre de problèmes aient été rencontrés le long du corridor des deux côtés de la frontière, cette initiative a, dans l'ensemble, été couronnée de succès dans de nombreux domaines. L'utilisation du corridor a créé une multitude de possibilités industrielles et commerciales le long de l'autoroute de 590 km reliant Johannesburg à Maputo, qui accueille désormais des activités qui attirent les investissements, telles que des aciéries, des usines pétrochimiques, des carrières, des mines et des fonderies, des plantations de canne à sucre et des plantations forestières. Le corridor a contribué à apporter plus de 5 milliards de dollars d'investissements privés au développement des infrastructures régionales, au développement industriel, à l'exploitation et à la valorisation des ressources naturelles dans les zones urbaines de Johannesburg et de Maputo.

Les principaux investissements comprennent l'autoroute à péage N4 Maputo, l'exploitation des champs gaziers de Pande et de Temane au Mozambique, l'investissement, qui en attire d'autres, dans la fonderie d'aluminium Mozal de la baie de Maputo et le parc industriel de Beluluane (un parc industriel de 600 hectares en bordure de l'usine Mozal, qui attire des investisseurs étrangers et locaux dans l'industrie lourde et l'industrie manufacturière). En bref, le corridor a servi de catalyseur économique pour les provinces situées à l'intérieur des frontières nationales grâce aux flux transfrontaliers d'investissements sud-africains et autres, dont ont tiré profit en particulier les villes, grandes et petites, qui font preuve de la plus forte interaction*.

** Voir Cayley Bowland et Lisa Otto, "Implementing Development Corridors: Lessons from the Maputo Corridor", Institut sud-africain des affaires internationales, document de politique N° 54 (août 2012).*

Les corridors de transport recèlent un grand potentiel d'intégration régionale

Toutefois, pour que l'intégration régionale devienne une réalité, les dimensions spatiales du développement économique doivent être comprises, afin d'accorder la priorité aux interventions de développement dans les villes, régions et secteurs les plus prometteurs en termes de stimulation de la croissance économique grâce à l'exploitation des ressources locales sous-utilisées et au renforcement des liens intersectoriels⁵⁴. À cet égard, les corridors de transport nationaux et régionaux sont des points d'entrée importants pour promouvoir les économies d'échelle dans un espace géographique élargi, en améliorant de la connectivité et en facilitant les flux d'investissements et de commerce transfrontaliers, en créant ainsi un ensemble dynamique de processus sociaux dans les villes et les régions infranationales.

La Zone de libre-échange continentale et ses initiatives économiques et commerciales renforceront considérablement le rôle des corridors régionaux impulsés par les grandes villes et les réseaux routiers et de transport qui les relient.

Les communautés économiques régionales africaines jouent un rôle essentiel dans la promotion du commerce et de l'intégration régionale, notamment par le biais de la planification conjointe des infrastructures, l'élargissement des marchés sous-régionaux et l'amélioration de la productivité en fonction des avantages comparatifs. Les communautés économiques régionales sont notamment les suivantes :

- Communauté des États sahélo-sahariens
- Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
- Communauté de l'Afrique de l'Est
- Communauté économique des États de l'Afrique centrale
- Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest

(Afrique du Sud, Unité de recherche sur les politiques du développement, Université du Cap, 2001).

- Autorité intergouvernementale pour le développement
- Communauté de développement de l'Afrique australe
- Union du Maghreb arabe

En outre, la Zone de libre-échange continentale recèle un énorme potentiel pour accélérer le développement industriel en Afrique. Il est essentiel de renforcer la coopération au niveau continental pour réaliser les économies d'échelle nécessaires pour conférer aux produits industriels africains une compétitivité au niveau mondial. L'Accord de libre-échange devrait inclure les éléments suivants :

- Un ambitieux programme de libéralisation du commerce des marchandises, visant à élargir l'accès aux marchés des pays africains sur le marché régional
- Un accord subsidiaire sur le commerce des services, qui contribuera à stimuler le commerce intra-africain des services et à exploiter les capacités des prestataires de services africains
- Un accord subsidiaire sur les investissements de grande envergure, couvrant à la fois les biens et les services
- Des dispositions pour la libre circulation des personnes physiques impliquées dans le commerce et l'investissement

Les marchés d'exportation africains sont plus diversifiés que ceux d'autres régions du monde et le commerce interrégional offre une possibilité importante de modernisation industrielle. En 2014, les produits manufacturés représentaient 41,9 % des exportations intra-africaines, contre seulement 14,8 % des exportations africaines hors du continent. Les exercices de modélisation de la CEA indiquent que la Zone de libre-échange continentale africaine pourrait stimuler le commerce intra-africain de 52,3 % entre 2010 et 2022, comparativement à un scénario sans son existence. Le

commerce des produits industriels devrait nettement s'accroître, avec une hausse supplémentaire de 53,3 % au cours de la même période. Les prévisions sont aussi que des mesures de facilitation du commerce permettraient de plus que doubler le commerce intra-africain, en stimulant le plus les produits industriels⁵⁹.

La Zone de libre-échange continentale créera un marché africain unique de plus d'un milliard de personnes et génèrera un PIB de plus de 3 milliards de dollars. Cela devrait permettre de réaliser des économies d'échelle suffisantes et d'attirer des investissements dans les villes africaines. La Zone devrait aussi favoriser l'approvisionnement en intrants et en produits intermédiaires sur le continent, ce qui aura pour effet d'appuyer l'expansion des secteurs manufacturiers et d'améliorer la compétitivité et la productivité des produits industriels africains. La collaboration et la coopération des communautés économiques régionales à travers la Zone de libre-échange continentale devraient contribuer à accélérer l'avancement des projets régionaux visant à lever les contraintes pesant sur le commerce et le développement industriel, telles que les infrastructures transfrontalières. Cela aidera à relier les centres urbains de l'Afrique et à réduire les coûts du commerce intra-africain. Voici, ci-après, trois exemples de ces corridors.

Le corridor des villes côtières de l'Afrique de l'Ouest

Le corridor des villes côtières de l'Afrique de l'Ouest s'étend sur cinq pays (Bénin, Côte d'Ivoire, Ghana, Nigéria et Togo) en créant de solides liens entre ces pays et d'autres pôles d'activités infranationales qui sont reliées à leurs arrière-pays du nord. Il s'agit notamment du corridor Abidjan-Ouagadougou et du corridor du Grand Ibadan-Lagos-Accra. Dans chaque pays, il existe un certain nombre de centres urbains secondaires et plus petits, proches les uns des autres, qui pourraient être transformées en « régions métropolitaines étendues⁶⁰ » [traduction non officielle]. La

⁵⁹ Voir Commission économique pour l'Afrique, *État de l'intégration régionale en Afrique V : Vers une zone de libre-échange continentale africaine* (Addis-Abeba, 2012).

⁶⁰ Voir Terry G. McGee, "Metrofitting the Emerging Mega-Urban regions in ASEAN: An Overview", dans *The Mega-Urban Regions of Southeast*

proximité géographique des principaux centres urbains des pays de l'Afrique de l'Ouest se prête au développement de pôles d'activités transfrontaliers pour renforcer les échanges économiques.

Les États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest ont adopté un certain nombre d'initiatives visant à stimuler le développement économique en dopant la connectivité régionale par le développement des infrastructures routières, ferroviaires et portuaires et en coordonnant les mesures d'incitation afin de promouvoir la mobilité des facteurs et la convergence budgétaire⁶¹. Par ailleurs, alors que chaque pays met en œuvre sa propre politique industrielle nationale avec des consultations à l'échelon régional, de nombreuses initiatives bien intentionnées n'ont été que partiellement mises en œuvre ou sont encore au stade de la planification.

Pour exploiter pleinement le potentiel des possibilités économiques en Afrique de l'Ouest, il est nécessaire de réaliser des études spatiales et sectorielles plus détaillées, notamment une cartographie complète des ressources de la région (minéraux, énergie, eau, agriculture, foresterie et élevage) ; d'évaluer l'état actuel du stock d'infrastructures ; enfin, d'identifier les principaux établissements ou emplacements urbains qui doivent être regroupés en tant que pôles régionaux d'activités pour servir de moteur au processus de développement. La mise au jour de ce potentiel de ressources cachées permettra de jeter les bases d'une stratégie de développement régional visant à renforcer les échanges économiques entre zones urbaines et zones rurales, l'industrialisation et la création de valeur ajoutée.

Les corridors de l'Afrique australe

L'Afrique australe fournit quelques exemples de corridors de ressources dont d'autres pays peuvent s'inspirer. Il existe six corridors de développement en Afrique australe : le corridor de développement de Maputo, le corridor de développement de

Beira, le corridor de développement de Durban, le corridor Nord-Sud, le corridor Maputo-Limpopo et le corridor de Walvis Bay. Ces corridors sont tous à différentes étapes de développement et d'exploitation. Lorsqu'ils seront pleinement opérationnels, ces corridors contribueront au développement d'une mégarégion dynamique dont le poids économique sera énorme en Afrique. Chaque corridor est rattaché à une grande ville (Beira, Le Cape, Durban, Harare, Johannesburg et Lusaka) et à un ensemble de villes secondaires dans chacun des pays participants⁶².

Un nombre important de travaux de recherche ont été réalisés sur la viabilité économique des différents corridors de développement en Afrique australe, sous l'égide de l'initiative de développement spatial mise en place en 2007 par le gouvernement sud-africain par l'intermédiaire du Département du commerce et de l'industrie. L'initiative a par la suite été étendue à l'Angola, au Botswana, au Malawi, à la Namibie, à la République démocratique du Congo, à la République-Unie de Tanzanie, au Rwanda et au Zimbabwe. La même méthode a été utilisée pour le Programme de développement spatial du NEPAD. Malheureusement, à l'exception du corridor de développement de Maputo, la mise en œuvre de ces projets identifiés au niveau de chaque pays n'a pas suscité beaucoup d'intérêt en raison de contraintes en termes de financement et de capacités.

Les corridors de l'Afrique orientale et australe

Il existe trois initiatives distinctes de développement de corridors en Afrique de l'Est : le corridor de transport Port de Lamu-Soudan du Sud-Éthiopie, le corridor central et le corridor du Nord. Le premier corridor est un projet d'infrastructure intégré et porteur de transformation qui a été conçu pour faire du Kenya comme porte d'entrée et une plaque tournante du transport et de la logistique pour les sous-régions de l'Afrique de l'Est et des

Asia, Terry G. McGee et Ira Robinson, eds. (Vancouver, Institut de recherche sur l'Asie, Université de la Colombie-Britannique, 1995).

⁶¹ Voir Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, *Intégration régionale, croissance et réduction de la pauvreté en Afrique de l'Ouest : Stratégies et plan d'action* (Abuja, 2006).

⁶² Voir Agence des États-Unis pour le développement international, *Maputo Corridor Performance Assessment: A Transport Logistic Diagnostic Tool Study* (Arlington, Nathan Associates Inc., 2007) ; Hudson Mtegha et autres, *Resources Corridors: Experiences, Economics and Engagement; A typology of Sub-Saharan Africa Corridors* (Johannesburg : Université de Witwatersrand, École des mines et de l'ingénierie, Centre pour la durabilité de l'industrie minière, 2012).

Grands Lacs en vue de faciliter le commerce et de promouvoir l'intégration économique régionale et l'interconnexion entre les pays africains.

Le projet comprendra la construction du port de Lamu, d'une ligne de chemin de fer à écartement normal vers Juba et Addis-Abeba, de réseaux routiers, d'oléoducs vers le Soudan du Sud et l'Éthiopie, de trois aéroports et de trois villes de villégiature au Kenya. Selon des estimations récentes, le coût du projet s'élèverait à 23 milliards de dollars et le corridor sera géré par l'Autorité de développement des transports du port de Lamu-Soudan du Sud, un organisme public. Le développement des principales villes secondaires le long du corridor de transport Lamu-Soudan du Sud-Éthiopie, qui sont nombreuses, est essentiel pour faciliter le développement économique des pays participants et renforcer l'intégration régionale et les chaînes de valeur régionales dans les secteurs de l'agriculture, de l'énergie et des ressources naturelles.

Le corridor central et le corridor du Nord relient les pays sans littoral du Burundi, du Rwanda et de l'Ouganda au Kenya et à la République-Unie de Tanzanie et consiste essentiellement en la mise en place d'un ensemble d'activités qui renforceront l'interconnectivité des transports grâce au développement des infrastructures et à la facilitation du commerce⁶³. Ces corridors fournissent également

un accès portuaire à la République démocratique du Congo et au Soudan du Sud. Les projets prioritaires ont été identifiés et les coûts s'élèvent à environ 1,8 milliard de dollars. Si l'initiative recèle un énorme potentiel pour améliorer le commerce et l'investissement, les progrès dans sa mise en œuvre sont entravés par des coûts de transport élevés, des infrastructures physiques dégradées et l'incompatibilité des politiques nationales⁶⁴.

Parmi les nombreux autres avantages, la coopération économique régionale dans le domaine des infrastructures peut aussi réduire le coût des affaires en regroupant les marchés très fragmentés de l'Afrique. Il a été souligné dans le Rapport sur le développement dans le monde 2009⁵⁴ que l'expédition d'un conteneur vers la côte est des États-Unis coûte presque deux fois plus depuis l'Afrique que depuis d'autres régions du monde. Grâce au partage des infrastructures, le coût des affaires peut être considérablement réduit et la compétitivité des économies africaines améliorée.

Il importe de préciser que la mise en place d'infrastructures qui favorisent la connectivité ne suffira pas pour stimuler le développement économique, si le climat des affaires est en général peu favorable aux entreprises. Les travaux de recherche ont démontré que le commerce intra-régional est gravement entravé par les retards

Tableau IV: Coûts liés au commerce et au transport dans les régions les plus éloignées et divisées

Région	Exécution des procédures douanières aux frontières pour les exportations (journées)	Coûts de transport moyens (dollars des États-Unis, par conteneur à destination de Baltimore)	Population dans les pays sans littoral (pour cent)
Asie de l'Est et Pacifique	24	3 900	0,42
Europe / Asie centrale	29	-	23
Amérique latine / Caraïbes	22	4 600	2,77
Moyen-Orient / Afrique du Nord	27	2 100	0
Asie du Sud	34	3 900	3,78
Afrique sub-saharienne	40	7 600	40,2

Source : Rapport sur le développement dans le monde 2009 : Repenser la géographie économique (Washington, Banque mondiale, 2009, p. 285, tableau G4.1).

⁶³ Voir Ann Bulzomi et autres, *Supply Chains and Transport Corridors in East Africa* (Amsterdam, International Peace Information Service -TRANSARMS-Research, 2014).

⁶⁴ Voir Nathan Associates, Inc., *Corridor Diagnostic Study of the Northern and Central Corridors of East Africa: An Action Plan*, vol. 1 (Arlington, Virginia, États-Unis, avril 2011).

due à la bureaucratie et par la corruption. Il faut environ 40 jours à un exportateur africain, hors d'Afrique du Nord, juste pour traverser la frontière et entrer dans un pays voisin, contre 22 jours pour son homologue latino-américain. Les coûts pour les exportateurs des pays africains sans littoral sont encore plus élevés. Les barrières institutionnelles constituent un obstacle majeur à l'exploitation de l'urbanisation aux fins de la transformation économique et de l'industrialisation. Les villes et leurs agglomérations urbaines florissantes le long des corridors sont les principaux centres de production et de consommation qui tirent le commerce et l'intégration économique. La qualité et le dynamisme économique de ces villes et agglomérations qui se créent le long et autour des corridors et les institutions et les infrastructures immatérielles qui soutiennent leur croissance et leur développement sont donc aussi importants que le réseau routier et les infrastructures matérielles qui les relient.

3.5 Pratiques d'intégration géographique et régionale à travers une politique stratégique

Les politiques urbaines nationales et les initiatives de développement visant à relier les villes et les régions d'un pays sont des pierres angulaires importantes pour la promotion de l'industrialisation et de l'intégration économique régionale. La stratégie clef consiste à promouvoir les villes et les agglomérations urbaines dans des endroits stratégiques, afin d'accélérer la croissance et l'équité régionales par la promotion d'industries et une création de valeur ajoutée en harmonie avec les ressources naturelles dont est dotée la région. Cette démarche nécessite une mobilisation des ressources pour répondre aux besoins en infrastructures matérielles et immatérielles de ces villes, notamment des approvisionnements en énergie adéquats, des systèmes de transport efficaces et respectueux de l'environnement, une main-d'œuvre qualifiée et un climat des affaires⁶⁵. Les deux cas présentés ci-après, l'un de l'Éthio-

pie et l'autre de l'Afrique du Sud, illustrent cette approche spatiale du développement.

3.5.1 Les pôles de croissance industrielle le long des chaînes de valeur agricoles : l'Éthiopie

L'Éthiopie est un pays qui tente l'expérience des pôles de croissance et des parcs industriels pour lancer son programme d'industrialisation. Le deuxième Plan de croissance et de transformation du pays⁶⁶ contient la vision de l'expansion du secteur manufacturier de 25 % et de la création d'emplois pour 200 000 Éthiopiens par an. Pour atteindre cet objectif ambitieux, le Gouvernement prévoit d'investir 1 milliard de dollars par an dans les pôles de croissance et les parcs industriels au cours des 10 prochaines années, en vue de stimuler les exportations et de faire de l'Éthiopie le centre de production le plus important de l'Afrique. Les parcs industriels devraient accueillir des entreprises de produits textiles, du cuir, de produits agro-alimentaires et d'autres entreprises à forte intensité de main-d'œuvre.

Les parcs industriels ne sont pas des enclaves autonomes ; ils sont plutôt situés dans un paysage géographique et spatial constitué d'établissements urbains et ruraux et sont conçus pour stimuler les activités économiques dans les zones avoisinantes et au-delà, ce qui renforcera davantage les liens entre les zones rurales et les zones urbaines. Chaque parc industriel est conçu pour servir de plateforme d'apprentissage collectif, améliorant ainsi les liens en amont et en aval. Par ailleurs, les nouveaux parcs industriels sont construits de manière à éviter les erreurs des précédents, en mettant l'accent sur la durabilité environnementale dès le départ, au lieu de se concentrer uniquement sur la croissance et le nettoyage par la suite. Les parcs utiliseront de l'eau recyclée et des ressources renouvelables, amèneront des espaces verts et appliqueront des normes et des systèmes d'inspection améliorés.

⁶⁵ Voir Geetam Tiwari, *Urban Transport for Growing Cities: High Capacity Bus Systems* (New Delhi, Macmillan India, 2002); Rosalind Thomas, *Development Corridors and Spatial Initiatives in Africa* (Abidjan, Banque africaine de développement ; Washington, Université Johns Hopkins, 2009).

⁶⁶ Voir Éthiopie, *Deuxième Plan de croissance et de transformation 2015/6-2019/20* (Addis-Abeba, Commission nationale de planification, 2015).

Le Gouvernement a retenu sept villes comme lieux d'implantation des parcs industriels prévus et chacune d'entre elles sera reliée sur le plan fonctionnel et spatial aux petites villes et à leurs zones rurales environnantes pour former une zone urbaine intégrée. Cela nécessitera une planification spatiale régionale qui tiendra compte des caractéristiques économiques, sociales, politiques et écologiques complexes de chaque zone où se situent les parcs industriels. Le développement des pôles d'activités prend en considération la fourniture d'infrastructures et de services en fonction des potentialités spécifiques de la croissance économique et écarte la dichotomie zones urbaines-zones rurales de la planification traditionnelle du développement, reconnaissant que les centres urbains ne sont pas seulement des pôles de croissance économique mais aussi des centres de services pour les zones environnantes.

Outre les sept pôles de croissance, quatre parcs agro-industriels seront créés dans des régions sélectionnées avec l'assistance technique de l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et le financement des partenaires de développement. Les quatre parcs proposés recevront l'appui de 50 centres de transformation ruraux qui, disposant d'un entrepôt moderne et d'installations de commercialisation, serviront de points de regroupement, reliant les parcs à la communauté rurale environnante. Les parcs devraient accueillir de grandes entreprises nationales et étrangères, créer des emplois et relier les petits agriculteurs aux industries alimentaires⁶⁷. Une approche par étapes sera utilisée pour mettre en œuvre la stratégie de déploiement des parcs industriels, étant donné que les contraintes budgétaires ne permettent pas de réaliser simultanément les pôles d'activités identifiées.

Il a été recommandé dans l'étude relative au plan national d'urbanisation⁶⁸ d'utiliser 10 pôles d'activités urbains spécialisés dans le système

urbain national pour impulser le développement de l'arrière-pays rural. Les pôles d'activités identifiés sont organisés en trois hiérarchies urbaines : métropolitaines, secondaires et tertiaires, et sont accompagnés d'une description des fonctions économiques actuelles et futures de chaque pôle d'activités (voir tableau V).

En résumé, la planification économique intégrée dans le pays illustre les bonnes pratiques suivantes :

- Mettre en harmonie et coordonner le ciblage spatial des investissements avec la planification économique et l'établissement de priorités selon leur fonction économique et en tenant compte de la géographie économique
- Planifier une hiérarchie des villes, grandes et petites, en reliant la production agricole aux centres urbains pour l'agrégation et la transformation
- Examiner la variété des fonctions représentées dans la diversité des cibles économiques par grande ville et petite ville
- Renforcer les liens entre la production agricole et les marchés urbains

3.5.2 Initiative de développement spatial : l'Afrique du Sud

L'Afrique du Sud a mis en œuvre un programme ciblé géographiquement en vue de lier les avantages du pays dans le domaine des ressources naturelles à un développement plus large et à la création d'emplois dans les villes. Ce programme a été conçu par le Gouvernement sud-africain en 1995 (après les élections démocratiques de 1994) pour tenter d'améliorer le fonctionnement des pouvoirs publics dans des régions ciblées du pays, en particulier dans les zones où existe un plus grand potentiel de croissance axée sur les ressources⁶⁹. L'initiative de développement spatial vise à renforcer l'attractivité pour l'investissement

⁶⁷ Informations provenant du bureau régional de l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel, du Ministère des finances et du développement économique, et de la Société de développement des parcs industriels.

⁶⁸ Voir Gouvernement d'Éthiopie, Ministère du développement urbain et du logement, *Urban Land Development and Management Policy and Strategy, second edition* (2013).

⁶⁹ Voir Hudson Mtegha et autres, *Resources Corridors: Experiences, Economics and Engagement; A typology of Sub-Saharan Africa Corridors* (Johannesburg : Université de Witwatersrand, École des mines et de l'ingénierie, Centre pour la durabilité de l'industrie minière, 2012).

Tableau V: Fonctions actuelles et attendues des principaux centres urbains d'Éthiopie

Hiérarchie des centres urbains	Pôle d'activités	Fonctions économiques actuelles	Principales fonctions urbaines et économiques futures
Pôle d'activités métropolitaine	Addis-Abeba	Affaires internationales Industrie et activités extractives Commerce et logistique Tourisme et loisirs Éducation Fonctions administratives et politiques	Services financiers, services aux entreprises et services professionnels ; commerce ; industrie ; logistique ; affaires internationales ; fonctions administratives et politiques ; recherche, éducation.
Pôles d'activités secondaires	Pôle d'activités urbain du lac Tana	Agriculture Tourisme et loisirs Éducation Agro-industrie	Agro-alimentaire, tourisme, éducation
	Pôle d'activités urbain de l'est (Dire Dawa-Harar-Jijiga)	Industrie et activités extractives Tourisme et loisirs	Industrie et activités extractives, commerce et logistique, tourisme et loisirs
	Pôle d'activités urbain du sud de la vallée du Rift	Agro-alimentaire Industries extractives Commerce Tourisme et loisirs Éducation	Agro-alimentaire, industrie et activités extractives, commerce et logistique, tourisme et loisirs, éducation
	Pôle d'activités urbain de Mekele	Industrie et activités extractives Tourisme et loisirs	Industrie et activités extractives, tourisme et loisirs
	Pôle d'activités urbain de Dessie-Kombolcha-Weldiya	Services Industrie	Industrie, services, commerce et logistique
	Pôle urbain de Jimma	Agriculture	Agro-alimentaire, recherche et développement, centre pour l'agriculture
	Pôle d'activités urbain de Nekemte	Agriculture	Agro-alimentaire, un certain potentiel minier
Pôles d'activités tertiaires	Semera-ville de l'oasis d'Assaita	Fonctions administratives Commerce et logistique	Commerce et logistique, industries extractives, agro-alimentaire
	Pôle d'activités de Gondar-oasis de Kebri Dehar	Agriculture et élevage	Activités extractives, agro-alimentaire, élevage

Source : Gouvernement éthiopien, Ministère du développement urbain et du logement, *Urban Land Development and Management Policy and Strategy, second edition (2013)*.

en identifiant les possibilités d'investissement dans le développement axé sur les ressources, en fournissant les infrastructures nécessaires et en levant toute une série de goulets d'étranglement politiques, législatifs et institutionnels, afin de stimuler les investissements du secteur privé⁷⁰.

⁷⁰ Voir Rosalind Thomas, *Development Corridors and Spatial Development Initiatives in Africa* (Abidjan, Banque africaine de développement ; Washington, Johns Hopkins University, 2009).

La méthodologie de l'initiative de développement spatial est axée sur la facilitation de la croissance tirée par les investissements en un lieu géographique spécifique, afin d'exploiter les ressources sous-utilisées par la création d'un réseau de corridors de développement avec des jonctions d'infrastructure (par exemple, routes, rail, port) pour assurer une connectivité régionale et mondiale. L'approche repose sur trois piliers : initiation de projets qui attirent des investissements (par

exemple, l'acier et l'exploitation minière); développement d'infrastructures majeures pour améliorer la connectivité, telles que les autoroutes, le rail ou les ports ; enfin, établissement d'une connexion à d'autres activités économiques en renforçant les infrastructures auxiliaires et de raccordement pour étendre la zone de desserte du corridor et le cercle des bénéficiaires en aval, en offrant des possibilités de contrats aux petites et moyennes entreprises et en augmentant la création d'emplois dans les communautés locales.

Les efforts déployés par le pays pour exploiter les ressources naturelles aux fins du développement ont consisté à relier ces ressources aux zones urbaines pour mettre en place les liens en amont et en aval suivants :

- Des liens budgétaires pour recueillir et déployer efficacement des rentes aux fins du développement à long terme
- Une chaîne du savoir pour la formation des compétences, la recherche et le développement, et pour le renforcement des capacités techniques
- Des liens en amont avec les intrants, les biens d'équipement et les services, entre autres
- Des liens en aval, y compris le développement de produits intermédiaires, le secteur manufacturier, la logistique et d'autres secteurs grâce à la valorisation et à la création de valeur ajoutée
- Des liens spatiaux à travers l'infrastructure et le développement économique local

En résumé, l'approche adoptée pour mener à bien cette initiative était un moyen pour l'Afrique du Sud d'accorder une priorité aux projets d'infrastructure régionaux et à l'investissement qui attire d'autres investissements, de stimuler l'investissement dans les capacités productives et de promouvoir un potentiel de développement plus large grâce à la connectivité et au regroupement des activités.

Depuis le lancement de l'initiative de développement spatial, l'Afrique du Sud est parvenue à tirer parti des ressources naturelles et des activités urbaines à valeur ajoutée qui y sont reliées comme composantes clés de la croissance et de la diversification économiques, y compris le développement de certains des secteurs d'avant-garde de la manufacture et des services sur le continent. La voie du développement de l'Afrique du Sud n'est cependant pas à l'abri de critiques. Les inégalités restent élevées et certains ont critiqué la stratégie de développement pour le trop d'accent mis sur les industries qui créent peu d'emplois⁷¹.

L'Afrique du Sud a tiré les bonnes pratiques suivantes de son expérience dans la mise en œuvre de l'initiative de développement spatial :

- Le patrimoine naturel peut servir de base au développement économique s'il est bien relié (sur le plan spatial et économique) aux autres secteurs dans les villes et si les rentes provenant des ressources naturelles sont mobilisées pour des investissements publics stratégiques.
- Une vision nationale doit être adoptée pour une planification économique globale permettant de s'appuyer sur le patrimoine naturel et en tirer parti en vue de la création de valeur ajoutée à l'échelle urbaine et de la transformation structurelle.
- Les dimensions et les forces spatiales devraient être prises en compte dans la planification du développement économique.
- Un investissement important est nécessaire pour connecter les ressources naturelles aux avantages productifs des villes et créer des activités à valeur ajoutée.

⁷¹ Voir Anthony Altbeker et autres, *Special Economic Zones: Lessons for South Africa from international evidence and local experience*. Centre for Development and Enterprise Round Table (Johannesburg, 2012).

Quatrième partie : Tirer parti de l'urbanisation en adoptant des politiques à de multiples niveaux

La mise à profit de l'urbanisation au service de la transformation structurelle dans le contexte des nombreuses mégatendances du XXI^e siècle requiert des interventions à de multiples niveaux (voir tableau VI). Le double rôle de la planification du développement national et de l'intégration régionale ne saurait être sous-estimé. Le niveau infranational aussi est essentiel, étant donné que les administrations locales sont les mieux placées pour gérer les défis et les opportunités spécifiques liés à la croissance urbaine sur le terrain. À tous les échelons, des politiques et des interventions sont nécessaires pour exploiter le potentiel de transformation structurelle.

4.1 Le recours aux politiques régionales pour tirer parti de l'urbanisation

L'intégration commerciale et régionale est impérative pour la transformation structurelle et la promotion d'une croissance inclusive en Afrique⁷². Le Traité d'Abuja, qui est entré en vigueur en 1994 avec pour objectif ultime de créer une communauté économique africaine, reflète l'engagement en faveur de l'intégration régionale en Afrique. Le Traité établit constitue aussi un cadre juridique pour la Zone de libre-échange continentale et les huit communautés économiques régionales qui sont les précurseurs de l'intégration complète, mais les progrès dans la mise en œuvre du Traité et l'action des communautés économiques régionales marquaient le pas⁷³. On a aussi fait observer que le rôle

⁷² Voir Commission économique pour l'Afrique, *Rapport économique sur l'Afrique 2015 : l'industrialisation par le commerce* (Addis-Abeba, 2015).

⁷³ Voir Commission économique pour l'Afrique, *Facilitation des échanges dans une perspective africaine* (Addis-Abeba, 2013).

de l'urbanisation dans la promotion de l'intégration régionale n'a pas été pris en compte en termes de politiques et de stratégies au niveau national ou continental. Ce constat est préoccupant, compte tenu du potentiel considérable que recèle l'urbanisation pour la promotion de l'intégration régionale et des échanges régionaux, comme cela a été mis en évidence dans les sections précédentes.

Un système fonctionnel de villes qui tire le plus grand parti possible des synergies entre les villes de tailles et de spécialisations différentes et entre les zones urbaines et les zones rurales fournit des avantages socioéconomiques importants au niveau national. Lorsque de tels systèmes s'entremêlent à travers les frontières nationales, les corridors de développement urbain qui en résultent offrent des avantages non seulement en termes socioéconomiques, mais aussi en termes d'intégration spatiale et de développement régional⁷⁴. Cela revêt une importance particulière en Afrique, où de nombreuses populations nationales sont trop petites pour tirer le maximum d'effet des économies d'échelle liées à l'urbanisation, si elles sont isolées des marchés régionaux. Il est donc indispensable que les pays africains tirent le plus grand parti possible du potentiel des villes et des corridors urbains pour promouvoir les projets commerciaux, d'investissement et d'infrastructure régionaux. Cet objectif peut être atteint en intégrant de façon explicite la dimension urbaine dans les politiques et les stratégies visant à promouvoir l'intégration et le commerce régionaux, qui, en dépit de leur importance capitale, sont souvent ignorés.

⁷⁴ Voir Programme des Nations unies pour les établissements humains, *L'État des villes africaines 2010 : Gouvernance, inégalité et marchés fonciers urbains* (Nairobi, 2010).

Tableau VI: Réponses politiques à l'urbanisation à de multiples niveaux

Domaines des politiques régionales	Domaines des politiques nationales	Domaines politiques infranationales
<ul style="list-style-type: none"> – Reconnaître et exploiter les possibilités offertes par les corridors urbains régionaux grâce à des politiques sous-régionales d'urbanisation – Faciliter le commerce régional dans les corridors urbains – Réduire les formalités administratives liées à la circulation transfrontalière des personnes, des biens et procéder au financement grâce à une planification transfrontalière et urbaine coordonnée – S'engager dans le développement stratégique des chaînes de valeur régionales grâce à la création de pôles de croissance urbains régionaux – Collaborer sur des projets régionaux stratégiques en tirant parti des possibilités offertes par les corridors urbains – Co-investir dans les infrastructures régionales – Améliorer la connectivité dans les corridors urbains régionaux pour en faire des moyens d'attirer des investissements au profit des pôles économiques régionaux 	<ul style="list-style-type: none"> – Aligner les politiques sur les accords continentaux et sous-régionaux – Renforcer la planification du développement national et reconnaître l'urbanisation comme moteur de la transformation structurelle – Intégrer l'urbanisation dans les ministères et les secteurs dans le cadre de la planification du développement national – Donner la priorité dans la planification économique aux industries urbaines riches en emplois et à forte valeur ajoutée – Aligner la planification spatiale sur la planification économique – Donner la priorité aux investissements publics et aux programmes pour renforcer les liens économiques entre les zones urbaines et les zones rurales et renforcer le rôle des villes dans le développement économique – Décentraliser les ressources adéquates (en conjonction avec le renforcement des capacités locales) pour appuyer le mandat qui incombe aux grandes villes de gérer le processus d'urbanisation – Mettre en place des mécanismes de coordination entre les niveaux de l'administration publique et entre les secteurs – Aligner les politiques relatives au commerce, à l'éducation, aux technologies de l'information et de la communication, à la recherche, aux infrastructures et aux finances sur les objectifs pleinement intégrés de l'urbanisation durable et de la transformation structurelle – Combattre la corruption et mettre en place de meilleures institutions pour assurer un fonctionnement efficace de l'administration publique et un meilleur climat des affaires – Assurer la collecte et le suivi des données pour suivre les développements spatiaux et économiques et apporter un soutien aux organismes infranationaux dans cette entreprise – Entreprendre des travaux de recherche sur l'urbanisation et ses divers moteurs, caractéristiques, impacts et conséquences sur les politiques 	<ul style="list-style-type: none"> – S'engager dans une planification spatiale stratégique pour orienter le développement urbain vers des modèles économiquement, socialement et écologiquement durables – Accroître l'efficacité des marchés fonciers, de la délivrance de permis, de la fourniture d'infrastructures locales, de la collecte fiscale et des principales institutions de gestion urbaine – Utiliser les politiques foncières et du logement pour aider les populations urbaines à s'installer de façon planifiée et rationalisée, y compris les citadins qui n'ont pas le niveau de revenu nécessaire pour obtenir un logement formel au taux du marché – Faciliter la modernisation des entreprises informelles en réduisant les obstacles à l'accès aux terres, à l'obtention de financements, au renforcement des compétences et à l'enregistrement – Aligner la planification économique locale sur les priorités économiques nationales pour aider les villes à répondre aux besoins des secteurs économiques et des chaînes de valeur cibles – Améliorer la gestion financière de base et la planification stratégique des investissements – Donner la priorité aux investissements locaux qui sont alignés sur les plans économiques nationaux et qui viennent au soutien des secteurs économiques qui permettent une croissance des emplois

Source : Établi par la CEA.

Les villes exercent une influence dynamique sur les grands projets d'infrastructure, les investissements et les cadres régionaux, et si l'on prête attention à cet impact pendant la phase de planification, la fonctionnalité et les avantages de telles interventions pourraient être considérablement améliorés. L'urbanisation doit, par ailleurs, être coordonnée dans une perspective holistique en harmonisant les politiques urbaines aux échelles locale, nationale et régionale. Par exemple, une planification urbaine sous-régionale qui est en adéquation avec les besoins et la spécialisation de l'ensemble de la région permettrait non seulement que les villes, grandes et petites, fusionnent avec les grands corridors urbains, mais qu'elles donnent aussi une impulsion au développement économique au niveau local et que cela permette aux villes grandes et petites, de rattraper les niveaux de productivité les plus élevés existant dans le corridor urbain.

Les corridors urbains situés le long des frontières nationales requièrent l'attention des autorités au niveau régional, au-delà des systèmes de gouvernance traditionnels et confinés à un territoire. Compte tenu de leur vaste potentiel économique, il est essentiel que les États et les autorités de gouvernance régionales travaillent ensemble pour exploiter le potentiel des corridors urbains en faveur du développement et de l'intégration sur le continent⁷⁵. Néanmoins, il y a lieu d'être optimiste, étant donné que certains pays collaborent déjà à cette fin. Par exemple, le corridor de développement de Maputo (dont il a été déjà question dans le présent rapport), qui relie d'importantes zones urbaines et minières de l'Afrique du Sud au port et à la capitale du Mozambique, a été l'objet de nombreuses louanges pour avoir facilité l'intégration économique et le développement de la région⁷⁶. Ce faisant, l'initiative a stimulé la planification et la mise en œuvre d'autres corridors transnationaux dans différentes régions d'Afrique.

⁷⁵ Voir Programme des Nations unies pour les établissements humains, *L'État des villes africaines 2008 : Un cadre pour aborder les défis urbains en Afrique* (Nairobi, 2008).

⁷⁶ Voir Institut sud-africain des affaires internationales, *Implementing Development Corridors: Lessons from the Maputo Corridor* (Johannesburg, 2012).

4.2 La planification du développement national est une question centrale

Les politiques régionales ne peuvent réussir que si on leur accorde une priorité au niveau national. Pour intégrer l'urbanisation dans la politique économique régionale, il faudra commencer par l'inclure dans la politique économique nationale. La planification du développement national doit être renforcée pour atteindre cet objectif, en tournant le dos aux préjugés anti-urbains du passé et en mettant en place des stratégies qui permettraient d'exploiter les possibilités qu'offre l'urbanisation au profit de la transformation structurelle.

La quête d'une transformation structurelle en Afrique exige un retour à la pratique de la planification à long terme du développement national, qui était caractéristique des gouvernements de l'après l'indépendance dans les années 60 et au début des années 70. Très peu de pays en développement ont enregistré de progrès, voire aucun n'a enregistré de progrès, en termes de développement économique et d'industrialisation, sans mettre en œuvre un plan de développement à long terme. Un tel plan est indispensable pour la mobilisation des ressources limitées et des efforts autour des priorités fondamentales d'une nation.

Depuis leur accession à l'indépendance, de nombreux pays africains ont adopté des plans de développement quinquennaux et décennaux traduisant une vision qui indiquait comment ils comptaient accroître les taux de croissance économique, créer de nouvelles industries, transformer le secteur agricole, créer des emplois et améliorer les conditions de vie de leurs citoyens. Malgré ces bonnes intentions, de nombreux plans nationaux de développement n'ont jamais été mis en œuvre en raison de la faiblesse des capacités de l'État, de l'insuffisance des ressources financières et du manque d'engagement politique des élites dirigeantes. En outre, lorsque l'Afrique est entrée dans la période d'ajustement structurel des années 80 et du début des années 90, la planification à long terme du développement national a été abandonnée au profit de programmes de stabilisation à court terme sous le regard vigilant des institutions de Bretton Woods. En conséquence,

le continent n'a pu parvenir à la transformation structurelle et à une croissance inclusive, même en exécutant ces programmes de stabilisation à court terme pendant de nombreuses années⁷⁷.

La croissance économique et la transformation structurelle qu'ont connu la Chine et l'Asie de l'Est montrent combien il est important d'élaborer des plans nationaux de développement à long terme qui soutiennent les industries stratégiques, développent des infrastructures internes pour rendre les villes plus compétitives, investissent dans le développement du capital humain pour assurer l'égalité des chances et l'ascension sociale pour tous, et contrôlent les marchés financiers. Parmi les facteurs de réussite de la Chine et d'autres pays d'Asie de l'Est, citons la liberté des pouvoirs publics de contrôler les politiques économiques de base et le fait que l'État avait le pouvoir administratif, juridique et réglementaire de guider le marché d'une manière qui soit favorable au développement national. Ces enseignements sont dignes d'intérêt pour l'Afrique et peuvent aider à éclairer les efforts de planification à long terme visant à accélérer la transformation structurelle⁷⁸.

Au moment où l'Afrique s'engage dans la voie de la transformation structurelle, elle se doit d'intégrer les politiques et les stratégies d'urbanisation dans la planification à long terme du développement national. L'urbanisation crée des possibilités pour les pays africains, lorsqu'ils structurent leurs plans nationaux de développement, de s'attaquer aux défis **clefs**, tels que comment s'éloigner de la dépendance à l'égard des exportations de ressources naturelles et diversifier l'économie en attirant des investissements dans le secteur manufacturier ; comment améliorer la productivité de l'agriculture et la création de valeur ajoutée ; comment améliorer la compétitivité des villes, grandes et petites, afin d'attirer des investissements extérieurs à même de créer des emplois ;

⁷⁷ Voir Commission économique pour l'Afrique, *La planification au service du développement de l'Afrique : Enseignements, indications et messages à tirer des expériences passées et présentes* (Addis-Abeba, 2016).

⁷⁸ Voir Fantu Cheru, « *Emerging southern powers and new forms of South-South Cooperation and new forms of multilateralism: Ethiopia's strategic engagement with China and India* », *Third World Quarterly*, vol. 37, N° 4 (mars 2016).

enfin, comment soutenir la croissance et accroître la redistribution des bénéfices à la population.

La croissance de l'emploi productif dans les villes et des secteurs économiques spécifiques qui peuvent créer des emplois constitueront les piliers centraux de tout plan national de développement qui tire parti de l'urbanisation pour parvenir à la transformation structurelle. En outre, la mise en œuvre d'un tel plan de développement alignera les stratégies sectorielles sur les stratégies urbaines et coordonnera toutes les entités nationales avec des politiques qui auront un impact sur la productivité des villes, notamment les ministères, les départements et les organismes liés au commerce, à l'éducation, aux TIC, à la recherche, à l'infrastructure et aux finances.

À ce jour, peu d'éléments attestent l'incorporation stratégique de l'urbanisation dans les plans nationaux de développement des pays africains. Il existe une appréciation insuffisante de l'immense potentiel que recèle l'urbanisation pour la transformation structurelle et le développement durable à long terme. Au contraire, l'urbanisation est souvent compartimentalisée et perçue à travers le prisme des embouteillages, de la création de taudis, de la dégradation de l'environnement et de la pression sur les infrastructures. Il ressort aussi de l'examen des plans nationaux de développement des pays africains que le développement rural et le développement urbain sont souvent considérés comme incompatibles, et que de nombreux pays se sont même fixé pour objectifs explicites de stopper ou de ralentir l'exode rural.

Nonobstant ce qui précède, certains pays ont accordé à l'urbanisation une place centrale dans leur cadre national général de développement. Le Burundi, par exemple, est l'un des rares pays qui veut vraiment encourager l'exode rural et qui a même élaboré des plans visant à porter le taux de sa population urbaine à 40 % d'ici 2025. Ces plans sont centrés sur la planification régionale et l'exploitation du potentiel de l'urbanisation pour la transformation⁷⁹. Il en va de même pour l'Éthiopie, dont le deuxième Plan de croissance et de

⁷⁹ Voir Burundi, Ministère du plan et du développement communal, *Vision Burundi 2025* (Bujumbura, 2011).

transformation (2015), qui favorise la croissance et la gestion de l'urbanisation rapide aux fins de la croissance économique, figure parmi les neuf piliers fondamentaux⁶⁷.

L'intégration réussie de l'urbanisation dans la planification du développement national commencera par la collecte et le suivi des données spatio-économiques. À l'heure actuelle, l'on ne dispose pas de suffisamment de données sur l'urbanisation, étant donné que la majorité des statistiques économiques sont rapportées au niveau national et ne permettent pas d'examiner les rôles joués par chacune des villes, grandes et petites. Les données infranationales peuvent être utilisées pour étudier les possibilités offertes par les villes et qui découlent de l'urbanisation, en matière de croissance des secteurs économiques productifs et riches en emplois qui favoriseront la croissance économique et lèveront les obstacles à la croissance économique urbaine et permettront de faire face aux conséquences politiques du plan national de développement d'un pays.

Outre l'établissement de liens avec les politiques régionales, les politiques nationales doivent aider les autorités infranationales à exploiter le potentiel que recèle l'urbanisation. Cette démarche devra probablement inclure la décentralisation budgétaire associée au renforcement des capacités. En outre, les organismes nationaux doivent coordonner et mettre en adéquation leur planification économique et leur mise en œuvre avec les administrations locales, afin que les politiques économiques se traduisent sur le terrain dans les villes.

4.3 Les politiques infranationales pour la fonctionnalité urbaine

Les autorités infranationales, en particulier celles qui gèrent les villes, grandes et petites, en croissance rapide, ont un rôle crucial à jouer dans l'exploitation de l'urbanisation aux fins de la transformation structurelle. Elles peuvent orienter la croissance urbaine vers des schémas de développement durable, de sorte que, à mesure que les villes commencent à représenter une partie plus importante de la production économique, la croissance urbaine informelle ne constitue pas un obstacle à la fonctionnalité économique urbaine.

De tels obstacles peuvent surgir lorsque de grands segments de la population se retrouvent piégés dans l'informalité (à la fois dans des implantations sauvages et dans l'économie informelle), lorsque la mauvaise connectivité occasionne des embouteillages monstres et des problèmes de mobilité, et lorsque l'expansion urbaine et un soudain développement de la périphérie sapent la densité économique et la connectivité qui stimulent les économies d'agglomération.

La réalisation de schémas de développement durable dans un contexte de ressources limitées peut s'avérer difficile, mais la mise en place d'institutions solides constitue la première étape. La planification permettant de parvenir à un modèle de connectivité des espaces publics et des rues peut permettre que, même si des implantations sauvages devaient apparaître, la ville puisse facilement être modernisée à mesure que croît l'économie. La gestion des marchés fonciers et du logement en vue de réduire les contraintes liées à l'approvisionnement peut aussi libérer l'investissement privé et améliorer l'abordabilité. Il faudrait accorder la priorité à la gestion financière et à la planification de l'investissement dans le cadre de l'appui national aux autorités municipales, ce qui permettrait à celles-ci d'investir de façon stratégique dans des domaines qui apporteront un soutien à la croissance de l'économie urbaine.

La mise en adéquation avec les politiques économiques nationales peut aider les autorités locales à allouer de façon stratégique les ressources limitées, de sorte que les secteurs économiques prioritaires dans le plan national de développement puissent prospérer dans les villes. Les liens en amont et en aval avec l'agriculture, par exemple, peuvent dépendre des investissements urbains dans l'infrastructure logistique et l'infrastructure de transformation, ou, si la planification nationale donne la priorité aux industries à forte intensité de main-d'œuvre, les villes devraient offrir des terrains industriels urbains viabilisés et situés à proximité d'un bassin de main-d'œuvre bien connecté. En conséquence, une coordination locale des terrains destinés au logement de la main d'œuvre, de l'investissement dans les trans-

ports en commun, de l'infrastructure électrique et des espaces industriels serait essentielle pour la réussite de ces industries qui revêtent une priorité au niveau national.

4.4 Établir un lien entre les politiques urbaines infranationales, nationales et régionales

Il est essentiel d'établir un lien entre les politiques urbaines régionales, nationales et infranationales pour que les villes africaines puissent soit faciliter la croissance à long terme et permettent d'atteindre les objectifs en matière de transformation. Une telle mise en adéquation doit prendre expressément en considération le rôle des villes dans la planification économique visant à promouvoir l'industrialisation, l'agriculture moderne et les services. Les villes suivent une logique économique claire qui devrait donner forme à la planification, à la gestion et à la gouvernance urbaines en Afrique. Elles recèlent un potentiel considérable pour l'amélioration de la productivité et la création d'emplois, si elles sont planifiées et conçues

délibérément à cette fin. L'idée générale selon laquelle les villes seraient principalement des entités sociales et démographiques nuit en revanche à ces liens⁵. Le rôle économique et le potentiel des villes africaines ont moins retenu l'attention, ce qui a donné lieu à des occasions manquées et un manque d'adéquation entre les priorités urbaines et nationales en matière de croissance et de transformation.

Il devient donc essentiel de revoir les possibilités, les défis et les réponses connexes liés à l'urbanisation à l'aune des priorités en matière de politiques nationales et régionales. Cette démarche requiert des stratégies qui créent des mécanismes de coordination à multiples échelles et intersectoriels pour relier le développement urbain à la planification économique globale, à l'industrie, à l'agriculture, aux infrastructures et aux investissements. En outre, la conception et la gestion des villes doivent se faire en ayant pour but d'accroître la productivité et la création d'emplois en levant les obstacles (voir tableau VI), notamment grâce à l'industrialisation.

Conclusion



L'urbanisation de l'Afrique marquera un tournant décisif pour les diverses économies nationales du continent dans un avenir prévisible. La gestion de l'urbanisation fera partie des facteurs déterminants qui permettront de voir si les pays africains seront ou non capables de transformer leurs économies, de créer des emplois de qualité et de rendre la croissance inclusive. Dans le contexte d'un paysage mondial en mutation qui se caractérise par des mégatendances en matière de commerce, de ressources naturelles, de démographie et de technologie, il est indispensable que les économies africaines tirent parti du potentiel que recèlent les villes pour améliorer la création de valeur ajoutée, la productivité et la compétitivité. L'expansion des connexions sera au cœur de cet effort. Les liens

tant physiques qu'économiques doivent être renforcés entre les zones urbaines et les zones rurales, dans les systèmes nationaux des villes et le long des corridors régionaux. En conséquence, les pays africains ont déjà commencé à jeter les bases de cette connectivité améliorée dans leurs accords régionaux et leurs communautés économiques.

Il est temps que l'urbanisation soit pleinement intégrée dans les plans nationaux de développement et mise en œuvre et il est temps que les pays africains traduisent leurs ambitions économiques régionales dans leurs plans. L'urbanisation de l'Afrique devrait être un atout pour la croissance inclusive et la transformation structurelle, ce qui, en fin de compte, fera de l'Afrique un continent prospère.