

L'INDUSTRIALISATION ET L'URBANISATION

AU SERVICE DE LA TRANSFORMATION DE L'AFRIQUE



RAPPORT ECONOMIQUE SUR L'AFRIQUE



Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique

2017

Pour commander des exemplaires du rapport, veuillez contacter :

Publications

Commission économique pour l'Afrique

P.O. Box 3001

Addis-Abeba, Éthiopie

Tél: +251-11- 544-9900

Télécopie: +251-11-551-4416

Adresse électronique: ecainfo@uneca.org

Web: www.uneca.org

Tous droits réservés

© 2017 Nations Unies, Addis-Abeba, Éthiopie

Titre : Rapport économique sur l'Afrique 2017: l'industrialisation
et l'urbanisation au service de la transformation de l'Afrique

Langue : Français

Numéro de vente : F.17.II.K.1

ISBN : 978-92-1-225069-4

eISBN : 978-92-1-060393-5

Design de la couverture, mise en page et infographiques : Karen Knols, Carolina Rodriguez, Tessa Schlechtriem et Pauline Stockins.

Toute partie du présent ouvrage peut être citée ou reproduite librement. Il est cependant demandé d'en informer la Commission économique pour l'Afrique et de lui faire parvenir un exemplaire de la publication.

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de la Commission économique pour l'Afrique aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites, ni quant à leur système économique ou leur stade de développement. Les désignations « développé », « industrialisé » et « en développement » n'ont qu'une fin statistique et ne constituent pas une appréciation du stade de développement atteint par tel pays ou telle région.

C CONTENU

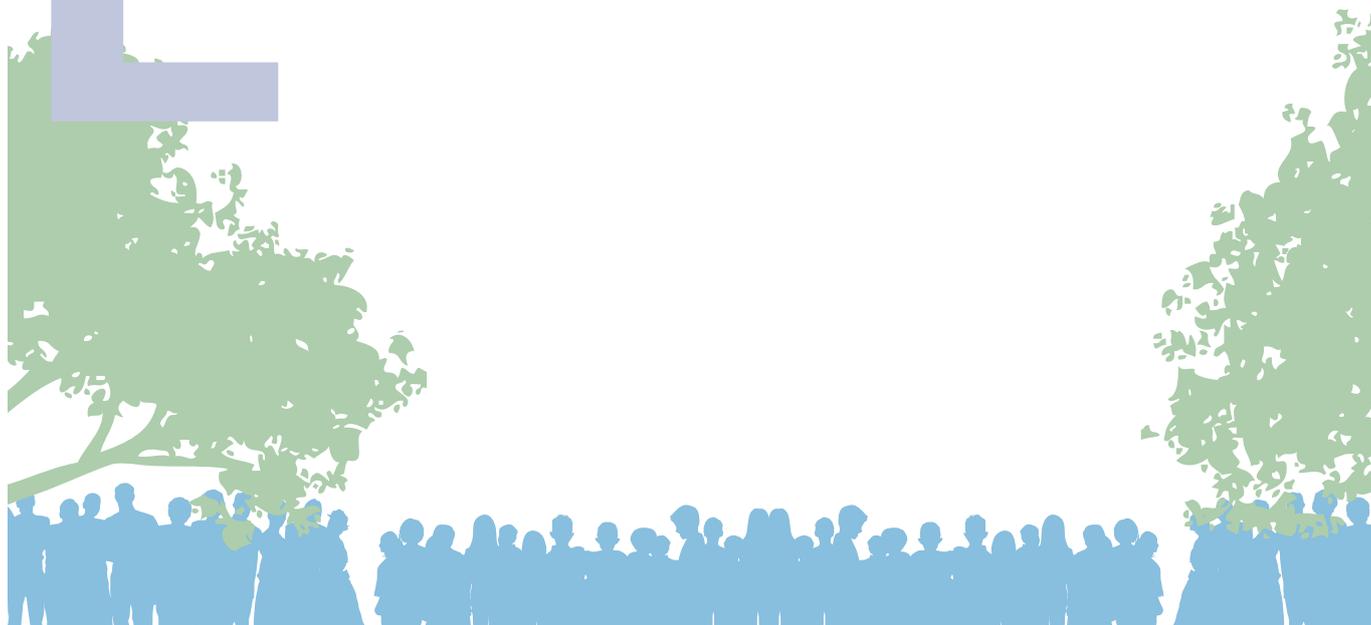


LISTE DE ENCADRÉ, FIGURES ET TABLEAUX	vi
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS	xi
REMERCIEMENTS	xiv
AVANT-PROPOS	xvii
RÉSUMÉ ANALYTIQUE	xx
CHAPITRE 1 ÉVOLUTION RÉCENTE DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE EN AFRIQUE	2
1.1 LA CROISSANCE EN AFRIQUE EN 2016.....	3
1.2 RÉSULTATS COMMERCIAUX DE L'AFRIQUE	17
1.3 LES RÉSULTATS DE L'AFRIQUE DANS LE FINANCEMENT DU DÉVELOPPEMENT.....	22
1.4 PERSPECTIVES À MOYEN TERME ET RISQUES.....	26
1.5 ENSEIGNEMENTS À TIRER POUR RELANCER LA CROISSANCE DE L'AFRIQUE.....	30
BIBLIOGRAPHIE	31
NOTES	33

CHAPITRE 2	ÉVOLUTION RÉCENTE DE LA SITUATION SOCIALE EN AFRIQUE	34
2.1	RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ EN AFRIQUE	35
2.2	LES FEMMES ET LA CROISSANCE EN AFRIQUE	46
2.3	INÉGALITÉS ENTRE ZONES URBAINES ET ZONES RURALES	52
2.4	CONCLUSIONS ET PRINCIPAUX MESSAGES	60
	RÉFÉRENCES	61
	NOTES	63
CHAPITRE 3	VUE D'ENSEMBLE DE L'URBANISATION ET DE LA TRANSFORMATION STRUCTURELLE EN AFRIQUE	64
3.1	L'URBANISATION EN AFRIQUE: TENDANCES, SCHÉMAS ET MOTEURS	65
3.2	LIENS ENTRE L'URBANISATION ET LES ÉCONOMIES RURALES ET AGRICOLES	68
3.3	IMPACTS ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX DE LA CROISSANCE DES VILLES	69
3.4	LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL COMME UNE VOIE VERS LA TRANSFORMATION STRUCTURELLE	72
3.5	LIEN ENTRE LA CROISSANCE DE LA POPULATION URBAINE ET LES REVENUS EN AFRIQUE	74
3.6	DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DÉSINDUSTRIALISATION PRÉMATURÉE	75
3.7	CROISSANCE FONDÉE SUR LES RESSOURCES NATURELLES ET VILLES DE CONSOMMATION	77
3.8	CROISSANCE POUR TOUS	78
3.9	DES RAISONS D'ÊTRE OPTIMISTE	83
3.10	DISSIPER LES MYTHES	85
3.11	INCIDENCES SUR LES POLITIQUES ET PERSPECTIVES D'AVENIR	88
	BIBLIOGRAPHIE	90
	NOTES	93

CHAPITRE 4	LIENS ENTRE URBANISATION ET INDUSTRIALISATION.....	94
4.1	MOTEURS: DEMANDE DES POPULATIONS URBAINES ET CHANGEMENT DES HABITUDES DE CONSOMMATION.....	97
4.2	POTENTIEL DES SYSTÈMES URBAINS COMME FACTEURS CLEFS D'INDUSTRIALISATION.....	104
4.3	LES VILLES, FACTEURS CLEFS DE L'INDUSTRIALISATION	114
4.4	OBSTACLES	122
4.5	LEVIERS POLITIQUES	126
	BIBLIOGRAPHIE.....	130
	NOTES	133
CHAPITRE 5	L'URBANISATION ET L'INDUSTRIALISATION EN PRATIQUE.....	134
5.1	ONZE PAYS CHOISIS POUR DES ÉTUDES DE CAS	135
5.2	LA DEMANDE URBAINE, MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL.....	139
5.3	UN RÉSEAU URBAIN ÉQUILIBRÉ.....	146
5.4	ÉLIMINER LES OBSTACLES AUX ÉCONOMIES D'AGGLOMÉRATION DANS LES VILLES.....	153
5.5	INTÉGRATION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET INDUSTRIEL.....	161
	BIBLIOGRAPHIE.....	167
	NOTES	170
CHAPITRE 6	URBANISER POUR INDUSTRIALISER: MESURES INDIQUÉES	172
6.1	PRINCIPAUX PROBLÈMES ET MESURES POSSIBLES.....	173
6.2	L'INTÉGRATION DE LA POLITIQUE URBAINE ET DE LA POLITIQUE INDUSTRIELLE.....	174
6.3	MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES.....	184
	BIBLIOGRAPHIE.....	187
	NOTES	187
CHAPITRE 7	NOTE STATISTIQUE.....	188

LISTE DE ENCADRÉ, FIGURES ET TABLEAUX



CHAPITRE 1

ENCADRÉS

Encadré 1.1 Évolution de l'économie mondiale et conséquences pour l'Afrique	4
Encadré 1.2 Mesures prises par certains pays africains exportateurs de pétrole face à l'effondrement des prix des produits de base	7
Figure de l'encadré 1.1 Liquidités internationales (en pourcentage du PIB) de certains pays africains, 2013-2016	7
Encadré 1.3 La Zone de libre-échange continentale.....	21
Encadré 1.4 L'engagement de la Chine en Afrique: Quel impact sur la croissance de l'Afrique ?	29
Figure de l'encadré 1.2 Corrélation entre la croissance du PIB réel en Afrique et en Chine, 2000-2014	29

FIGURES

Figure 1.1 Croissance économique en Afrique et dans les pays émergents et en développement, 2013-2016.....	3
Figure 1.2 Croissance africaine par groupement économique, 2013-2016.....	6
Figure 1.3 Croissance africaine par sous-région (en pourcentage), 2013-2016.....	8
Figure 1.4 Croissance du PIB de l'Afrique et ses composantes, 2014-2017.....	9
Figure 1.5 La transformation structurelle de l'Afrique, 2000-2014.....	10
Figure 1.6 Croissance de la productivité sectorielle en Afrique (en pourcentage), 2001-2014.....	11
Figure 1.7 Croissance de la productivité (en pourcentage) par groupement économique, 2000-2016....	13
Figure 1.8 Solde budgétaire moyen par sous-région, 2013-2017.....	14
Figure 1.9 Déficit du compte courante, 2013-2016.....	15
Figure 1.10 Inflation par sous-région (en pourcentage), 2013-2017.....	16

CHAPITRE 1 (CONT)

Figure 1.11 Taux de croissance des exportations de marchandises (en pourcentage) dans les principales régions du monde, 2010-2015	18
Figure 1.12 Taux de croissance des exportations de marchandises africaines (en pourcentage) vers les principales régions du monde, 2011-2015.....	18
Figure 1.13 Composition du commerce de l'Afrique par secteur, moyenne de 2010 à 2015.....	19
Figure 1.14 Composition du commerce des services en Afrique, moyenne de 2010 à 2015	20
Figure 1.15 Épargne intérieure brute (moyenne en pourcentage du PIB), 2000-2017.....	23
Figure 1.16 Montant total de la dette africaine, 2015-2017.....	24
Figure 1.17 Montant net de la dette en Afrique, 2015-2017	24
Figure 1.18 Moyennes des envois de fonds en Afrique, 2000-2015	25
Figure 1.19 Perspectives de croissance de l'Afrique par sous-région, 2015-2018.....	27
Figure 1.20 Perspectives de croissance du PIB de l'Afrique (en pourcentage) sur la base de l'intervalle de confiance, 2014-2018	27
TABLEAUX	
Tableau 1.1 Perspectives du marché du travail en Afrique, 2000-2016 (en pourcentage).....	12
Tableau 1.2 Quelques indicateurs financiers concernant l'Afrique, 2011-2016 (en milliards de dollars)	22

CHAPITRE 2

FIGURES

Figure 2.1 Tendances de la pauvreté à 1,90 dollar par jour, 1990-2013 (parité de pouvoir d'achat - 2011).....	35
Figure 2.2 Pauvreté par sous-région en Afrique subsaharienne, 1996 et 2012	36
Figure 2.3 Écart de pauvreté (degré de pauvreté) par région (en pourcentage), 2013.....	36
Figure 2.4 Écart de pauvreté en Afrique, 2013.....	37
Figure 2.5 Inégalités en Afrique: coefficient de Gini, diverses années.....	38
Figure 2.6 Taux annuels moyens des mutations démographiques, 1990-2015	42
Figure 2.7 Chute du taux de fécondité des adolescentes lorsqu'il y a augmentation de leur scolarisation dans le secondaire	43
Figure 2.8 Chiffres globaux et par habitant de la croissance annuelle du PIB en Afrique subsaharienne, 1990-2015	45
Figure 2.9 Écarts entre hommes et femmes en années moyennes de scolarisation, par sous-région, 2014.....	46
Figure 2.10 Les années d'éducation dont bénéficient les femmes augmentent en même temps que le RNB par habitant	47
Figure 2.11 Différences entre les ratios bruts de scolarisation des garçons et des filles (dans le primaire), 2010-2015	47
Figure 2.12 L'espérance de vie des femmes est en général plus longue dans les pays plus riches.....	48
Figure 2.13 Écarts entre les taux d'activités moyens des hommes et des femmes.....	49
Figure 2.14 Taux d'activité des femmes et RNB par habitant, Afrique	50
Figure 2.15 Taux d'activité des femmes et indicateur synthétique de fécondité	51
Figure 2.16 Degré d'urbanisation et RNB par habitant en Afrique, 2014.....	53
Figure 2.17 Degré d'urbanisation et RNB par habitant en Afrique, 2014.....	53
Figure 2.18 En Afrique le taux d'urbanisation est élevé lorsque le degré d'urbanisation est faible.....	54

CHAPITRE 2 (CONT)

Figure 2.19 Différences entre zones urbaines et rurales pour certains indicateurs selon le degré d'urbanisation	57
Figure 2.20 Différences entre zones rurales et zones urbaines pour l'accès à de meilleures sources d'eau potable	57
TABLEAUX	
Tableau 2.1 Tendances des inégalités dans 29 pays d'Afrique, 1993-2011	39
Tableau 2.2 Répartition sectorielle de l'activité économique en Afrique, 1990-2012	41
Tableau 2.3 Répartition sectorielle des personnes occupant un emploi, 2004-2012 (en pourcentage)	41
Tableau 2.4 Change in total fertility rate, 1990-2014	43
Tableau 2.5 Indice synthétique de fécondité pour 1 000 naissances vivantes, par quintile	44
Tableau 2.6 Différence entre les moyennes annuelles des taux de croissance globale et par habitant du PIB en Afrique subsaharienne, 1990-2015 (en pourcentage)	45
Tableau 2.7 Évolution de l'écart entre garçons et filles dans les taux d'achèvement du primaire, 1999 et 2014 (G:F)	48
Tableau 2.8 Pays africains classés selon leur degré d'urbanisation, 2014	54
Tableau 2.9 Différentiels de salaires et de pauvreté entre zones urbaines et zones rurales dans certains pays d'Afrique	55

CHAPITRE 3

ENCADRÉS	
Encadré 3.1 Catégorisation des avantages des économies d'agglomération	70
Encadré 3.2 Les possibilités qu'offre l'Afrique	76
Encadré 3.3 L'industrialisation avec ou sans les femmes? Le cas des villes éthiopiennes	82
Figure de l'encadré 3.1 Emploi par secteur et par sexe dans les villes éthiopiennes, 2012	82
Figure de l'encadré 3.2 Emploi par sexe et par sous-secteur dans les villes éthiopiennes, 2012	82
Encadré 3.4 Gurgaon, Inde: Une ville privée	86
FIGURES	
Figure 3.1 Populations urbaines par sous-région, 1950-2050	65
Figure 3.2 L'urbanisation au Mozambique, 1960-2014	66
Figure 3.3 L'urbanisation au Rwanda, 1960-2014	66
Figure 3.4 Les agglomérations urbaines en Afrique, 1990 et 2030	67
Figure 3.5 Urbanisation et PIB par habitant dans le monde en 2014	69
Figure 3.6 Urbanisation et PIB par habitant, 1980-1994, dans certains pays africains	74
Figure 3.7 Urbanisation et PIB par habitant, 2000-2014, dans certains pays africains	75
Figure 3.8 Urbanisation, PIB et rentes tirés des ressources naturelles en Afrique, 2014	77
Figure 3.9 Urbanisation et emploi industriel, 2007-2015	79
Figure 3.10 Rapport inactifs/actifs par région du monde, 1967-2015	81
Figure 3.11 Taux de croissance de la valeur ajoutée par habitant, par pays et par secteur en Afrique, 2000-2014	84
TABLEAUX	
Tableau 3.1 Transformation structurelle et simulations de la pauvreté	80
Tableau 3.2 Problèmes communs au milieu urbain et au secteur industriel	89

CHAPITRE 4

ENCADRÉS

Encadré 4.1 Moteurs, facteurs clefs, obstacles et leviers	96
Encadré 4.2 Un système national de villes fonctionnel	106
Figure de l'encadré 4.1 Un système de villes liées et complémentaires.....	106
Encadré 4.3 Contexte historique de l'émergence des villes africaines.....	108
Figure de l'encadré 4.2 Développement de l'Afrique et incidences des chemins de fer coloniaux.....	108
Encadré 4.4 Zones économiques spéciales	118
Encadré 4.5 Une voie vers la formalisation	119
Encadré 4.6 Vers une urbanisation plus propre	123

FIGURES

Figure 4.1 Liens entre urbanisation et industrialisation.....	95
Figure 4.2 Urbanisation, dépenses de consommation finale des ménages et PIB par habitant, pays africains choisis, 2014	96
Figure 4.3 Urbanisation et importations de produits de beauté, pays choisis, 1995-2014	97
Figure 4.4 Importations africaines de catégories choisies de produits alimentaires	99
Figure 4.5 Dépenses consacrées au logement en milieu urbain et rural, 2010, pays africains choisis....	100
Figure 4.6 Ratio coût de construction le plus bas d'une maison moderne/PIB par habitant, 2013	101
Figure 4.7 Emplois dans les secteurs de la construction et des services aux entreprises, moyenne 2006-2010, pays africains choisis.....	105
Figure 4.8 Valeur ajoutée dans les secteurs de la construction et des services aux entreprises, moyenne 2006-2010, pays africains choisis.....	105
Figure 4.9 Les deux premiers pays par communauté économique régionale au classement de l'infrastructure régionale	113
Figure 4.10 Principaux obstacles recensés par les entreprises dans les villes de plus et de moins d'un million d'habitants 2006-2015.....	114
Figure 4.11 Ensemble résidentiel à accès restreint au sud de Nairobi le long de l'autoroute de Mombasa	120
Figure 4.12 Espace occupé par habitant dans certaines villes d'Afrique	121
Figure 4.13 Grille urbaine à Ouagadougou (Burkina Faso).....	124

TABLEAUX

Tableau 4.1 Projets d'Investissement Direct Etranger en Afrique, 10 premiers secteurs, 2007-2013 (pourcentage du total des projets).....	98
Tableau 4.2 Infrastructure : Électricité, Internet, eau et routes par groupements régionaux dans le monde.....	102
Tableau 4.3 Résultats d'études économétriques choisies sur les implantations industrielles en Chine, en Inde et en Indonésie	109
Tableau 4.4 Caractéristiques du secteur industriel et questions liées à l'implantation.....	117
Tableau 4.5 Coût de la vie : les 15 villes les plus chères d'Afrique	121

CHAPITRE 5

ENCADRÉS

Encadré 5.1 La politique industrielle à l'aide du secteur automobile.....	140
Figure de l'encadré 5.1 Consommation urbaine et rurale de véhicules à moteur en fonction du PIB par habitant, 2010.....	140
Encadré 5.2 La grande distribution au service du développement de la chaîne d'offre en Afrique du Sud	140
Encadré 5.3 Services exposés au commerce, pour une croissance large au Rwanda	145
Encadré 5.4 Les villes nouvelles en Afrique du Sud, en Égypte et au Kenya	150
Encadré 5.5 Une régularisation peu coûteuse et équitable de l'occupation des terres au Rwanda.....	155
Encadré 5.6 À Johannesburg, les autorités s'efforcent de réduire la distance entre les lieux de travail et les lieux d'habitation	158
Figure de l'encadré 5.2 Temps de parcours à pied pour atteindre les transports en commun, province de Gauteng, 2003 et 2013	158
Encadré 5.7 La planification du développement national en Éthiopie.....	161

FIGURES

Figure 5.1 Quatre groupes de pays selon les exportations et la diversification économique.....	137
Figure 5.2 Pourcentage de la population urbaine dans la plus grande ville du pays et mesures de promotion d'un réseau urbain équilibré, 2015.....	146
Figure 5.3 Scénario de croissance urbaine cohérente en Ouganda	148
Figure 5.4 Indicateur de qualité de l'administration foncière, 2016	153
Figure 5.5 Loyers non résidentiels dans certaines villes africaines, 2015.....	154
Figure 5.6 Valeur des exportations d'articles d'habillement, Madagascar, 1990-2015	157
Figure 5.7 Une zone résidentielle (à droite) est coupée de la grande route par une série d'usines entourées de clôtures à Nacala Porto, Mozambique.....	164

TABLEAUX

Tableau 5.1 Principales statistiques des 11 pays retenus.....	136
Tableau 5.2 Classement et score du Rwanda pour l'indice africain d'intégration régionale, 2016.....	152
Tableau 5.3 Principaux obstacles que rencontrent les piétons et les cyclistes dans certaines villes africaines, 2016.....	156
Tableau 5.4 Textes définissant les politiques	162

CHAPITRE 6

ENCADRÉS

Encadré 6.1 Le développement urbain dans les plans nationaux de développement: Rwanda et Afrique du Sud	174
Encadré 6.2 Un plan directeur spatial en Afrique du Sud.....	178
Encadré 6.3 Quelques programmes et pratiques notables dans la construction de logements et la viabilisation des terrains.....	183

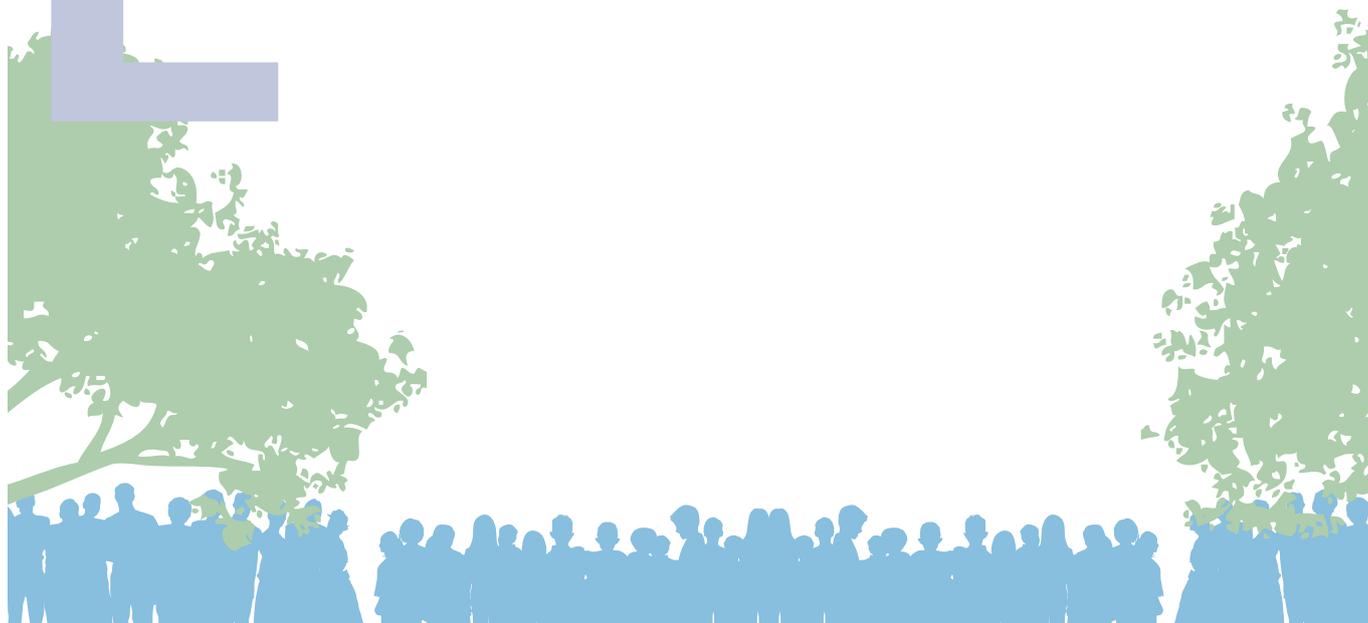
FIGURES

Figure 6.1 Les liens entre les politiques de développement national, industriel et urbain.....	175
--	-----

TABLEAUX

Tableau 6.1 Les coûts et les avantages du ciblage spatial	178
---	-----

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

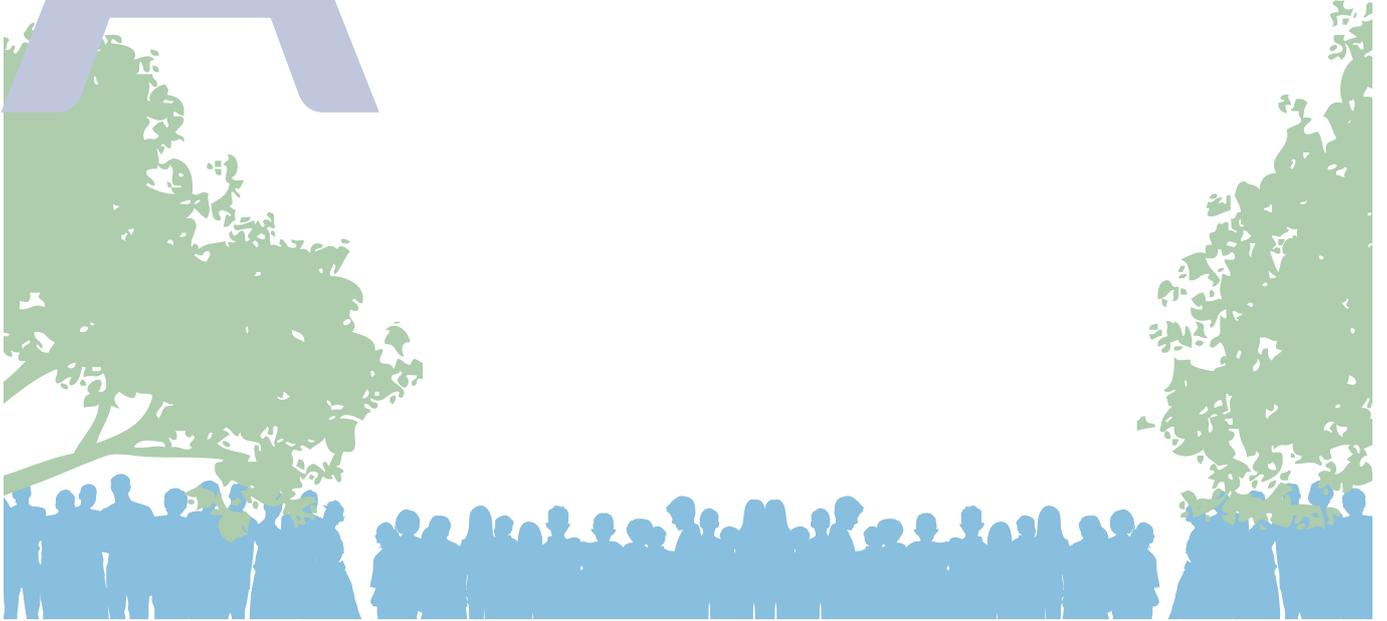


ALC	Amérique latine et Caraïbes
AS	Asie du Sud
BAD	Banque Africaine de Développement
CAE	Communauté d'Afrique de l'Est
CEA	Commission économique pour l'Afrique
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEN-SAD	Communauté des États sahélo-sahariens
CER	Communautés économiques régionales
CFA	Communauté financière d'Afrique
CITI	Classification internationale type par industrie
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
COMESA	Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
Comtrade	Base de données statistiques des Nations Unies sur le commerce des produits de base
CUA	Commission de l'Union africaine
DAES	Département des affaires économiques et sociales de l'ONU
EDS	Enquêtes démographiques et de santé
EIU	The Economist Intelligence Unit
EU	États-Unis
FMI	Fonds monétaire international
FNUAP	Fonds des Nations Unies pour la population

GPS	Système mondial de localisation
IDE	Investissement direct étranger
IDM	Indicateurs du développement dans le monde
IGAD	Autorité intergouvernementale pour le développement
ILOSTAT	Base de données de l'Organisation internationale du Travail
INSR	Institut national de la statistique du Rwanda
MINECOFIN	Ministère des finances et de la planification économique du Rwanda
MINICOM	Ministère du commerce et de l'industrie du Rwanda
MOAN	Moyen-Orient et Afrique du Nord
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ODI	Overseas Development Institute
OIT	Organisation internationale du Travail
OIT-ICMT	Organisation internationale du Travail - Indicateurs clés du marché du travail
OMC	Organisation mondiale du commerce
ONU	Organisation des Nations Unies
ONU-Habitat	Programme des Nations Unies pour les établissements humains
ONUSIDA	Programme commun des Nations Unies sur le VIH/sida
PEA	Perspectives économiques en Afrique
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PPA	Parité du pouvoir d'achat
PPP	Partenariat public-privé
PTP	Partenariat transpacifique
PwC	Pricewaterhouse Coopers
RAR	Réseau d'autobus rapides
RCA	République centrafricaine
R-D	Recherche-développement
RDC	République démocratique du Congo
REA	Rapport économique sur l'Afrique
RNB	Revenu national brut
RWF	franc rwandais
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
TI	Technologies de l'information
TIC	Technologies de l'information et de la communication
TTIP	Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement
UA	Union africaine
UE	Union européenne
UMA	Union du Maghreb arabe

UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
UNICEF	Fonds des Nations Unies pour l'enfance
USAID	Agence pour le développement international des Etats-Unis
ZES	Zones économiques spéciales
ZLE	Zone de libre-échange
ZLEC	Zone de libre-échange continentale

REMERCIEMENTS



Le Rapport économique sur l'Afrique 2017, qui porte sur l'urbanisation et l'industrialisation au service de la transformation de l'Afrique, a été établi sous la direction de M. Abdalla Hamdok, Secrétaire exécutif par intérim de la Commission économique pour l'Afrique (CEA).

SUPERVISION ET COORDINATION GÉNÉRALES

Le Rapport a été établi sous la supervision générale de M. Adam Elhiraika, Directeur de la Division des politiques macroéconomiques de la CEA, et Mme Takyiwaa Manuh, Directrice de la Division des politiques de développement social de la CEA, et sous la coordination de M. Khaled Hussein, Chef de la Section des prévisions à la Division des politiques macroéconomiques, et Mme Edlam Yemeru, Chef de la Section de l'urbanisation à la Division des politiques de développement social.

QUESTIONS D'ORDRE CONCEPTUEL

Sur le plan conceptuel, le Rapport a bénéficié des conseils de M. Gulelat Kebede, M. Adam Elhiraika, Mme Takyiwaa Manuh, M. Khaled Hussein, Mme Edlam Yemeru, M. Saurabh Sinha, M. Hopestone Chavula, Mme Semia Guermas Tapia, M. Adrian Gauci, Mme Thokozile Ruzvidzo et Mme Ngoné Diop.

RECHERCHE ET RÉDACTION

Le rapport a été rédigé par des fonctionnaires de la CEA appartenant à la Division des politiques macro-économiques, à la Division de l'intégration régionale et du commerce et à la Division des politiques de développement social. La CEA tient à remercier les personnes suivantes pour leurs contributions remarquables:

Le consultant principal, M. Gulelat Kebede de la New School University, qui a assuré la cohérence globale du rapport et en a façonné le contenu et la structure, en étroite collaboration avec l'équipe de la CEA; Mme Liz Paterson Gauntner, qui a été l'experte consultante sur les liens entre l'industrialisation et l'urbanisation en Afrique; et Mme Judith Fessahie de l'Université de Johannesburg, qui a été l'analyste experte de l'industrialisation et de l'urbanisation.

L'équipe de la CEA chargée des recherches et du contenu se composait de M. Yesuf Mohammednur Awel, M. Hopestone Chavula, M. Adrian Gauci, M. Khaled Hussein, M. Stephen Karingi, M. Deniz Kellecioglu, M. Martin Kohout, M. David Luke, M. Simon Mevel, M. Allan Mukungu, M. Saurabh Sinha, Mme Edlam Yemeru et Mme Sandra Zawedde.

La Commission tient également à remercier les Gouvernements de l'Afrique du Sud, du Cameroun, du Congo, de la Côte d'Ivoire, de l'Éthiopie, de Madagascar, du Maroc, du Mozambique, du Nigéria, du Rwanda et du Soudan pour avoir fourni les données d'études de cas qui aideront l'Afrique à mieux comprendre les liens entre l'urbanisation et l'industrialisation.

Le Rapport s'appuie sur des données primaires résultant de la recherche sur le terrain et d'analyses approfondies réalisées par le personnel de la CEA: Cameroun et Afrique du Sud (Mme Sandra Zawedde); Côte d'Ivoire (M. Adrian Gauci); Congo (M. Deniz Kellecioglu); Éthiopie (M. Martin Kohout et M. Yesuf Mohammednur Awel); Madagascar (M. Souleymane Abdallah); Maroc (M. Aziz Jaid, M. Khaled Hussein et M. Omar Ismael Abdourahman); Mozambique (Mme Edlam Yemeru et Mme Marta Duda-Nyczak); Nigéria (Mme Uzumma Erume); Rwanda (M. Soteri Gateri, Mme Marie Françoise Umulinga et M. Komi Tsohou); et Soudan (M. Aziz Jaid).

EVALUATION PAR LES PAIRS

La CEA tient également à remercier le personnel et les experts de diverses institutions et organisations pour la richesse et la pertinence de leurs contributions aux différentes étapes de l'élaboration du Rapport.

PERSONNEL DE LA CEA

M. Adam Elhiraika, M. Khaled Hussein, Mme Takyiwaa Manuh, M. Assefa Kalkidan, M. Jones Mulenga Bowa, M. Yordanos Estifanos, M. Adrian Gauci, Mme Melat Getachew, M. Deniz Kellecioglu, M. Robert Lisinge, Mme Iris Macculi, M. Pedro Martins, M. Andrew Mold, M. Maharouf Oyolola, Mme Nadia A. Ouedraogo, M.

Selsah Pasali, Mme Lily Sommer, M. David Luc, Mme Semia Guermas De Tapia, M. Anthony Taylor, M. Afework Temtime, M. Nassim Oulmane, Mme Hanife Cakici, Mme Josephine Ulimwengu, M. Jean Luc Mastaki, M. Tidjani Chétima, M. Omar I. Abdourahman, M. Zebulun Kreiter, M. Paul Mpuga, M. Mukwaya Rodgers, M. Johnson Nkem, M. James Muronbedzi, M. Louis Lubango, M. Kasirim Nwuke, M. Soteri Gatera, M. Joseph Atta Mensah, M. Stephen Karingi, Mme Ngone Diop, M. Gonzaque Rosalie, M. Martin Kohout, Mme Nozipho F. Simelane, M. Allan Mukungu, M. Saurabh Sinha, Mr. Mamo Girma, M. Yesuf Awel, Mme Susan Karungi, M. Soteri Gatera, M. Souleymane Abdellah, Mme Edlam Yemeru, Mme Sandra Zawedde, M. Jack Jones Zulu , M. Girum Asrat, Mme Meron Kinfemichael, Mme. Mama Keita, Mme. Eunice Ajambo, M. Louis M Lubango, M. Komi Tsowou, M. Moctar B. Diouf et M. Andre Nonguierma.

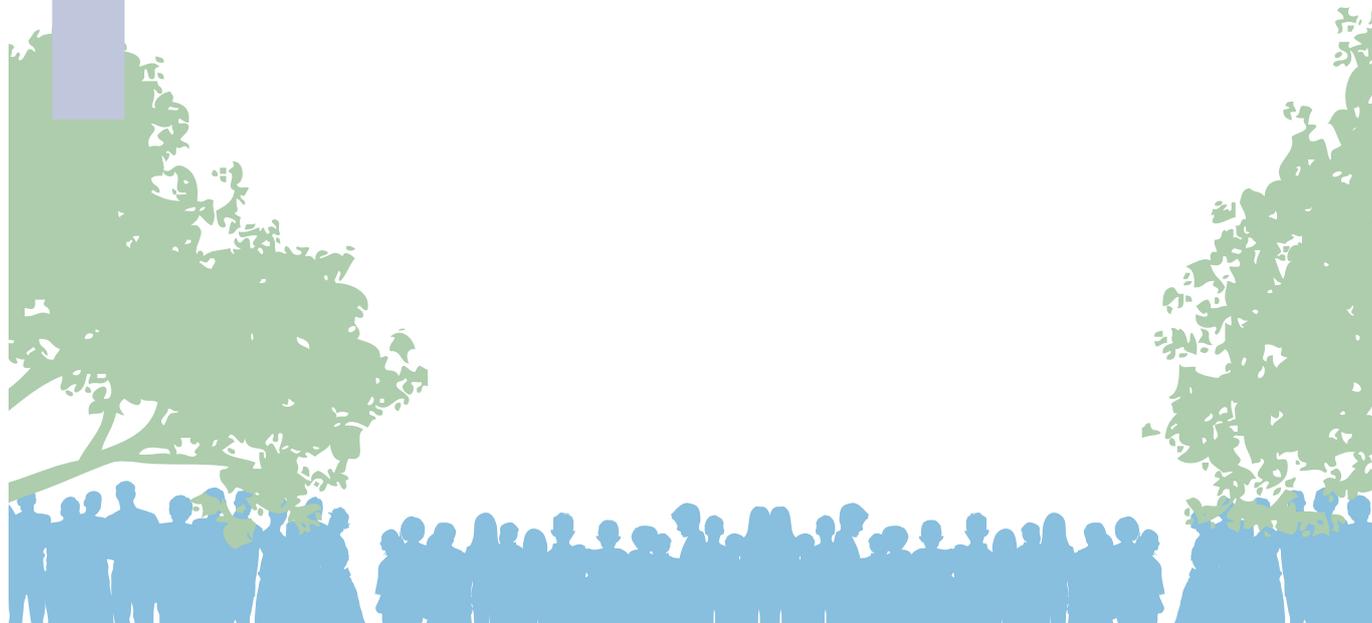
EXPERTS EXTÉRIEURS

M. Daniel Dowling d' Urbanization and Cities, Pricewaterhouse-Coopers; M. Belay File, Institute of Urban Development Studies, Addis-Abeba, Éthiopie; M. Nobuya Haraguchi, Section recherche, statistiques et politique industrielle, ONUDI, Vienne (Autriche); M. Benson Kuria Kiriga, Kenya Institute of Public Policy and Analysis, Nairobi, Kenya; M. James Knable, John Hopkins University, États-Unis; M. Younghoon Lune, Service de l'économie urbaine et des finances, ONU-Habitat; Mme Smita Srinivas, Columbia University; M. Alemayehu Seyoum, Ethiopian Economics Association; M. Ronald Wall, University of the Witwatersrand, Johannesburg, Afrique du Sud; M. Henri-Bernard Solignac Lecomte, OCDE; M. Rémi Jedwab, George Washington University, États-Unis; Mme Tigist Temesgen, ONUDI, Éthiopie; M. Fantu Cheru, Leiden University; M. Abbi Kedir, University of Sheffield, Londres; M. Petter Lydén, Lydén Production, Suède/Allemagne; Mme Gabriella Carolini, MIT Department of Urban Studies and Planning, États-Unis; M. Witness Simbanegawi, African Economic Research Consortium, Kenya; Mme Sarah N. Ssewanyana, Economic Policy Research Centre, Kampala, Ouganda; M. Firew Bekele, Ethiopian Development Research Institute; M. Marco Kamiya, Section de l'économie urbaine, ONU-Habitat, Kenya; Mme Rosemary Atieno, University of Nairobi; Mme Judith Fessehaie CCRED, Afrique du Sud; M. Adama Deen, Agence du NEPAD.

PRODUCTION

La production du présent rapport n'aurait pas été possible sans la contribution des personnes ci-après: M. Collen Kelapile, M. Jimmy Ocitti, M. Demba Diarra, M. Charles Ndungu, M. Teshome Yohannes, M. Henok Legesse, M. Robel Tsegaye, M. Mathias Bahoo, Mme Hiwot Martinez, Mme Mercy Wambui, Mme Agare Kassahun, Mme Yetinayet Mengistu, M. Solomon Wedere, M. Bekele Demissie, M. Melkamu Gebre Ezigiabher, Mme Meaza Molla et Mme Tigist Eshetu de la CEA; M. Bruce Ross-Larson, M. Joe Caponio et M. Mike Crumplar de Communications Development Incorporated, éditeurs, et Mme Karen Knols, Mme Tessa Schlechtriem, Mme Carolina Rodriguez et Mme Pauline Stockins, spécialistes en conception infographique.

AVANT-PROPOS



L'urbanisation est une tendance lourde qui a de profondes implications pour la croissance et la transformation de l'Afrique. Le taux et l'ampleur de l'urbanisation sont en train de transformer non seulement le profil démographique du continent, mais aussi ses résultats économiques, environnementaux et sociaux. En 2035, environ la moitié de la population africaine sera urbaine, ce qui créera une demande considérable d'emplois, de services et d'infrastructures, mais présentera des avantages pour la croissance économique. La transition urbaine est également en cours au moment où le continent fait face à un changement démographique et à l'essor d'une population jeune qui s'installe de plus en plus en ville.

La croissance urbaine rapide de l'Afrique est à la fois une chance et un défi. Bien que le discours dominant ait été concentré essentiellement sur les externalités négatives de l'urbanisation, on reconnaît de plus en plus de nos jours que celle-ci offre un potentiel de stimulation de la croissance et de la transformation. La nécessité d'exploiter le potentiel d'urbanisation au service de la transformation structurelle a été clairement affirmée par les dirigeants africains dans la Position commune de l'Afrique à la troisième Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (HABITAT III), adoptée en 2016. Le fait d'avoir adopté le Nouveau programme urbain lors de cette conférence et consacré, en 2015, un des objectifs de développement durable dédié aux villes et aux établissements humains témoigne de l'importance accordée à l'urbanisation.

L'histoire et l'expérience montrent que l'urbanisation est étroitement liée à la croissance économique et à la transformation des économies en faveur des secteurs productifs, à savoir l'industrie et les services. Les données disponibles

indiquent qu'en Afrique, l'urbanisation et l'industrialisation sont dissociées, ce qui empêche d'exploiter les possibilités de création d'emplois et d'amélioration du bien-être. Il n'est pas non plus étonnant que les villes africaines soient handicapées par de graves déficits en matière d'infrastructures et de services et incapables de créer suffisamment d'emplois de qualité pour satisfaire une demande sans cesse croissante, surtout chez les jeunes.

Le rétablissement du lien entre l'urbanisation et l'industrialisation en Afrique grâce à des politiques, stratégies et investissements délibérés est une priorité pour la durabilité des villes et des industries. Les villes nécessitent une meilleure industrialisation et l'industrialisation un meilleur fonctionnement des villes. En même temps, l'industrialisation et l'urbanisation sont confrontées à des défis communs. Ainsi, le principal message qui ressort du rapport est que des efforts déterminés sont nécessaires pour établir le lien entre l'urbanisation et l'industrialisation dans le contexte de la planification du développement national.

La première étape consistera à reconnaître que l'urbanisation est une tendance lourde inévitable dont l'ampleur et la vitesse sont considérables, les villes jouant un rôle crucial dans la transformation structurelle et, en particulier, dans l'industrialisation. Tout aussi importante est la nécessité de balayer les principaux mythes qui entourent l'urbanisation, notamment l'idée que la restriction de l'exode rural ralentirait la croissance urbaine et que la question urbaine serait avant tout un problème social. En réalité, l'accroissement naturel de la population est le principal moteur de la croissance urbaine et l'urbanisation est au cœur du développement économique.

Qui plus est, les possibilités qu'offre l'urbanisation à l'industrialisation et vice versa doivent être définies dans les plans nationaux de développement si on veut relier les politiques sectorielles respectives. Cela permettra, à son tour, d'éclairer les politiques sectorielles régissant le développement urbain et industriel. À cet égard, quatre principaux points d'ancrage peuvent permettre aux pays africains de mieux tirer profit de l'urbanisation pour accélérer l'industrialisation.

Le premier consiste à répondre, à travers le secteur manufacturier local, à l'augmentation de la demande et à l'évolution des modes de consommation dues à la fois à la croissance de la population urbaine et à la hausse des revenus dans les villes. On pourra ainsi créer de la valeur ajoutée, renforcer le secteur manufacturier local et améliorer la productivité, en particulier dans l'agriculture. Toutefois, les faits donnent à penser que les importations constituent de plus en plus la réponse à l'augmentation et à l'évolution de la demande urbaine, ce qui se traduit par la perte de débouchés pour le secteur manufacturier local.

Le deuxième point d'ancrage consiste à tenir compte, dans la politique industrielle, des effets positifs ou négatifs que la fonctionnalité urbaine peut avoir sur la productivité des entreprises. Les chaînes de valeur industrielles existent dans un contexte géographique ; il convient donc de planifier la fonctionnalité des villes et les liens qui les unissent de façon à soutenir des secteurs industriels déterminés. Jusqu'à présent, les politiques industrielles en Afrique tiennent rarement compte des conséquences de l'urbanisation et de la géographie économique sur le secteur manufacturier.

Le troisième point d'ancrage devrait être un ciblage spatial, ce qui implique la réorientation stratégique et la hiérarchisation des investissements et des interventions dans le but d'exploiter les avantages que présentent les centres urbains pour le développement industriel. Dans le cadre de ce ciblage spatial, on doit évaluer les avantages et les coûts de l'investissement dans différentes villes afin de pouvoir comparer les retours sur investissements à différents endroits. En définitive, il est important de corriger la tendance de la primauté urbaine dans les pays africains et de favoriser des réseaux urbains nationaux plus équilibrés, en optimisant la complémentarité des rôles des différentes villes, grandes et petites.

Le quatrième point d'ancrage porte sur l'intégration de l'industrialisation dans les politiques urbaines et régionales. L'industrialisation n'est souvent pas prise en compte dans l'élaboration des politiques et stratégies nationales d'urbanisation et de planification spatiale -ou lorsqu'elle prise en considération, elle n'est pas bien élaborée ou articulée. Pourtant, les cibles industrielles devraient être un fondement et une force directrice pour la planification urbaine et les politiques spatiales. Il convient de s'attaquer aux problèmes qui entravent la fonctionnalité des villes dans le but de stimuler la productivité industrielle, ce qui favorisera la durabilité urbaine, grâce à la création d'emplois et à la production de recettes pour financer les investissements.

S'appuyant sur ces priorités, le Rapport offre un cadre directif stratégique qui, ancré dans les plans de développement nationaux, permettra aux pays africains d'exploiter l'urbanisation au service de l'industrialisation. Ce faisant, le Rapport s'appuie également sur les expériences de certains pays africains qui illustrent la nécessité de déployer davantage d'efforts concertés pour éliminer tout hiatus entre l'urbanisation et l'industrialisation.



Abdalla Hamdok

Secrétaire exécutif par intérim de la Commission économique pour l'Afrique.

RÉSUMÉ ANALYTIQUE OPPORTUNITÉS ET PRIORITÉS

L'Afrique constitue, avec l'Asie, l'épicentre de l'urbanisation mondiale. Elle connaît une transition urbaine rapide et devrait afficher le taux d'urbanisation le plus rapide de toutes les régions dans les décennies à venir. En 1990, seulement un tiers (31 %) de la population africaine était urbaine, en 2035, ce taux devrait atteindre 49 %.

Ce changement a de profondes répercussions sur la réalisation des objectifs mondiaux et continentaux de croissance et de transformation inclusives, notamment l'Agenda 2063 et le Programme de développement durable à l'horizon 2030. La théorie et l'expérience mondiale montrent que l'urbanisation et la transformation structurelle sont étroitement liées, mais elles le sont moins en Afrique, qui a essentiellement choisi de suivre sa propre voie d'une urbanisation faiblement liée à la transformation structurelle, notamment à l'industrialisation. Elle a ainsi perdu de nombreuses opportunités de stimuler la croissance et la productivité, de réduire la pauvreté et d'assurer le développement social.

L'urbanisation de nombreux pays africains n'a pas été stimulée par l'amélioration de la productivité agricole. En effet, la rapide urbanisation de la plupart des pays coïncide avec une baisse ou une stagnation de la production industrielle et une faible productivité agricole. Dans les pays riches en ressources, l'exportation de ressources naturelles et les dépenses, effectuées en grande partie sur des

L'Afrique est l'épicentre de l'urbanisation mondiale.

services non échangeables, semblent être le moteur de la croissance urbaine, créant ainsi des « villes de consommation ». La transformation structurelle que vise l'Afrique consiste à déplacer la main-d'œuvre d'un secteur agricole à faible productivité vers les secteurs modernes et plus productifs que sont le secteur manufacturier et celui des services. Mais la tendance à long terme de ce changement a été dominée par le secteur informel - souvent des services- où les emplois restent concentrés essentiellement dans les zones urbaines, au détriment de la productivité générale de l'économie.

Les villes africaines se caractérisent donc par des défis tels qu'une faible productivité, une création d'emplois limitée, d'importants déficits en termes d'infrastructures et de services, des liens ténus avec les zones rurales, un secteur informel important, des inégalités croissantes, des dommages de plus en plus graves causés à l'environnement, une forte vulnérabilité aux changements climatiques et une faiblesse des capacités et systèmes institutionnels. S'ils ne sont pas levés, ces obstacles compromettront la possibilité de mettre l'urbanisation au service de la transformation structurelle.

Le défi que doit relever l'Afrique est donc d'accélérer la transformation structurelle en exploitant la rapide transition urbaine pour promouvoir la diversification économique, avec un accent particulier sur l'industrialisation, qui permettra de créer des emplois, d'améliorer l'accès aux services de base et de réduire les inégalités et la pauvreté.

En 2035, les citoyens devraient représenter 49 % de la population totale de l'Afrique, ce qui, certes, créera une demande considérable d'emplois, de services et d'infrastructures, mais présentera également des avantages pour la croissance économique.

Les liens entre l'urbanisation et l'industrialisation ont été généralement faibles ou inexistants en Afrique, d'où la nécessité de relier le développement urbain et le développement industriel compte tenu de leur interdépendance et de leur impact sur la croissance. *Le Rapport économique sur l'Afrique 2017* examine les moyens d'accélérer l'industrialisation pour en faire un vecteur de la transformation structurelle en Afrique en exploitant les possibilités qu'offre la rapide urbanisation. Il analyse les défis et les possibilités, ainsi que les moteurs, outils et leviers politiques pour renforcer les liens.

S'appuyant sur un large éventail de sources, y compris des études de cas au Cameroun, en République du Congo, en Côte d'Ivoire, en Éthiopie, à Madagascar,

Le défi que doit relever l'Afrique consiste à accélérer sa transformation structurelle en exploitant sa rapide transition urbaine au service de la diversification de son économie.

au Maroc, au Mozambique, au Nigéria, au Rwanda, en Afrique du Sud et au Soudan. Le Rapport souligne les moyens d'intervention essentiels qui permettront à l'Afrique de s'appuyer sur son urbanisation pour assurer son industrialisation. L'une des principales conclusions est qu'avec des politiques bien choisies dans le cadre des plans de développement nationaux, les pays africains peuvent tirer parti de la dynamique de l'urbanisation et accélérer l'industrialisation pour un avenir plus prospère et plus équitable.

LIENS ENTRE URBANISATION ET INDUSTRIALISATION: PRINCIPALES OPPORTUNITÉS

LA DEMANDE URBAINE POURRAIT ÊTRE UN MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

La demande de biens manufacturés et transformés augmente avec la hausse de la consommation de la classe moyenne et de la population urbaine africaines et l'évolution des modes de consommation, offrant ainsi une importante possibilité d'industrialisation. Le rapport met en évidence l'industrie automobile, où l'on voit comment, grâce à des politiques industrielles appropriées, les pays africains peuvent choisir d'appuyer les secteurs à forte croissance. La demande en produits alimentaires de la population urbaine augmente et évolue, et les citadins sont de plus en plus nombreux à s'approvisionner dans des chaînes de supermarchés. En outre, les villes africaines sont confrontées à d'énormes besoins de logement qui pourraient se transformer en opportunités d'améliorations des conditions de vies urbaines et de créations d'emplois dans la construction et les services. Le développement urbain alimente également la demande en infrastructures publiques, dont on pourrait tirer parti en élaborant des politiques d'achat judicieuses et en aidant les entreprises nationales du secteur de la construction. Les avantages géographiques régionaux pourraient être renforcés par les communautés économiques régionales et la nouvelle zone de libre-échange continentale.

DES RÉSEAUX URBAINS DIVERS ET CONNECTÉS POURRAIENT OFFRIR DES CHOIX DE LOCALISATION INDUSTRIELLE

De nombreux pays africains ont un degré élevé de primauté urbaine- la ville principale est trop grande, les autres grandes villes ou villes moyennes sont peu nombreuses et les petites villes sont trop petites. Le rapport met en évidence les avantages que l'équilibre harmonieux des réseaux urbains et le bon fonctionnement des villes présentent pour le développement industriel. Il soutient qu'un réseau urbain diversifié peut offrir aux entreprises industrielles une variété de choix de localisation pour répondre à leurs divers besoins en matière d'implantation. Tout en rappelant que les politiques de nombreux pays visent à favoriser le développement urbain et industriel dans des villes plus petites, le rapport souligne que la décentralisation de l'industrie dans les régions en retard a généralement été infructueuse dans la mesure où les avantages de la proximité des villes compétitives existantes, notamment l'accès aux marchés, à la main-d'œuvre, aux intrants, aux connaissances et aux infrastructures, ne peuvent pas être facilement reproduits. Les politiques visant à créer de nouvelles villes ont été confrontées à des difficultés similaires. L'intégration régionale offre des possibilités de tirer davantage parti de la dynamique de l'urbanisation transfrontière en faveur de la demande industrielle.

Pour peu que le cadre directif soit judicieux, les pays africains peuvent tirer parti de la dynamique d'urbanisation pour accélérer l'industrialisation et s'assurer ainsi un avenir plus prospère et équitable.

Malgré un succès mitigé, les zones économiques spéciales peuvent avoir un impact plus marqué si, au lieu de rester des enclaves, elles sont bien gérées et connectées à des villes et agglomérations qui fonctionnent bien.

UN MEILLEUR FONCTIONNEMENT DES GRANDES VILLES POURRAIT COMPORTER DES AVANTAGES PRODUCTIFS

Le rapport soutient que les économies d'agglomération des villes offrent d'énormes avantages aux entreprises, et les preuves de ces avantages sont évidentes dans les industries africaines. Mais dans de nombreuses villes africaines, les déséconomies apparaissent trop tôt et réduisent à néant l'avantage productif urbain. Les obstacles au bon fonctionnement des villes sont liés aux dysfonctionnements des marchés fonciers, à la mauvaise mobilité, aux infrastructures inadéquates, aux inégalités sociales et à l'inadaptation de la structure urbaine. De nombreuses villes africaines sont à un stade de développement critique, en ce sens qu'elles ont les moyens de résoudre les défis institutionnels

EXPLOITER L'URBANISATION POUR L'INDUSTRIALISATION: PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Les décisions d'aujourd'hui sur la conception de la ville et des infrastructures auront un effet de verrou à long terme et façonneront ainsi la voie du développement des villes africaines. C'est donc aujourd'hui, et non demain, que se prend la décision de rendre les villes et les systèmes urbains productifs et de tirer profit des avantages urbains pour le développement industriel, ce qui nécessite des actions concertées impliquant des politiques d'intervention et des instruments de mise en œuvre, d'autant plus que l'Afrique atteindra bientôt un taux d'urbanisation de 50 %. Les gouvernements, à tous les niveaux, doivent opérer

et spatiaux avant que n'advienne une vague massive de développement urbain mal administré. Les dysfonctionnements urbains sont en partie responsables des coûts élevés de la vie et du travail dans les villes africaines-pour la population, l'industrie et les chaînes de valeur. Compte tenu de l'ampleur des difficultés et de l'importance économique des villes, les politiques devant régler ces questions se sont jusqu'à présent révélées inadaptées.

LE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET INDUSTRIEL POURRAIT CONNECTER L'AFRIQUE

Malgré l'importance des villes pour le développement industriel et vice versa, les politiques, plans, stratégies et cadres institutionnels en Afrique sont souvent dissociés. L'urbanisation rapide peut être un atout puissant pour l'industrialisation, à condition qu'elle soit exploitée dans un cadre politique intersectoriel ancré dans la planification du développement national. Étant donné les conséquences multidimensionnelles de l'urbanisation pour l'industrialisation et la croissance économique, les interventions stratégiques hiérarchisées et mises en œuvre dans le cadre de la planification nationale du développement seraient bénéfiques pour le développement urbain et industriel. Bien qu'il existe des expériences positives de gestion de l'urbanisation dans le cadre de la vision de développement nationale et du processus de planification, des progrès restent à faire pour que la complexité et les multiples facettes intersectorielles de l'urbanisation soient pleinement prises en compte.

des choix difficiles concernant l'ampleur et le type d'investissements qu'ils ont besoin de faire, ainsi que la configuration spatiale et le paysage urbain voulu

À tous les niveaux, les pouvoirs publics doivent faire des choix difficiles en ce qui concerne l'ampleur et le type d'investissements à consentir, ainsi que la configuration spatiale et le paysage urbain qu'ils souhaitent voir.

Par leur diversité, les réseaux urbains peuvent offrir aux entreprises industrielles un vaste choix de lieux pouvant satisfaire leurs divers besoins en matière d'implantation.

voir. Ces choix sont en partie déterminés par la vision de développement nationale, les priorités industrielles et leurs implications spatiales.

LES DÉCIDEURS DOIVENT S'EMPLOYER À RECONNECTER L'URBANISATION ET L'INDUSTRIALISATION POUR TROIS RAISONS:

- Un meilleur fonctionnement des villes nécessite une meilleure industrialisation.
- Une meilleure industrialisation nécessite un meilleur fonctionnement des villes.
- L'industrialisation et l'urbanisation sont confrontées à des défis communs.

Les éléments clefs sont les suivants.

LE CARACTÈRE CENTRAL DE LA PLANIFICATION DU DÉVELOPPEMENT NATIONAL

Dans le cadre de la planification du développement national, une perspective stratégique et intersectorielle est nécessaire pour relier l'urbanisation et l'industrialisation. Les politiques sectorielles de développement industriel doivent prendre en compte les conséquences de l'urbanisation rapide de l'Afrique, et les politiques urbaines doivent mieux intégrer le développement industriel créateur d'emplois au service d'une urbanisation durable. De cette manière, les stratégies urbaines et industrielles peuvent être explicitement liées aux objectifs nationaux plus vastes que sont la création d'emplois, la réduction de la pauvreté et l'amélioration de la qualité de vie dans les zones urbaines et rurales.

LES POLITIQUES INDUSTRIELLES DOIVENT FAVORISER LE CIBLAGE SECTORIEL

Le ciblage sectoriel aura des répercussions directes sur les politiques urbaine, industrielle et d'investissement. Étant donné les possibilités générées par la consommation urbaine, il faut cibler les secteurs à forte croissance, en particulier ceux qui vont répondre

à la demande urbaine. Sur le plan sectoriel, les cadres institutionnels et l'infrastructure à l'appui de chaque lien de la chaîne de valeur alimentaire sont essentiels pour la production alimentaire nationale. Travailler avec les principales entreprises pour accroître la capacité des fournisseurs dans ce domaine peut constituer un puissant levier. De même, les gouvernements devraient tirer profit tant du secteur du logement obéissant aux lois du marché que du secteur du logement social pour développer les industries locales de la construction et des matériaux de construction. En outre, les investissements dans l'infrastructure peuvent générer des emplois et développer les capacités locales dans le secteur de la construction, en particulier lorsque l'infrastructure peut être construite à l'aide de technologies à forte intensité de main-d'œuvre. Le soutien aux entreprises nationales sera sans aucun doute nécessaire pour leur permettre de satisfaire aux normes de qualité.

Sans mesures d'accompagnement, les entreprises nationales seront probablement incapables d'exploiter les multiples possibilités offertes par la demande urbaine. Elles ont besoin d'un cadre réglementaire favorable, de possibilités de formation et de développement des compétences, ainsi que d'infrastructures. Un soutien ciblé peut promouvoir ces secteurs et les chaînes de valeur qui y sont relatives, notamment les politiques visant à renforcer le contenu local, la modernisation du secteur industriel, le développement des compétences, la création de grappes d'entreprises et les structures d'approvisionnement.

Les effets pourraient être plus remarquables si le ciblage sectoriel s'opère dans des villes secondaires et des corridors de transport stratégiquement planifiés dans le but d'exploiter les ressources nationales comme l'agriculture.

LES CONSIDÉRATIONS D'ORDRE SPATIAL SONT FONDAMENTALES POUR LES POLITIQUES INDUSTRIELLES

Les politiques industrielles visent à répondre aux questions de savoir ce qu'il faut produire et où le produire, et toutes deux ont des dimensions spatiales. Les stratégies doivent être adaptées aux besoins spatiaux des secteurs et entreprises visés, et différents types de villes devraient être développés pour correspondre aux différents besoins des industries. Le ciblage spatial détermine l'emplacement des industries ainsi que les villes et les régions urbaines qui devraient bénéficier en priorité de certains investissements infrastructurels.

Étant donné que les chaînes de valeur industrielles existent et fonctionnent dans un contexte géographique, les villes et les liens qui existent entre elles devraient être planifiés. Les pays doivent adopter le ciblage spatial à travers une orientation et une hiérarchisation stratégiques des investissements visant à exploiter les avantages urbains pour le développement industriel tout en réalisant des économies sur les rares ressources existantes. Ce ciblage doit évaluer les avantages et les coûts d'investissement dans différentes villes pour comparer le rendement de l'investissement à différents endroits, mais les villes principales ne doivent pas être négligées dans la mesure où elles restent au cœur de la diversification économique et de la croissance.

Lorsque les planifications sectorielle et spatiale sont coordonnées, les projets industriels et les investissements en infrastructure évoluent de concert dans les villes et les régions urbaines prioritaires. Les pays doivent donc promouvoir la différenciation urbaine et favoriser un réseau urbain national plus équilibré. Ils peuvent répondre aux besoins spatiaux des industries ciblées. Ils peuvent exploiter des zones économiques spéciales dans un contexte géographique connecté. Ils peuvent tenir compte de la géographie des avantages comparatifs, notamment les ressources naturelles et les réseaux. Et ils peuvent soutenir la complémentarité fonctionnelle entre les villes dans le cadre d'un réseau urbain national.

Les gouvernements qui envisagent de choisir un emplacement pour le développement industriel devraient prêter attention aux caractéristiques naturelles de l'endroit et aux forces puissantes de l'infrastructure et de l'agglomération. Et proposer comme solutions de rechange des villes secondaires viables et aménagées peut donner aux entreprises matures de meilleures options d'implantation. Les investissements seront plus rentables dans les villes proches du seuil de compétitivité en ciblant les industries déjà intéressées à s'installer sur leur sol. En investissant dans les routes et la connectivité entre les villes, on pourra, à long terme, réduire la primauté urbaine et décentraliser le développement industriel.

Dans le cadre de la planification du développement national, il convient, dans une perspective intersectorielle et stratégique, d'établir un lien entre l'urbanisation et l'industrialisation.

Les pays doivent adopter le principe du ciblage spatial, c'est-à-dire optimiser l'orientation stratégique et l'ordre de priorité des investissements de façon à tirer parti des avantages urbains pour réaliser le développement industriel.

LES POLITIQUES URBAINES À L'APPUI DE L'INDUSTRIALISATION

Les gouvernements doivent prendre toute une série de mesures, notamment: améliorer la gestion des nouvelles formes urbaines; mieux administrer les terrains publics et assurer le bon fonctionnement des marchés de l'immobilier; investir dans la mobilité multimodale en mettant l'accent sur l'utilisation des transports en commun, les modes non motorisés et le transport de marchandises; éliminer les goulets d'étranglement dans l'accès au logement à la fois à travers la création d'un environnement propice et le lancement de programmes de logement social; accorder la priorité aux investissements infrastructurels stratégiques; et placer l'industrie au rang des priorités dans la planification du développement économique local. Pour leur part, les villes devraient particulièrement encourager le secteur des services aux entreprises et ses liens avec l'industrie, surtout dans les technologies de l'information et des communications, ainsi que les finances.

Les villes et agglomérations urbaines devraient élaborer des stratégies de développement économique local en mettant résolument l'accent explicite sur et de l'accélération de l'industrialisation, l'alignement de la politique industrielle nationale sur la politique urbaine nationale, et la prise en compte des avantages compétitifs de certaines villes, notamment le partage des connaissances dans des villes grandes et très diverses, et les liens entre milieu urbain et milieu rural en ce qui concerne les petites villes.

Les économies d'agglomération dépendent d'une meilleure accessibilité à des marchés plus vastes, à des bassins de main-d'œuvre, à des sélections d'intrants et à de nouvelles connaissances et idées. Il faut donc des politiques de nature à aider les divers acteurs économiques à interagir au sein des villes pour améliorer la productivité. La gestion des transports urbains et du foncier sont au cœur de la fonctionnalité urbaine. En raison de la faiblesse actuelle des économies d'agglomération, qu'il faut attribuer à la mauvaise connectivité, à la faible mobilité urbaine et à

l'insuffisance des infrastructures, les gouvernements devraient mettre en place un ensemble de réseaux de transport connectés, notamment dans les zones industrielles, et mener des politiques de soutien pour réduire les coûts de transport et les embouteillages.

COMBLER LES DÉFICITS DANS LES DOMAINES DES FINANCES, DES INSTITUTIONS, DES CONNAISSANCES ET DE LA MISE EN ŒUVRE

Les politiques doivent s'accompagner de financements et de cadres institutionnels qui permettent de coordonner la mise en œuvre et l'appui financier. Le cadre institutionnel des politiques urbaines et industrielles doit être conforme à leur structure, afin qu'il y ait une cohérence entre les objectifs politiques et institutionnels, d'une part, et les capacités, d'autre part. La dispersion des compétences en matière de développement urbain entre plusieurs entités et le chevauchement entre elles constituent un défi institutionnel. En particulier, le développement urbain, la planification du développement économique et l'industrialisation n'entretiennent qu'un lien ténu.

Les villes et les agglomérations urbaines devraient élaborer des stratégies de développement économique local en mettant spécifiquement l'accent sur l'accélération du processus d'industrialisation.

La coordination avec des secteurs autres que l'industrie s'avère donc cruciale. L'énergie, les transports, les communications et la technologie sont particulièrement importants dans la formation du paysage urbain. Il est donc primordial de mettre sur pied un mécanisme de coordination stratégique et de définir des approches harmonisées. Une note d'orientation ou un livre blanc exposant les principes et paramètres clés peut orienter l'élaboration de politiques urbaines et industrielles. La mise en place d'une plateforme de coordination intersectorielle est un premier pas important dans la prise en compte des multiples échelles géographiques - locale, métropolitaine et régionale- de l'urbanisation.

Le fait de dissocier les politiques, les budgets et les structures organisationnelles est souvent la cause des défaillances dans la mise en œuvre. Les processus budgétaires nationaux et infranationaux, en particulier pour les projets d'équipement, devraient reposer sur les politiques et stratégies urbaines

Les investissements infrastructurels devraient avoir pour principal objectif d'améliorer la fonctionnalité des villes au service de l'industrie, aussi bien dans le cadre des réseaux urbains nationaux qu'au sein des villes. La participation du secteur privé et la coordination des investissements seront essentielles à la mise en œuvre.

et industrielles, comme ce devrait être le cas des dépenses d'investissement. Les investissements infrastructurels devraient être ciblés pour améliorer la fonctionnalité urbaine à l'appui de l'industrie dans tout le réseau urbain national et à l'intérieur des villes. Le fait d'y associer le secteur privé et de coordonner les investissements sera essentiel à la mise en œuvre. Il est tout aussi essentiel de donner aux autorités urbaines locales les pouvoirs et les capacités financières leur permettant de planifier et de gérer leurs villes au service du développement industriel.

L'absence de connaissances et de données probantes représente un défi essentiel à relever dans l'harmonisation du développement urbain et industriel. L'absence de données économiques spatiales, particulièrement au niveau infranational, entrave le progrès. Une coopération plus étroite est donc nécessaire entre les organismes urbains et les bureaux nationaux de statistique.

En conclusion, il est essentiel de mettre au point des outils pour guider les décideurs, les planificateurs et les praticiens dans la formulation et la mise en œuvre coordonnées des politiques urbaines et industrielles, l'accent étant mis sur les objectifs nationaux de croissance et de transformation. S'ils reconnaissent la nécessité de coordonner l'urbanisation et l'industrialisation, il n'en reste pas moins possible de renforcer leurs capacités, en se fondant sur les pratiques qui ont réussi en Afrique et ailleurs. Les partenariats régionaux, couplés à une assistance technique ciblée, pourraient bien s'avérer utiles à cet égard.

La coordination avec les secteurs autres que l'industrie revêt une importance cruciale. L'énergie, les transports, les communications et la technologie sont autant de secteurs particulièrement importants pour la construction du paysage urbain.

ÉVOLUTION RÉCENTE DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE EN AFRIQUE

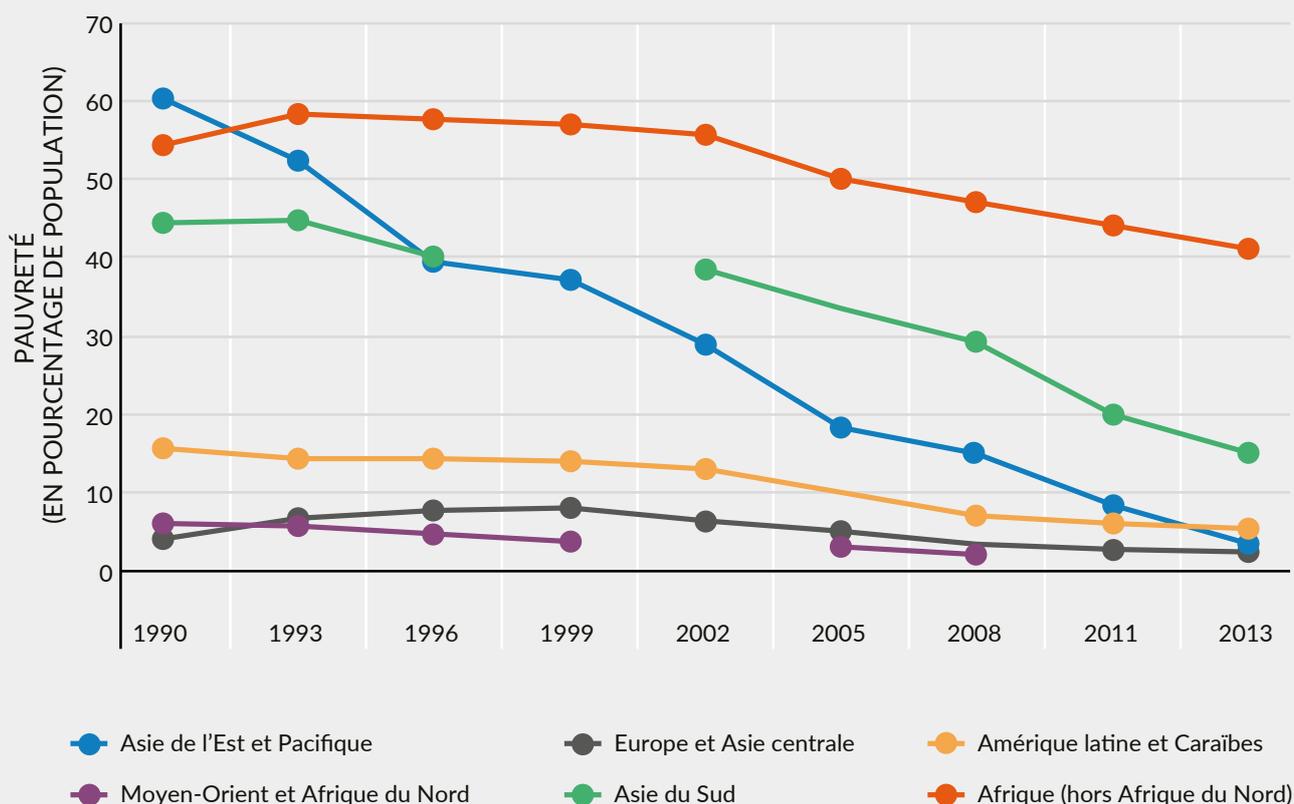
La croissance économique mondiale est passée de 2,5 % en 2015 à 2,3 % en 2016, un fléchissement reflétant la croissance modérée de la formation brute de capital fixe (investissement) et des dépenses de consommation finale des ménages. La croissance s'est ralentie aux États-Unis (passant de 2,4 % en 2015 à 2,2 % en 2016). Elle est restée stable dans la zone Euro (1,7 %) et a continué sa décélération en Chine (passant de 6,9 % à 6,4 %). La contraction de l'activité économique au Brésil (3,8 % en 2015 et 3,4 % en 2016) et en Fédération de Russie (3,7 % et 1,9 %) a été moins forte ou importante (encadré 1.1).

Les perspectives de croissance mondiale restent modérées en raison de la faiblesse chronique des fondamentaux économiques, principalement dans les marchés émergents et les économies en développement, essentiellement due au recul des prix des produits de base, à la diminution des investissements, à la contraction du commerce, à la faiblesse de la demande et à une inflation en hausse.

La baisse des prix des produits de base depuis 2014 a pesé sur le compte des opérations courantes et les recettes publiques, ainsi que sur les monnaies nationales, et créé des tensions inflationnistes.

L'Afrique a enregistré son taux de croissance le plus bas de la décennie, 1,7 % en 2016 contre 3,7 % en 2015 ; il est inférieur au taux de croissance mondial (2,3 %) et à celui de la plupart des autres régions en développement (fig. 1.1).

FIGURE 1.1 Croissance économique en Afrique et dans les pays émergents et en développement, 2013-2016



Source: Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2016 a) et EIU (2016).

Note: e=estimations.

1.1 LA CROISSANCE EN AFRIQUE EN 2016

La croissance économique en Afrique a diminué de plus de la moitié, passant de 3,7 % en 2015 à 1,7 % en 2016 sur fond de morosité économique mondiale, de faibles cours du pétrole et des produits de base (malgré leur remontée) et de conditions météorologiques défavorables (sécheresse). Cette baisse reflète aussi la fragilisation des grandes économies africaines en 2016 – Nigéria (-1,6 %), Afrique du Sud (0,6 %) et Angola (0,8 %) – et une décélération de la croissance en Algérie (2,9 %), en Égypte (3,4 %) et au Maroc (1,7 %). La croissance a varié d'un pays à l'autre : 8 % en Côte d'Ivoire, 6 % au Kenya, 1,7 % au Maroc et 0,6 % en Afrique du Sud, mais il y a eu une contraction de 1,6 % au Nigéria et de 4,5 % en Guinée équatoriale.

La baisse des prix des produits de base depuis 2014 a pesé sur le compte des opérations courantes et les recettes publiques, ainsi que sur les monnaies nationales, et créé des tensions inflationnistes. Les pays africains doivent adopter une politique budgétaire anticyclique, et ceux qui continuent d'enregistrer des taux de croissance économique élevés, tels que la Côte d'Ivoire (8 %), le

Kenya (6 %), l'Éthiopie (5,4 %), la Tanzanie (7 %) et le Sénégal (6,3 %), devraient se constituer des réserves budgétaires.

LA CROISSANCE A CONTINUÉ À DÉCÉLERER, À DES DEGRÉS VARIABLES SELON LES GROUPEMENTS ÉCONOMIQUES

Les prix des produits de base ont commencé à remonter dès la fin du premier trimestre de 2016, après les baisses enregistrées au cours des deux années précédentes. Ils restent cependant en dessous de leur niveau moyen de 2014. Dans les groupements économiques – pays exportateurs de pétrole, pays importateurs de pétrole et pays riches en ressources minérales – la croissance s'est ralentie, retombant, respectivement, à 0,8 %, 2,5 % et 2,2 % (fig. 1.2). La croissance dans le secteur non pétrolier des pays exportateurs de pétrole n'a pas suffi pour atténuer l'impact des faibles prix du pétrole, ce qui a incité ces pays à prendre des mesures afin de répondre à cette situation (encadré 1.2).

ENCADRÉ 1.1 ÉVOLUTION DE L'ÉCONOMIE MONDIALE ET CONSÉQUENCES POUR L'AFRIQUE

L'activité économique mondiale est restée fragile en 2016: les économies avancées ont éprouvé des difficultés de croissance et de nombreux pays exportateurs de produits de base ont souffert de la détérioration de l'échange. Les perspectives sont sujettes à de grands risques de fléchissement, notamment le ralentissement de la croissance chinoise, les risques et les tensions géopolitiques, ainsi que l'aggravation des problèmes macroéconomiques des pays exportateurs de produits de base si les termes de l'échange leur restent défavorables.

La croissance mondiale reste molle et les marchés du travail se sont lentement rétablis

L'économie mondiale a ralenti d'environ 2,5 % en 2016, dans un contexte de faible demande globale et de difficultés économiques accrues dans les pays exportateurs de produits de base et d'instabilité politique. Les perspectives semblent plus positives car la croissance devrait légèrement s'accélérer et passer à 2,8 % en 2017, à l'amélioration de la performance des pays émergents et à l'accélération de la croissance dans les économies avancées. Cependant, autant de facteurs qui pourront compenser la décélération qui se poursuivra probablement en 2017. Les risques de fléchissement restent liés aux tensions géopolitiques, à l'érosion de la confiance en l'efficacité des institutions, à une décélération de l'économie chinoise plus forte que prévue, à un impact plus marqué que prévu de la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne (Brexit) et aux mesures non encore confirmées de l'administration des États-Unis.

La croissance économique dans les pays développés est passée de 1,9 % en 2015 à 1,8 % en 2016 et devrait rester autour de 1,9 % en 2017. Dans les pays en développement, elle se maintient à 3,8 % en 2016 dans la mesure où les produits de base se sont quelque peu rétablis et le flux des capitaux s'est intensifié, en particulier vers les pays émergents.

Le chômage mondial s'est fixé à 5,8 % en 2016, principalement en raison de l'amélioration du marché du travail dans les économies avancées, malgré les difficultés rencontrées par plusieurs pays émergents dont le Brésil, l'Inde et le Sud (OIT, 2016). En 2017, ce taux devrait diminuer légèrement et retomber à 5,7 %, même si le nombre de chômeurs est susceptible de dépasser 200 millions.

L'Afrique a subi les conséquences de la faiblesse générale de l'économie mondiale en 2016 (l'Europe est le partenaire commercial du continent). Le ralentissement en Chine, ainsi que sa réorientation d'une économie basée sur l'investissement vers une économie basée sur la consommation a affecté de nombreux pays africains par la chute de la demande et, indirectement, par la baisse des cours mondiaux des produits de base. Des pays comme le Nigeria, le Sud et le Nigéria, qui ont des liens commerciaux et d'investissement plus étroits avec l'Union européenne et le Royaume-Uni en particulier, pourraient être plus touchés (compte tenu des incertitudes liées au Brexit).

L'inflation est restée basse

Indexée sur l'évolution des prix à la consommation, l'inflation mondiale s'est stabilisée à 0,7 % en 2016 dans les économies avancées et à 4,5 % dans les économies émergentes et en développement (contre 0,3 et 4,7 % en 2015). De nombreuses grandes économies ont maintenu ou renforcé les mesures monétaires accommodantes. Dans plusieurs pays en développement resserraient leurs politiques monétaires afin de désamorcer les tensions.

Les déséquilibres budgétaires se sont aggravés dans les pays à revenu intermédiaire et les pays émergents

Le déficit budgétaire global a fléchi à environ 3,6 % en 2016, mais bien au-dessus des 2,9 % enregistrés en 2015. Les légères améliorations enregistrées dans les économies avancées ont été surpassées par les déficits dans de nombreux pays à revenu faible et les économies émergentes suite à la baisse des cours du pétrole et des matières premières, à la montée des tensions politiques et à la prudence des investisseurs (FMI, 2016a). De 4,5 % en 2015, le déficit budgétaire de l'ensemble des pays émergents s'est creusé (4,7 % en 2016), devenant pire qu'au début de la crise mondiale de 2008-2009. En 2017, le déficit budgétaire mondial devrait baisser de 0,5 point de pourcentage pour atteindre 3,1 %, contre 3,6 % en 2016.

La faiblesse générale de l'économie mondiale en 2016, et en particulier le ralentissement en Chine, ainsi que sa réorientation d'une économie basée sur l'investissement vers une économie basée sur la consommation, a affecté de nombreux pays africains, directement, par la chute de la demande, et indirectement, par la baisse des cours mondiaux des produits de base.

Les prix mondiaux des produits de base ont connu une remontée partielle

Les prix des produits de base répertoriés par le Fonds monétaire international (FMI) dans son indice des prix de produits de base ont entamé une remontée au premier semestre de 2016, après avoir atteint leur niveau le plus bas en janvier 2016 (83,05), reflétant ainsi l'effet combiné de l'abondance de l'offre mondiale, de la faiblesse de la demande et du raffermissement du dollar. La remontée s'est poursuivie, atteignant 114,69 en décembre 2016 (FMI, 2016b). En 2017, les prix mondiaux des produits de base ne devraient pas remonter davantage étant donné que l'équilibre entre l'offre et la demande ne devrait pas beaucoup changer.

En janvier 2016, l'indice mondial du pétrole brut est remonté de son niveau de 56,05, à la faveur de la croissance de la demande en Europe et en Chine, de la chute de la production américaine et des difficultés d'approvisionnement rencontrées dans plusieurs pays. L'indice des prix des métaux lourds s'est stabilisé autour de 120 points au cours du troisième trimestre de 2016. Après la mobilisation du début de 2016 sur le réajustement de l'offre, la chute des prix du cuivre, du nickel et de l'uranium a été largement compensée par l'augmentation des prix de l'aluminium, du minerai de fer et du zinc. Les prix des produits alimentaires et agricoles ont augmenté après le premier trimestre de 2016. L'indice des prix alimentaires est passé de 139,68 en mars 2016 à 145,33 en décembre 2016, et l'indice des prix des produits agricoles de 109,57 à 117,24 pour la même période.

La croissance du commerce mondial et les investissements directs étrangers sont restés faibles

En 2016, la croissance du commerce mondial devrait fléchir à 1,8 % par rapport aux 2,4 % enregistrés l'année précédente (DAES DE L'ONU, 2016b; OMC, 2016). L'Europe de l'Ouest a été le moteur de la croissance du commerce mondial, les économies asiatiques, la Chine en particulier, n'ayant enregistré qu'une légère progression. L'évolution des termes de l'échange a été plus favorable aux économies développées – avec une augmentation de 1,1 % en 2016 après une hausse de 1,9 % en 2015, contre une baisse de 2,3 % en 2016 après une contraction de 3,9 % en 2015-2016, respectivement dans les pays émergents et en développement. De nombreux pays de ce dernier groupe sont tributaires des exportations de produits de base.

En 2016, les investissements directs étrangers (IDE) devraient avoir chuté de 15 % à cause de la faiblesse de la demande mondiale, des inquiétudes sur les perspectives de nombreux pays émergents, de la volatilité des marchés financiers et des appréhensions sur la robustesse de la croissance économique (CNUCED, 2016a). À moyen terme, les flux mondiaux d'IDE devraient reprendre parallèlement aux perspectives plus optimistes de la macroéconomie mondiale.

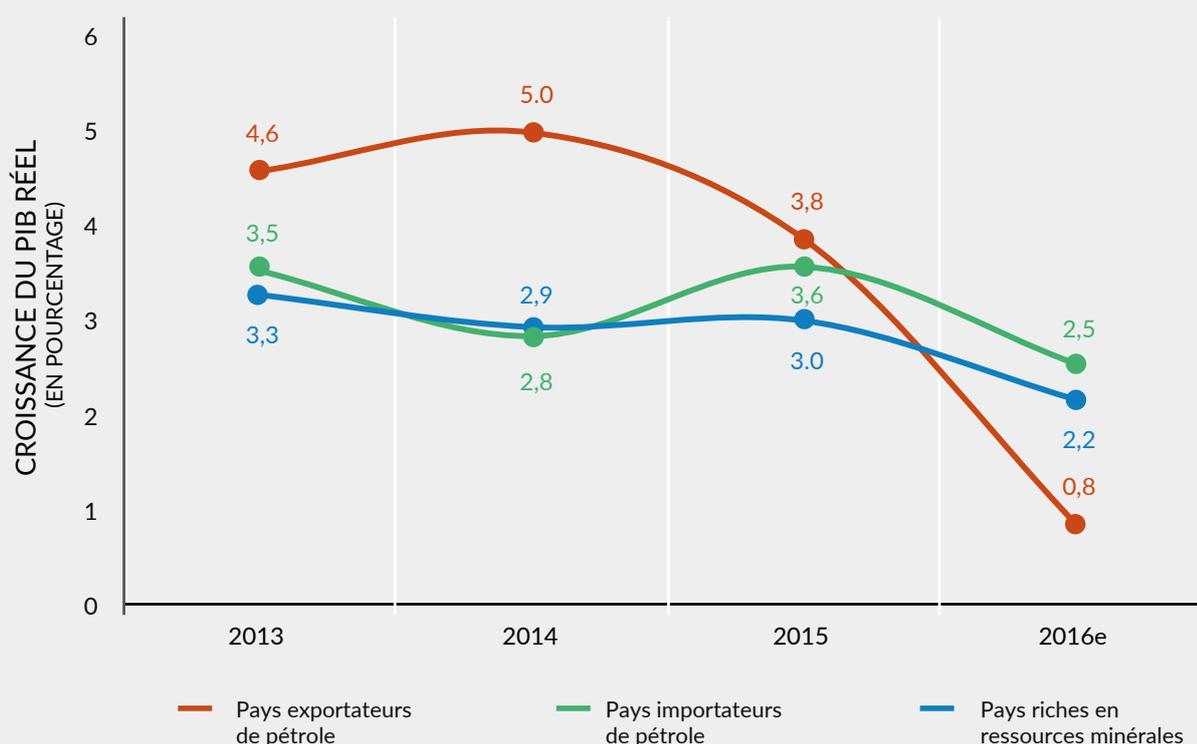
Perspectives à moyen terme et risques de fléchissement

Les perspectives à moyen terme demeurent sujettes à d'importants risques de fléchissement, compte tenu de la faible demande mondiale, de la montée des inégalités et du vieillissement de la population dans de nombreuses économies avancées.

La persistance de termes de l'échange défavorables a mis en évidence les faiblesses structurelles de nombreux pays, émergents et en développement, exportateurs de produits de base. (Ces faiblesses ont été exacerbées par les politiques monétaires divergentes des économies avancées). Et avec l'amenuisement des réserves budgétaires, les autorités monétaires dans bon nombre de ces pays s'efforcent d'apaiser les inquiétudes quant à la croissance tout en gérant une inflation potentielle, le compte de capital et la confiance des entreprises.

Les risques de fléchissement auxquels l'Afrique doit faire face sont la baisse de la demande d'exportations et des flux d'IDE plus faibles que prévu. Les marchés financiers étant de plus en plus étroits et fluctuants, les économies africaines risquent de subir une hausse des taux d'intérêt et à un passif éventuel (FMI, 2016 a, c).

FIGURE 1.2 Croissance africaine par groupement économique, 2013-2016



Source: DAES de l'ONU (2016a).

Note: e=estimations.

L'AFRIQUE DE L'EST A ENREGISTRÉ LA PLUS FORTE CROISSANCE

Comme les trois années précédentes, la sous-région d'Afrique de l'Est a enregistré le taux de croissance le plus élevé du continent (5,5 %) en 2016, même s'il est en légère baisse (fig. 1.3). Cette croissance a été tirée par l'Éthiopie, le Kenya, le Rwanda et la Tanzanie. Les dépenses d'infrastructure en ont été le principal facteur en Éthiopie. Au Kenya, l'investissement dans les infrastructures et le dynamisme de la consommation des ménages ont continué de stimuler la croissance, compensant une baisse de l'activité touristique due aux questions de sécurité et à des taux d'intérêt relativement élevés au début de 2016 (ils ont été réduits par la suite). Au Rwanda l'agriculture et les services ont continué de stimuler la croissance, bien que la baisse des prix des produits de base (notamment le café et le thé) et le mauvais état des infrastructures en aient affaibli le potentiel. En Tanzanie, la forte demande intérieure, la croissance des secteurs des services et de l'industrie manufacturière ont été les principaux moteurs.

La croissance en Afrique de l'Ouest a chuté, passant de 4,4 % en 2015 à 0,1 % en 2016, soit la plus faible croissance du continent, place occupée jusque-là par l'Afrique australe. Ce déclin a été principalement causé

par la contraction économique au Nigéria, due à la chute des cours du pétrole, à la baisse de la production pétrolière, aux pénuries d'énergie et aux hausses de prix, à la rareté des devises et au recul de la demande des consommateurs. En revanche, le Sénégal et la Côte d'Ivoire ont obtenu de meilleurs résultats, affichant une croissance vigoureuse de 6,3 % et 8 %, respectivement. Au Sénégal, la hausse des investissements publics et privés, en particulier dans l'énergie, les infrastructures, l'agriculture, la pêche, le tourisme, le textile, les technologies de l'information et l'exploitation minière, a continué de soutenir la croissance, bien que le problème des pannes d'électricité reste à régler. En Côte d'Ivoire, la croissance a été soutenue par l'amélioration du cadre des investissements et l'augmentation des dépenses d'infrastructure dans les transports et l'énergie, bien que la croissance agricole ait été entamée par les mauvaises conditions climatiques. Au Ghana, la croissance a fléchi à 3,8 % en 2016-2017, son taux le plus bas en deux décennies, à cause des tensions liées aux récentes élections, de la baisse de confiance des consommateurs, de la réduction de la production pétrolière et des cours du pétrole.

ENCADRÉ 1.2 MESURES PRISES PAR CERTAINS PAYS AFRICAINS EXPORTATEURS DE PÉTROLE FACE À L'EFFONDREMENT DES PRIX DES PRODUITS DE BASE

La baisse des recettes d'exportation a perturbé la balance commerciale et le compte des opérations courantes de ces pays, en particulier le Nigéria, l'Angola et l'Algérie qui, pour la première fois au cours de la présente décennie, ont enregistré un déficit commercial. La position extérieure s'est encore affaiblie avec la baisse des investissements directs étrangers et autres flux de capitaux, conduisant à des interventions stratégiques qui ont épuisé les réserves de change (voir figure de l'encadré) et forcé les autorités des pays ayant un régime de taux de change à parité fixe comme le Nigéria, à l'assouplir. Les pressions exercées sur les monnaies ont également entraîné la hausse de l'inflation, incitant les banques centrales à relever les taux d'intérêt pour prévenir d'autres dépréciations de la monnaie par rapport au dollar, ce qui a fortement réduit les taux d'intérêt réels dans certains pays comme le Nigéria. D'autres dépréciations de la monnaie dans les pays exportateurs de pétrole semblent inévitables.

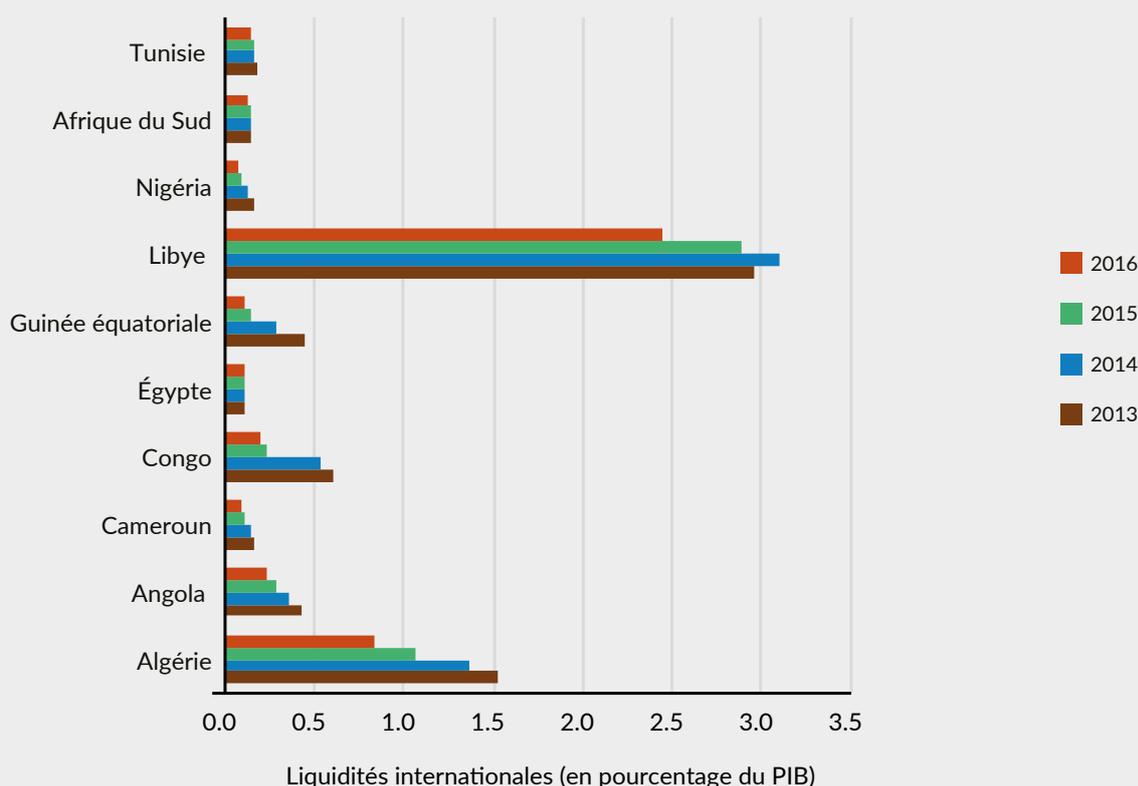
La baisse des recettes d'exportation de pétrole a également affecté les recettes publiques, détériorant ainsi la situation budgétaire. Si dans la plupart des pays exportateurs de pétrole, le déficit budgétaire demeure modéré, la marge de manœuvre budgétaire à moyen terme reste tributaire de la soutenabilité de la dette. Avec la remontée des cours du pétrole, les pays à faible ratio dette/PIB, comme le Nigéria, pourraient orienter les gains obtenus ainsi vers le financement des secteurs prioritaires de soutien à la croissance comme l'énergie, l'infrastructure ou l'agriculture.

D'autres pays africains exportateurs de pétrole, comme la Guinée équatoriale ou la République du Congo, dont la monnaie est rattachée à l'euro, n'ont pas pu la dévaluer. Ils pouvaient donc soit quitter l'union monétaire, réajuster la marge de fluctuation du franc CFA de l'Afrique centrale face à l'euro auquel il est arrimé, ou rompre l'arrimage. Le pétrole compte pour 90 % du PIB de la Guinée équatoriale et la quasi-totalité de ses exportations. Mais la République du Congo, bénéficiant de considérables réserves internationales de plus de 150 % du PIB en 2013, peut plus facilement faire face à la crise actuelle.

Cinquième producteur de pétrole d'Afrique, dont 95 % des recettes d'exportation proviennent du pétrole, la Libye est en grave danger: les réserves internationales utilisées pour financer le budget a connu un rythme record d'épuisement, de plus d'un cinquième, après janvier 2014. D'où l'urgence de réexaminer le rattachement, depuis 2002, de son dinar aux droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international (FMI), qui maintient la stabilité de la monnaie.

Les pays africains exportateurs de pétrole disposent de peu d'options pour protéger leur monnaie contre une baisse des cours du pétrole. Des palliatifs à court terme comme sa protection à l'aide des réserves de change ne sont pas durables, alors que la diversification des sources de recettes d'exportation n'est envisageable qu'à moyen et à long terme.

FIGURE DE L'ENCADRÉ 1.1 Liquidités internationales (en pourcentage du PIB) de certains pays africains, 2013-2016



Source: EIU (2016).

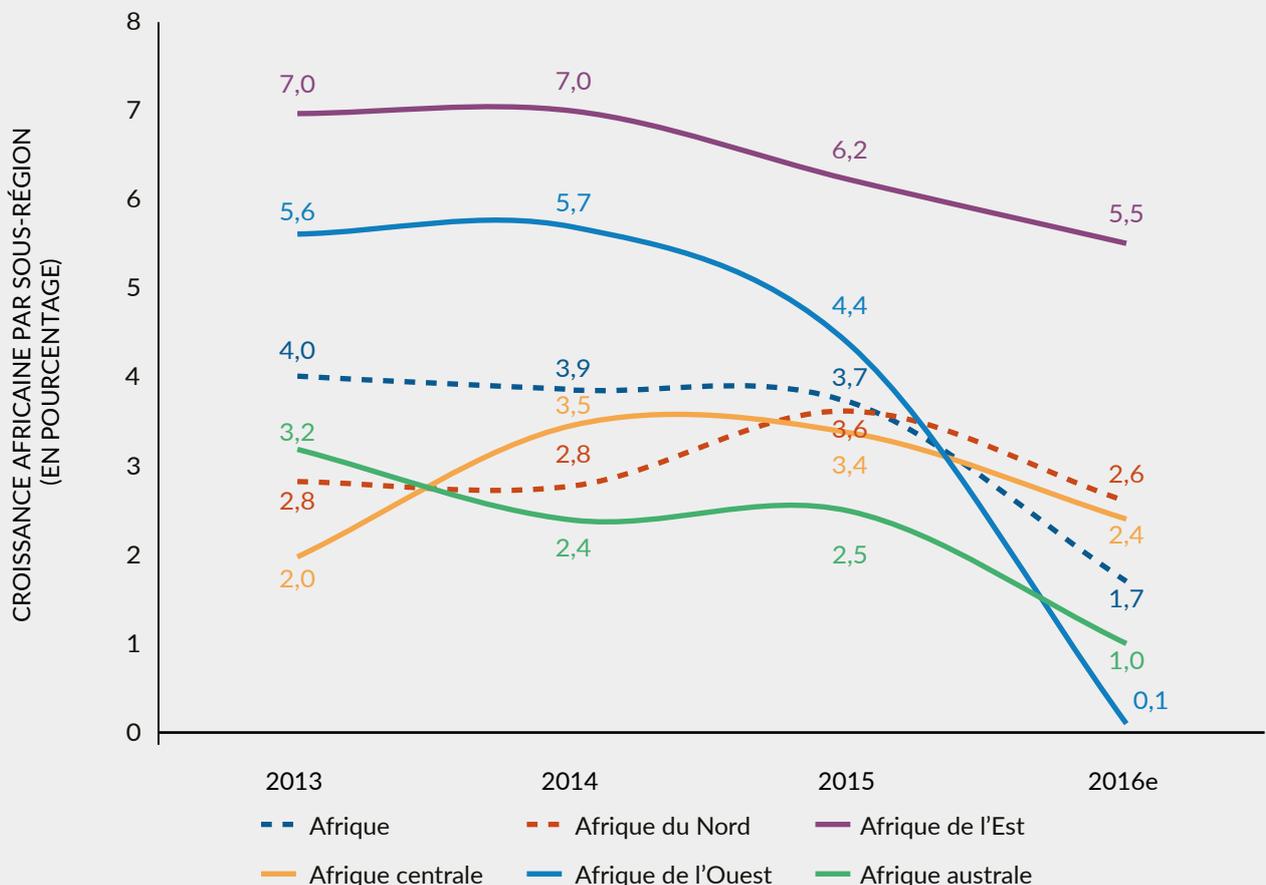
En Afrique australe, la croissance est passée de 2,5 % en 2015 à 1 % en 2016, reflétant la forte décélération enregistrée en Afrique du Sud et en Angola. Son accélération à l'île Maurice (3,6 %) et au Mozambique (4,2 %) a été une véritable éclaircie.

Parmi les facteurs qui ont pesé sur la croissance en Afrique du Sud, la plus grande économie de la sous-région, on peut citer la faiblesse des prix des produits de base, la sécheresse et la pénurie d'électricité, le resserrement des conditions financières et la faible confiance des entreprises et des consommateurs. La productivité du travail a poursuivi sa tendance à la baisse entamée depuis 2011. La croissance à Maurice s'est accélérée grâce à l'augmentation des dépenses de consommation finale entraînée principalement par l'augmentation des dépenses publiques. Le Mozambique a enregistré une croissance de 4,2 % en 2016, malgré le recul de la consommation publique, la lenteur des investissements étrangers, la baisse de confiance des entreprises et les chocs climatiques subis par le secteur agricole.

La croissance a reculé en Afrique centrale, passant de 3,4 % en 2015 à 2,4 % en 2016, reflétant une situation

d'équilibre au Cameroun (5,3 %), en République centrafricaine (5,1 %), au Tchad (1,1 %), au Gabon (3,2 %) et en République du Congo (1,6 %), et de contraction en Guinée équatoriale (- 4,5 %). Au Cameroun, la croissance a fléchi à 5,3 % en 2016 à cause de la baisse de la production pétrolière et des cours du pétrole. Au Tchad elle a ralenti dans la mesure où l'économie non-pétrolière a été frappée par la réduction des dépenses et les problèmes de sécurité. La croissance s'est accélérée en République centrafricaine, la stabilité politique ayant stimulé la consommation et l'investissement, tout comme en République du Congo, où de nouveaux gisements pétroliers ont été mis en exploitation, bien que la faiblesse des cours mondiaux du pétrole ait entraîné d'importantes réductions des investissements publics et plombé la croissance dans le secteur non pétrolier. Au Gabon, l'expansion est tombée à 3,2 %, la baisse des cours du pétrole ayant affecté les recettes publiques et, finalement, l'investissement public dans les infrastructures. En Guinée équatoriale, l'économie a continué de décroître en 2016, en raison de la baisse de la production pétrolière et des cours du pétrole, ainsi que de la diminution de l'investissement public.

FIGURE 1.3 Croissance africaine par sous-région (en pourcentage), 2013-2016



Source: Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2016 a).

Note: e=estimations.

En Afrique du Nord, la croissance est retombée à 2,6 % en 2016 contre 3,6 % l'année précédente, freinée par le ralentissement en Algérie, en Égypte et au Maroc. La faiblesse des prix du pétrole a pesé sur l'investissement public et la consommation privée en Algérie ; l'Égypte a été affectée par le recul de l'activité touristique et la diminution des recettes en devises ; le Maroc a été touché par la sécheresse ayant frappé l'agriculture, et par le recul de la consommation privée et des dépenses publiques.

LA CONSOMMATION DES MÉNAGES ET L'INVESTISSEMENT SONT RESTÉS LES PRINCIPAUX MOTEURS DE LA CROISSANCE AFRICAINE

En ce qui concerne les dépenses, la forte croissance économique de l'Afrique en 2014 et 2015 a été largement soutenue par la consommation privée, l'augmentation des dépenses publiques dans le domaine de l'infrastructure et de l'investissement (fig. 1.4).

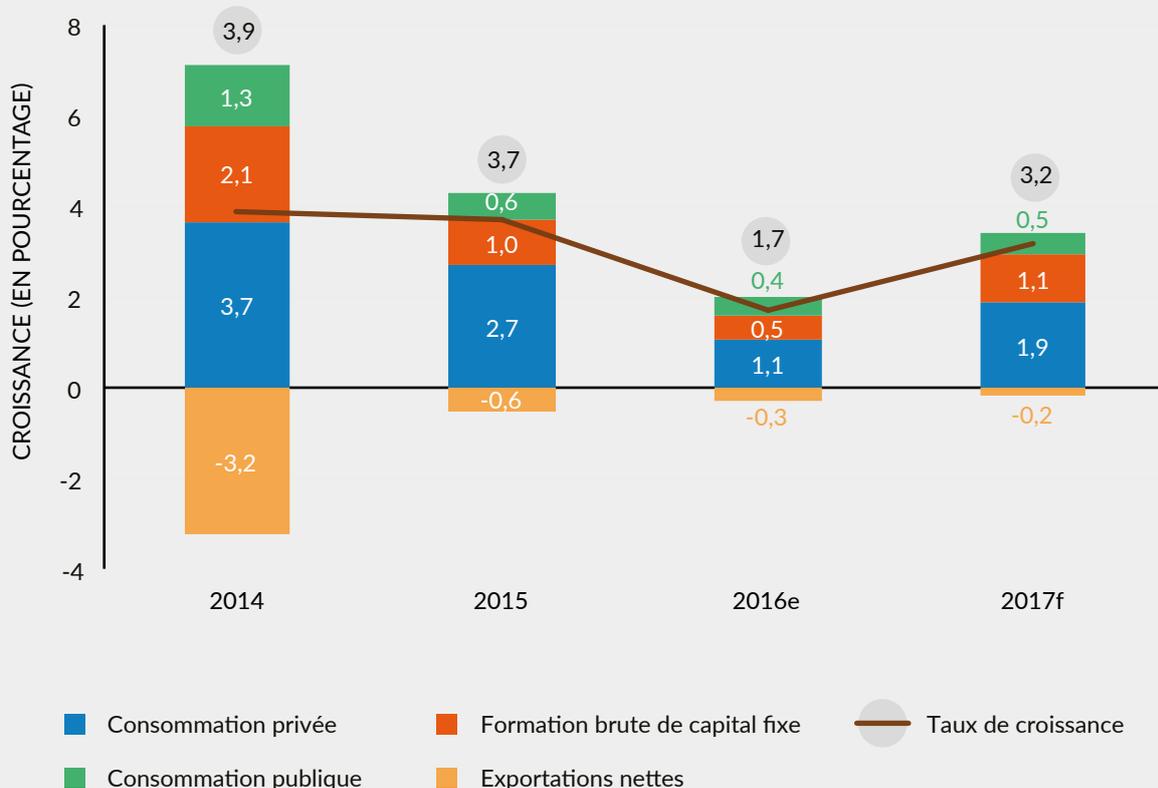
TRANSFORMATION STRUCTURELLE ET PRODUCTIVITÉ

Les publications récentes sur l'Afrique soulignent qu'il est important de réussir la transformation structurelle si le continent veut soutenir la croissance enregistrée dans la première décennie du siècle en cours. Les économies africaines devraient se diversifier dans la production de services et marchandises à plus grande valeur ajoutée, tout en continuant à accroître la productivité agricole, même si la part de l'agriculture dans l'économie diminue (Badiane et Collins, 2014).

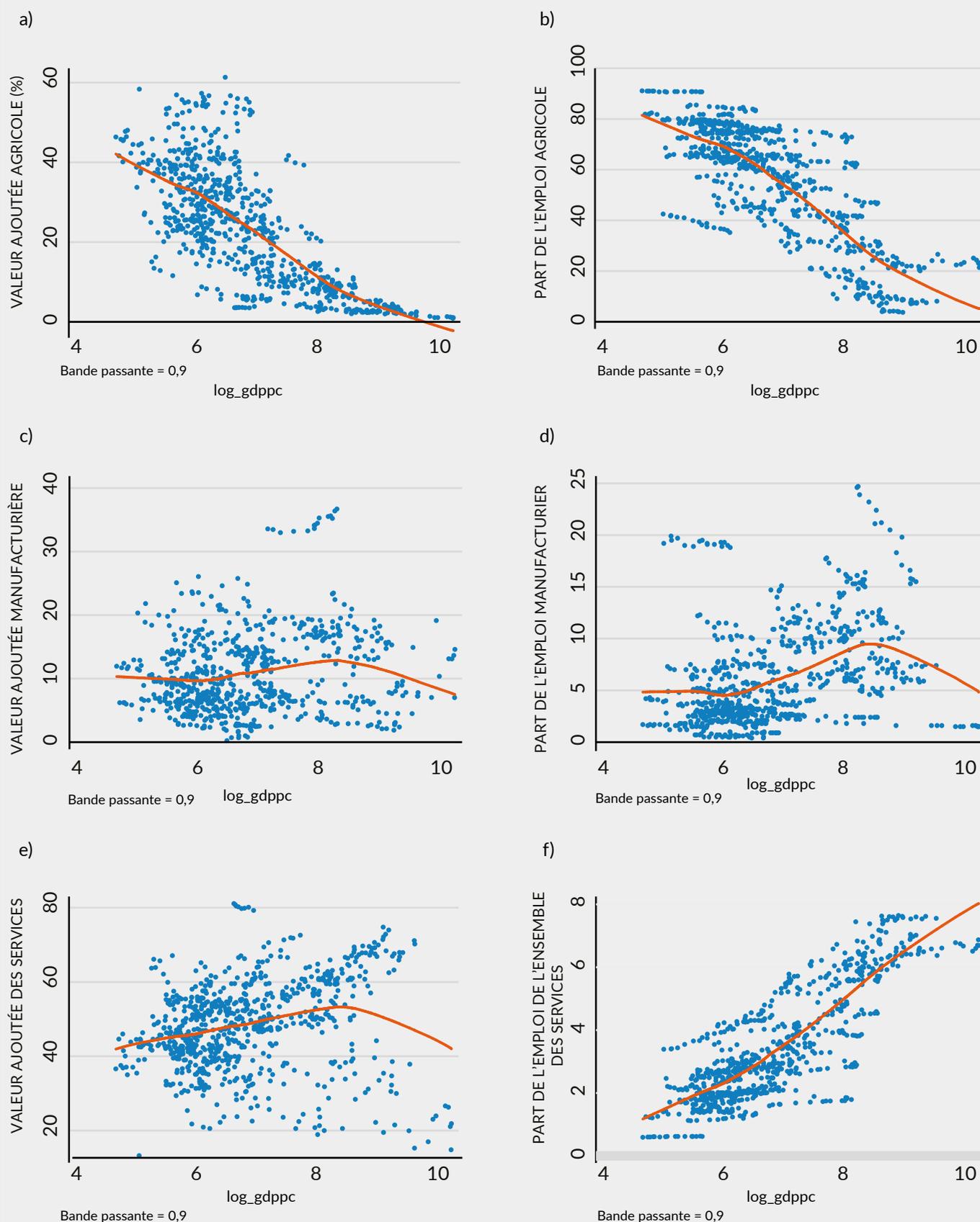
Dans la transformation structurelle qu'a connue l'Afrique en 2000-2014 (fig. 1.5), l'augmentation du PIB par habitant s'est accompagnée d'une baisse de la valeur

La forte croissance économique de l'Afrique en 2014 et 2015 a été largement soutenue par la contribution positive de la consommation privée et de l'investissement.

FIGURE 1.4 Croissance du PIB de l'Afrique et ses composantes, 2014-2017



Source: Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2016 a) et EIU (2016).
Note: e=estimations.

FIGURE 1.5 La transformation structurelle de l'Afrique, 2000-2014


Source: Banque mondiale (2016a) et OIT (2015).

Notes: VA en %: valeur ajoutée exprimée en pourcentage du PIB; \log_gdppc est le log du PIB par habitant au cours de la période 2000-2014 pour 52 pays africains (à l'exclusion de la Somalie et du Soudan du Sud).

ajoutée et des parts de l'emploi dans l'agriculture, même si le rythme du processus a été plus soutenu dans la relation entre l'emploi et le PIB par habitant, dénotant la sortie du secteur agricole d'une proportion importante de la main-d'œuvre (voir fig. 1.5 panneaux a et b).

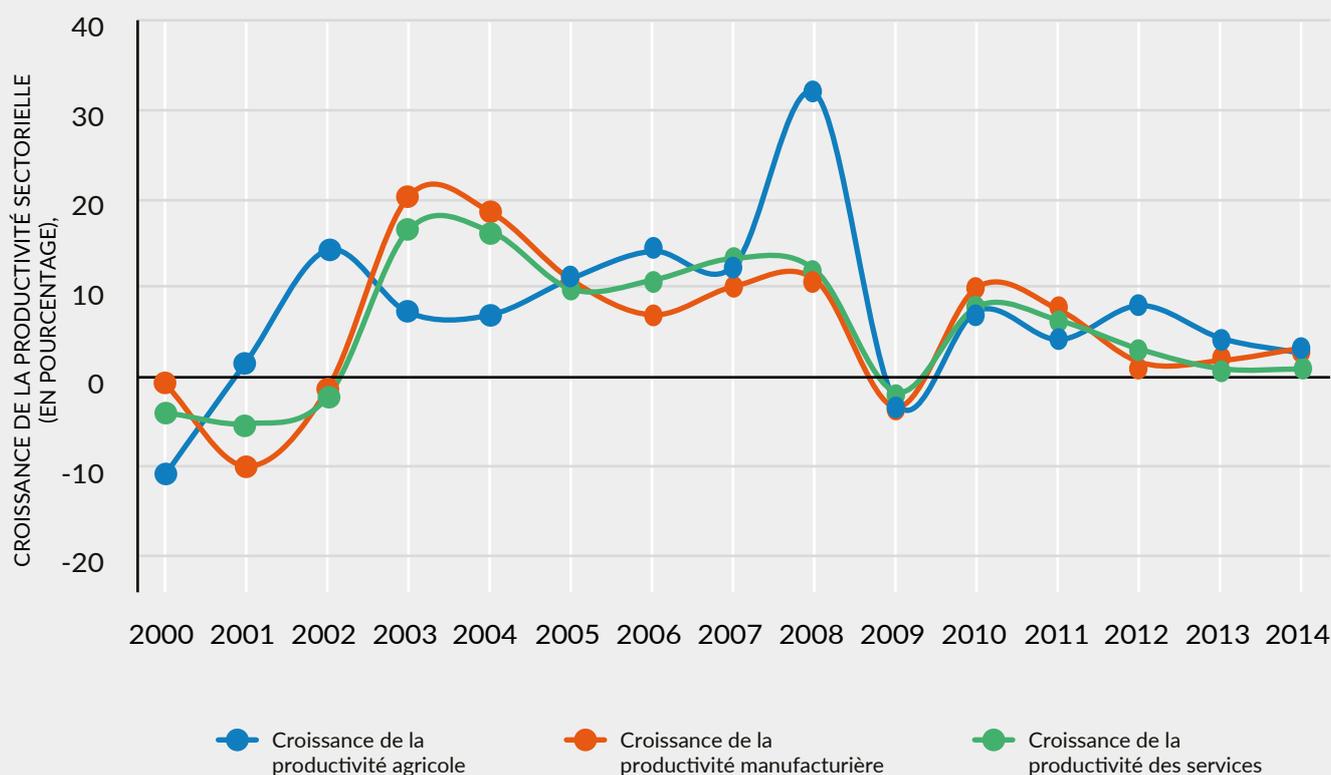
La transformation structurelle s'est également accompagnée, et c'est inquiétant, d'une diminution de la productivité agricole qui est passée de 9,9 % en 2000-2008 à 4 % en 2009-2014 (fig. 1.6).

La valeur ajoutée manufacturière a augmenté graduellement en même temps que le PIB par habitant au début des années 2000, mais elle a diminué par la suite, ce qui montre que les pays africains ne parviennent pas à maintenir la dynamique de croissance du secteur (fig.1.5, c et d). Cette baisse dans les années suivantes pourrait être attribuée au ralentissement de l'économie mondiale et à la baisse des prix des produits de base et des cours du pétrole, étant donné les difficultés éprouvées par les pays pour se remettre complètement de la crise financière mondiale. Elle pourrait également être attribuée à la baisse de la productivité manufacturière dont le taux de croissance moyen est passé de 7,3 % en 2000-2008 à 3,5 % en 2009-2014. La valeur ajoutée du secteur des services a grimpé au début des années 2000, en même temps que le PIB par habitant, avant de diminuer par

De 2000 à 2014, l'augmentation du PIB par habitant s'est accompagnée d'une baisse de la valeur ajoutée et des parts de l'emploi dans l'agriculture.

la suite (voir fig. 1.5). Cependant, la part de l'emploi dans les services n'a cessé d'augmenter au cours de la période 2000-2008, une tendance qui pourrait renforcer l'hypothèse selon laquelle une plus grande partie de la main d'œuvre agricole s'est reconvertie dans le secteur des services, mais sa productivité était faible (McMillan *et al.*, 2014 pour plus de détails). La productivité du secteur des services est passée d'un taux moyen de 7,5 % en 2000-2008 à 3 % en 2009-2014, soit le taux le plus bas des trois secteurs.

FIGURE 1.6 Croissance de la productivité sectorielle en Afrique (en pourcentage), 2001-2014



Source: Banque mondiale (2016a) et l'OIT (2015).

TABLEAU 1.1 Perspectives du marché du travail en Afrique, 2000-2016 (en pourcentage)

	2000-2007	2008-2013	2014E	2015P	2016P
Croissance de l'emploi	3,0	2,8	2,9	2,9	2,9
Taux d'activité	68,8	69,4	69,6	69,7	69,7
Taux de chômage	9,9	9,4	9,2	9,2	9,2
Croissance de la productivité du travail	2,7	0,9	4	1,2	2,3
Poste pour mémoire: Croissance de la productivité du travail à l'échelle mondiale	2,6	1,9	1,8	2,5	2,7

Source: OIT (2015).

Note: e=estimations ; p= projections.

FAIBLE PRODUCTIVITÉ DU TRAVAIL

La productivité du travail est l'une des caractéristiques clés qui sous-tendent la transformation structurelle, pourtant elle reste faible en Afrique, principalement en raison de l'absence de diversification des activités économiques. La croissance de la production par travailleur a diminué, passant de 4 % en 2014 à 1,2 % en 2015 et devrait remonter à 2,3 % en 2016, bien en dessous de la moyenne mondiale de 2,7 % (tableau 1.1), et des projections pour l'Asie du Sud-Est et le Pacifique (3,8 %). Elle reste toutefois supérieure aux projections pour l'Amérique latine et les Caraïbes (1,4 %) en 2016.

Pourtant, certains pays africains ont enregistré un taux de croissance de la productivité variant entre 4 et 4,7 % en 2016 ; il s'agit de la Côte d'Ivoire, de la République démocratique du Congo (RDC), de l'Éthiopie, du Ghana, du Nigéria, du Rwanda, du Libéria, de la Sierra Leone et de la Zambie. Bien qu'inférieurs à celui de la Chine figure (6,6 %), ces taux équivalent à celui de l'Inde (4,7 %) et dépassent ceux de l'Argentine (1,1 %) et du Brésil (0,8 %). Une diversification progressive des économies à partir des produits de base a contribué à développer de nouveaux secteurs dans l'industrie manufacturière et les services, bien que la croissance de la productivité y soit plus faible (OIT, 2015a).

La productivité en Afrique devrait augmenter en moyenne de 2,8 % en 2016, reflétant la remontée des prix mondiaux des produits de base, l'augmentation des investissements dans les secteurs non pétroliers dans la plupart des économies et leur diversification économique (fig. 1.7). Cependant, ce sont les pays importateurs de pétrole et les pays exportateurs de produits agricoles, dont le taux de croissance est de 2,4 % en moyenne, qui devraient tirer la croissance de la production par travailleur dans les groupements de pays au cours de la période 2014-2016. Les taux enregistrés par ces deux groupes en 2016 sont beaucoup plus élevés que ceux de 2000-2008 qui étaient de 1,8 % et 1,6 %, respectivement. Cela pourrait

expliquer leur résistance à l'impact de la faiblesse des cours mondiaux des produits de base et de la croissance, subie par les pays exportateurs de pétrole et les pays riches en ressources minérales.

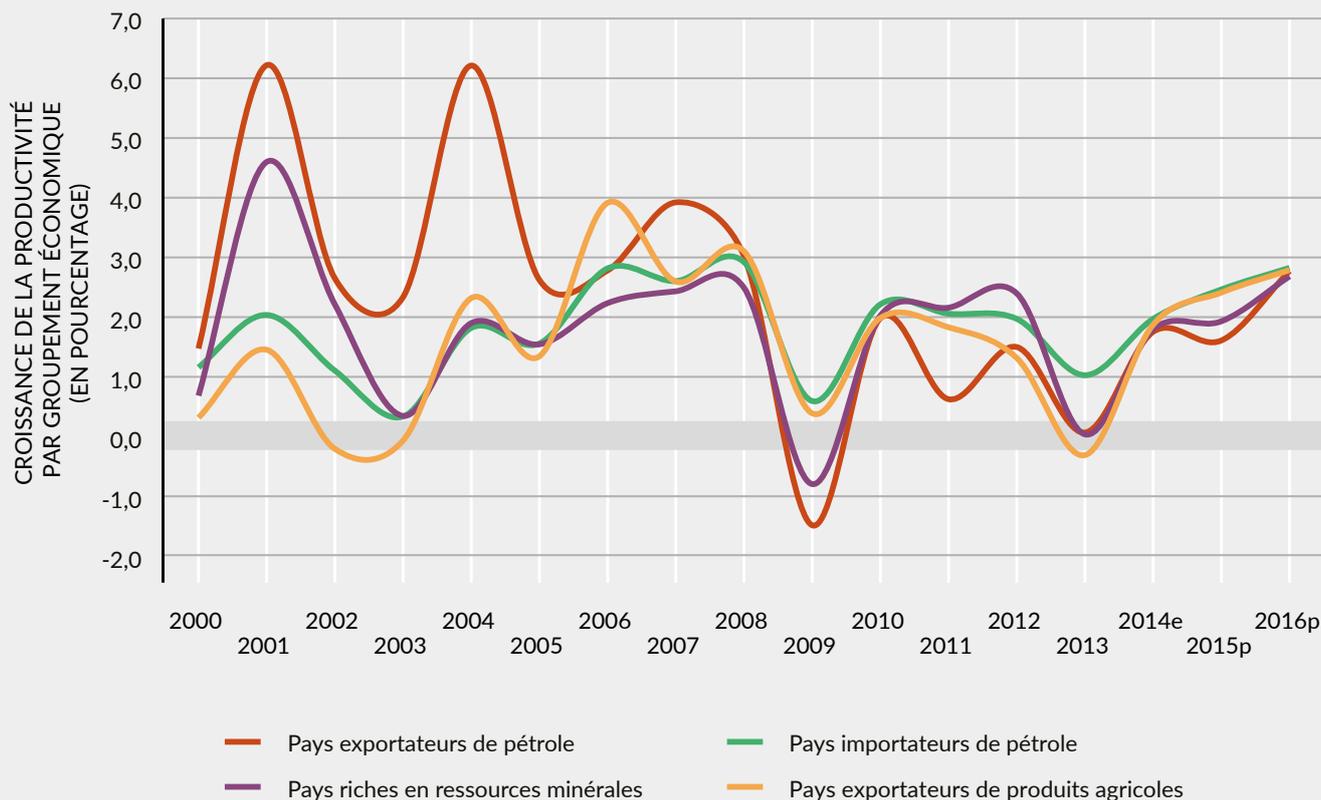
En Afrique le taux d'activité et le taux de chômage ont reculé et tournent autour de 69,7 % et 9,2 % depuis 2014 (voir tableau 1.1). Le taux de chômage des hommes et des femmes s'est maintenu respectivement à 8 % et 11,1 % depuis 2014. Celui des femmes est plus élevé dans toutes les sous-régions, mais il est pire en Afrique du Nord. Le taux de chômage moyen des jeunes sur la période 2014-2016 était de 16,8 % (OIT, 2015a).

Au niveau sous-régional, malgré la forte dégradation en Afrique de l'Ouest, la tendance à la hausse du taux d'activité devrait se poursuivre. En Afrique australe, la population active continue de s'accroître. Les taux d'activité ne devraient pas beaucoup changer dans les autres régions au cours des prochaines années (OIT, 2015b).

Cependant, ces taux présentent de fortes disparités de genre en Afrique du Nord, qui affiche à la fois les disparités de genre les plus importantes de toutes les sous-régions et des écarts de plus de 50 points de pourcentage dans la plupart des pays. À l'inverse, dans certains pays d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe, le taux d'activité des

La productivité en Afrique devrait augmenter en moyenne de 2,8 % en 2016, reflétant la remontée des prix mondiaux des produits de base, l'augmentation des investissements dans les secteurs non pétroliers dans la plupart des économies et leur diversification économique.

FIGURE 1.7 Croissance de la productivité (en pourcentage) par groupement économique, 2000-2016



Source: Calculs effectués à partir des données de l'OIT (2015a).

Note: e = estimations; p = projections. Les pays riches en ressources minérales et les pays exportateurs de produits agricoles sont sur l'axe de droite.

femmes est plus élevé que celui des hommes, c'est le cas au Burundi, au Malawi, au Mozambique et au Rwanda, où ce taux est, respectivement, de 83,4 %, 84,7 %, 84,3 % et 85,8 %, contre 82,2 %, 82 %, 82,4 % et 84,9 %, respectivement pour les hommes (OIT, 2015a).

LE DÉFICIT BUDGÉTAIRE DE L'AFRIQUE EST RESTÉ STABLE EN 2016

Le déficit budgétaire global de l'Afrique en 2016 a été le même qu'en 2015, représentant 5,9 % du PIB (fig. 1.8). L'Afrique du Nord continue de présenter le déficit budgétaire le plus important, même s'il a légèrement baissé du fait que celui de l'Algérie a été stable et celui de l'Égypte réduit. La réduction des dépenses publiques consacrées aux grands projets d'infrastructure en Algérie a été contrebalancée par une nouvelle augmentation des dépenses sociales, et la suppression progressive des subventions aux carburants a contribué à réduire le déficit de l'Égypte.

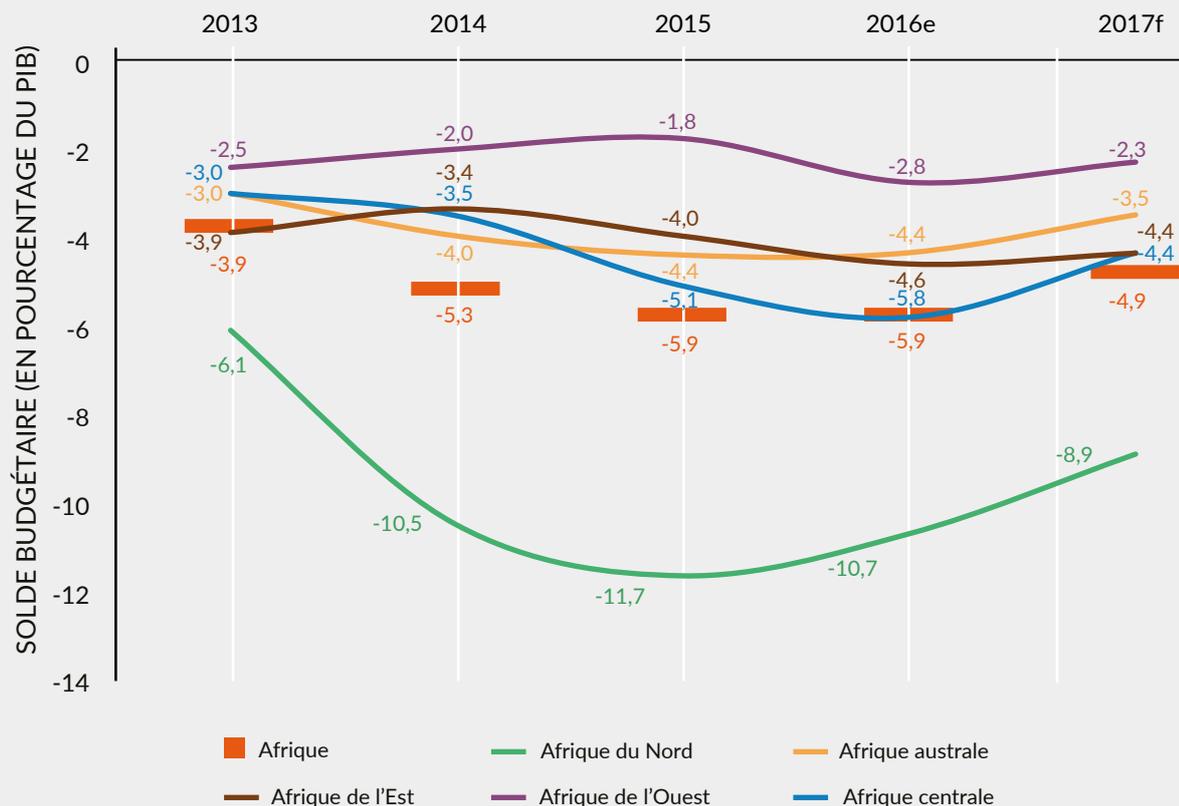
Le déficit budgétaire s'est maintenu à 4,4 % du PIB en Afrique australe. Il s'est creusé en Afrique du Sud en raison de la faible croissance des recettes et de l'augmentation des dépenses, situation compensée par

Le déficit budgétaire global de l'Afrique en 2016 a été le même qu'en 2015, en raison de la réduction des dépenses et d'une mise à contribution accrue des réserves internationales pour financer des projets de développement dans plusieurs pays.

la réduction du déficit public ailleurs – au Mozambique (réduction des dépenses d'investissement), en Namibie (assainissement des finances publiques) et en Zambie (augmentation des recettes publiques suite à un meilleur système d'imposition et à une réduction des dépenses résultant du report de grands projets d'investissements).

L'Afrique de l'Est a quelque peu creusé son déficit budgétaire qui est passé de 4 % à 4,6 % en 2016, en raison des politiques budgétaires expansionnistes, principalement en Éthiopie (notamment les dépenses d'infrastructure), au Kenya (nouvelle ligne de chemin de fer, forte augmentation des salaires des fonctionnaires et transferts vers de nouveaux comtés) et en Ouganda (projets hydroélectriques).

FIGURE 1.8 Solde budgétaire moyen par sous-région, 2013-2017



Source: EIU (2016).

Remarque: e = estimations; p = prévisions.

Le déficit budgétaire s'est creusé en Afrique de l'Ouest en 2016, passant de 1,8 % à 2,8 % du PIB, causé en grande partie au Nigéria par l'accroissement des dépenses publiques, notamment en matière de sécurité ; en Côte d'Ivoire par l'augmentation du salaire minimum, des dépenses de sécurité et des investissements publics en infrastructures ; et au Ghana, par les dépenses liées aux élections et la hausse des salaires du secteur public.

En Afrique centrale, le déficit budgétaire s'est alourdi, passant de 5,1 % en 2015 à 5,8 % du PIB en 2016, principalement en raison de politiques budgétaires expansionnistes au Cameroun, découlant des dépenses publiques en infrastructures de transport et d'énergie et de la baisse des recettes pétrolières ; en Guinée équatoriale, résultant de l'augmentation des

investissements publics en infrastructures et de la baisse des recettes pétrolières ; au Congo, découlant de la hausse des salaires des fonctionnaires et de la baisse des recettes pétrolières.

En grande partie attribuable à la faiblesse des prix du pétrole, le déficit budgétaire des pays exportateurs de pétrole, pris ensemble, s'est davantage creusé, passant de 6,2 % à 6,5 % du PIB en 2016. À l'opposé, le déficit budgétaire des pays importateurs de pétrole a connu une légère réduction, passant de 5,6 % à 5,5 % du PIB. Bien que légèrement en baisse, celui des pays riches en ressources minérales occupe la deuxième position sur le continent, passant de 6,5 % du PIB en 2015 à 6,1 % en 2016.

L'Afrique de l'Est a quelque peu creusé son déficit budgétaire qui est passé de 4 % à 4,6 % en 2016, en raison des politiques budgétaires expansionnistes, principalement en Éthiopie, au Kenya et en Ouganda.

LE DÉFICIT DU COMPTE COURANT DE L'AFRIQUE EST RESTÉ STABLE

Le déficit du compte courant de l'Afrique s'est établi à 7 % du PIB en 2016 (fig. 1.9), car il a peu ou pas du tout changé en Afrique du Nord, en Afrique australe et en Afrique de l'Ouest. Il s'est alourdi dans les pays exportateurs de pétrole, passant de 7,7 % du PIB en 2015 à 8,2 % en 2016, compensé par une réduction de 6,3 % à 6,1 % dans les pays importateurs de pétrole, et de 8,8 % à 8,3 % en 2016 dans les pays riches en ressources minérales.

Le recul des cours du pétrole et des produits de base a obéré les recettes d'exportation, en particulier dans les économies émergentes, l'Afrique ayant connu une baisse brutale des échanges commerciaux (voir section 1.2). Les déficits du compte courant ont dans une certaine mesure épuisé les réserves internationales et accru la dépendance à la dette et l'investissement extérieurs.

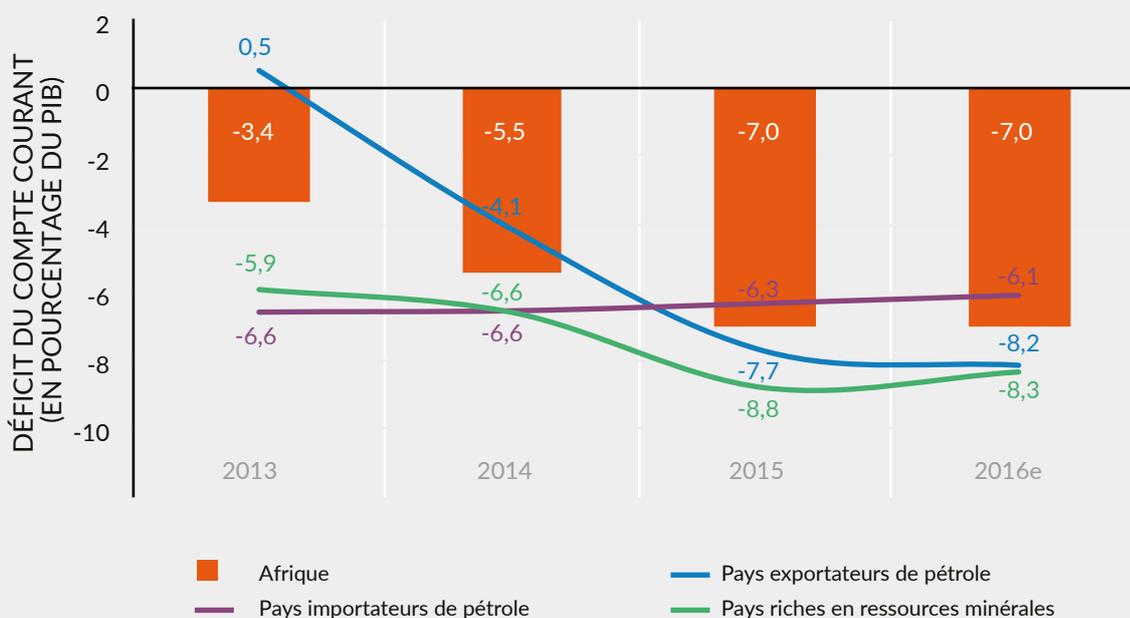
Le recul des cours du pétrole et des produits de base a obéré les recettes d'exportation, l'Afrique ayant connu une baisse brutale des échanges commerciaux.

LA PLUPART DES PAYS ONT ADOPTÉ UNE POLITIQUE MONÉTAIRE RESTRICTIVE

La plupart des pays, y compris certaines grandes économies, ont adopté une politique monétaire restrictive pour limiter l'impact de l'inflation résultant d'un affaiblissement de la monnaie et/ou de l'augmentation des tarifs réglementés de l'électricité, les banques centrales ayant relevé les taux directeurs par exemple en Angola, au Nigéria et en Égypte.

Cependant, l'Algérie, la Côte d'Ivoire, le Cameroun, le Kenya et le Maroc, entre autres, ont assoupli leur politique monétaire. Le Kenya et le Maroc ont ramené leurs taux directeurs à 2,25 % et 10 %, profitant des faibles pressions inflationnistes, et l'Algérie a réduit son taux d'escompte pour la première fois en près d'une décennie de 4 % à 3,5 %, principalement en raison de la baisse des liquidités causée par la chute des cours du pétrole. La plupart des pays d'Afrique centrale et d'Afrique de l'Ouest ont également assoupli leur politique, leur monnaie commune (le franc CFA) étant rattachée à l'euro et les obligeant à se conformer à la politique monétaire extrêmement souple de la Banque centrale européenne.

FIGURE 1.9 Déficit du compte courant, 2013-2016



Source: EIU (2016).

Note: e = estimations.

LES MONNAIES NATIONALES ONT CONTINUÉ À SE DÉPRÉCIER AVEC LA CHUTE DES PRIX DES PRODUITS DE BASE

La chute des prix des produits de base et les lourds déficits budgétaires et du compte courant ont exercé des pressions à la baisse sur les monnaies nationales, conduisant à leur dépréciation dans la plupart des grandes économies africaines. L'Angola et le Nigéria ont dévalué leur monnaie, et l'Égypte a fait flotter son taux de change en échange d'un financement de 12 milliards de dollars du FMI sur trois ans. Le franc CFA est susceptible de se déprécier peu à peu, compte tenu des prévisions de croissance plus rapide aux États-Unis que dans l'UE, et de l'augmentation progressive des taux d'intérêt aux États-Unis.

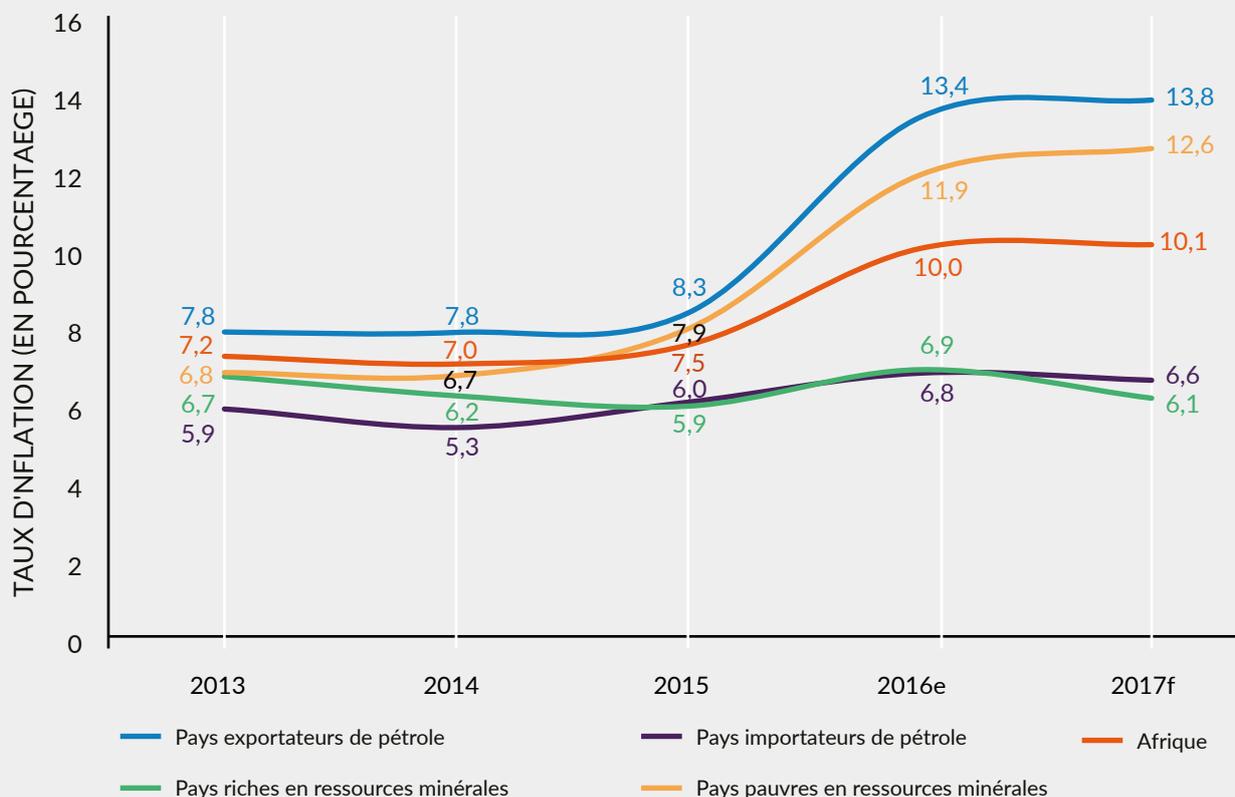
Le rand sud-africain a été instable en 2016, en raison de l'incertitude caractérisant la politique intérieure et du resserrement de la politique monétaire aux États-Unis. En revanche, les pays comme l'Éthiopie et le Ghana sont parvenus à n'effectuer qu'une légère dépréciation ou à maintenir la stabilité de leur monnaie tandis que le Kenya a vu sa monnaie s'apprécier à partir de 2015 en raison de sa dépendance réduite envers certains produits d'exportation. L'Éthiopie a continué à contrôler le taux

de change grâce à des mécanismes de fixation des prix dans le cadre d'une politique de dévaluation progressive visant à atténuer les effets de l'inflation importée tout en améliorant la compétitivité des exportations. Le cedi ghanéen est resté stable en 2016, même si une dépréciation progressive est prévue en raison du retard enregistré dans l'émission d'euro-obligations, ce qui pourrait exercer des pressions sur les réserves de change.

L'INFLATION A AUGMENTÉ

L'inflation a atteint 10 % en Afrique contre 7,5 % précédemment et devrait se maintenir à peu près à ce niveau en 2017 (fig. 1.10). Des facteurs internes liés à l'offre, la sécheresse, la hausse des prix de l'électricité et la dépréciation des monnaies ont été des facteurs déterminants. L'inflation a augmenté dans toutes les sous-régions à l'exception de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Est où elle a chuté respectivement à 2,3 % en 2016 par rapport à 2,8 % et à 5,3 % par rapport à 5,9 %, la tendance dans cette dernière sous-région étant particulièrement baissière en Éthiopie, au Kenya et en Tanzanie. En Éthiopie, malgré l'impact de la sécheresse de 2015-2016 sur les prix des denrées alimentaires locales, l'inflation a reculé, en partie à cause de la

FIGURE 1.10 Inflation par sous-région (en pourcentage), 2013-2017



Source: Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2016 a).

Remarque: e =estimations; p =prévisions.

baisse des prix des produits alimentaires importés, du carburant et des matières premières industrielles. De nouvelles baisses sont peu probables compte tenu du déficit budgétaire et de la dépréciation de la monnaie nationale. Au Kenya, l'inflation a été ralentie par la baisse des cours du pétrole et l'augmentation modérée des prix des denrées alimentaires. Le déclin observé en Tanzanie résulte de la baisse des cours mondiaux du pétrole et des denrées alimentaires qui ont compensé les effets de la dépréciation de la monnaie, même si le risque d'inflation demeure au regard d'éventuels effets néfastes du climat sur la production alimentaire locale.

L'inflation a augmenté en Afrique du Nord, passant de 8,3 % en 2015 à 8,7 % en 2016, une hausse fortement influencée par l'Algérie et l'Égypte, qui ont connu une dépréciation de leur monnaie et une augmentation des tarifs homologués de l'électricité.

En Afrique de l'Ouest, l'inflation a fortement augmenté, passant de 8,6 % à 13 %, le taux le plus élevé du continent, marquant l'effet net de la hausse et de la baisse de l'inflation dans les pays de la sous-région. L'inflation est passée de 9,6 % à 15,2 % au Nigéria, suite de la dépréciation de la monnaie, de 13 % à 18,1 % au Ghana après l'augmentation des prix du carburant et des services, de 1,2 % à 1,7 % en Côte d'Ivoire en raison du rattachement de sa monnaie à l'euro (ce qui a largement permis de juguler l'inflation importée), de 8,2 % à 8,2 %

L'inflation a atteint 10 % en Afrique contre 7,5 % précédemment, en raison des facteurs internes de l'offre, de la hausse des prix de l'électricité et de la dépréciation des monnaies.

en Guinée en raison de la baisse des cours mondiaux des denrées alimentaires et du pétrole, et de 1,4 % à une déflation de 1,3 % au Mali après la baisse des cours du pétrole et l'augmentation de la production céréalière locale.

En Afrique australe, l'inflation a fortement augmenté, passant de 6,6 % en 2015 à 11,4 % en 2016, essentiellement en raison de la forte hausse des prix des denrées alimentaires, de la dépréciation des monnaies et du relèvement des prix de l'énergie. La baisse des prix du pétrole a apporté un certain soulagement, et le resserrement de la politique monétaire peut aussi avoir atténué les pressions qui s'exerçaient sur la demande dans la plupart des pays. En Afrique du Sud cependant, l'impact de la sécheresse a maintenu l'inflation à 6,6 %, au-dessus du plafond de 3,6 % fixé par la banque centrale en 2016, ce qui a eu des répercussions dans la sous-région, compte tenu de la position du pays en tant que principal partenaire commercial et source de la plupart des importations.

1.2 RÉSULTATS COMMERCIAUX DE L'AFRIQUE

RECU CONSTANT DU COMMERCE DE MARCHANDISES EN AFRIQUE

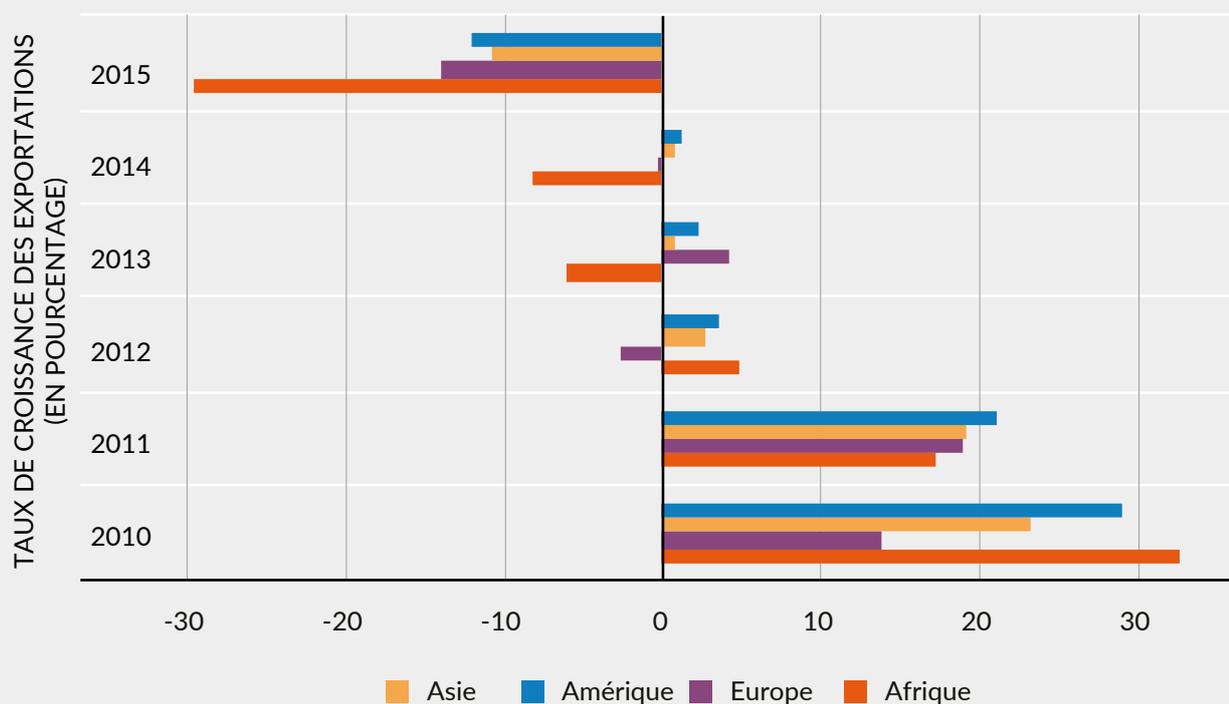
Après la crise financière mondiale, les exportations de marchandises de l'Afrique ont retrouvé leur niveau d'avant la crise en 2010, grâce à l'augmentation de la production agricole dans la plupart des pays d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe, à l'accroissement des investissements dans le secteur minier au Mozambique, au Niger, en Sierra Leone et en Zambie¹, et la demande chinoise sans cesse

L'Europe demeure la principale destination des exportations du continent, mais son rôle dans le commerce africain a diminué, l'Asie étant devenue un plus grand partenaire commercial pour de nombreux pays africains.

croissante de produits de base, notamment les métaux². Elles ont encore augmenté de 17,1 % en 2011, et de 4,5 % en 2012. La croissance a par contre brutalement chuté et les exportations ont diminué de 29,6 % en 2015, la plus forte baisse de toutes les régions (fig. 1.11).

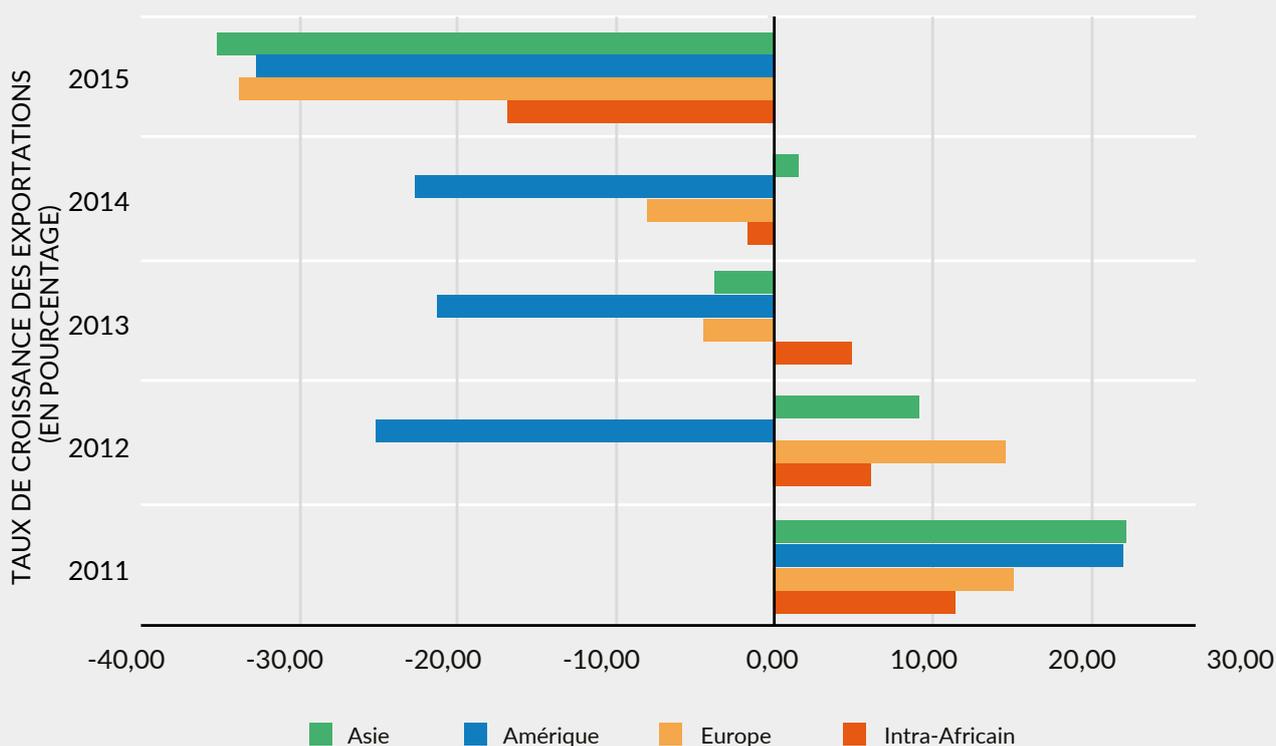
Ce retournement s'explique par l'effondrement de 57 % des cours du pétrole entre la mi-2014 et début 2015, dans un contexte de baisse généralisée des prix des produits de base (Banque mondiale, 2015a), à la fois liée au ralentissement en Chine et à l'augmentation de la production de carburants aux États-Unis³ (réduisant par conséquent les importations en provenance de l'Afrique). La demande des marchandises africaines a chuté brutalement dans toutes les régions, bien que le commerce intra-africain ait connu une baisse moins brutale (fig. 1.12).

FIGURE 1.11 Taux de croissance des exportations de marchandises (en pourcentage) dans les principales régions du monde, 2010-2015



Source: CNUCED (2016 b).

FIGURE 1.12 Taux de croissance des exportations de marchandises africaines (en pourcentage) vers les principales régions du monde, 2011-2015



Source: Calculs de la CEA à partir des données de la CNUCED (2016 b).

La part de l'Afrique dans les exportations mondiales de marchandises – déjà très faible⁴ – a encore fléchi à 2,4 % en 2015. L'Europe demeure la principale destination des exportations du continent, mais son rôle dans le commerce africain a diminué, l'Asie étant devenue le plus grand partenaire commercial en augmentant, respectivement, d'environ 4 % et 5,5 % ses exportations et ses importations en direction ou en provenance de l'Afrique en 2010-2015. Dans la même période, la proportion des exportations de l'Afrique vers l'Amérique a diminué de moitié, passant de 21,5 % en 2010 à environ 11 % en 2015.

LES EXPORTATIONS DE L'AFRIQUE RESTENT DOMINÉES PAR LES PRODUITS DE BASE

Les exportations de l'Afrique vers le monde sont peu diversifiées et restent dominées par les produits de base, essentiellement les hydrocarbures : les combustibles représentaient 55 % des exportations en 2010-2015, et les produits manufacturés seulement 18 % (fig. 1.13). Les produits manufacturés dominent les importations de l'Afrique (principalement les équipements lourds, les automobiles et les produits chimiques) ; ils représentent aussi la plus grande part du commerce intra-africain, en moyenne 43 % dans la période de référence, bien que la part des échanges intra-africains ne soit que de 16 %.⁵

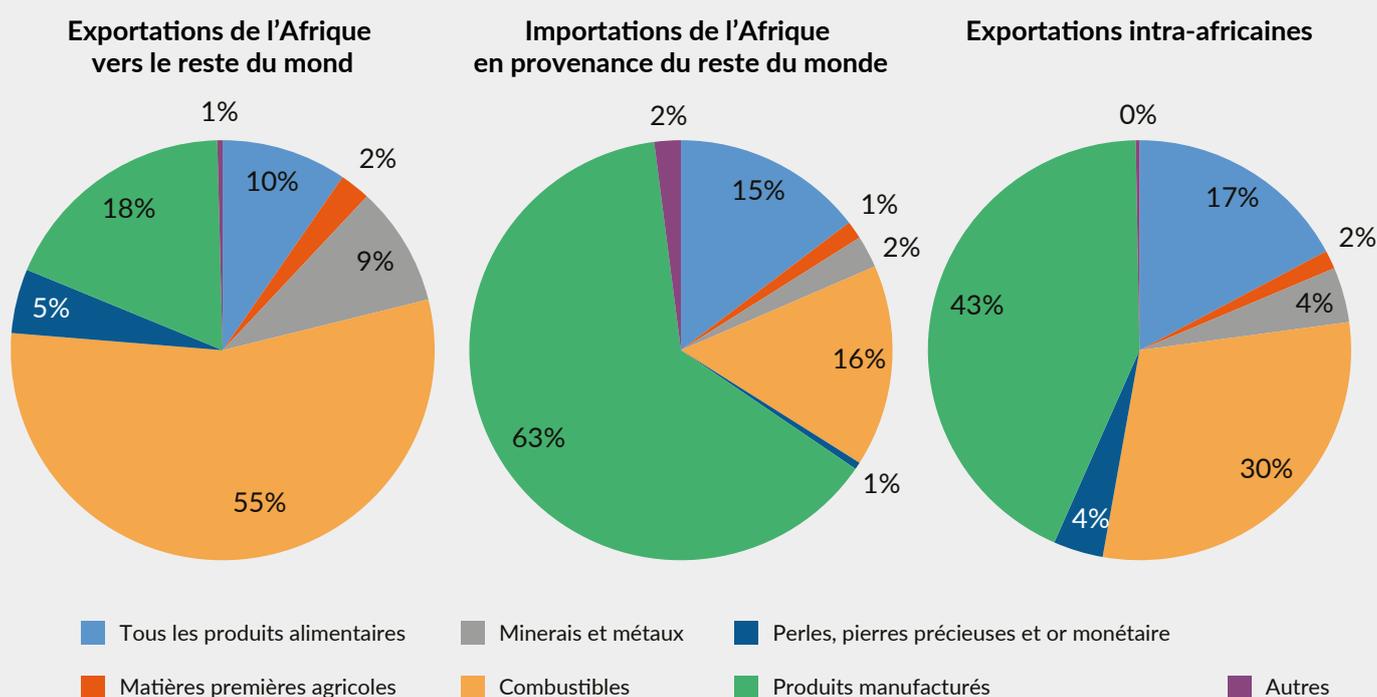
Malgré les efforts d'industrialisation, la part de l'Afrique dans les exportations mondiales de produits manufacturés est toujours inférieure à 1 %, ses exportations vers le reste du monde étant peu diversifiées et dominées par les produits primaires.

LA PRODUCTION MANUFACTURIÈRE A AUGMENTÉ EN TERMES ABSOLUS, MAIS PAS EN PROPORTION DU PIB CONTINENTAL

La part du secteur manufacturier dans le PIB de l'Afrique a également reculé depuis 2010, en dépit de l'augmentation de la production, en termes absolus. Et malgré les efforts d'industrialisation, la part du secteur dans les exportations mondiales de produits manufacturés est toujours inférieure à 1 %, une proportion qui a d'ailleurs diminué depuis 2010.

Il importe donc de diversifier la base d'exportation de la région et de créer de la plus-value pour que l'Afrique bénéficie davantage de son rapprochement avec les marchés émergents en Asie, et d'élargir le commerce intrarégional. Ces changements demandent que les importations soient davantage constituées de

FIGURE 1.13 Composition du commerce de l'Afrique par secteur, moyenne de 2010 à 2015



Source: Calculs de la CEA à partir des données de la CNUCED (2016 b).

biens intermédiaires à forte intensité de capital et que la technologie intégrée dans ces marchandises soit pleinement exploitée⁶. Et, tout en tirant pleinement parti de ses abondantes ressources naturelles, l'Afrique doit renforcer ses chaînes de valeur, en particulier dans le secteur manufacturier.

LES VOYAGES DOMINENT LES EXPORTATIONS DE SERVICES DE L'AFRIQUE

La part de l'Afrique dans le commerce mondial des services, d'une moyenne de 2,2 % à peine pour la période 2010-2015, est encore plus faible que sa part du commerce mondial de marchandises, qui est de 3,1 %. À 42 % en 2010-2015, les voyages ont dominé les exportations de services de l'Afrique. Par ailleurs, 47 % de ses importations de services sont constitués par d'« autres services » tels que l'assurance, les pensions, les services financiers et les frais découlant de l'utilisation de la propriété intellectuelle (fig.1.14).

L'INTÉGRATION RÉGIONALE PROGRESSE

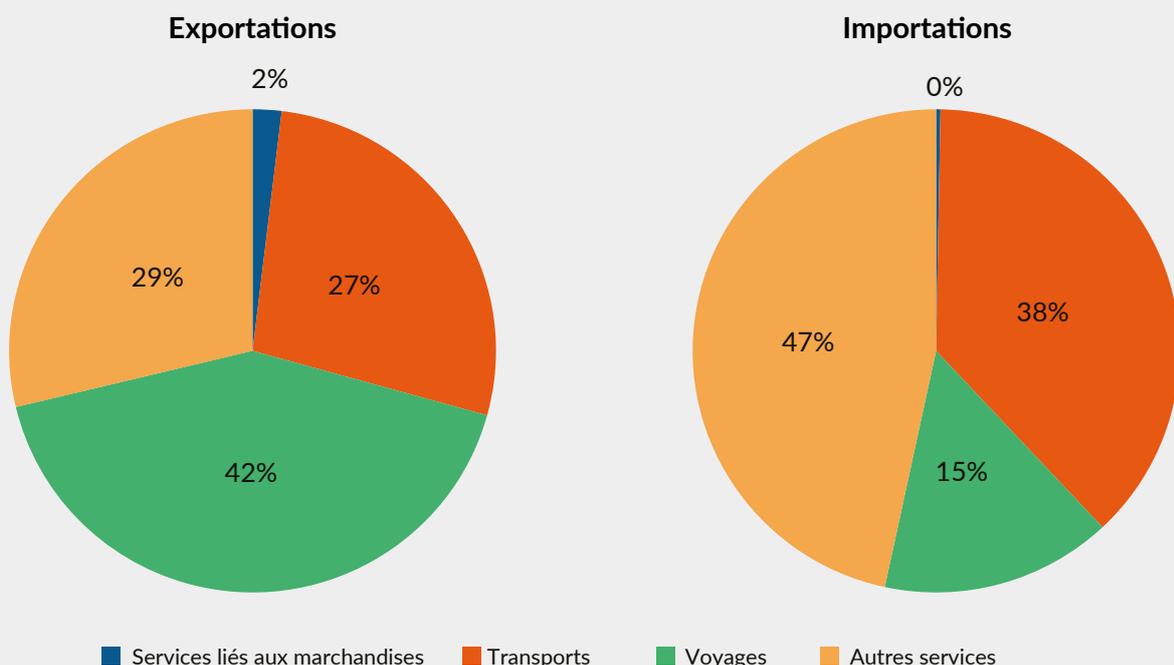
Le Traité d'Abuja, signé à Abuja en 1991 et entré en vigueur en 1994, fournit une feuille de route claire des étapes de l'intégration régionale en Afrique. Il précise qu'à la troisième étape, toutes les communautés économiques régionales (CER) devront avoir établi une zone de libre-échange et une union douanière avant la fin

La part de l'Afrique dans le commerce mondial des services, d'une moyenne de 2,2 % à peine pour la période 2010-2015, est plus faible que sa part du commerce de marchandises.

de 2017. À ce jour, seule la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) ont établi une zone de libre-échange et une union douanière, alors que le Marché commun d'Afrique orientale et australe (COMESA), la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) n'ont créé que la zone de libre-échange. Pour le COMESA, l'union douanière a été lancée en juin 2009, mais n'a pas pu être intégralement appliquée, tout comme l'Accord de libre-échange de la CEEAC (CEA-CUA-BAD, 2016). Les États membres des zones de libre-échange du COMESA, de la SADC, de la CAE et de la CEDEAO se sont tous engagés à éliminer tous les droits de douane sur les importations intrarégionale.

Toutefois, des progrès ont été réalisés dans la préparation des négociations portant sur une zone de libre-échange continentale (ZLEC) (encadré 1.3)⁷. Le forum de négociation de la ZLEC a adopté son règlement

FIGURE 1.14 Composition du commerce des services en Afrique, moyenne de 2010 à 2015



Source: Calculs de la CEA à partir des données de la CNUCED (2016 b).

Les négociations portant sur la zone de libre-échange continentale (ZLEC) ont été entamées le 15 juin 2015. Dans le même temps, la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine (UA) adoptait un ensemble d'objectifs et de principes directeurs concernant ces négociations. Elle a également adopté la feuille de route indicative desdites négociations, y compris leur conclusion à titre indicatif d'ici fin 2017 comme cela a été réaffirmé au Sommet de l'UA de janvier 2017. Les objectifs et les échéanciers du projet de la ZLEC sont d'autant plus ambitieux que 54 États membres y participent.

La ZLEC vise à créer un marché africain unique de plus d'un milliard de personnes et un PIB de plus de 3 000 milliards de dollars. Ce marché devrait permettre de réaliser des économies d'échelle et d'attirer les investissements dans les villes africaines. Il devrait également stimuler la recherche d'intrants et de produits intermédiaires sur le continent, soutenir l'expansion du secteur manufacturier et améliorer la compétitivité et la productivité des fabricants de biens industriels en Afrique. La collaboration entre CER au sein de la ZLEC devrait accélérer la réalisation des projets régionaux permettant de se libérer des lourdes entraves au commerce et au développement industriel, notamment les infrastructures transfrontalières, de connecter les centres urbains d'Afrique et de réduire les coûts des échanges intra-africains.

Il ressort des exercices de modélisation de la CEA qu'une ZLEC créée en 2017 ferait augmenter le commerce intra-africain de 52,3 % de 2010 à 2022, par rapport au scénario de référence, sans elle. Le commerce des produits industriels devrait recevoir la plus grande impulsion, avec une augmentation supplémentaire de 53,3 % au cours de la période de référence. Les projections indiquent également que des mesures de facilitation du commerce extérieur pourraient plus que doubler le volume des échanges intra-africains, en stimulant davantage les produits industriels (CEA, 2012).

Plus qu'un projet de libéralisation du commerce, la ZLEC est un outil de transformation structurelle des économies et des villes urbaines africaines, d'amélioration de la valeur ajoutée et de la compétitivité industrielle (voir les trois chapitres thématiques, 3, 4 et 5). Si l'urbanisation est cruciale pour les économies d'agglomération, l'intensification de la coopération au niveau continental est également nécessaire pour obtenir les économies d'échelle permettant de rendre les produits industriels africains compétitifs au niveau mondial.

L'urbanisation fait partie d'une chaîne d'événements qui permettent à l'Afrique d'affronter la concurrence sur les marchés mondiaux. Les centres urbains et les économies d'agglomération encouragent les chaînes de valeur locales productives, indispensables au renforcement de la compétitivité nationale. Des industries nationales compétitives sont elles aussi importantes pour la création des chaînes de valeur régionales, nécessaires à l'intégration de l'Afrique dans les chaînes de valeur mondiales. Les économies d'échelle dues à l'urbanisation ne doivent pas être considérées comme une fin en soi, mais comme un moyen de poursuivre l'intégration, de réaliser des économies d'échelle et des gains de compétitivité, qui sont tous nécessaires à l'industrialisation à grande échelle. La ZLEC aidera à maximiser les gains de l'urbanisation et à stimuler davantage l'intégration entre les villes africaines.

intérieur⁸ en février 2016 et, en mai 2016, les définitions des principes directeurs des négociations et le mandat des groupes de travail techniques⁹. La Commission de l'Union africaine (CUA), en collaboration avec la CEA et la CNUCED, a élaboré un projet d'accord-cadre de la zone sur le commerce des biens et services.

Plus qu'un projet de libéralisation du commerce, la Zone de libre-échange continentale est un outil de transformation structurelle des économies et des villes urbaines africaines, d'amélioration de la valeur ajoutée et de la compétitivité industrielle.

L'avènement de la zone de libre-échange continentale se prépare dans un contexte de négociations de méga-accords commerciaux régionaux (MACR) tels que l'Accord de partenariat transpacifique, l'Accord de partenariat transatlantique pour le commerce et l'investissement et l'Accord régional de partenariat économique global. Malgré les nombreuses incertitudes qui entourent la mise en œuvre éventuelle des deux premiers, suite à la récente décision des États-Unis de se retirer du premier, et l'impopularité croissante du second, les méga-accords commerciaux régionaux et particulièrement l'Accord régional de partenariat économique global pourraient avoir des effets défavorables sur le commerce intra-africain si la ZLEC n'est pas créée dans les meilleurs délais (Mevel, 2016). Cela donne de l'élan pour la mise en place rapide et efficace de la ZLEC.

1.3 LES RÉSULTATS DE L'AFRIQUE DANS LE FINANCEMENT DU DÉVELOPPEMENT

Les besoins de financement du programme de transformation de l'Afrique sont substantiels, environ 94 milliards de dollars d'investissements en infrastructures par an sur 10 ans pour combler le déficit de financement dans le seul secteur des infrastructures (Forum économique mondial, 2015). Mais cet objectif est loin d'être atteint : seuls 74 milliards de dollars ont été investis dans l'infrastructure en 2014, soit 25 milliards de moins qu'en 2013¹⁰.

Mais qu'en est-il du financement de ces investissements ? Après une remontée en 2012, les recettes fiscales sont tombées à 465 milliards de dollars en 2015 et devraient davantage baisser en 2016 (tableau 1.2).

Le taux moyen d'épargne intérieure brute est passé à 16,1 % du PIB en 2016 contre 15 % en 2015, mais il varie d'un groupement économique régional à l'autre (fig. 1.15). Sur 50 pays africains disposant de données pour 2016, les variations sont encore plus visibles, allant de 34,8 % du PIB pour le Maroc à - 4,2 % pour le Mozambique (l'Angola et le Zimbabwe ont été les deux autres pays à présenter une épargne négative).

Le taux d'investissement moyen en Afrique est passé de 22 % du PIB en 1997-2006 à 25 % en 2007-2015, et on estime qu'il a atteint 26 % en moyenne en 2016 (FMI, 2016c). En 2016, les pays riches en ressources minérales ont reçu des investissements représentant en moyenne 26,8 % du PIB et les pays pauvres en ressources

minérales 24,3 %. La même année, l'Afrique du Nord a reçu l'équivalent de 26,6 %, et le reste du continent 25 % du PIB, soit une moyenne de 22,2 % de son PIB en investissements pour la période 2011-2015. Toutefois, comme l'indique le tableau 1.2, les investissements ont diminué considérablement entre 2014 et 2016.

Les besoins de financement du programme de transformation de l'Afrique sont substantiels, environ 94 milliards de dollars d'investissements en infrastructures par an sur 10 ans pour combler le déficit de financement dans ce seul secteur.

Les réserves officielles de l'Afrique s'élevaient à 262 milliards de dollars en 2014, soit l'équivalent de quelque 250 dollars seulement par habitant contre une moyenne mondiale de plus de 1 000 dollars. Environ 80 % de ces réserves sont détenus par l'Afrique du Nord.

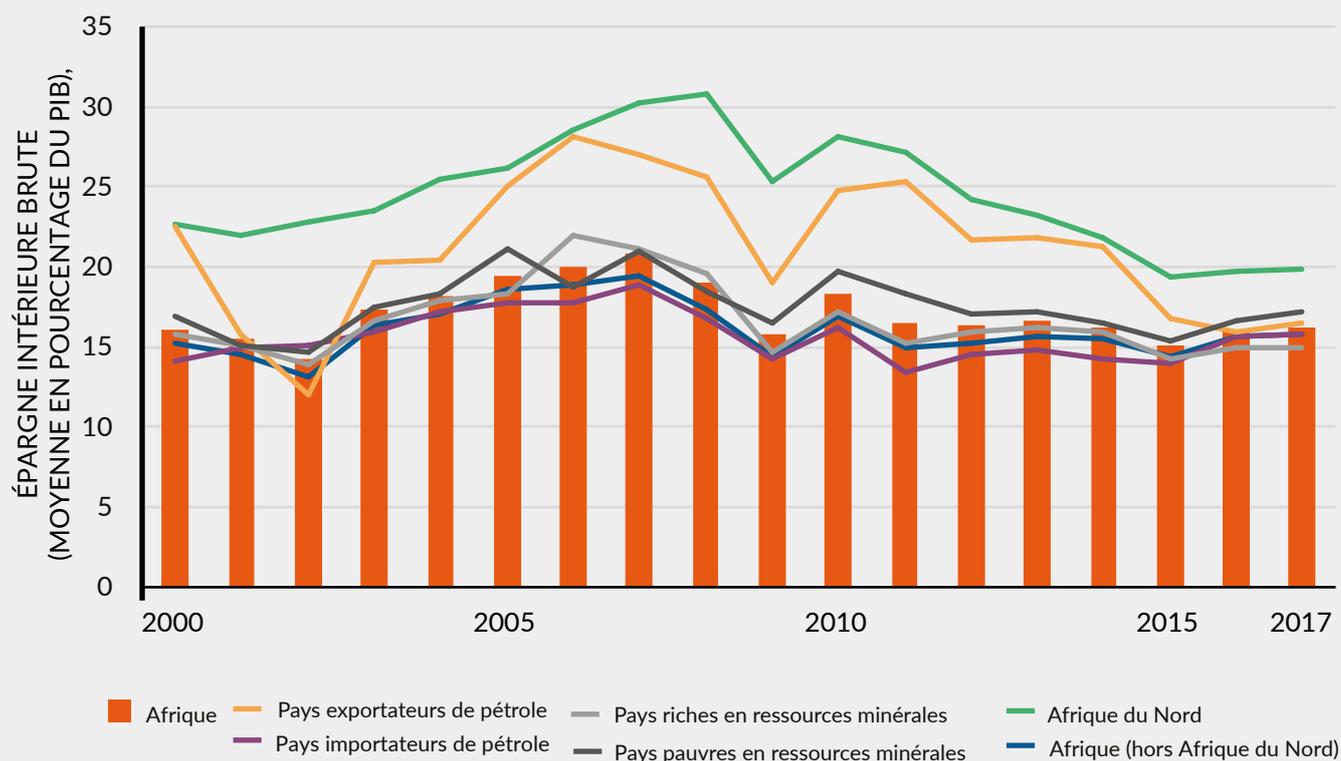
TABLEAU 1.2 Quelques indicateurs financiers concernant l'Afrique, 2011-2016 (en milliards de dollars)

	2011	2012	2013	2014	2015E	2016P
Recettes fiscales	494	514	497	499	465	444
Investissements	475	516	540	566	498	497
Placements de portefeuille	21	32	23	23	13	15
Réserves officielles	243	262	266	262	na	na
IDE	48	56	54	58	54	66
Envois de fonds	57	62	61	64	65	66
Aide publique au développement	52	51	57	54	56	59

Source: FMI (2016 d), BAD (2016), CNUCED (2016 c), FMI (2016e) et Banque mondiale (2016 b).

Remarque: n.d.= non disponibles.

FIGURE 1.15 Épargne intérieure brute (moyenne en pourcentage du PIB), 2000-2017



Source: FMI (2016 c).

LA DETTE TOTALE ET LA DETTE NETTE ONT AUGMENTÉ SUITE À LA BAISSÉ DES RECETTES PUBLIQUES D'EXPORTATION

La dette totale de l'Afrique est passée de 27,8 % du PIB en 2015 à 31,1 % en 2016, et devrait atteindre 32,4 % en 2017 (fig. 1.16). La dette s'est alourdie plus rapidement dans les pays importateurs de pétrole que dans les pays exportateurs de pétrole, les premiers ayant dû puiser dans leurs réserves.

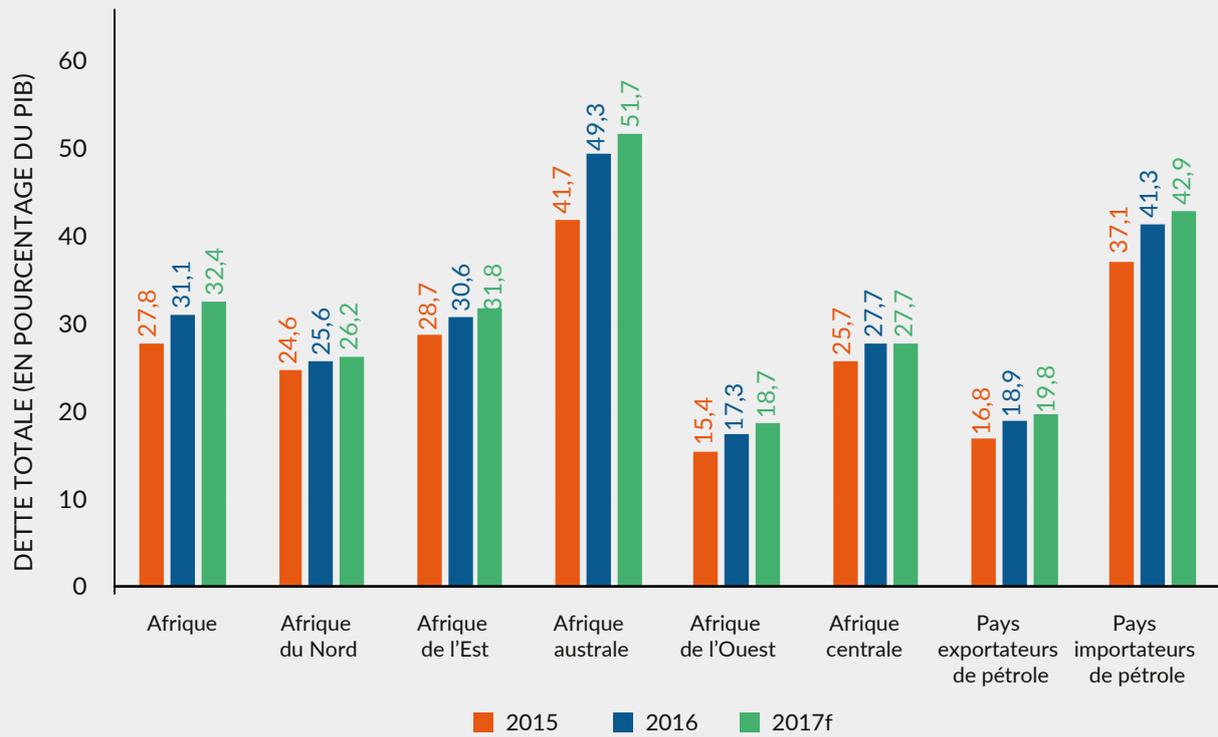
Le montant net de la dette africaine a augmenté substantiellement, passant de 6,4 % du PIB en 2015 à 11 % en 2016 (fig.1.17), en partie à cause de la baisse des réserves internationales (de 33,2 % à 28,7 %), principalement en Afrique du Nord et dans les pays exportateurs de pétrole.

La dette totale de l'Afrique est passée de 27,8 % du PIB en 2015 à 31,1 % en 2016, et devrait atteindre 32,4 % en 2017, ce qui est préoccupant pour la viabilité de la dette à long terme.

La dette extérieure est relativement faible dans la plupart des pays africains en raison de l'allègement de la dette extérieure (de quelque 30 pays africains dans le cadre de l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés et l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale), de la vigueur de la croissance économique observée au cours de la dernière décennie et de la faiblesse des taux d'intérêt mondiaux. Pourtant, la dette totale de l'Afrique est passée de 24 % en 2000-2005 à 42,8 % du PIB en 2010-2015, ce qui est préoccupant pour la viabilité de la dette à long terme dans plusieurs pays africains au moins, d'autant plus que les conditions d'emprunt à l'échelle mondiale commencent à durcir (FMI, 2015).

La part pondérée de la dette concessionnelle dans la dette extérieure totale de l'Afrique est tombée de 42,4 % en 2006-2009 à 36,8 % en 2011-2013¹¹. Cependant, le fait que la majeure partie de cette dette soit désormais contractée auprès de sources non concessionnelles, telles que les créanciers bilatéraux et commerciaux ainsi que sur le marché obligataire international, est préoccupant pour les pays à faible revenu. De nombreux pays africains cherchent à financer l'investissement public et recourent de plus en plus à l'emprunt non concessionnel (Prizzon et Mustapha, 2014). La plupart d'entre eux accèdent aux marchés de capitaux internationaux et y vendent des euro-obligations libellées généralement en dollars ou en euros. Avant 2006, l'Afrique du Sud était le seul pays

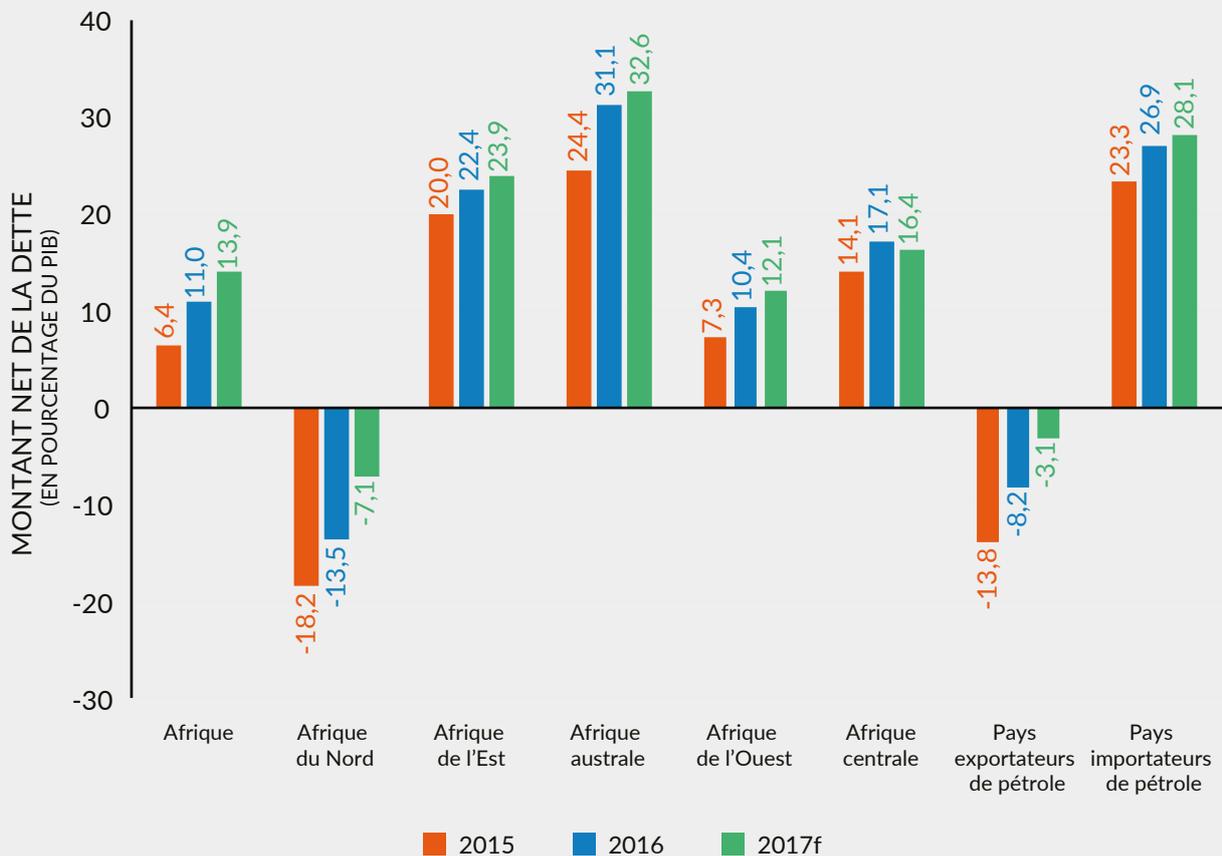
FIGURE 1.16 Montant total de la dette africaine, 2015-2017



Source: EIU (2016).

Remarque: e = estimations; p = prévisions.

FIGURE 1.17 Montant net de la dette en Afrique, 2015-2017



Remarque: e = estimations; p = prévisions.

Source: Données de EIU (2016).

africain à avoir émis une obligation souveraine libellée en monnaie étrangère, mais en 2006-2014, au moins 14 pays ont émis pour environ 15 milliards de dollars en obligations souveraines internationales¹².

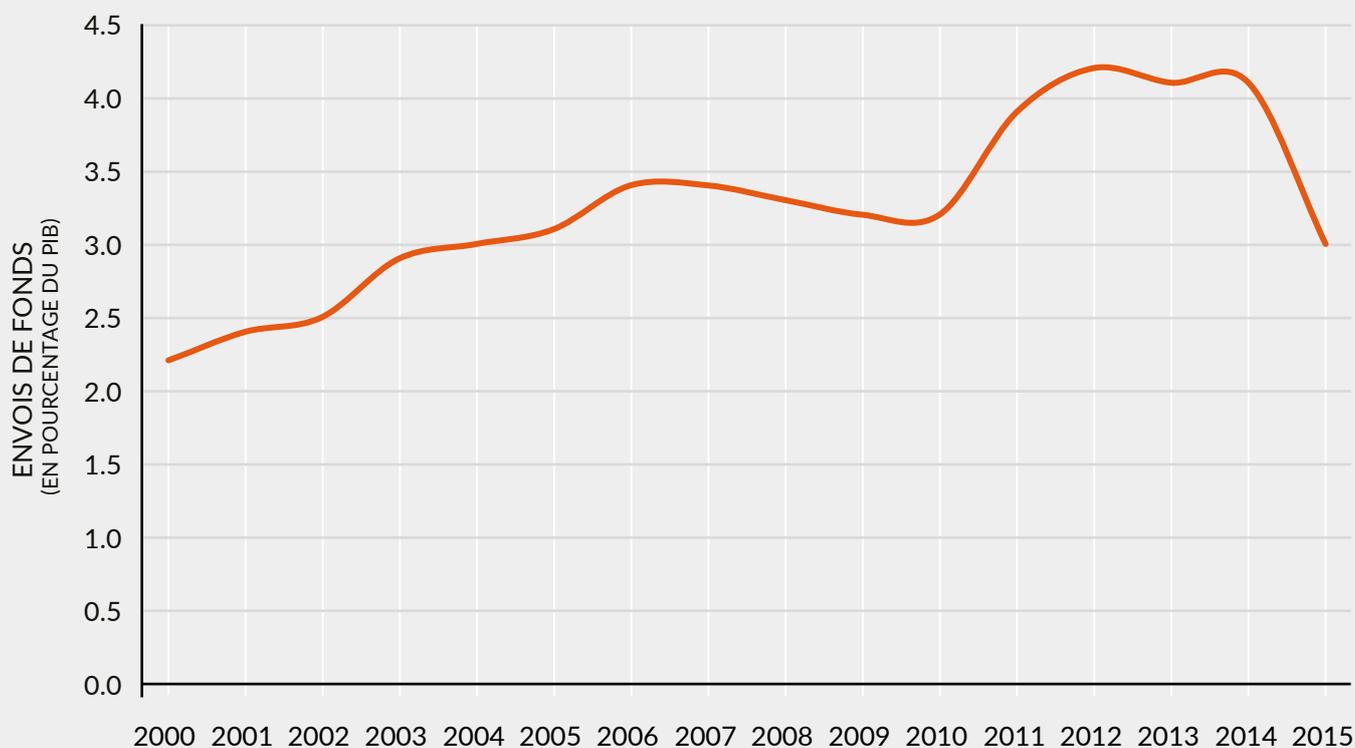
Si le marché obligataire international offre aux économies africaines l'occasion de trouver de nouvelles sources de financements extérieurs, souvent sans conditions, il n'est pas exempt de problèmes. Le service de ces obligations peut être problématique pour une gestion prudente de la dette, notamment le taux d'intérêt et les risques de change. En cas de hausse des taux d'intérêt internationaux, les pays qui ont emprunté sur les marchés internationaux pourraient voir le remboursement de leur dette augmenter en monnaie locale à cause de la variation du taux de change. Ainsi, bien que les taux d'intérêt sur la dette intérieure soient beaucoup plus élevés, en moyenne, entre 19 et 23 % (CNUCED, 2016 d), le taux de dévaluation ou de dépréciation nominale réduit l'écart entre les deux taux (te Velde, 2014). De même, contrairement aux prêts bancaires, les obligations souveraines internationales peuvent être plus difficiles à restructurer, parce qu'elles peuvent faire appel à plusieurs créanciers qui doivent travailler ensemble en cas de défaut de paiement.

Les flux nets d'investissements directs étrangers vers l'Afrique se sont maintenus à environ 2 % du PIB en 2015 et 2016, mais les envois de fonds ont diminué, passant de 4,4 % du PIB en 2014 à 3 % en 2015.

LES FLUX NETS D'INVESTISSEMENTS DIRECTS ÉTRANGERS ONT PEU CHANGÉ, MAIS LES INVESTISSEMENTS DE PORTEFEUILLE ET LES ENVOIS DE FONDS ONT REÇULÉ

Les flux nets d'investissements directs étrangers vers l'Afrique se sont maintenus à environ 2 % du PIB en 2015 et 2016. Ses principales destinations en 2016 ont été l'Afrique centrale (particulièrement le Gabon, le Cameroun et la République du Congo), l'Afrique australe (principalement l'île Maurice, le Mozambique et la Namibie) et l'Afrique de l'Est (notamment Djibouti, les Seychelles et l'Ouganda). Si l'on compare les sous-régions, les flux d'IDE ont été plus importants en Afrique centrale (3,7 %), en Afrique australe (2,8 %), en Afrique de l'Est (2,3 %), en Afrique du Nord (1,8 %) et en Afrique de l'Ouest (1,3 %).

FIGURE 1.18 Moyennes des envois de fonds en Afrique, 2000-2015



Source: Banque mondiale (2016 b).

Remarque : Le Lesotho est exclu parce qu'il constitue une valeur aberrante extrême (39,7 %). Cinq pays ne disposent pas de données : Guinée équatoriale, Mauritanie, République centrafricaine, Somalie et Tchad.

Les investissements nets de portefeuille ont chuté à 13 milliards de dollars en 2015 contre 23 milliards de dollars l'année précédente. Toutefois, l'Afrique du Sud, l'un des plus gros bénéficiaires de placements de portefeuille, a enregistré une augmentation de 70 % en 2015 par rapport à 2014. Le Nigéria ne dispose pas de données pour 2015, mais la Nigerian Stock Exchange (2016) rapporte qu'en 2015, les investissements de portefeuille ont chuté d'un tiers par rapport à 2014.

Les envois de fonds ont également diminué, passant de 4,4 % du PIB en 2014 à 3 % en 2015 (fig. 1.18). À l'exclusion du cas particulier du Lesotho, quatre pays (Cabo Verde,

Comores, Gambie et Libéria) ont reçu plus de 10 % du PIB sous forme d'envois sur la période 2000-2015 ; 15 pays ont reçu moins de 1 % au cours de la même période. L'aide publique au développement à l'Afrique a montré une tendance à la hausse au cours des dernières années, pour atteindre, selon les projections, un montant de 59 milliards de dollars en 2016 (voir tableau 1.2).

Remarque : Le Lesotho est exclu parce qu'il constitue une valeur aberrante extrême (39,7 %). Cinq pays ne disposent pas de données : Guinée équatoriale, Mauritanie, République centrafricaine, Somalie et Tchad.

1.4 PERSPECTIVES À MOYEN TERME ET RISQUES

LA VIGUEUR DE LA DEMANDE INTÉRIEURE DEVRAIT SOUTENIR LES PERSPECTIVES À MOYEN TERME

La croissance du PIB de l'Afrique devrait passer à 3,2 % en 2017 et à 3,8 % en 2018 (fig. 1.19), tirée par une forte demande intérieure, en particulier dans le domaine des infrastructures. Le dynamisme du secteur des services, le redressement des cours du pétrole et l'attention accordée par les pays exportateurs de pétrole aux secteurs non pétroliers pourraient également améliorer les perspectives. L'intensification des relations commerciales et d'investissement en Afrique et entre l'Afrique et les pays émergents, parallèlement à la reprise des marchés d'exportation traditionnels, en particulier la zone euro, devrait également améliorer les perspectives de l'Afrique.

Selon les prévisions, toutes les sous-régions devraient enregistrer une croissance du PIB réel en 2017 et 2018. L'Afrique de l'Ouest devrait connaître une croissance d'environ 3,1 % en 2017 et 4,1 % en 2018, grâce principalement à l'amélioration des résultats économiques du Nigéria, l'accent y étant mis sur la diversification des investissements dans les secteurs non pétroliers au moyen d'une politique budgétaire expansionniste. Le régime de change flottant en cours de mise en œuvre peut encourager les investissements de capitaux à moyen terme, tandis que la remontée des cours du pétrole et l'augmentation de la production de pétrole contribueront à accroître les recettes publiques. Le Ghana présente de meilleures perspectives de croissance grâce à l'amélioration des conditions macroéconomiques, à un meilleur approvisionnement énergétique et à la baisse de l'inflation, la Côte d'Ivoire aussi, grâce à l'augmentation de l'investissement public.

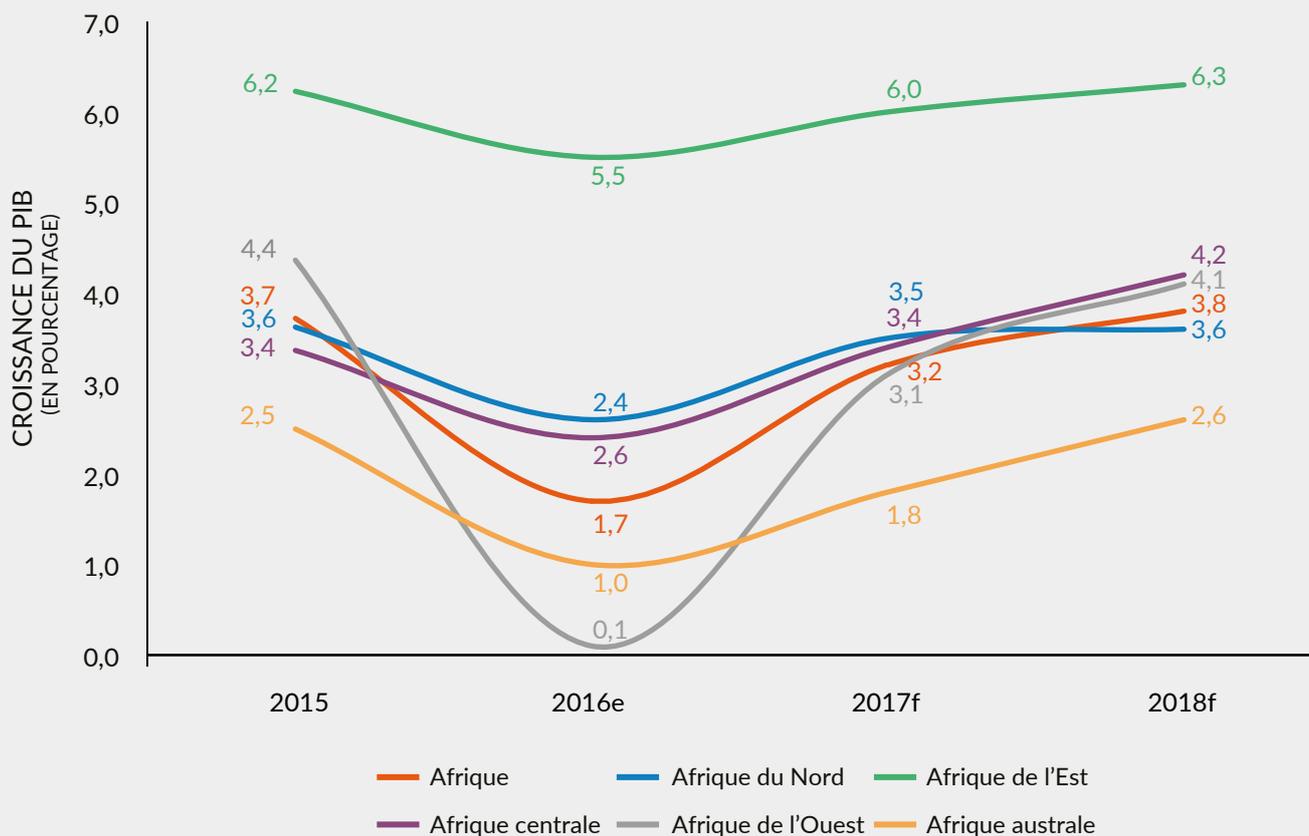
La croissance en Afrique australe devrait passer à 1,8 % en 2017 et 2,6 % en 2018, principalement en raison de l'augmentation prévue des investissements dans les secteurs non pétroliers comme l'électricité, la construction et la technologie ; dans les grands projets d'infrastructure et l'exploitation minière. Mais il y a quelques aspects négatifs : le taux de chômage élevé en Afrique du Sud et la baisse des prix du pétrole (et la hausse de l'inflation) en Angola.

La croissance de l'Afrique de l'Est restera la plus forte de toutes les sous-régions (6 % en 2017 et 6,3 % en 2018), soutenue par les bonnes performances du Kenya, du Rwanda et de la Tanzanie qui profitent de la baisse des cours du pétrole et de l'expansion des investissements publics. L'Afrique centrale devrait connaître une croissance de 3,4 % et 4,2 %, grâce aux investissements dans l'énergie et l'infrastructure et à la vigueur du secteur des services.

En Afrique du Nord, la croissance devrait remonter à 3,5 % en 2017 et 3,6 % en 2018. Elle sera renforcée par une meilleure stabilité politique et économique, traduite par un regain de confiance des entreprises (en particulier en Égypte et Tunisie) et un accroissement des flux d'aide extérieure et des grands projets d'infrastructure. Toutefois, la persistance des difficultés politiques en

La croissance de l'Afrique pourrait atteindre 6 % en 2017 et 8 % en 2018, si la demande mondiale remonte suffisamment, si les réformes des grandes économies africaines sont rondement menées et si les cours du pétrole et autres matières premières poursuivent leur redressement.

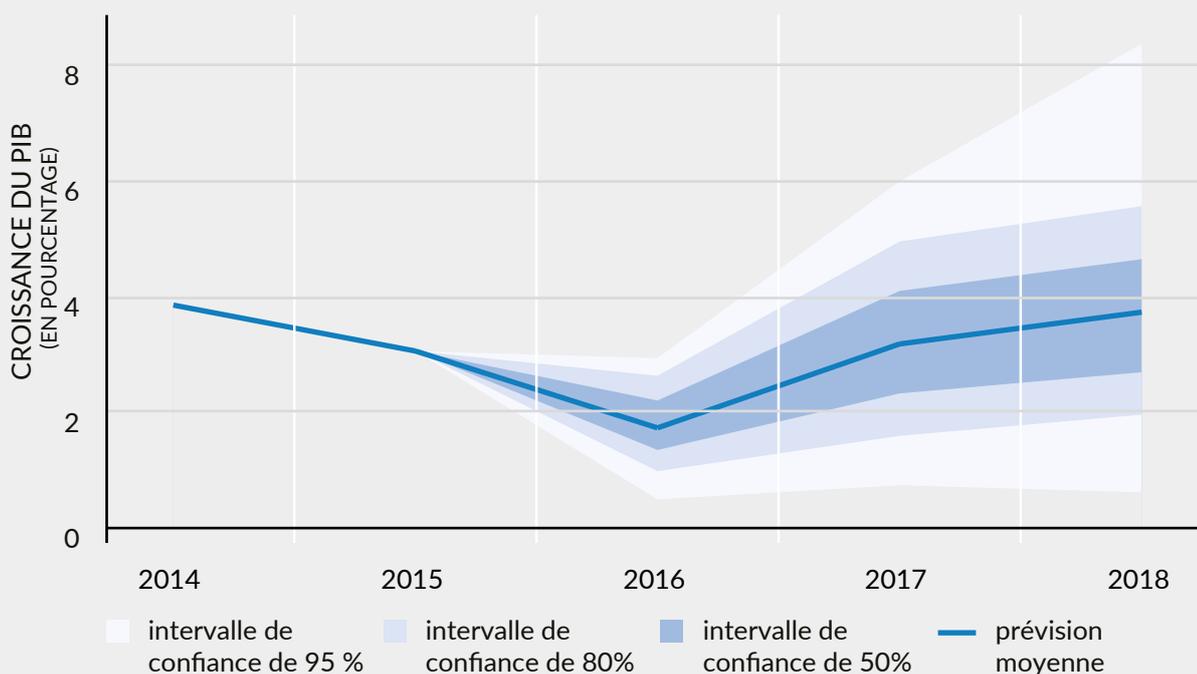
FIGURE 1.19 Perspectives de croissance de l'Afrique par sous-région, 2015-2018



Source: Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2016 a).

Remarque: e = estimations; p = prévisions.

FIGURE 1.20 Perspectives de croissance du PIB de l'Afrique (en pourcentage) sur la base de l'intervalle de confiance, 2014-2018



Source: Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2016 a).

Libye continuera d'affecter la gouvernance politique et économique de la sous-région.

En fonction de l'intervalle de confiance (fig.1.20), la croissance de l'Afrique pourrait atteindre 6 % en 2017 et 8 % en 2018, si la demande mondiale remonte suffisamment, si les réformes des grandes économies africaines sont rondement menées et si les cours du pétrole et autres matières premières poursuivent leur redressement. La croissance pourrait cependant retomber autour de 1 % en 2017 et 2018 si l'économie mondiale ne se redresse pas et si les cours du pétrole et des matières premières (et la production nationale) chutent à nouveau, si les chocs climatiques de 2015 se répètent et si l'instabilité persiste dans certaines parties du continent.

LES PERSPECTIVES DE CROISSANCE À LONG TERME DE L'AFRIQUE RESENT PROMETTEUSES

Les paramètres fondamentaux à long terme de la région demeurent solides dans la mesure où le rythme de croissance pourrait être stimulé par des facteurs démographiques, compte tenu en particulier du vieillissement de la population mondiale. La population africaine est jeune et la population active croissante, celle en âge de travailler pourra atteindre 1,1 milliard de personnes dans les 20 prochaines années, soit plus que celle de la Chine ou de l'Inde. Avec la pénétration rapide d'Internet et les téléphones portables, d'énormes opportunités s'ouvrent à l'Afrique, notamment pour améliorer la contribution des services modernes à la croissance.

Si elles sont correctement gérées et utilisées, notamment par ajout de valeur plutôt que par exportation sous leur forme brute, les ressources de l'Afrique stimuleront la création d'emplois et les recettes d'exportation. Le continent renferme toujours près de 60 % des terres agricoles mondiales non exploitées et potentiellement disponibles, et dispose d'énormes réserves de minéraux tels que le vanadium, le diamant, le manganèse, le phosphate, les métaux du groupe du platine, le cobalt, l'aluminium, le chrome et l'or.

Les paramètres fondamentaux à long terme de l'Afrique demeurent solides dans la mesure où le rythme de croissance pourrait être stimulé par des facteurs démographiques, compte tenu en particulier du vieillissement de la population mondiale.

Le continent a le rythme d'urbanisation le plus rapide du monde. Au cours des trente prochaines années, ses villes accueilleront chaque année quelque 24 millions de personnes, contre 11 millions en Inde et 9 millions en Chine. L'urbanisation améliore les revenus et favorise l'expansion de la classe moyenne qui stimule la consommation. Toutefois, les pays africains devraient savoir tirer parti du processus afin d'exploiter son potentiel tout en minimisant les défis connexes. Il s'agira de lier l'urbanisation et l'industrialisation dans les processus nationaux de planification du développement ; d'harmoniser la planification économique et spatiale des priorités avec des objectifs nationaux de croissance et de transformation (élaborés davantage dans les trois chapitres thématiques 3, 4 et 5).

RISQUES ET INCERTITUDES

La faible reprise de l'économie mondiale nuit aux résultats de l'Afrique en matière de commerce, d'investissement et de transferts de fonds. Par ailleurs la décélération en Chine (encadré 1.4) et la croissance modérée de la zone euro (malgré une amélioration) restent des préoccupations. En dépit de leur récente remontée, les cours du pétrole relativement bas continueront de peser sur les pays exportateurs d'hydrocarbures, même si l'effet net peut s'avérer positif pour l'ensemble de l'Afrique. La dépréciation des principales devises africaines, sans doute bénéfique pour les exportations, peut peser sur la stabilité monétaire.

La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne (Brexit) peut ralentir la croissance de l'Afrique, principalement dans les domaines du commerce et des finances, et les liens commerciaux entre le Royaume-Uni et l'Afrique peuvent se distendre dans la mesure où certains accords commerciaux actuels entre l'Union européenne et l'Afrique devront être renégociés dans le cadre d'un long processus. L'aide au développement du Royaume-Uni peut également baisser.

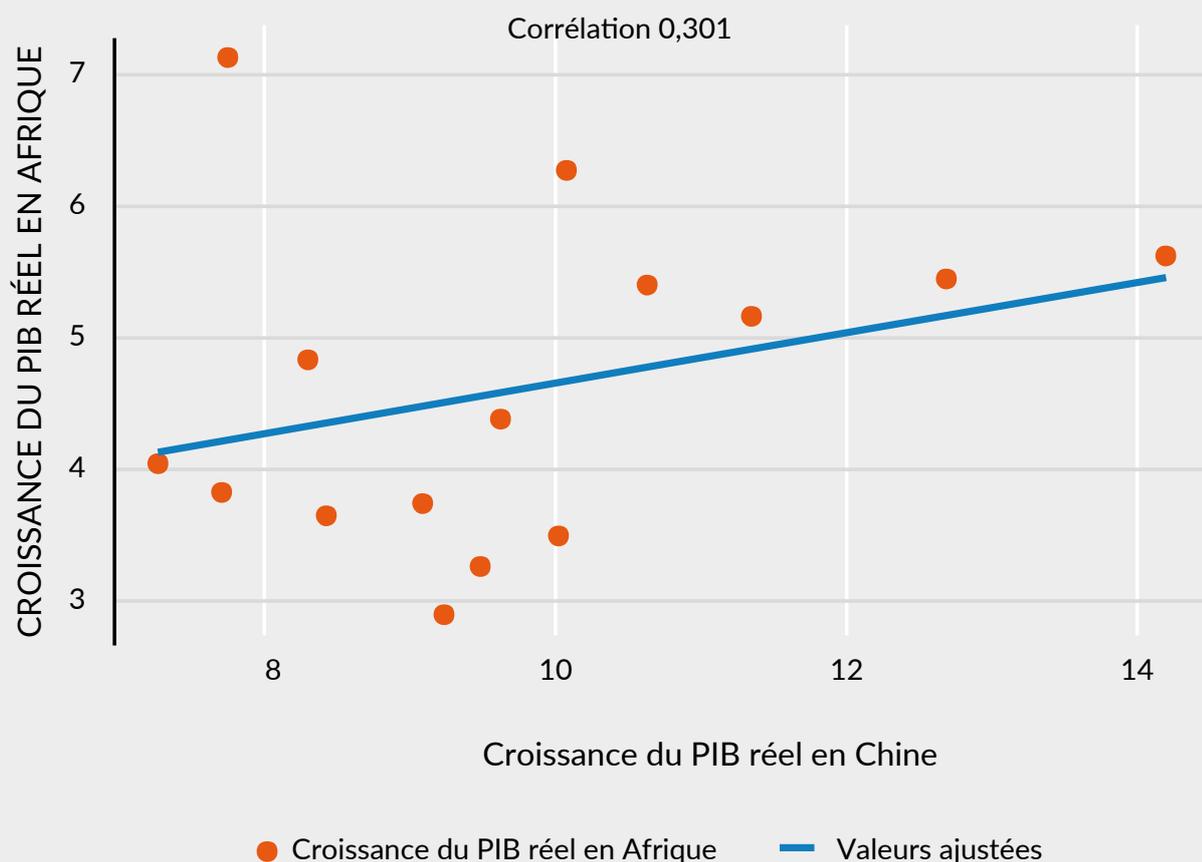
Les flux d'IDE devraient se maintenir à environ 2 % du PIB, bien que la politique monétaire de la Réserve fédérale présente un risque sur le moyen terme. La faiblesse des taux d'intérêt a aiguïé l'appétit des investisseurs spéculatifs pour les marchés émergents, et l'augmentation des taux directeurs aux États-Unis peut ramener certains flux vers des marchés développés.

En Afrique, les risques sont notamment les chocs liés aux conditions météorologiques, comme la sécheresse qui a affecté certaines parties de l'Afrique orientale et australe en 2016. Au-delà de la production agricole, toute récurrence serait préjudiciable à la production

La croissance de l'Afrique a montré un coefficient de corrélation positif de 0,3 avec celle de la Chine depuis 2000 (figure de l'encadré). Le recul de la croissance en Chine et

sa faiblesse dans de nombreuses économies émergentes ont contribué au ralentissement économique mondial, qui a des répercussions sur l'Afrique.

FIGURE DE L'ENCADRÉ 1.2 Corrélation entre la croissance du PIB réel en Afrique et en Chine, 2000-2014



Source: Banque mondiale (2016 b).

Le ralentissement en Chine a affecté les économies africaines principalement dans les domaines des échanges et des finances (ces dernières comprennent l'aide, les subventions, les prêts et les investissements). Les importations chinoises en provenance de l'Afrique sont passées de 5,5 milliards de dollars en 2000 à environ 67 milliards de dollars en 2010, et à 116 milliards en 2013, avant de chuter brutalement à 68 milliards de dollars en 2015. De même, les prêts chinois aux pays africains ont augmenté de 0,13 milliard de dollars en 2000 à 17 milliards de dollars en 2013 avant de reculer à 13,6 milliards de dollars en 2014. Les investissements chinois en Afrique sont passés de presque zéro en 2000 à 3,1 milliards de dollars en 2014.

Awel et Chavula (2016) ont calculé les retombées de la croissance chinoise pour l'Afrique durant la période 1992-2014 et ont établi une corrélation directe entre les croissances chinoise et africaine. Ils ont également souligné que les principaux facteurs de cette croissance étaient les importations chinoises en provenance d'Afrique et les investissements chinois en Afrique.

La baisse de la demande chinoise freine la croissance en Afrique dans la mesure où le Chine passe d'une économie d'investissement à une économie de consommation. C'est pourquoi, entre autres raisons, les pays africains doivent diversifier leurs échanges, renforcer leurs capacités et intégrer leurs économies dans les chaînes de valeur mondiales de produits à valeur ajoutée.

hydroélectrique et saperait les progrès de l'Afrique vers une industrialisation verte. Les mauvaises récoltes pourraient également nourrir l'inflation par la hausse des prix des denrées alimentaires.

La sécurité reste une préoccupation dans certains pays d'Afrique, en particulier en Égypte, en Éthiopie, au

Kenya, en Libye et en Tunisie, où elle a porté un coup aux recettes touristiques. Les activités de Boko Haram et d'Al Chabab en Afrique de l'Ouest et en Afrique de l'Est, et les troubles politiques dans certains autres pays africains, notamment ceux qui viennent d'organiser des élections ou s'apprêtent à le faire, peuvent perturber l'activité économique et réduire les investissements étrangers.

1.5 ENSEIGNEMENTS À TIRER POUR RELANCER LA CROISSANCE DE L'AFRIQUE

Affichant un taux de croissance de seulement 1,7 %, le plus faible depuis le début du siècle, l'Afrique doit mettre en place des stratégies de relance de la croissance par l'augmentation de la consommation, de l'investissement et du commerce. Sa dépendance à l'égard des exportations de produits de base n'est pas viable et la volatilité des prix des produits de base appelle des politiques budgétaires anticycliques pour favoriser la transformation structurelle. Elle appelle également l'adoption de mesures visant à améliorer le cadre (réglementaire et opérationnel) des affaires et à attirer les investissements étrangers. La baisse de la demande mondiale et des prix des produits de base indique que l'Afrique doit également diversifier son économie et y ajouter de la valeur grâce à une industrialisation fondée sur les produits de base et un accroissement de la productivité dans les secteurs agricoles et non agricoles.

En outre, la majeure partie du travail fourni aux secteurs de l'industrie et des services implique la transformation et la commercialisation de produits agricoles et autres produits primaires destinés à des consommateurs dont les revenus sont dominés par les activités agricoles. Ces fortes relations montrent que réaliser et maintenir la croissance de la productivité agricole comportent des avantages supplémentaires, à mesure que la transformation structurelle s'opère, augmentant l'offre de matières premières à transformer et la demande de biens

non échangeables. L'augmentation de la productivité générale, qui améliore la compétitivité des pays, le niveau de vie des populations et la croissance économique globale, est essentielle pour la transformation structurelle et la croissance à long terme.

Un approvisionnement en énergie peu fiable et des réseaux de transport en mauvais état, ainsi que de faibles investissements dans la recherche-développement, ont des effets négatifs sur la productivité, la compétitivité et la croissance à long terme dans de nombreux pays africains. Il importe donc de construire l'infrastructure, en particulier les réseaux de distribution d'électricité et de transport, car ils jouent un rôle très important en ce qu'ils facilitent et améliorent la productivité des facteurs de production tels que le travail et le capital, en particulier dans les entreprises manufacturières. Il convient également de soutenir davantage l'aide à l'industrialisation et à l'intégration régionale.

De plus, l'affaiblissement des monnaies nationales, l'augmentation des écarts de taux d'intérêt sur la dette souveraine et la volatilité des flux de capitaux permettent difficilement d'obtenir des financements sur les marchés internationaux de capitaux. Pour financer le déficit d'infrastructures, les pays africains ont besoin de trouver des moyens de financement innovants. L'endettement élevé, le ralentissement de l'économie mondiale et la baisse des recettes publiques appellent tous à la promotion de moyens permettant de mobiliser davantage les ressources nationales pour financer les plans de développement à long terme.

Nombre de ces enseignements sont repris plus en détail dans les chapitres 3, 4 et 5. Mais d'abord, de la même manière que le présent chapitre a traité de l'évolution récente de la situation économique, le chapitre 2 examine l'évolution de la situation sociale en Afrique.

La baisse de la demande mondiale et des prix des produits de base indique que l'Afrique doit également diversifier son économie et y ajouter de la valeur grâce à une industrialisation fondée sur les produits de base et un accroissement de la productivité dans les secteurs agricoles et non agricoles.

BIBLIOGRAPHIE

- Awel, Y.M., and H.K. Chavula. 2016. « The impact of the Chinese Economic Slowdown on African Economies ». Document de travail, Division des politiques macroéconomiques, CEA, Addis-Abeba.
- BAD-OCDE-PNUD (2016). *Perspectives économiques en Afrique 2016 : Villes durables et transformation structurelle*. Paris : Publication de l'OCDE.
- Badiane, O., et J. Collins. 2014. « Transforming Africa through Agricultural Sophistication ». *GREAT Insights : Value Chains and Industrialization* 3 (5). Disponible à l'adresse : <http://www.ecdp.org/GREAT>.
- Baffes, J., et T. Hanjotis (2016). "What Drives Agricultural Price Movements?" Document de travail n° 7589 consacré à la recherche sur les politiques. Washington, Banque mondiale.
- Banque mondiale (2015a). "An Analysis of Issues Shaping Africa's Economic Future." *Africa's Pulse* Volume 11. Washington.
- (2015b). "Commodity Prices Expected to Continue Declining." Washington. Disponible à l'adresse : <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2015/01/22/commodity-prices-expected-continue-declining-2015-wb-report>.
- (2016a). *Migration and Remittances Factbook 2016*. Washington.
- (2016b). Les indicateurs du développement dans le monde (base de données). Washington.
- Barret, C., L. Christiaensen, M. Sheahan et A. Shimeles (2015). "The Structural Transformation of Rural Africa : On the Current state of African Food Security Systems and Rural-non-farm Economies." Document présenté lors des Ateliers de recherche biennaux de l'*African Economic Research Consortium (AERC)* Addis-Abeba, novembre 2015.
- Binswanger-Mkhize, H., A. McCalla et P. Patel (2010). "Structural Transformation and African Agriculture." *Global Journal of Emerging Market Economies* 2 (2) : 113 à 152.
- Brown, S.P.A (2014). "Falling Oil Prices and US Economic Activity : Implications for the Future." *Resources for the Future Issue Brief* 14-06. Washington : Resources for the Future.
- CEA-CUA-BAD (2013). État de l'intégration régionale en Afrique VI : Harmoniser les politiques pour transformer l'environnement du commerce Addis-Abeba.
- CEA-CUA-BAD (2016). État de l'intégration régionale en Afrique VII : Innovation, compétitivité et intégration régionale. Addis-Abeba.
- Chinyama, E., et D. Tanoë. 2015. "Moving Forward on Africa's Regional Integration Agenda : Learning from Best Practices and Efforts." *International Journal of Economics & Management Sciences* 5 (2).
- Chu, T (2001). "Vertical Specialization with Heterogeneous Entrepreneurs : Can Trade Promote Industrialization of Developing Countries?" *Center for Economic Research Discussion Paper Series* 2001-2005. Minneapolis : Center for Economic Research at the University of Minnesota.
- Commission de l'Union africaine (2012). Décision sur la stimulation du commerce intra-africain et l'accélération de la création de la zone de libre-échange continentale Assembly/AU/Dec.394(XVIII). Addis-Abeba.
- (2015). « Décision sur le lancement des négociations sur la zone de libre-échange continentale » Assembly/AU/Dec.569 (XXV). Johannesburg (Afrique du Sud).
- Commission économique pour l'Afrique (2015). *Rapport économique sur l'Afrique : L'industrialisation par le commerce*. Addis Abeba.
- (2016). *Rapport économique sur l'Afrique : Vers une industrialisation verte en Afrique*. Addis Abeba.
- Commission économique pour l'Afrique et Commission de l'Union africaine (2011). *Rapport économique sur l'Afrique 2011 : Gérer le développement : Le rôle de l'État ans la transformation économique* Addis-Abeba.
- (2012). *Rapport économique sur l'Afrique 2012 : Libérer le potentiel de l'Afrique en tant que pôle de croissance mondiale* Addis-Abeba.
- (2013). *Rapport économique sur l'Afrique 2013 : Tirer le plus grand profit des produits de base africains : l'industrialisation au service de la croissance, de l'emploi et de la transformation économique* Addis-Abeba.
- (2014). *Rapport économique sur l'Afrique 2014 : Politique industrielle dynamique en Afrique : Institutions innovantes, processus efficaces et mécanismes flexibles* Addis-Abeba.
- Commission européenne (2016a). *Spring Forecast*. Bruxelles.
- (2016b). *The Economic Outlook after the UK Referendum*. Bruxelles.
- Economist Intelligence Unit (2016). Bases de données de l'EIU. Disponible à l'adresse : <http://www.eiu.com/>.
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (2016a). "Recovery is unexpectedly strong, but lacks productive impact" Genève.
- (2016b). "Key Statistics and Trends in International Trade". Genève.
- (2016c). *Rapport sur l'investissement dans le monde 2016*. Genève.
- (2016d). *Rapport 2016 sur le développement économique en Afrique : Dynamique de la dette et financement du développement en Afrique*. Genève.
- Département des affaires économiques et sociales (2016a). Base de données de *La situation et les perspectives de l'économie mondiale 2016*. New York.
- (2016b). *La situation et les perspectives de l'économie mondiale 2016*. Mise à jour à la mi-2016. New York.
- Draper, P., C. Chikura et H. Krogman (2016). *Can Rules of Origin in Sub-Saharan Africa be Harmonized? A Political Economy Exploration*. Bonn : Deutsches Institut für Entwicklungspolitik.

- Fonds monétaire international (2015). *Perspectives de l'économie mondiale – L'ajustement au repli des prix des produits de base*. Octobre 2015, Washington.
- (2016a). "Fiscal Monitor." Washington.
- (2016b). "World Commodity Prices Database". Washington.
- (2016c). "Uncertainty in the Aftermath of the U.K. Referendum." Washington.
- (2016d). *Perspectives de l'économie mondiale, avril 2016 : Croissance mondiale : trop lente depuis trop longtemps*. Washington.
- (2016^e). "Statistiques financières internationales". Washington.
- Forum économique mondial (2015). "5 Charts on the African Infrastructure Paradox." Disponible à l'adresse : <https://www.weforum.org/agenda/2015/06/five-charts-on-the-african-infrastructure-paradox/>.
- Gelb, A., C.J. Meyer et C. Ramachandran. (2014). "Development as Diffusion : Manufacturing Productivity and Sub-Saharan Africa's Missing Middle." Working Paper 357, Centre for Global Development, Washington.
- Karingi, S., et W. Davis (2016). "Towards a Transformative African Integration Process : Beyond the Conventional Approaches." Document présenté lors d'un symposium du Consortium pour la recherche économique en Afrique tenu à Nairobi (Kenya) en mai 2016.
- Magnani, M (2016). "Why the Fall in Oil Prices is a Problem for Everyone." Disponible à l'adresse : <https://www.weforum.org/agenda/2016/03/why-the-fall-in-oil-prices-is-a-problem-for-everyone/>.
- McDonald S., S. Lande et D. Matanda (2013). "Why Partnership Agreements Undermine Africa's Regional Integration." Wilson Centre and Manchester Trade Collaboration, Washington.
- McKinsey Global Institute (2016). *Lions on the Move II : Realizing the Potential of African Economies*. McKinsey Global Institute, McKinsey & Company.
- McMillan, M., D. Rodrik et I. Verduzco-Gallo (2014). "Globalization, Structural Change and Productivity Growth, with an Update on Africa." *World Development* 63 (C) : 11 à 32.
- Mevel, S (2016). "Mega-regional Trade Agreements : Threat or Opportunity for the Future of African Trade?" *Bridges Africa* 5 (3). Genève. International Centre for Trade and Sustainable Development. Disponible à l'adresse : <http://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/news/mega-regional-trade-agreements-threat-or-opportunity-for-the-future>.
- Munyuki, E (2011). "An Assessment of the Impact of Economic Partnership Agreements (EPAs) on the SADC Regional Integration Process." ATPC Work in Progress No 87. Addis Abeba.
- Nigerian Stock Exchange (2016). "Domestic and FPI Report 2015." Disponible à l'adresse : http://www.nigerianstockexchange.com/market_data-site/other-market-information-site/FPI%20Report/Les%20and%20FPI%20Report%20février%202015.pdf.
- OCDE (2016). *Japon - Résumé des projections économiques (Juin)*. Paris.
- Organisation internationale du Travail (2015a). *Emploi et questions sociales dans le monde* Genève.
- (2015b). ILO-KLM Database. Genève. Disponible à l'adresse : <http://www.ilo.org/global/statistics-and-databases/research-and-databases/kilm/lang--en/index.htm> Consulté en janvier 2017.
- (2016). *Emploi et questions sociales dans le monde* Genève.
- Organisation mondiale du commerce (2016). « En 2016, le commerce connaîtra sa croissance la plus lente depuis la crise financière ». Communiqué de presse. Disponible à l'adresse : https://www.wto.org/french/news_f/pres16_f/pr_779_f.htm.
- Prizzon, A. et Mustapha, S. (2014). "Debt Sustainability in HIPC's in a New Age of Choice." Document de travail No 397 ODI. Londres : Overseas Development Institute.
- te Velde, D.W (2014). "Sovereign Bonds in Sub-Saharan Africa : Good for Growth or Ahead of Time?" Document d'information No 87. Londres : Overseas Development Institute.
- Trade Mark East Africa (2016). *East African Community Citizens to Acquire E-Passport Soon*. Disponible à l'adresse : <https://www.trademarka.com/news/east-african-communiât-citizens-to-acquire-eac-e-passport-soon>.

NOTES

- 1 Voir Banque mondiale (2015) et CNUCED (2015).
- 2 Voir FMI (2015).
- 3 Voir Organisation des Nations Unies (2015) et Brown (2014).
- 4 Voici les parts du commerce intrarégional dans l'ensemble des exportations de marchandises de chaque région en 2015 : Asie (64 %) ; Union européenne (62 %) ; Amérique du Nord (42 %), Amérique du Sud et centrale (17 %) ; Afrique (16 %) (CNUCED 2015).
- 5 Calculs fondés sur les données de la CNUCED (2016).
- 6 Voir Chu (2001).
- 7 CUA (2016).
- 8 Voir <http://www.au.int/en/pressreleases/21051/1st-meeting-continental-free-trade-area-negotiating-forum-cfta-nf-kicks-addis> (consulté le 28 juillet 2016).
- 9 Voir le site <http://www.au.int/en/press-releases/30335/2nd-meeting-continental-free-trade-area-negotiating-forum-cfta-nf-kicks-addis> (consulté le 28 juillet 2016).
- 10 Le Consortium pour les infrastructures en Afrique (2015).
- 11 CNUCED (2016).
- 12 Il s'agit notamment de l'Angola, de la Côte d'Ivoire, de l'Égypte, de l'Éthiopie, du Gabon, du Ghana, du Kenya, de la Namibie, du Nigeria, du Rwanda, du Sénégal, des Seychelles, de la Tanzanie et de la Zambie.

ÉVOLUTION RÉCENTE DE LA SITUATION SOCIALE EN AFRIQUE



Dans le présent chapitre, on examine l'évolution récente de la situation sociale en Afrique en posant trois questions.

POURQUOI LE NOMBRE DE PERSONNES VIVANT DANS UNE EXTRÊME PAUVRETÉ EN AFRIQUE NE DIMINUE-T-IL PAS ASSEZ RAPIDEMENT?

La croissance économique de nombreux pays d'Afrique depuis une vingtaine d'années, et en particulier depuis le début des années 2000, n'a pas eu autant d'impact qu'on l'espérait sur la pauvreté. Le ratio de pauvreté du continent a diminué de 54,3 % en 1990 à 41 % en 2013, quoique la deuxième moitié de cette période ait été plus encourageante que la première, notamment en raison de l'accélération de la croissance économique. Mais en chiffres absolus, le nombre de personnes vivant dans la pauvreté stagne au niveau de 2002, de sorte que ce sont plus de 50 % des pauvres du monde entier qui vivaient en Afrique en 2013, alors que ce taux était de 15 % en 1990. Dans la section 2.1, on se penche sur les raisons pour lesquelles la croissance économique africaine contribue si peu à réduire la pauvreté.

LES FEMMES BÉNÉFICIENT-ELLES DE LA CROISSANCE EN AFRIQUE?

L'Afrique a obtenu de remarquables succès dans toutes les dimensions du bien-être social pendant la période 2000-2015, en dépit de conditions initiales difficiles. Une plus grande proportion d'enfants est scolarisée dans le primaire, les taux de mortalité maternelle et infantile ont diminué et un plus grand pourcentage de gens a accès à des sources d'eau et à des services d'assainissement de meilleure qualité. Dans la section 2.2, on examine les partis pris sexistes dans le contexte de la croissance africaine.

Y A-T-IL PLUS DE BIEN-ÊTRE EN ZONES URBAINES QU'EN ZONES RURALES?

Dans presque tous les pays du monde, les conditions de vie en zones urbaines sont en moyenne meilleures qu'en zones rurales, quel que soit le niveau du revenu national. Cette disparité a tendance à se maintenir pendant le processus de développement, lorsque les pays passent d'une économie essentiellement rurale et agricole à une économie plus urbanisée, avec d'importants secteurs industriels et des services.¹ Dans la section 2.3, on a adopté une perspective spatiale pour examiner dans quelle mesure l'urbanisation de l'Afrique suit cette tendance.

La dernière section regroupe les principaux messages à retenir.

2.1 RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ EN AFRIQUE

Les progrès accomplis par l'Afrique depuis 1990 pour réduire la pauvreté se caractérisent par deux phases distinctes. Le ratio de pauvreté a en fait *augmenté* de 1990 à 2002, passant de 54,3 à 55,6 %, mais il a ensuite diminué de plus d'un quart pour passer à 41 % en 2013. Globalement, la pauvreté a reculé en Afrique beaucoup plus lentement durant les années 1990-2013 que dans d'autres régions du monde (figure 2.1).

Entre 1996 et 2012, la pauvreté a diminué dans toutes les sous-régions, plus rapidement en zones urbaines qu'en zones rurales, sauf en Afrique australe, où le déclin a été marginalement plus rapide dans les zones rurales (figure 2.2).

Le nombre de personnes vivant dans la pauvreté en Afrique (hors Afrique du Nord) a augmenté de 42 %, passant de 276 millions en 1990 à 391 millions en 2002. Cependant, après 2002, la croissance économique a eu un impact positif, quoique peu rapide, puisque le nombre de personnes vivant dans la pauvreté est resté presque constant, soit près de 390 millions.² C'est que plus de

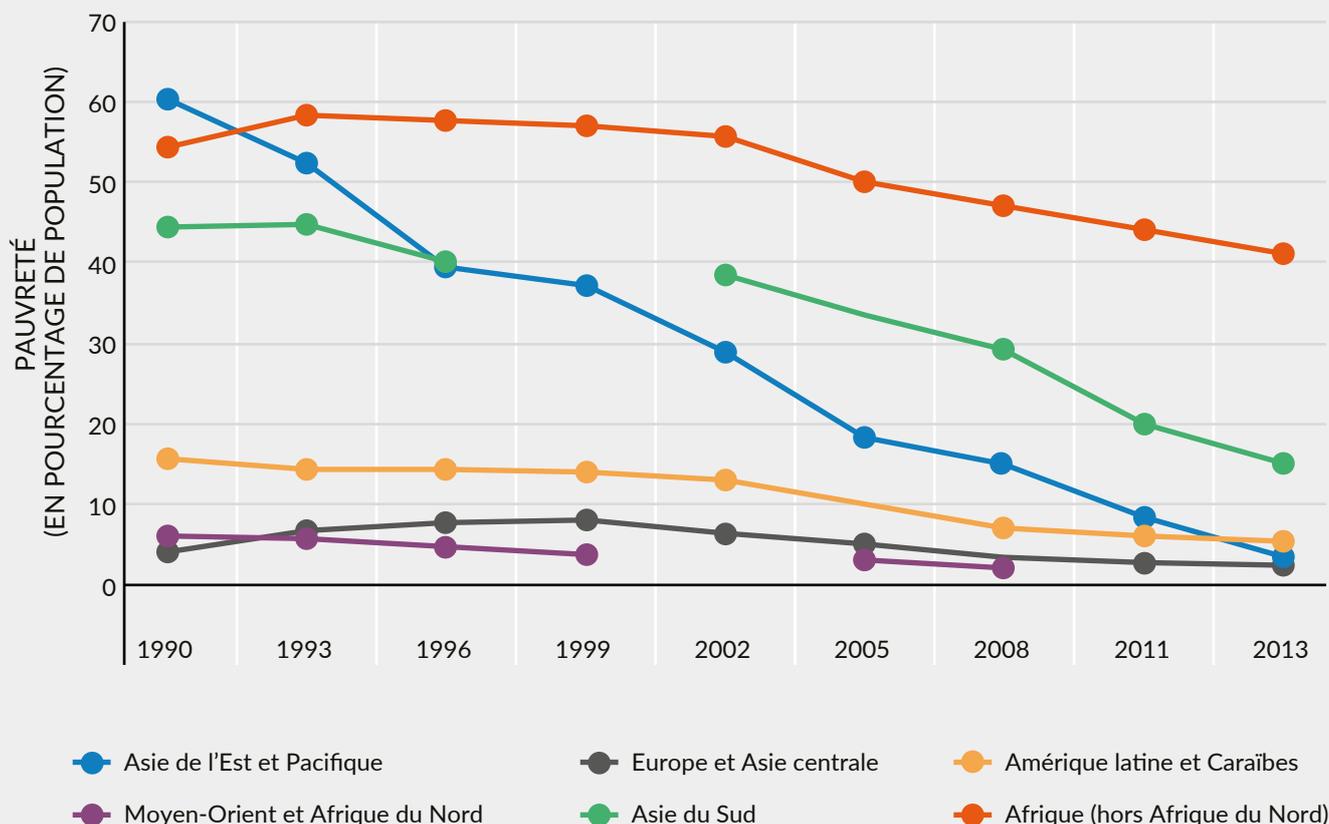
La pauvreté en Afrique a diminué beaucoup plus lentement que dans les autres régions du monde pendant la période 1990-2013.

50 % des pauvres du monde entier se trouvaient en Afrique en 2013, contre 15% en 1990 (Banque Mondiale, 2016c).

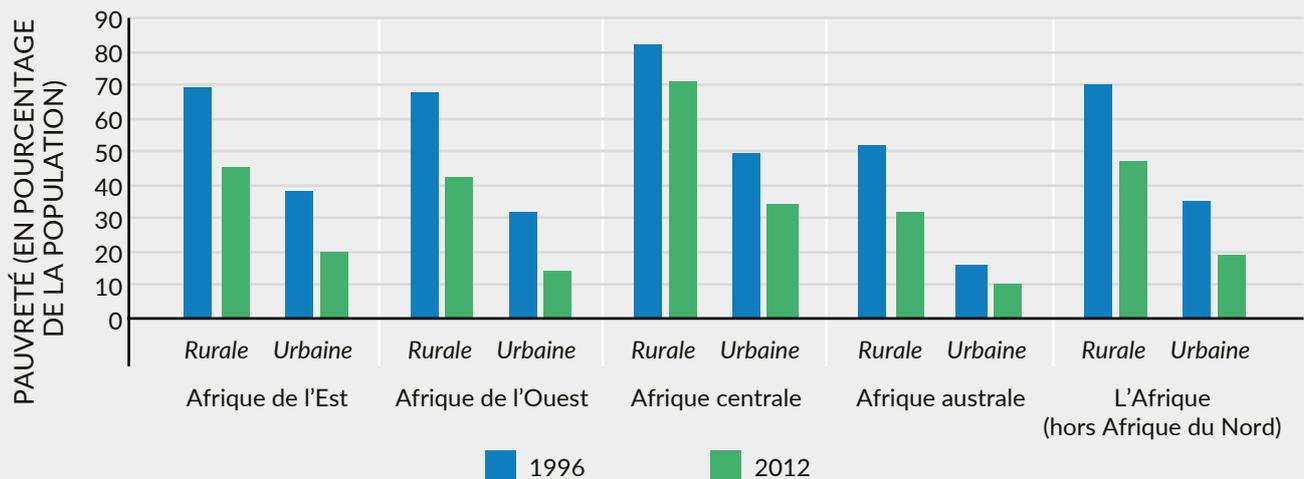
Pourquoi la croissance économique a-t-elle eu si peu d'effet sur la réduction de la pauvreté en Afrique ? La réponse à cette question peut se décliner en quatre points, à savoir :³

- Le degré de pauvreté;
- Les fortes inégalités initiales;
- L'asymétrie des secteurs de croissance et de l'emploi;
- La rapidité de la croissance démographique et la lenteur de la transition démographique.

FIGURE 2.1 Tendances de la pauvreté à 1,90 dollar par jour, 1990-2013 (parité de pouvoir d'achat - 2011)



Source: Indicateurs du développement dans le monde (2014).

FIGURE 2.2 Pauvreté par sous-région en Afrique subsaharienne, 1996 et 2012

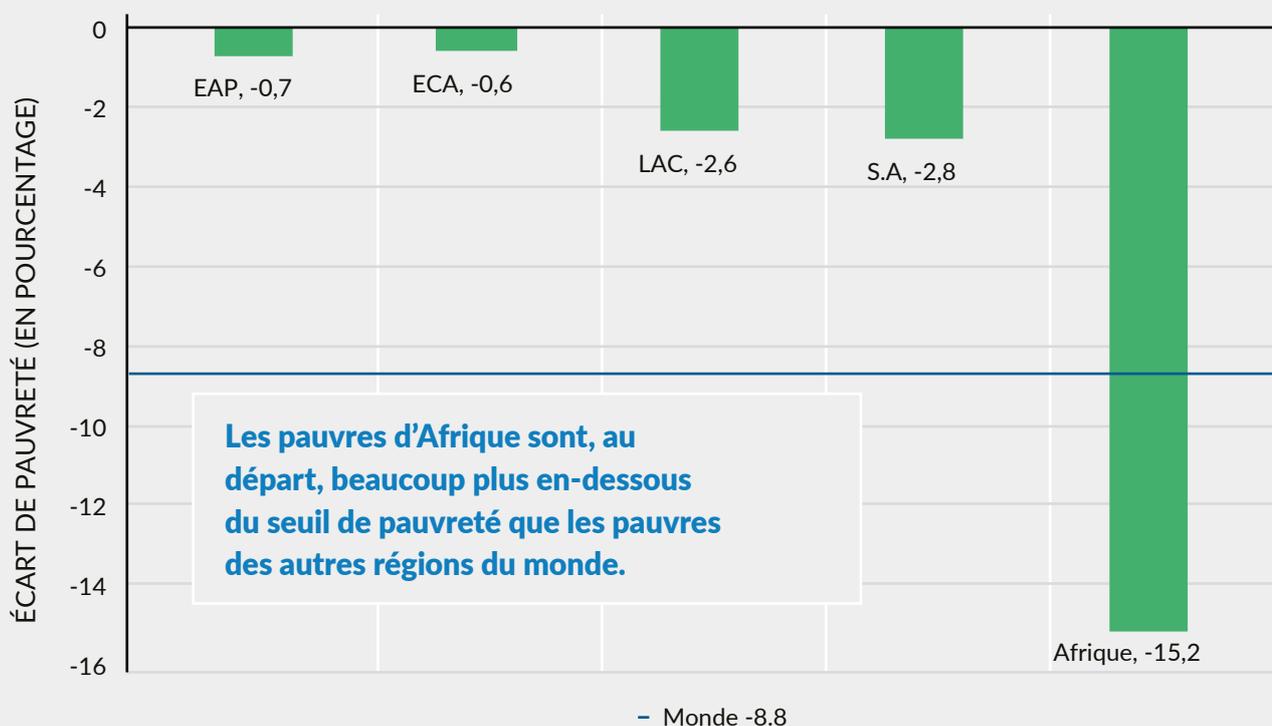
Source: D'après la Banque mondiale (2016b), Outil Povcal en ligne d'analyse de la pauvreté.

DEGRÉ DE PAUVRETÉ EN AFRIQUE

Les pauvres africains se trouvaient encore plus bas en-dessous du seuil de pauvreté que ceux des autres régions du monde, de sorte que même lorsque leurs revenus ont augmenté, cela a rarement suffi à leur permettre de dépasser ce seuil. L'écart de pauvreté illustre à quel point les pauvres d'un pays ou d'une région se situent en-dessous du seuil de pauvreté. Cet écart s'exprime en proportion du seuil de pauvreté et

représente, pour tous les pauvres, la distance moyenne entre leur degré de pauvreté et le seuil de pauvreté. En Afrique, cet écart de pauvreté est presque le double de l'écart mondial – soit 15,2 % contre 8,8 % (figure 2.3).

Vingt des 48 pays d'Afrique pour lesquels on dispose de données – soit 45 % de la population du continent – ont un écart de pauvreté plus élevé que la moyenne africaine (figure 2.4). Dans neuf d'entre eux – Madagascar, République démocratique du Congo (RDC), Malawi,

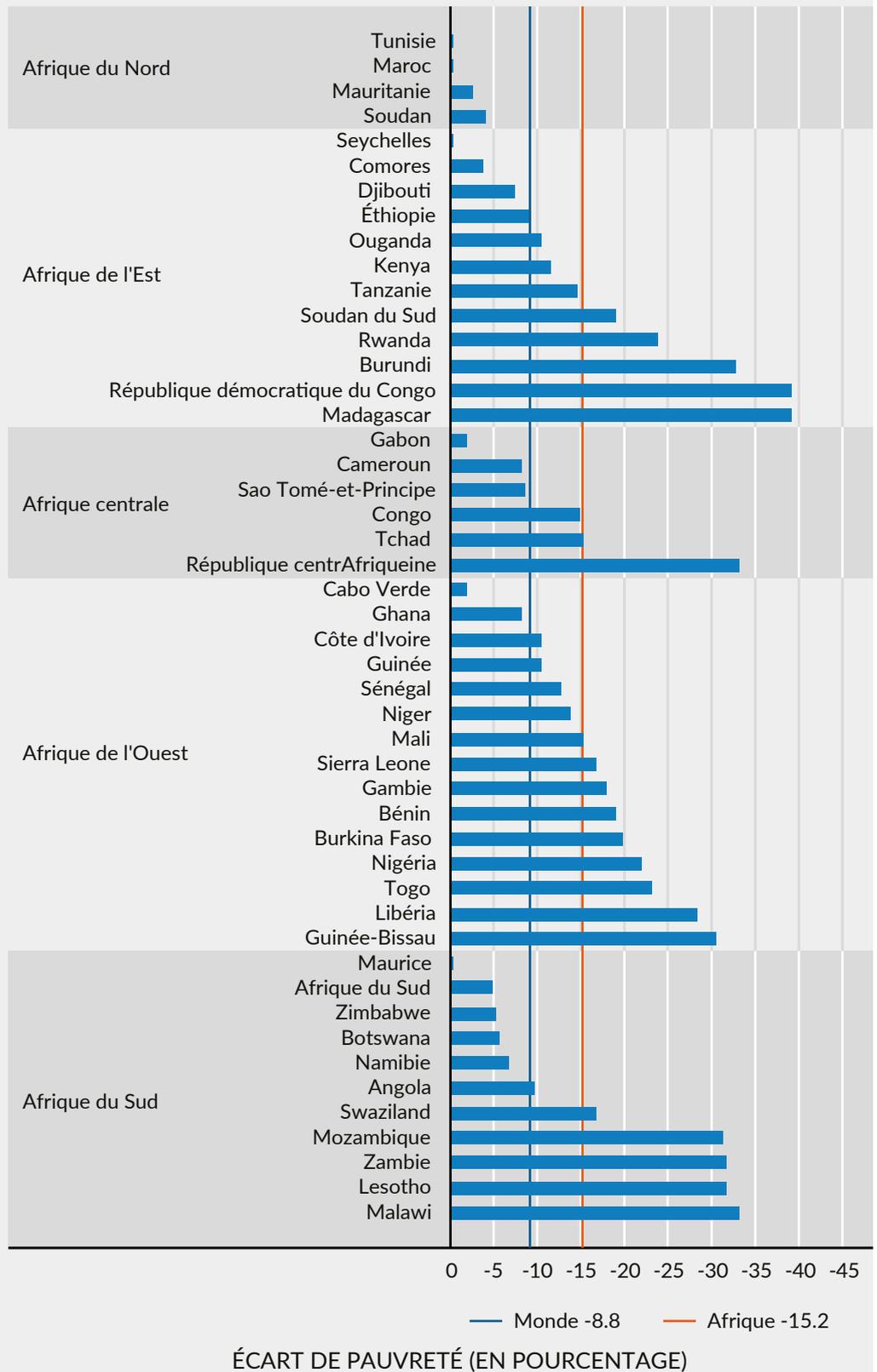
FIGURE 2.3 Écart de pauvreté (degré de pauvreté) par région (en pourcentage), 2013

Source: D'après des données de 2013 de PovcalNet, Banque mondiale.

Note: EAP—Asie de l'Est et Pacifique; ECA—Europe de l'Est et Asie centrale; LAC—Amérique latine et Caraïbes; SA—Asie du Sud. Le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord (MENA) ne figurent pas ici car le degré de pauvreté y est très faible.

FIGURE 2.4 Écart de pauvreté en Afrique, 2013

En Afrique, cet écart de pauvreté est presque le double de l'écart mondial - soit 15,2 % contre 8,8 %



Source: Banque mondiale (2016b).

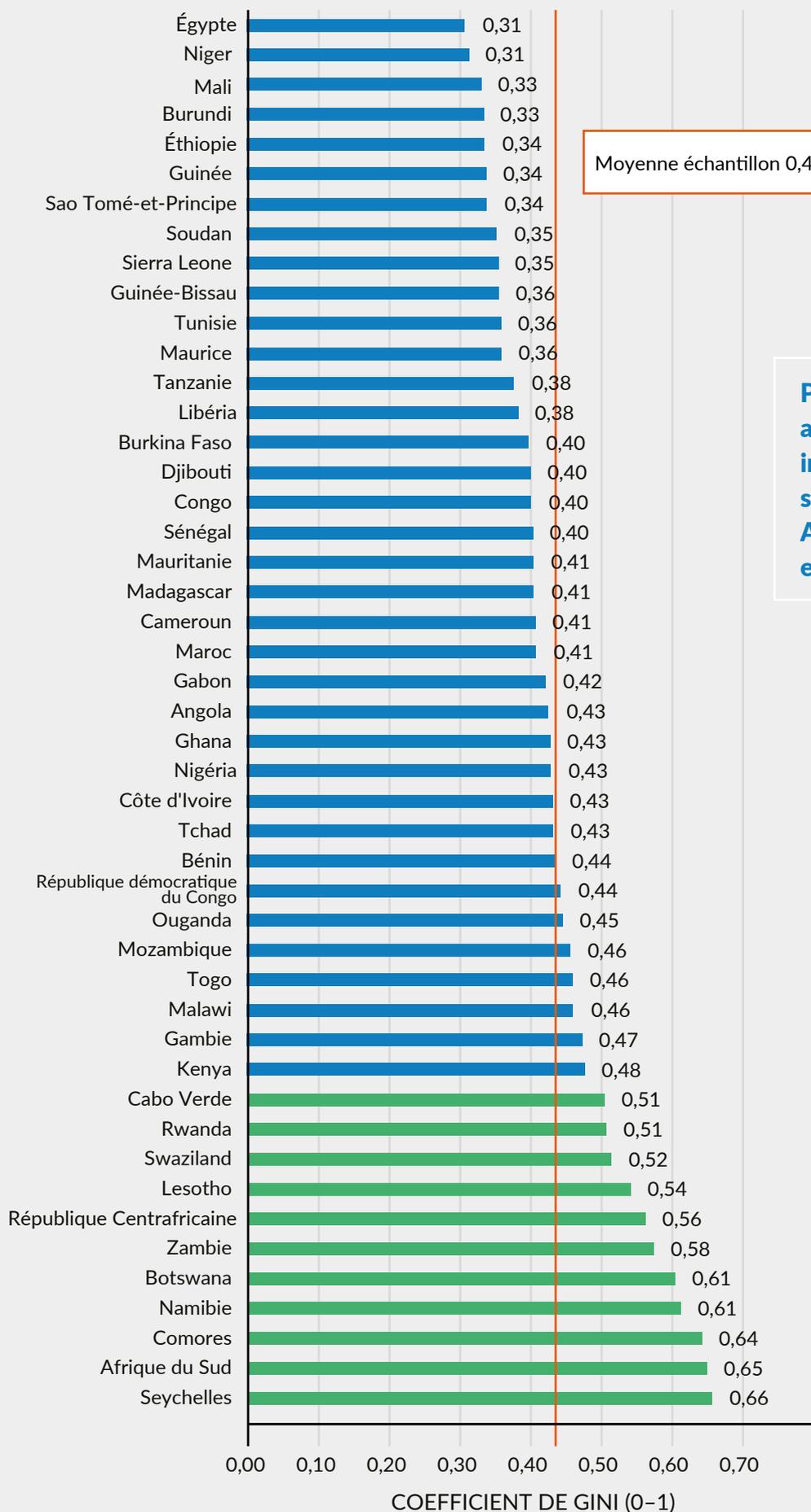
Note: Données pour 48 pays.

République centrafricaine, Burundi, Lesotho, Zambie, Mozambique et Guinée-Bissau- le degré de pauvreté est plus du double de la moyenne africaine.

La consommation moyenne des pauvres en Afrique subsaharienne est de 1,16 dollar par jour (à parité de pouvoir d'achat de 2011), soit 0,74 dollar en-dessous du

seuil international de pauvreté (Beegle *et al.*, 2016). On voit donc pourquoi la pauvreté n'a diminué que lentement et combien sera difficile la réalisation de la cible des objectifs de développement durable visant l'élimination de la pauvreté sur le continent d'ici 2030.

FIGURE 2.5 Inégalités en Afrique: coefficient de Gini, diverses années



Source: D'après des données du Centre africain de la statistique.
Note: Les Seychelles utilisent une enquête sur les ménages basée sur les revenus.

LES FORTES INÉGALITÉS INITIALES

La croissance soutenue enregistrée dans la plupart des pays d'Afrique a favorisé une hausse du revenu par habitant, une réduction de la pauvreté et des progrès constants en matière d'éducation, de santé et de niveau de vie. Mais le rythme des progrès reste poussif, handicapé par les énormes disparités des revenus au sein des pays. La croissance économique a un impact moindre sur la réduction de la pauvreté lorsque les inégalités initiales sont plus élevées, parce que les augmentations de revenus en chiffres absolus associées à l'augmentation moyenne des revenus sont moins importantes pour les quintiles les plus pauvres. (Chandy, 2015).

En Afrique, le paysage des inégalités présente trois caractéristiques⁴:

FORTE INÉGALITÉ MOYENNE

En Afrique, le Coefficient moyen non-pondéré du Gini⁵ est de 0,44, le deuxième le plus élevé du monde après l'Amérique latine (environ 0,50), et presque 12 % plus élevé que celui du reste du monde en développement, situé à 0,39. Sept des dix pays du monde connaissant les

plus fortes inégalités se trouvent en Afrique (BAD, OCDE et PNUD, 2016). La moyenne des inégalités au sein des pays masque de vastes différences, allant de 0,31 en Égypte et au Niger à 0,65 en Afrique du Sud et 0,66 aux Seychelles (figure 2.5).

EXTRÊMES INÉGALITÉS

L'Afrique du Sud, la Namibie et le Botswana sont parmi les pays du monde où les inégalités sont les plus criantes, le coefficient de Gini y dépassant 0,60 en 2013. Près de 10 % des Africains vivent dans des pays où les inégalités sont les plus importantes, avec des coefficients de Gini dépassant 0,50 (indiqués en rouge dans la figure 2.5), et 50 % vivent dans des pays où les coefficients de Gini sont de l'ordre de 0,40 à 0,50. En bref, près de 60 % des Africains vivent dans des pays où les inégalités sont fortes à très fortes.

DICHOTOMIE DES TENDANCES DES INÉGALITÉS

Si, en moyenne, les coefficients de Gini ont diminué constamment en Afrique depuis le début des années 90, il y a d'importantes différences entre les pays, qui peuvent être classés en deux groupes quasiment égaux selon que

TABLEAU 2.1 Tendances des inégalités dans 29 pays d'Afrique, 1993-2011

SOUS-RÉGION	INÉGALITÉS			
	DIMINUTION	AUGMENTATION	AUGMENTATION AVANT DIMINUTION	DIMINUTION MAIS MAINTENANT EN AUGMENTATION
Afrique du Nord			Mauritanie	
Afrique de l'Est	Éthiopie Madagascar	Kenya Ouganda	Rwanda	Tanzanie Central African Republic
Afrique centrale	Cameroun			République centrafricaine
Afrique de l'Ouest	Burkina Faso Gambie Guinée Guinée-Bissau Mali Niger Sénégal Sierra Leone	Côte d'Ivoire Ghana		Nigéria
Afrique australe	Lesotho Swaziland	Afrique du Sud Botswana Maurice	Angola Mozambique	Malawi Zambie

Source: D'après des informations dans Cornia (2016).

^a Une étude de 2014 indiquait une augmentation des inégalités en Éthiopie, mesurées avec le coefficient de Gini, de 0,298 en 2005 à 0,336 en 2011 (Alemayehu et Addis, 2014).

^b La Côte d'Ivoire a réduit les inégalités depuis 2011 (Banque mondiale, 2016b).

leurs inégalités sont en augmentation ou en diminution. Selon Cornia (2016), les inégalités à l'intérieur des pays peuvent augmenter ou diminuer et il est indispensable de bien comprendre ces dichotomies si l'on veut concevoir des politiques permettant d'accroître le faible impact de la croissance sur la réduction de la pauvreté dans la région.

Les tendances des inégalités varient d'une sous-région à l'autre. En Afrique de l'Ouest, elles ont diminué constamment dans neuf des 12 pays (aux économies essentiellement agraires), tandis qu'elles diminuaient légèrement dans certains pays d'Afrique de l'Est. Par contre, les inégalités ont été en hausse en Afrique australe et centrale aux alentours de 2003. C'est ainsi qu'après le début des années 2000, on a constaté une divergence régionale dans les tendances des inégalités, en baisse dans les pays où elles étaient les moins importantes, en hausse ou stagnantes dans les autres (Cornia, 2016). Six des 10 pays d'Afrique où les coefficients de Gini sont les plus élevés (voir figure 2.5) se trouvent en Afrique australe, et dans deux d'entre eux (Botswana et Afrique du Sud) les inégalités se sont aggravées sur la période 1993-2011 (tableau 2.1). En Zambie, les inégalités avaient diminué dans les années 90 mais elles ont augmenté entre 2001 et 2011.

La croissance enregistrée par l'Afrique depuis 2000 a beau être forte, son impact sur la pauvreté et les inégalités a été modeste.

Une répartition très inégale des revenus reflète souvent une économie polarisée, dont la croissance est fondée sur une base étroite et dont les différents secteurs n'ont pas de liens solides entre eux (OIT, 2016b). La croissance des secteurs à forte intensité de main-d'œuvre, comme l'agriculture et le secteur manufacturier, permet habituellement une plus forte réduction de la pauvreté que la croissance dans les secteurs à forte intensité de capital comme l'extraction minière (Ravallion et Datt, 1996; Khan, 1999; Ravallion, Chen et Sangraula, 2007; Loayza et Raddatz, 2010). La croissance de l'Afrique a été stimulée par les cours des produits de base, ce qui a accru la dépendance à l'égard de ceux-ci et creusé les inégalités sociales. Cette dépendance de l'Afrique à l'égard des produits de base entrave les efforts de lutte contre la pauvreté en réduisant la masse de revenus et en créant une répartition plus inégale des revenus en faveur des propriétaires des produits de base (Luke et Sommer, non daté).

ASYMÉTRIE DES SECTEURS DE CROISSANCE ET DE L'EMPLOI

En Afrique, l'agriculture apporte encore une importante contribution au PIB, en particulier en Afrique de l'Ouest, en Afrique de l'Est et en Afrique centrale, avec des contributions respectives de 29 %, 36 % and 40 % du PIB (tableau 2.2). Cette contribution traditionnelle du secteur agricole au PIB des pays africains a progressivement évolué, mais pas au profit du secteur manufacturier, comme dans le cadre du développement économique d'autres régions. Alors même que la contribution de l'agriculture au PIB diminuait sur tout le continent⁶ pendant la période 1990-2012, le secteur employait encore près de la moitié de la population active à la fin de cette période (tableau 2.3). Les services absorbaient plus d'un tiers de la population active et apportaient la plus importante contribution au PIB de toutes les sous-régions (sauf l'Afrique centrale). L'industrie, comprenant le secteur manufacturier, l'extraction minière et la construction, apportait une contribution de 28 à 36 % au PIB de toutes les sous-régions en 2012,⁷ mais n'employait qu'environ 9 % des femmes et 16 % des hommes actifs.

Dans la plupart des pays, la part du PIB des industries minières et des compagnies de services publics a augmenté au cours des années 1990-2012. C'est dans ces deux sous-secteurs que les pays riches en ressources comme le Burkina Faso, le Tchad, la Côte d'Ivoire, la Guinée et la Zambie ont connu les plus importantes transformations de leur activité économique. Pendant la même période, ces sous-secteurs ont fortement décliné en Angola, au Ghana, au Mozambique et au Nigéria. Il s'agit toutefois de pays où ces sous-secteurs occupaient au départ une position nettement plus élevée dans l'économie, les industries minières y apportant une forte proportion du PIB – en Angola et au Nigéria, les mines et les services publics combinés contribuaient respectivement pour 53 et 44 % au PIB (Bhorat, Naidoo et Pillay, 2016).

Du fait du manque de corrélation entre les secteurs en pleine croissance et la création d'emplois, la transition de l'Afrique du secteur primaire vers des activités tertiaires généralement informelles et à faible productivité n'a pas abouti à la transformation structurelle souhaitée. La main-d'œuvre est souvent passée d'une agriculture à faible rendement à des activités urbaines informelles dont la productivité est également faible.

L'agriculture est au cœur de l'économie de la plupart des pays d'Afrique, tout comme devraient l'être les politiques de promotion de la croissance de ce secteur, l'objectif étant d'en augmenter la compétitivité au plan mondial et d'en faire un mécanisme de réduction du nombre de travailleurs pauvres. L'augmentation des revenus générés

TABLEAU 2.2 Répartition sectorielle de l'activité économique en Afrique, 1990-2012

RÉGIONS	SECTEUR	1990	2000	2010	2011	2012	CHANGE- MENT 1990-2000	CHANGE- MENT 2000-2012
Afrique du Nord	Agriculture (en pourcentage du PIB)	21,46	18,81	14,18	14,33	14,95	-2,65	-3,87
	Industrie ^a (en pourcentage du PIB)	31,83	34,40	35,59	35,65	35,69	2,58	1,29
	dont: secteur manufacturier	15,17	14,28	13,87	13,93	12,89	-0,89	-1,38
	Services (en pourcentage du PIB)	46,71	46,78	50,24	50,02	49,36	0,07	2,58
Afrique de l'Ouest	Agriculture (en pourcentage du PIB)	34,97	34,47	31,27	29,54	28,83	-0,50	-5,64
	Industrie ^a (en pourcentage du PIB)	21,82	23,41	22,37	24,47	29,18	1,59	5,77
	dont: secteur manufacturier	9,56	8,91	6,00	5,87	5,99	-0,65	-2,92
	Services (en pourcentage du PIB)	43,21	42,12	47,26	47,12	43,08	-1,10	0,96
Afrique de l'Est	Agriculture (en pourcentage du PIB)	39,91	32,74	32,63	32,92	35,95	-7,17	3,21
	Industrie ^a (en pourcentage du PIB)	16,60	16,58	18,45	18,65	17,06	-0,02	0,49
	dont: secteur manufacturier	8,82	7,81	8,41	8,26	7,84	-1,01	0,03
	Services (en pourcentage du PIB)	43,49	50,68	48,92	48,43	46,99	7,19	-3,69
Afrique centrale	Agriculture (en pourcentage du PIB)	30,83	25,01	32,32	32,13	39,73	-5,83	14,72
	Industrie ^a (en pourcentage du PIB)	27,26	38,49	36,71	37,90	27,59	11,23	-10,90
	dont: secteur manufacturier	10,97	7,05	4,06	4,13	4,35	-3,91	-2,71
	Services (en pourcentage du PIB)	41,91	36,51	30,97	29,97	32,68	-5,40	-3,83
Afrique australe	Agriculture (en pourcentage du PIB)	18,44	14,68	12,15	11,78	9,15	-3,76	-5,54
	Industrie ^a (en pourcentage du PIB)	34,68	33,21	32,84	32,98	31,73	-1,47	-1,49
	dont: secteur manufacturier	17,92	15,39	14,78	14,16	11,44	-2,53	-3,95
	Services (en pourcentage du PIB)	46,88	52,40	55,01	55,24	59,13	5,52	6,72

Source: Bhorat, Naidoo et Pillay (2016).

^a L'industrie correspond aux branches d'activité 10 à 45 de la Classification internationale type par industrie (CITI), comprenant le secteur manufacturier (branches 15 à 37 de la CITI). Cela inclut la valeur ajoutée dans l'extraction minière, le secteur manufacturier (dont rend compte également un sous-groupe séparé), la construction, l'électricité, l'eau et le gaz.

TABLEAU 2.3 Répartition sectorielle des personnes occupant un emploi, 2004-2012 (en pourcentage)

SOUS-RÉGION	FEMMES			HOMMES		
	AGRICULTURE	INDUSTRIE	SERVICES	AGRICULTURE	INDUSTRIE	SERVICES
Afrique centrale	65,9	7,7	26,0	58,4	10,2	30,2
Afrique de l'Est	78,1	4,2	17,4	73,5	7,0	19,0
Afrique du Nord	40,4	12,9	46,6	24,5	28,3	47,0
Afrique australe	34,9	9,0	45,7	29,0	24,3	42,9
Afrique de l'Ouest	43,4	9,9	44,8	51,7	12,2	34,0
Afrique	52,5	8,7	36,1	47,4	16,4	34,6

Source: D'après des données de l'OIT (2016a).

Note: La somme des taux d'emploi par sexe pourrait ne pas atteindre 100% car ne sont pas pris en compte les secteurs qui n'ont pas été correctement définis dans la base de données initiale des Indicateurs clés du marché du travail.

par l'agriculture serait aussi un moyen essentiel de réduire les inégalités de revenus en Afrique (Bhorat, Naidoo et Pillay, 2016). De même, il serait indispensable, pour assurer une croissance plus équitable, d'aider à pérenniser les emplois du secteur informel en créant des liaisons avec le secteur formel et en créant un environnement économique favorable au développement du secteur informel. La multiplication des emplois faiblement rémunérés devrait être une stratégie clé pour réduire les inégalités dans la plupart des pays.

RAPIDITÉ DE LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET LENTEUR DE LA TRANSITION DÉMOGRAPHIQUE

RAPIDITÉ DE LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

La croissance démographique moyenne de l'Afrique était de 2,6 % par an sur la période 1990-2015, plus de deux fois plus élevée que la moyenne mondiale (CEA et FNUAP, 2016). Sur la même période, l'Asie ainsi que l'Amérique latine et les Caraïbes ont connu des ralentissements rapides de leur croissance démographique annuelle. Non seulement le taux de croissance démographique annuelle de l'Afrique était le plus élevé du monde, mais il s'est maintenu dans une fourchette de 2,4 à 2,6 % depuis 1990 (figure 2.6) – avec peut-être même une augmentation marginale de 2,44 à 2,55 %.

Les prévisions des mutations démographiques peuvent être attribuées à la fécondité, à la mortalité, aux migrations et aux effets d'entraînement.⁸ En Afrique, la fécondité compte pour environ trois quarts des augmentations jusqu'en 2050 (Département des affaires économiques et sociales de l'ONU, 2013).

Le taux de croissance démographique de l'Afrique a été de 2,6 % pendant la période 1990-2015, soit plus du double de la moyenne mondiale.

LENTEUR DE LA BAISSÉ DE LA FÉCONDITÉ

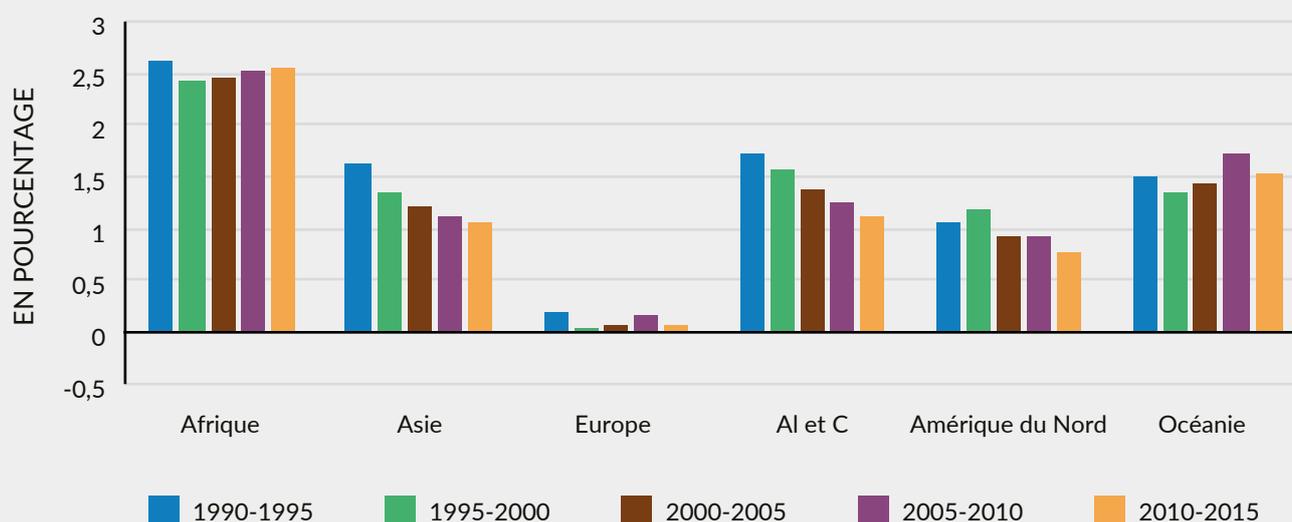
Les taux de fécondité sont en baisse en Afrique (tableau 2.4), mais pas assez rapidement, de sorte qu'il reste entre le continent et le reste du monde un vaste écart qui va probablement perdurer.

Sur les 21 pays du monde à forte fécondité, c'est-à-dire où l'indice synthétique de fécondité est supérieur à cinq enfants par femme, 19 sont en Afrique. Ces pays comptent pour environ deux tiers de la population de la région. Selon les prévisions, c'est en Afrique que devraient se trouver en 2025-2030 14 des 15 pays du monde aux taux de fécondité les plus élevés (ODI, 2016).

L'amélioration de la santé publique a permis de diminuer de plus de moitié le taux de mortalité des enfants de moins de cinq ans, qui est passé de 149 décès pour 1 000 naissances vivantes en 1990 à 70 en 2014. L'amélioration du taux de survie des enfants influence normalement les taux de fécondité, même s'il y a un décalage dans le temps.⁹ Mais une tendance préoccupante en Afrique est le fort retard de la baisse de l'indice synthétique de fécondité, soit seulement environ 1,5 naissance en 25 ans (voir le tableau 2.4), ce qui ne correspond pas aux progrès accomplis dans la réduction de la mortalité infantile sur cette période.

La richesse des ménages est un facteur déterminant pour l'indice synthétique de fécondité, qui est plus élevé chez

FIGURE 2.6 Taux annuels moyens des mutations démographiques, 1990-2015



Source: ONU-DAES (2015b).

TABLEAU 2.4 Change in total fertility rate, 1990–2014

SOUS-RÉGION	NOMBRE MOYEN DE NAISSANCES PAR FEMME		BAISSE ABSOLUE DU NOMBRE MOYEN DE NAISSANCES PAR FEMME, 1990-2014	POURCENTAGE MOYEN DE BAISSE, 1990-2014
	1990	2014		
Afrique du Nord	4,87	3,2	1,67	34,3
Afrique de l'Est	6,46	4,69	1,97	27,4
Afrique centrale	5,99	4,77	1,22	20,4
Afrique de l'Ouest	6,53	5,05	1,48	22,7
Afrique australe	5,33	3,86	1,47	27,6
Afrique	5,98	4,44	1,54	25,8

Source: D'après des données du Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2015b).

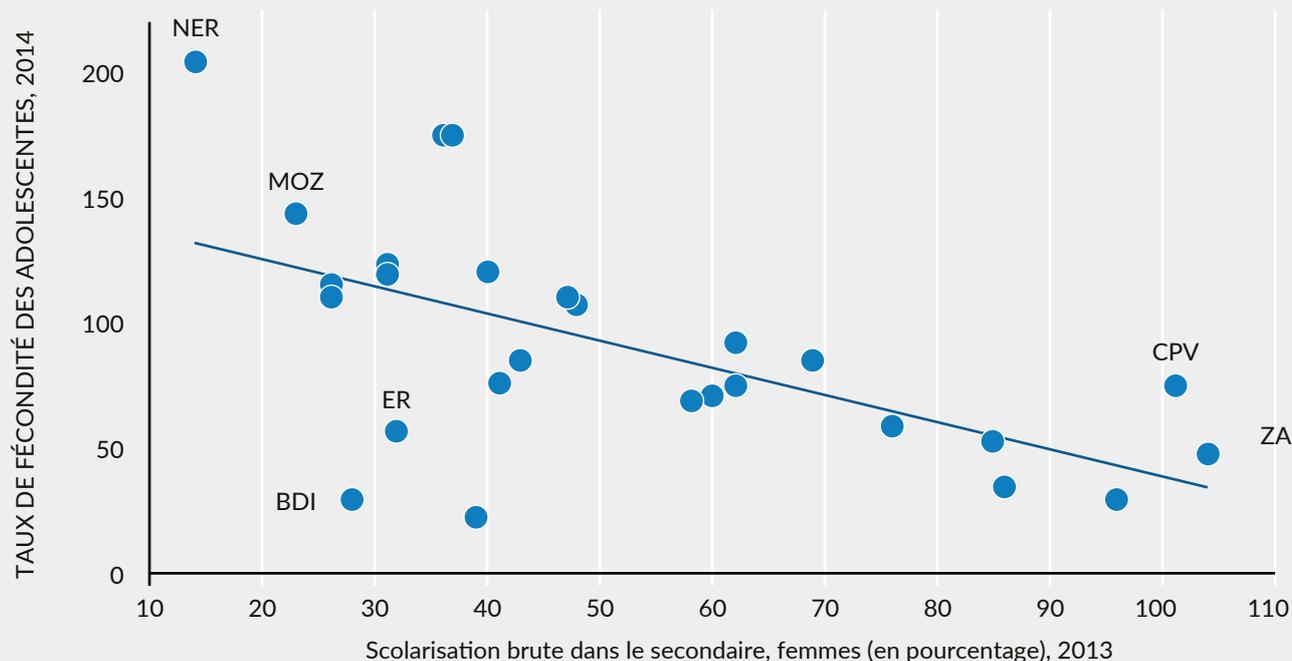
les pauvres que chez les riches (tableau 2.5) dans tous les pays d'Afrique pour lesquels on dispose de données.

Dans la plupart des régions, lorsque les taux de fécondité sont peu élevés (en général dans les pays les plus riches), la différence entre les quintiles les plus pauvres et les plus riches a tendance à ne pas être très importante (de l'ordre de 0,5 à 1 naissance vivante); en revanche, la différence augmente dans les pays à forts taux de fécondité (le plus souvent les pays pauvres).

L'Afrique avait le taux de fécondité des adolescentes (naissances pour 1 000 femmes âgées de 15 à 19 ans) le plus élevé pour la période 2010-2015, soit 98 pour 1000

femmes, suivie par l'Amérique latine et les Caraïbes, où il était de 67.¹⁰ C'est aussi en Afrique que le taux brut de scolarisation des filles dans le secondaire est le plus bas. Ces deux aspects sont liés: les jeunes filles scolarisées se marient et ont des enfants plus tard et les jeunes femmes ayant atteint le niveau secondaire risquent moins de tomber enceintes. Pour 27 pays d'Afrique pour lesquels on dispose de données comparables, le taux de fécondité des adolescentes chute nettement dans les pays où davantage de filles fréquentent l'école secondaire (voir tableau 2.7). Les relations de cause à effet sont valables dans les deux sens, les adolescentes mères ayant moins de chance de fréquenter l'école secondaire.

FIGURE 2.7 Chute du taux de fécondité des adolescentes lorsqu'il y a augmentation de leur scolarisation dans le secondaire



Source: D'après des données du Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2015) et de l'UNESCO (2016).

Note: Naissances pour 1 000 femmes âgées de 15 à 19 ans.

* BDI=Burundi, CPV=Cabo Verde, ERI=Érythrée, MOZ=Mozambique, NER=Niger et ZAF=Afrique du Sud.

TABLEAU 2.5 Indice synthétique de fécondité pour 1 000 naissances vivantes, par quintile

		QUINTILE LE PLUS PAUVRE	QUINTILE LE PLUS RICHE	MOYENNE SOUS- RÉGIONALE (QUINTILE LE PLUS PAUVRE)	MOYENNE SOUS- RÉGIONALE (QUINTILE LE PLUS RICHE)
Afrique du Nord	Algérie	3,1	2,3	4,4	2,8
	Mauritanie	5,7	3,1		
Afrique de l'Est	Burundi	6,2	5,7	6,9	3,7
	Comores	6,7	3,4		
	RDC	7,6	4,9		
	Éthiopie	6,0	2,8		
	Kenya	7,0	2,9		
	Madagascar	6,8	2,7		
	Tanzanie	7,0	3,2		
	Ouganda	7,9	4,0		
Afrique centrale	Cameroun	7,0	3,3	6,7	4,1
	Tchad	6,8	6,0		
	République centrafricaine	7,0	4,6		
	Congo	7,0	3,8		
	Gabon	6,6	2,9		
	Sao Tomé-et-Príncipe	5,6	3,9		
Afrique de l'Ouest	Bénin	6,1	3,9	6,7	3,7
	Burkina Faso	7,1	3,7		
	Côte d'Ivoire	6,7	3,2		
	Gambie	6,7	3,8		
	Ghana	6,0	2,9		
	Guinée	6,5	3,4		
	Guinée-Bissau	6,4	2,8		
	Liberia	6,6	2,8		
	Mali	6,7	4,7		
	Niger	8,2	6,1		
	Nigéria	7,0	3,9		
	Sénéga	7,3	3,4		
	Sierra Leone	6,1	3,0		
	Togo	6,3	3,5		
Afrique australe	Malawi	6,4	3,3	6,1	2,9
	Mozambique	7,2	3,7		
	Namibie	5,5	2,3		
	Swaziland	4,8	2,7		
	Zambie	7,1	3,0		
	Zimbabwe	5,3	2,6		
Moyenne (non pondérée)				6,5	3,6

Source: Données des EDS pour les années les plus récentes: <http://www.statcompiler.com/fr/index.html>.

IMPACT DE LA DÉMOGRAPHIE SUR LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

La croissance du PIB par habitant offre un tableau plus réaliste de la conjoncture économique de l'Afrique que les données globales (figure 2.8). Lorsque l'on supprime 2,6 % (tableau 2.6) de la croissance pour tenir compte de la croissance démographique, la croissance est estimée à 1,1%, loin de suffire à réduire rapidement la pauvreté. Le tableau aide aussi à comprendre pourquoi, avec la contraction du PIB par habitant des années 90, le ratio de pauvreté a en fait augmenté au cours de cette décennie.

PRINCIPALES CONCLUSIONS

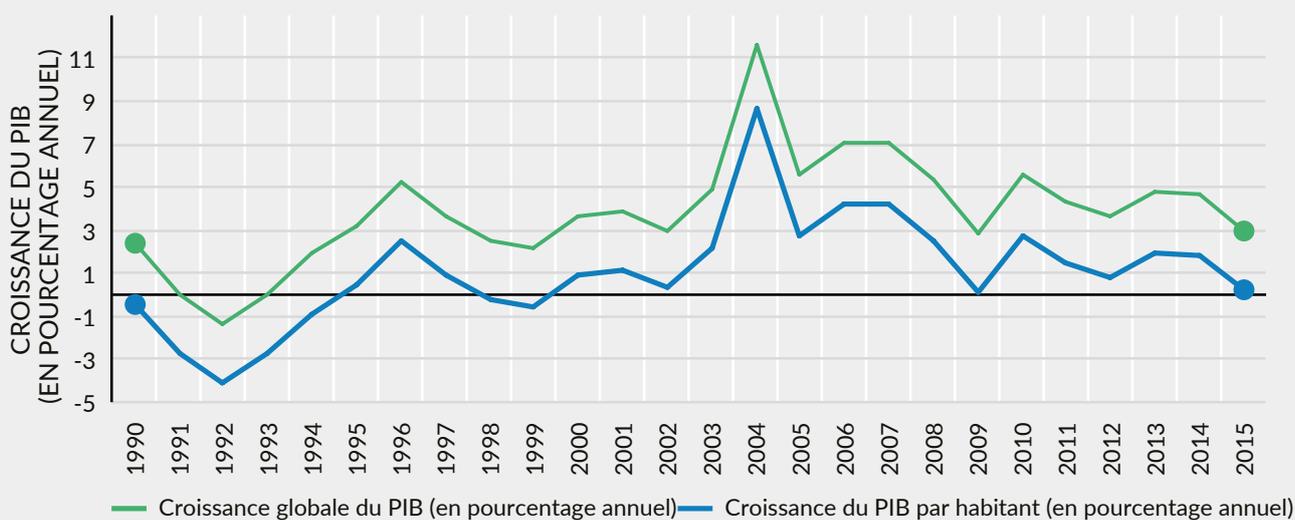
Malgré la forte croissance qu'ont connue la plupart des pays d'Afrique depuis le début des années 2000, la pauvreté ne s'est pratiquement pas réduite et le nombre d'Africains vivant dans la pauvreté est resté presque constant depuis 2002. Un ratio élevé d'écart de pauvreté, des inégalités très importantes pour commencer et la lenteur de la croissance de l'agriculture, d'où les pauvres tirent en majorité leurs moyens de subsistance, sont

Un taux de pauvreté élevé, de fortes inégalités initiales et une faible croissance de l'agriculture, secteur qui fait vivre la majorité des pauvres, sont autant de facteurs qui ont contribué à réduire la contribution de la croissance économique à la réduction de la pauvreté.

autant de facteurs qui ont contribué à réduire l'impact de la croissance économique sur la réduction de la pauvreté.

Et malgré les impressionnants progrès dans l'amélioration de la survie des enfants, la baisse de la fécondité marque le pas, en particulier dans les 14 pays qui comptent pour la moitié de la population du continent. La lenteur de la baisse globale de fécondité risque de retarder la transition démographique indispensable pour que l'Afrique tire parti de son dividende démographique. En particulier, comme on l'a vu, la lenteur de la baisse de fécondité et les taux élevés de fécondité des adolescentes limitent les possibilités qu'ont les femmes d'acquérir un capital humain et de participer pleinement à l'économie.

FIGURE 2.8 Chiffres globaux et par habitant de la croissance annuelle du PIB en Afrique subsaharienne, 1990-2015



Source: D'après des données des Indicateurs du développement mondial (2016).

TABLEAU 2.6 Différence entre les moyennes annuelles des taux de croissance globale et par habitant du PIB en Afrique subsaharienne, 1990-2015 (en pourcentage)

	CROISSANCE GLOBALE DU PIB	CROISSANCE DU PIB PAR HABITANT	DIFFÉRENCE	TAUX DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE PAR AN, 1980-2011
1990-2000	2.46	-0.12	2.58	2.6
2001-2010	5.28	2.70	2.58	
2011-2015	3.03	0.44	2.59	
1990-2015	3.66	1.07	2.59	

Source: D'après des données de la CNUCED (2016). Taux de croissance démographique de la CEA (2015).

2.2 LES FEMMES ET LA CROISSANCE EN AFRIQUE

Réduire les disparités hommes - femmes et offrir aux femmes des perspectives économiques pourraient entraîner des gains de productivité considérables et améliorer d'autres résultats en matière de développement, notamment les perspectives des générations futures. Les inégalités entre les sexes sur le marché du travail se traduisent par un manque à gagner tant pour les individus que pour les ménages et pour la société, ce qui a d'énormes conséquences économiques, les pertes annuelles dues à ces inégalités étant estimées à 60 milliards de dollars en Afrique subsaharienne (Bandara, 2015).

Les progrès enregistrés par l'Afrique depuis l'an 2000 en matière de parité ont été inégaux entre les pays et les sous-régions, si bien que l'inégalité des sexes demeure un important obstacle au développement.

S'il y avait plus de femmes au travail et si elles étaient mieux rémunérées, il y aurait plus d'argent consacré à la scolarisation des enfants, notamment des filles, ce qui pourrait créer un cercle vertueux de croissance économique (FMI, 2013). Le travail des femmes, rémunéré ou pas, est souvent le plus important facteur de réduction de la pauvreté dans de nombreux pays (Heintz, 2006).

Mais les progrès de la parité hommes-femmes en Afrique depuis 2000 ont été très inégaux suivant les pays et les sous-régions, l'inégalité entre les sexes demeurant un des principaux obstacles au développement.

ACCÈS DES FEMMES À L'ÉDUCATION ET À LA SANTÉ

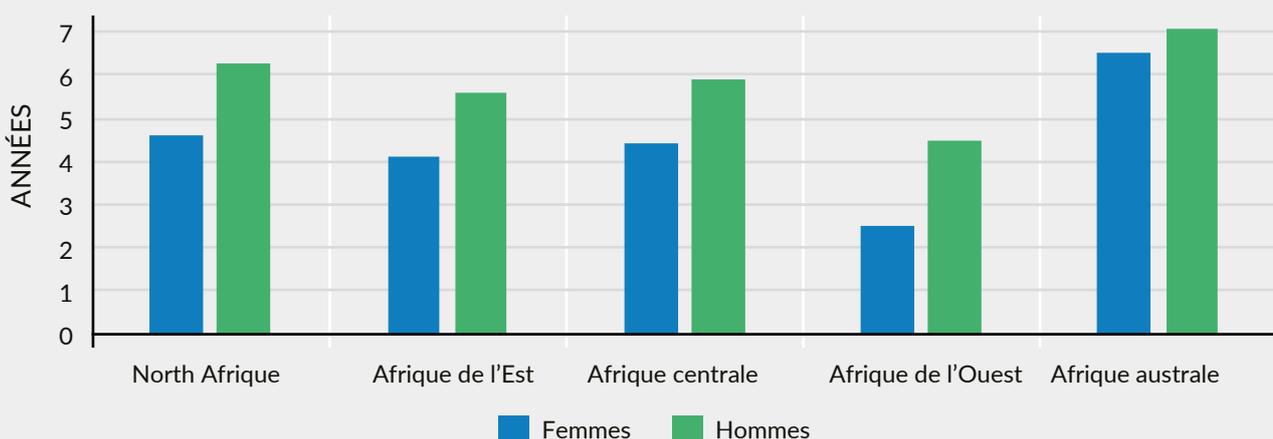
ÉDUCATION

L'accès des femmes à l'éducation contribue à augmenter leur taux d'activité. Les femmes mieux éduquées et mieux qualifiées réussissent à accéder au marché du travail et à multiplier leurs possibilités d'emploi.

Les Africaines ont en moyenne 4,3 années de scolarisation, contre 5,7 ans pour les hommes, soit un écart entre les sexes de 1,4 an pour toute l'Afrique. Parmi les sous-régions, la pire est l'Afrique de l'Ouest, où les filles n'ont en moyenne que 2,5 ans de scolarisation, soit deux ans de moins que les garçons (figure 2.9). En Algérie, en République démocratique du Congo, en Guinée équatoriale, au Libéria et au Togo, les écarts entre les sexes dans ce domaine sont de 3 à 3,3 ans. Au Niger, les filles ont en moyenne un an de moins de scolarisation, ce qui s'explique par le fait qu'en République démocratique du Congo, au Niger et au Mali, plus de la moitié des filles de 15 à 19 ans sont mariées (BAD, 2015).

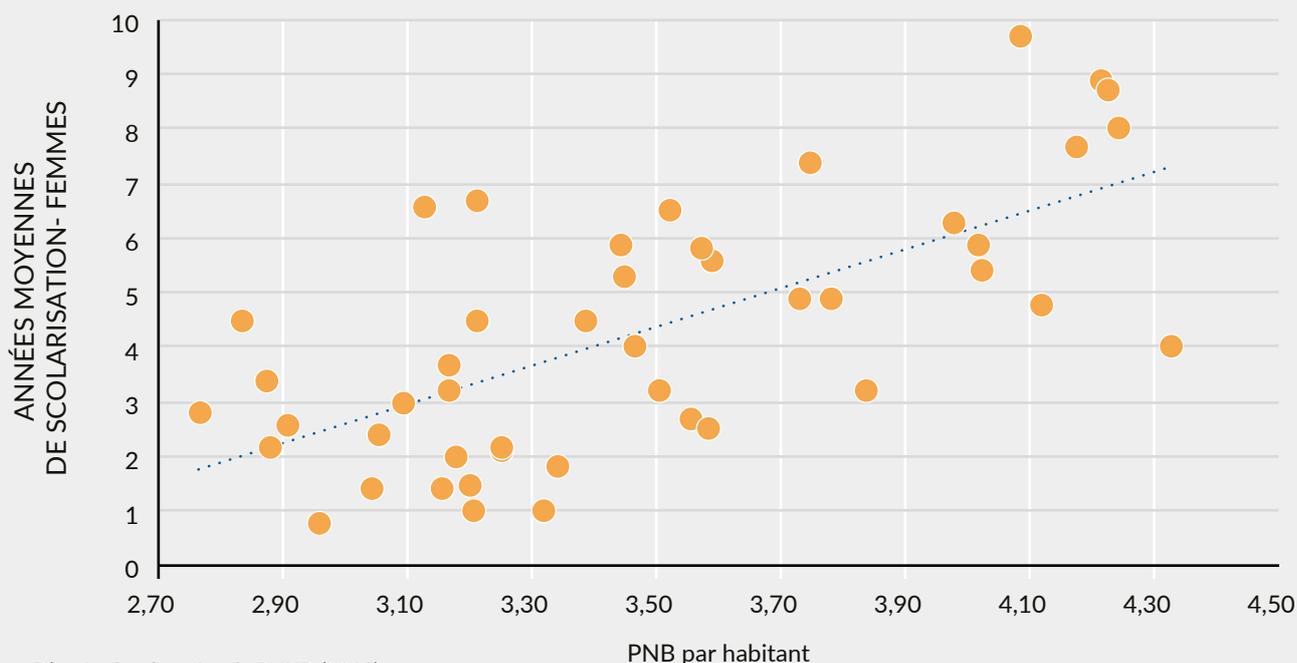
Il y a une corrélation positive entre le revenu national brut (RNB) par habitant et l'éducation des femmes (figure 2.10). Les femmes des pays à revenus élevés comme le Botswana, le Gabon et l'Afrique du Sud sont scolarisées de 9 à 10 ans, plus que la moyenne en Asie de l'Est, en Amérique latine et dans les Caraïbes et presque autant que la moyenne en Europe et en Asie centrale (PNUD, 2015). Dans six pays¹¹ – dont trois en Afrique australe – il y a un écart inverse entre hommes et femmes en termes d'années moyennes de scolarisation, puisque les femmes y sont scolarisées plus longtemps que les hommes.

FIGURE 2.9 Écarts entre hommes et femmes en années moyennes de scolarisation, par sous-région, 2014



Source: D'après des données du PNUD (2015).

FIGURE 2.10 Les années d'éducation dont bénéficient les femmes augmentent en même temps que le RNB par habitant



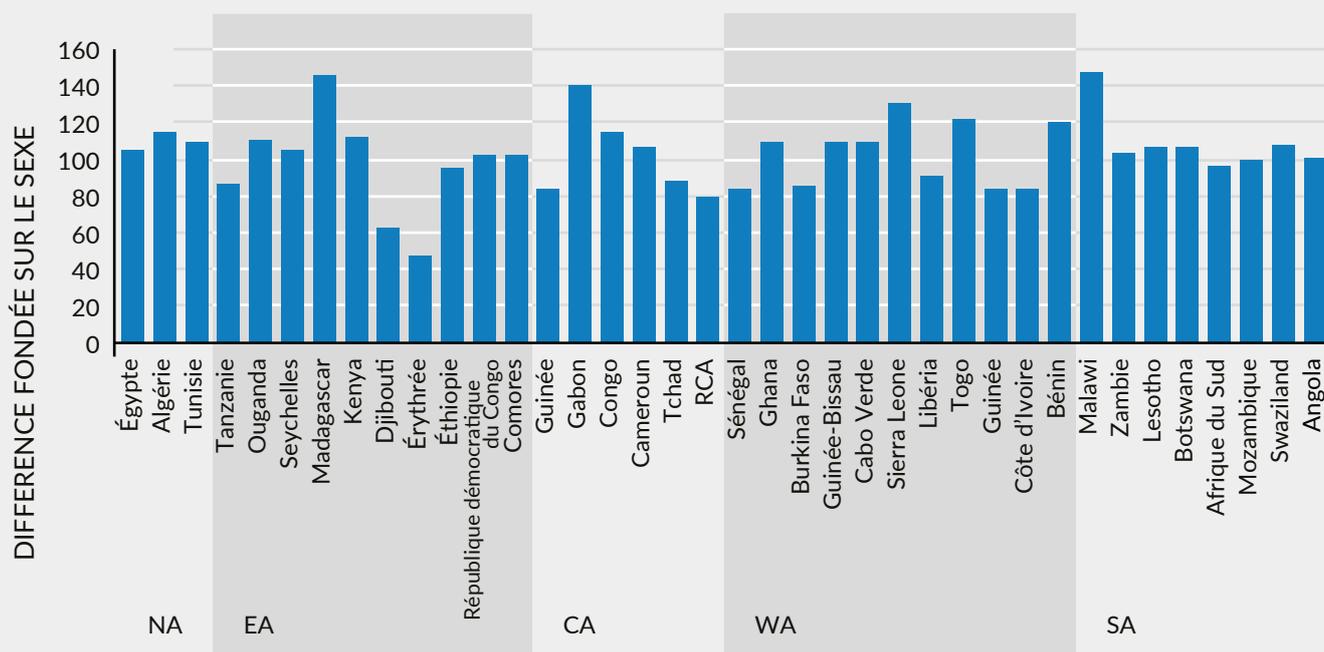
Source: D'après des données du PNUD (2015).

Cette corrélation positive entre le RNB par habitant et l'éducation des femmes est logique: l'éducation est à la fois un bien de consommation (normal), que l'on exige d'autant plus que les revenus sont élevés, et un actif productif permettant d'obtenir des revenus plus élevés.

Les écarts entre filles et garçons dans l'enseignement primaire en Afrique ont été plus ou moins comblés, le ratio

de scolarisation dans le primaire des filles par rapport aux garçons ayant atteint 92 %, quoiqu'il y ait de grandes différences d'un pays à l'autre (figure 2.11). En Érythrée, moins de la moitié des filles (47,1 %) étaient scolarisées dans le primaire durant les années 2010 à 2015 (PEA, 2016). En Angola et au Soudan du Sud, ce sont moins de 70 filles pour 100 garçons qui sont scolarisées dans le primaire.

FIGURE 2.11 Différences entre les ratios bruts de scolarisation des garçons et des filles (dans le primaire), 2010-2015



Source: BAD (2016); UNESCO (2016).

TABEAU 2.7 Évolution de l'écart entre garçons et filles dans les taux d'achèvement du primaire, 1999 et 2014 (G:F)

	AFRIQUE DU NORD	AFRIQUE DE L'EST	AFRIQUE CENTRALE	AFRIQUE DE L'OUEST	AFRIQUE AUSTRALE
1999	1,11	1,19	1,33	1,59	1,04
2014	1,01	1,07	1,18	1,09	1,05

Source: Based on data from UNESCO (2016).

Les écarts entre les taux d'achèvement du primaire entre garçons et filles ont diminué durant les années 1999-2014 dans toutes les sous-régions (tableau 2.7), sauf en Afrique australe, où elles ont augmenté de façon marginale. C'est en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale que les diminutions ont été les plus spectaculaires. Mais il y avait encore 18 % de plus de garçons que de filles qui achevaient le primaire en Afrique centrale en 2014.

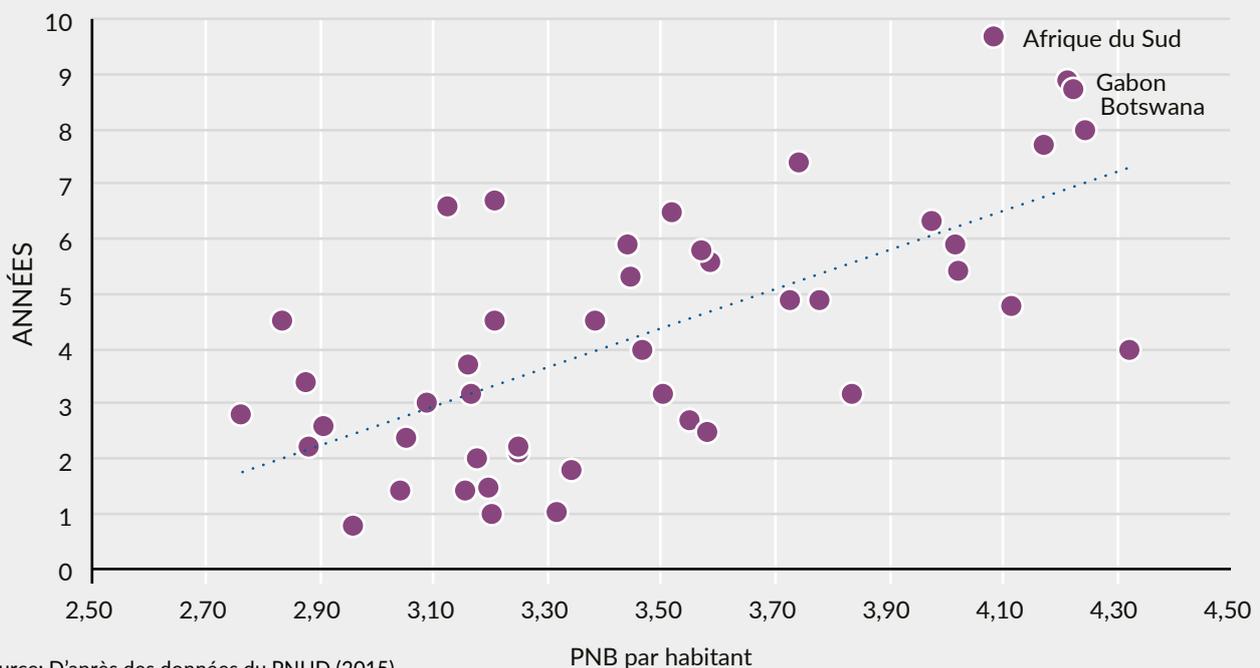
Dans l'ensemble, 51,1 % des garçons et des filles sont scolarisés dans le secondaire, mais le ratio des filles par rapport aux garçons est d'environ 92 %. Là encore, il y a d'énormes différences entre les pays, le ratio brut de scolarisation des filles dans le secondaire dépassant 100 % en Algérie et en Afrique du Sud, tandis que seulement entre 12 et 16 % des filles ont accès à l'enseignement secondaire en République centrafricaine et au Niger, respectivement.

Les écarts entre hommes et femmes diminuent en matière d'éducation mais les taux d'alphabétisation des femmes demeurent à la traîne par rapport aux hommes. C'est en Afrique subsaharienne que les taux d'alphabétisation des jeunes sont les plus bas du monde et que les garçons ont plus de chance de savoir lire et

écrire que les filles. Le rapport entre jeunes femmes et jeunes hommes alphabétisés n'est que de 80 en Afrique, bien loin en-dessous de la moyenne mondiale supérieure à 90 (BAD, OCDE et PNUD, 2016). L'écart entre le taux d'alphabétisation des jeunes filles (75,3 %) et celui des jeunes garçons (81,5 %) est en Afrique le plus important du monde (BAD, OCDE et PNUD, 2016). Les résultats de la région reflètent de vastes disparités dans l'accès à une éducation de base de bonne qualité et les perspectives d'alphabétisation.

Si les taux de scolarisation des filles et des garçons des ménages appartenant aux quintiles les plus riches sont très semblables, les inégalités entre filles et garçons s'intensifient chez les pauvres. En moyenne, il y a une différence de plus de 25 points de pourcentage dans le nombre d'enfants d'âge scolaire qui ne sont pas scolarisés entre les quintiles les plus riches et les plus pauvres, avec toujours d'énormes différences suivant les pays - au Nigéria, la différence est de 66 points de pourcentage, alors que la proportion d'enfants non scolarisés est identique pour les deux sexes en Mauritanie et au Togo.

Les filles pauvres sont beaucoup plus désavantagées en terme de scolarisation dans la plupart des pays d'Afrique,

FIGURE 2.12 L'espérance de vie des femmes est en général plus longue dans les pays plus riches

Source: D'après des données du PNUD (2015).

et encore plus dans les foyers à faibles revenus – l'écart entre filles et garçons dans le niveau moyen d'éducation auquel parviennent les jeunes de 15 à 19 ans est de 3 ou plus pour le quintile le plus pauvre, mais diminue ou disparaît complètement pour le quintile le plus riche, comme c'est le cas au Bénin, en Gambie, en République démocratique du Congo et au Togo (Banque mondiale, 2012).

SANTÉ

Une importante mesure de la condition de la femme est l'espérance de vie à la naissance. À l'aide de données transnationales, la figure 2.12 montre comment les tendances de l'espérance de vie des femmes suivent celles de leur éducation: plus leurs revenus sont élevés, meilleure est leur espérance de vie. Mais il faut faire preuve de prudence dans l'interprétation de données plutôt « aberrantes » – les femmes de Guinée équatoriale (où le RNB par habitant est de 21,056 dollars) et de République démocratique du Congo (680 dollars) ont des espérances de vie similaires.

Il ressort d'une analyse parallèle que l'espérance de vie des femmes s'améliore par rapport à celle des hommes quand leurs revenus augmentent; les femmes ont en moyenne trois années de plus d'espérance de vie que les hommes, quoiqu'encore une fois il y ait de vastes différences.¹² En Ile Maurice, les femmes ont une espérance de vie de sept ans de plus que les hommes. En Libye et au Rwanda, l'espérance de vie des femmes est plus longue que celle des hommes de 5,7 et 5,9 ans, respectivement (PNUD, 2015).

Dans deux pays – Mali et Swaziland – les hommes ont une espérance de vie plus longue que les femmes, ce

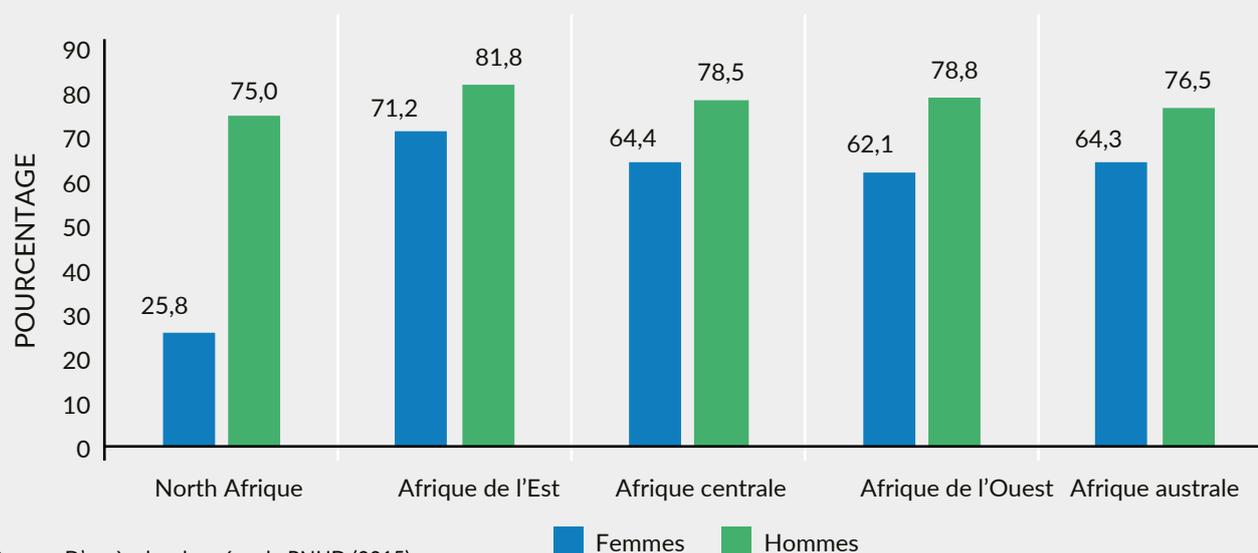
L'Afrique connaît une forte inégalité entre les sexes en ce qui concerne la durée de scolarisation: en moyenne 4,3 années pour les femmes, contre 5,7 années pour les hommes.

qui donne à penser que les femmes n'y ont pas accès à de bons soins de santé. Le Mali se trouve en Afrique de l'Ouest, qui est aussi la sous-région où la moyenne d'années de scolarisation des filles est la plus basse et où subsistait jusqu'à récemment le plus grand écart de la réussite scolaire au primaire entre garçons et filles (voir le tableau 2.7). Tout cela porte à croire que les femmes d'Afrique de l'Ouest sont particulièrement désavantagées. Par ailleurs, à la différence des pays où l'écart des espérances de vie entre hommes et femmes suit la courbe des revenus, l'Afrique n'enregistre guère de variation de cet écart.¹³

PARTICIPATION DES FEMMES À LA VIE ACTIVE

La présence des femmes sur le marché du travail varie énormément d'un pays à l'autre de par le monde et reflète les différences de développement économique, de normes sociales, de niveaux d'éducation, de taux de fécondité et d'accès aux garderies d'enfants et autres services de soutien. Les relations entre les taux d'activité des femmes et ces facteurs sont complexes mais cruciales parce que le taux d'activité de la population féminine est un moteur de croissance et un indicateur de la capacité d'un pays à atteindre une croissance plus rapide (Verick, 2014).

FIGURE 2.13 Écarts entre les taux d'activités moyens des hommes et des femmes



Source: D'après des données du PNUD (2015).

En Afrique aussi, le taux d'activité des femmes varie énormément (de 15,2 % en Algérie à 88,1 % en Tanzanie) et beaucoup plus que celui des hommes (de 60,5 en Afrique du Sud à 92,2 % en Guinée équatoriale). L'écart entre hommes et femmes est aussi très différent suivant les sous-régions, l'écart le plus important prévalant en Afrique du Nord, avec presque 50 points de pourcentage, tandis que dans les autres sous-régions il varie entre 11 et 16 points de pourcentage (figure 2.13).

L'argument habituel dans l'examen des relations entre le développement économique et le taux d'activité des femmes est que lorsque le revenu par habitant est peu élevé, les femmes sont forcées de travailler, essentiellement dans l'agriculture de subsistance ou la production à domicile, et leur taux d'activité est par

L'Afrique du Nord a le plus grand écart entre les sexes en ce qui concerne le taux d'activité.

conséquent élevé. Au fur et à mesure qu'un pays se développe, l'activité économique passe de l'agriculture à l'industrie, les revenus des ménages augmentent et les femmes se retirent du marché du travail pour se consacrer aux travaux ménagers et s'occuper des enfants.

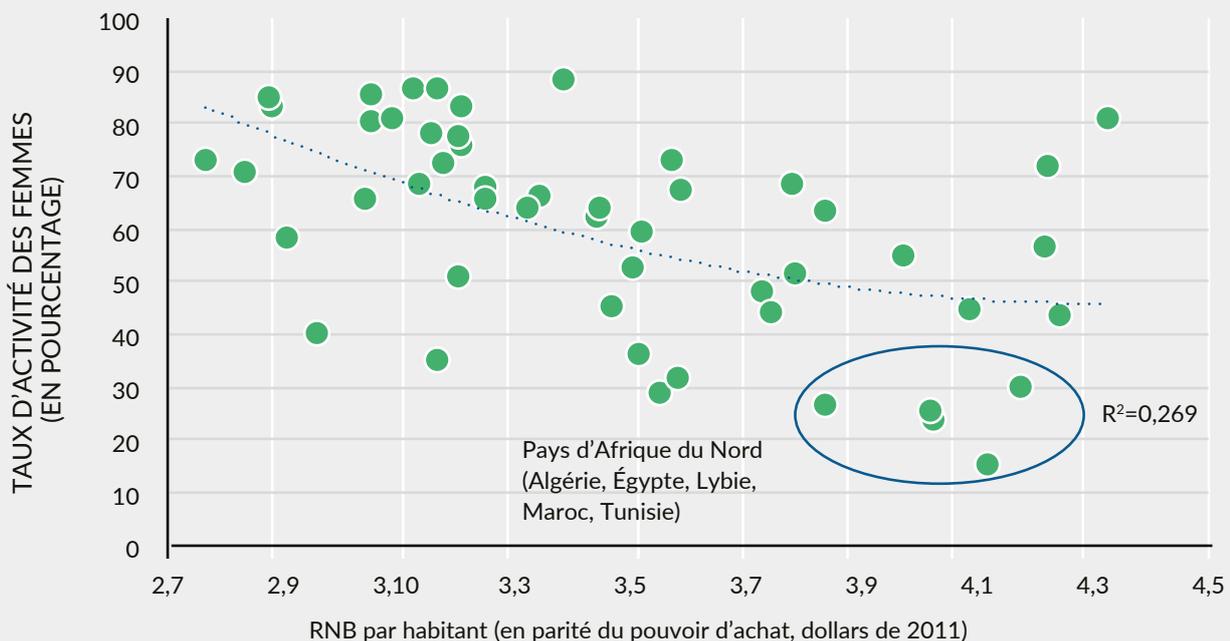
Dans les pays à revenus encore plus élevés, le taux d'activité des femmes rebondit au fur et à mesure que l'amélioration de l'éducation, la diminution des taux de fécondité, l'accès aux technologies de nature à diminuer

la charge des travaux ménagers et le recours aux services ménagers commerciaux permettent aux femmes de tirer parti de nouveaux emplois dans le secteur des services qui soient plus accessibles et favorables à la vie de famille (Duflo, 2012; Tsani *et al.*, 2012; Banque mondiale, 2011). On constate que cette relation en forme de U se stabilise et se maintient en fonction des caractéristiques des pays (FMI, 2013).

Mais en Afrique, une analyse de régression du le taux de participation au marché du travail des femmes par rapport au RNB par habitant présente une forme en U atténuée, ce qui indique une transition incomplète des femmes des emplois de l'agriculture et du travail manuel vers le secteur des services aux revenus plus élevés. Les lourdes normes socioculturelles de l'Afrique du Nord maintiennent le taux d'activité des femmes au plus bas: 15 à 31 % des femmes en âge de travailler sont sur le marché du travail, par rapport à une moyenne de 69 % dans le reste de l'Afrique.¹⁴

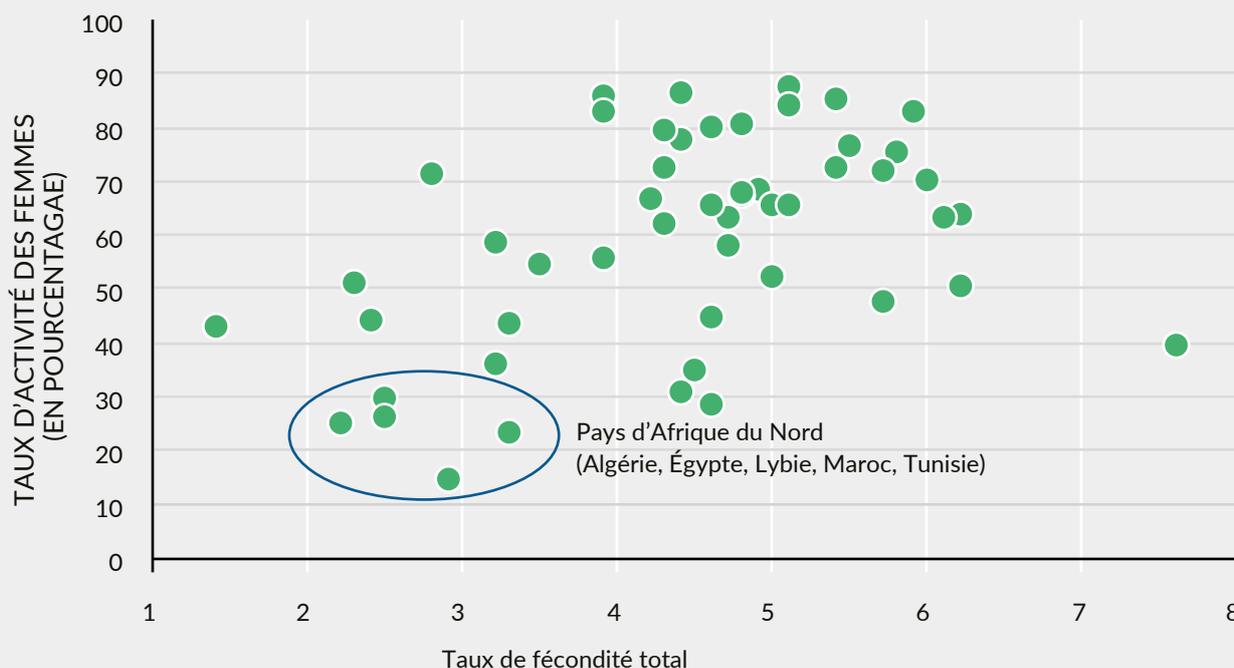
Il semble que la courbe en U pourrait être achevée si le taux d'activité des femmes augmentait dans les pays d'Afrique où les revenus sont les plus élevés (voir les points de données à la droite de la figure 2.14). Mais comme on ne dispose que de peu de points de données, il est difficile de conclure que i) le retrait des femmes du marché du travail dans les pays à revenus intermédiaires (comme le montre le léger creux au milieu de la courbe) ne s'explique pas seulement par les raisons socioculturelles susmentionnées ou que ii) le début de hausse observé à la droite de la courbe est le résultat d'une amélioration de l'éducation des femmes et d'une réduction de leur

FIGURE 2.14 Taux d'activité des femmes et RNB par habitant, Afrique



Source: D'après des données du PNUD (2015).

FIGURE 2.15 Taux d'activité des femmes et indicateur synthétique de fécondité



Source: D'après des données du PNUD (2015).

fécondité. Il faudrait faire des recherches beaucoup plus pointues dans les pays pour confirmer la nature du lien entre le taux d'activité des femmes et les revenus.

Dans d'autres régions, l'augmentation du taux d'activité des femmes a été mise en relation avec la baisse de la fécondité. Mais en Afrique, comme la fécondité ne diminue que très lentement ou est pratiquement stagnante dans 14 des pays d'Afrique où vit la moitié de la population du continent, les femmes ont des forts taux d'activité en même temps que des taux de fécondité élevés, quoique la relation ne soit pas clairement établie (figure 2.15). Le taux moyen de fécondité est de 4,44, mais de 6,5 dans le quintile le plus pauvre.

Non seulement les Africaines sont de plus en plus nombreuses sur le marché du travail, elles y restent aussi pendant toutes les années où elles procréent et élèvent leurs enfants. Elles ne sont plus une main-d'œuvre de réserve ou secondaire. Il y avait jadis, en particulier dans les pays développés, un genre de « double pic », les femmes arrivant pour la plupart sur le marché du travail aux alentours de 20 ans, pour l'abandonner lorsqu'elles avaient des enfants et les élevaient, puis y revenir quand elles n'étaient pratiquement plus en âge de procréer (Lim, 2002).

En Afrique, le taux d'activité des femmes est élevé dans tous les groupes d'âge et le reste jusqu'à la fin de leurs années productives, ce qui n'est possible que lorsque les femmes combinent leurs responsabilités familiales avec leur travail dans l'économie informelle, notamment à leur propre compte.

On observe une nette tendance à une généralisation du travail indépendant chez les femmes (et les hommes), en particulier quand elles n'ont pas un emploi rémunéré. À titre d'exemple, le nombre de travailleuses indépendantes en dehors de l'agriculture a doublé dans la plupart des sous-régions africaines (sauf en Afrique australe), passant de 44 % en 1970 à 90 % en 1990 (ONU, 2000). Plus souvent que les hommes, les femmes préfèrent travailler pour leur propre compte plutôt que d'employer du personnel et sont plus présentes dans le secteur informel que dans l'économie formelle.

Dans certains pays, les femmes se consacrent encore essentiellement aux tâches familiales non rémunérées (la part des auxiliaires familiaux parmi les femmes économiquement actives étant de plus de 56 % au Kenya et 23 % en Égypte). Pour ces femmes, les tâches familiales non rémunérées consistent à la fois à mener une activité économique et à s'occuper des enfants (OIT, 2001).

Les responsabilités des femmes dans leur ménage et leur manque d'accès à des actifs aussi importants que le crédit, la terre et les qualifications les empêchent d'avoir des emplois productifs fortement rémunérés, même lorsqu'elles font partie de la population active.

Non seulement les Africaines arrivent sur le marché du travail en plus grand nombre, mais elles y restent pendant toutes les années où elles sont en âge de procréer et d'élever des enfants.

PRINCIPALES CONCLUSIONS

Il ressort de tout ce qui précède deux conclusions cruciales:

- L'amélioration des taux de survie des enfants et de l'éducation des femmes, l'augmentation des revenus de celles-ci et la hausse de leur taux d'activité semblent avoir eu peu d'effet sur les taux de fécondité en Afrique.
- Il y a une nette corrélation entre les taux élevés de fécondité des Africaines et le fait qu'elles travaillent à leur compte propre dans le secteur informel.

Les femmes ont certes tiré profit de la croissance en Afrique, mais à un rythme lent. L'effort massif en faveur de l'éducation universelle de ces 20 dernières années a permis de scolariser presque tous les enfants et d'assurer à peu près la parité entre garçons et filles dans les écoles primaires. Mais il demeure des écarts considérables entre les sous-régions pour l'accès à l'enseignement secondaire et supérieur. Comme on pouvait s'y attendre, les taux de fécondité restent plus élevés chez les femmes pauvres que chez les riches.

La vigoureuse campagne en faveur de l'éducation universelle menée au cours des vingt dernières années a permis de scolariser la quasi-totalité des enfants et de friser la parité au niveau primaire. Il n'en reste pas moins des écarts considérables entre les sous-régions en ce qui concerne l'accès à l'enseignement secondaire et supérieur.

Si les Africaines ont à la fois des taux élevés de fécondité et de forts taux d'activité, c'est uniquement parce qu'elles travaillent dans l'économie informelle, où leur faible niveau d'éducation se combine avec de mauvaises conditions de travail et de faibles rémunérations pour limiter leurs chances de tirer un juste revenu de leur travail. Les progrès en matière de fécondité, les avancées dans le domaine de l'éducation et le travail productif des femmes sont non seulement liés, mais ils se renforcent mutuellement.

2.3 INÉGALITÉS ENTRE ZONES URBAINES ET ZONES RURALES

Les pays s'urbanisent au fur et à mesure qu'ils se développent et que leur économie se restructure en passant de l'agriculture au secteur manufacturier et aux services. Cette transformation structurelle inclut la diversification des secteurs et des professions lorsque les gens vont à la recherche d'emplois plus lucratifs en dehors de l'agriculture et dans les zones urbaines.

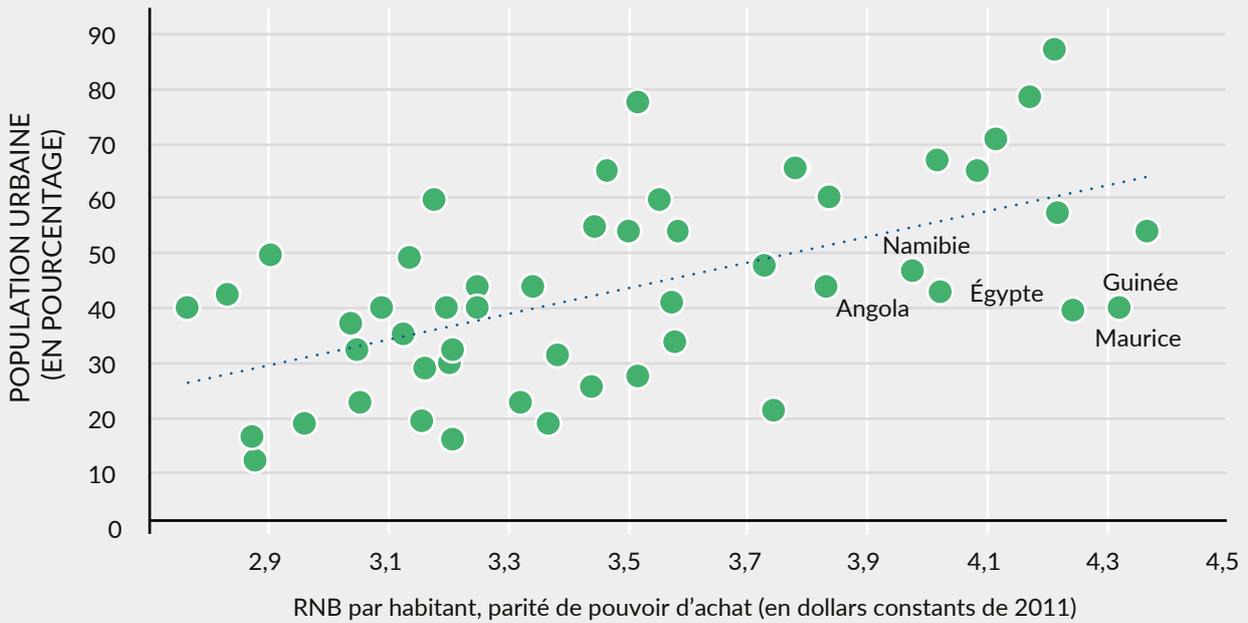
Il y a de grandes différences dans les interactions entre ces processus. Dans certains pays, la transformation structurelle s'accompagne de la transformation rapide d'agglomérations en mégapoles (comme par exemple en République de Corée et aux Philippines), tandis que dans d'autres, les gens passent de l'agriculture à des activités rurales non agricoles et dans des villes secondaires, comme à Taiwan et en Thaïlande (Christiaensen, 2008; Otsuka, 2007). De même que les divers processus de croissance économique et de transformation structurelle peuvent aboutir à des résultats différents en termes de pauvreté et de répartition des revenus, les différents modes de transformation des économies rurales en économies urbaines peuvent aussi être associés à des rythmes différents de croissance économique et, surtout, de réduction de la pauvreté (Christiaensen, De Weerd et Todo, 2013).

L'URBANISATION HÉTÉROGÈNE DE L'AFRIQUE

Il existe en Afrique comme ailleurs dans le monde la même corrélation positive entre le RNB par habitant et la proportion de la population vivant en zones urbaines (le degré d'urbanisation) (figure 2.16). Mais les tendances de l'urbanisation varient énormément d'un pays africain à l'autre: sur les 15 pays dont les revenus par habitant sont de plus de 6 000 dollars (en parité de pouvoir d'achat de 2011), cinq seulement (Angola, Égypte, Guinée équatoriale, Maurice et Namibie) ont franchi ce seuil avant d'avoir atteint un degré d'urbanisation de 50 % (quadrant 1 de la figure 2.17). Leur RNB moyen par habitant est de 13 056 dollars et 43 % en moyenne de leur population vit en zones urbaines.

Par contre, sept pays ont atteint de plus hauts degrés d'urbanisation (62 % en moyenne) en ayant des niveaux de revenu relativement peu élevés (avec une moyenne de RNB par habitant de 3 688 dollars; quadrant III, figure 2.17). Il y a énormément de différences dans le groupe de 17 pays dont plus de la moitié de la population vit en zones urbaines (quadrants II and III): leurs revenus par habitant vont de 1 507 dollars (Gambie) à 23 300 dollars (Seychelles).

FIGURE 2.16 Degré d'urbanisation et RNB par habitant en Afrique, 2014



Source: D'après des données du PNUD (2015).

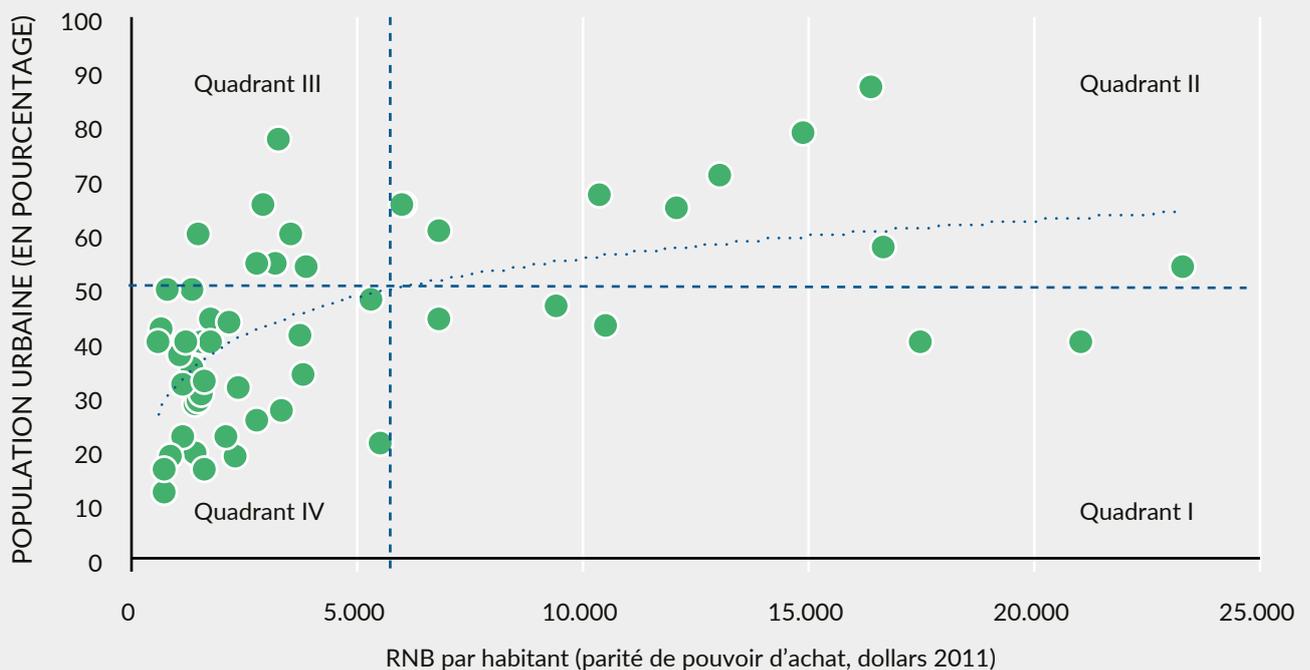
La majeure partie des pays (31) se trouve dans le quadrant IV, avec un revenu moyen par habitant de 1 920 dollars et un degré moyen d'urbanisation de 32 %. Quatorze de ces pays sont urbanisés à moins de 30 %.

Le tableau 2.8 classe les pays en cinq catégories pour mieux faire ressortir le type et le rythme de l'urbanisation en Afrique. Les pays les moins urbanisés sont ceux dont la croissance est la plus rapide (figure 2.18). Le taux

annuel de croissance des pays dont plus de 60 % de la population est urbanisée (pays de la catégorie I) est de 2,23 %, moins de la moitié du taux de croissance des pays dont moins de 30 % de la population est urbanisée (pays de la catégorie V).

Quoique les taux de fécondité soient généralement plus bas en zones urbaines qu'en zones rurales, dans l'hypothèse d'une égalité des taux de croissance

FIGURE 2.17 Degré d'urbanisation et RNB par habitant en Afrique, 2014



Source: D'après des données du PNUD (2015).

TABLEAU 2.8 Pays africains classés selon leur degré d'urbanisation, 2014

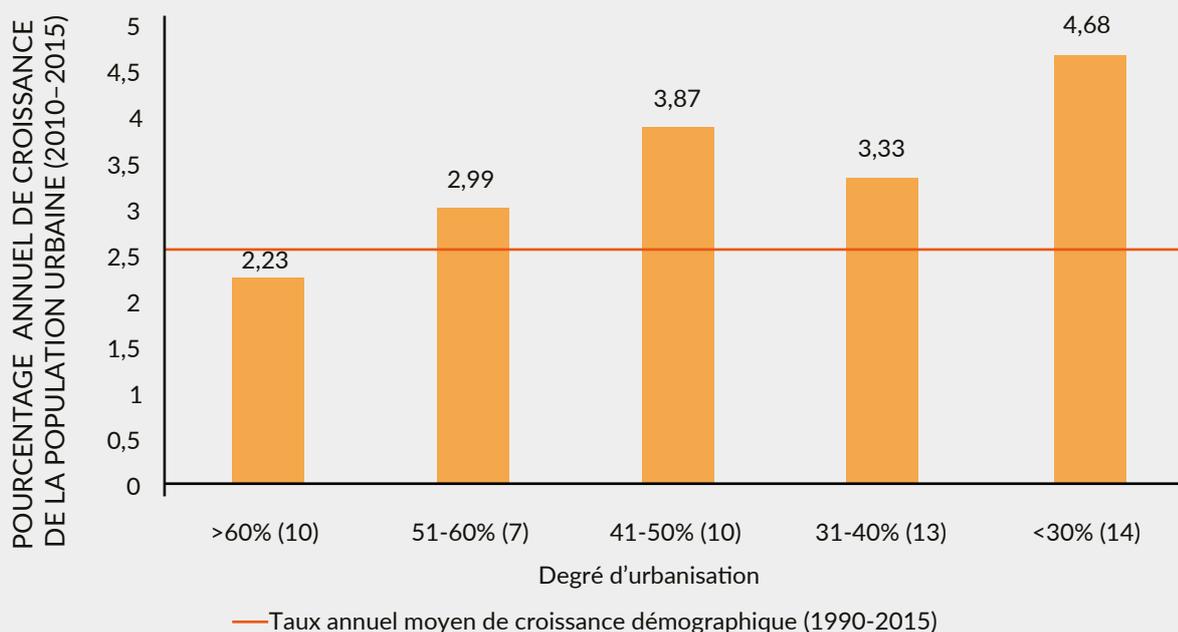
CATÉGORIE	POPULATION URBAINE EN POURCENTAGE DU NOMBRE TOTAL D'HABITANTS	NOMBRE DE PAYS	PAYS*		RNB MOYEN PAR HABITANT (PPA, DOLLARS 2011)CAPITA GNI (2011 PPP \$)
			RICHE EN RESSOURCES	PAUVRES EN RESSOURCES	
I	>60	10	Algérie, Libye (NA); Djibouti (EA); Congo, Gabon (CA); Afrique du Sud (SA)	Maroc, Tunisie (NA); Cabo Verde (WA); Sao Tomé-et-Príncipe (CA)	9201
II	51-60	7	Mauritanie (NA); Côte d'Ivoire (WA); Ghana (WA); Cameroun (CA); Botswana (SA)	Seychelles (EA); Gambie (WA)	7834
III	41-50	10	RDC (EA); Bénin, Libéria, Nigéria (WA); Angola, Namibie, Zambie (SA)	Égypte (NA); Guinée-Bissau, Sénégal (WA)	4263
IV	31-40	13	Soudan (NA); Madagascar, Tanzanie (EA); Guinée, Mali, Sierra Leone, Togo (WA); République centrafricaine, Guinée équatoriale (CA); Mozambique, Zimbabwe (SA)	Somalie (EA); Maurice (SA)	4590
V	<30	14	Érythrée, Rwanda, Soudan du Sud, (EA); Burkina Faso, Niger (WA); Tchad (CA); Lesotho (SA)	Burundi, Comores, Éthiopie, Kenya, Ouganda (EA); Malawi, Swaziland (SA)	1937
		54	36	18	5031

Source: Données du PNUD (2015) sur la population urbaine en pourcentage du nombre total d'habitants et la moyenne du RNB par habitant; classement des pays par la CEA (à l'aide des critères précisés ci-dessous).

Note: * Les pays riches en ressources sont ceux qui ont 20 % ou plus d'exportations de pétrole ou de produits miniers.

**CA-Afrique centrale, EA-Afrique de l'Est, NA-Afrique du Nord, SA-Afrique australe et WA-Afrique de l'Ouest.

FIGURE 2.18 En Afrique le taux d'urbanisation est élevé lorsque le degré d'urbanisation est faible



Source: D'après des données du Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2015b).

Note: Les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre de pays dans chaque catégorie.

démographique, la figure 2.8 indique qu'il y a très peu d'exode rural dans les pays de catégorie I et que toute la croissance en zones urbaines y est due à l'accroissement naturel de la population. La contribution de l'exode rural à la croissance des populations urbaines augmente dans les pays des catégories II à V, atteignant son niveau le plus élevé dans les pays les moins urbanisés (catégorie V).

Les pays les moins urbanisés sont ceux qui enregistrent la croissance la plus rapide.

Les données de la figure 2.18 donnent à penser qu'en moyenne c'est à l'exode rural que l'on peut attribuer 13 % de la croissance annuelle de la population urbaine dans les pays de catégorie II, 33 % dans les pays de catégorie III, 22 % dans les pays de catégorie IV et 44 % dans les pays de catégorie V. Cela s'explique par les inégalités spatiales existant aux divers degrés d'urbanisation (examinées plus loin). Il n'empêche que des recherches poussées seront nécessaires à une compréhension plus fine des degrés et des taux d'urbanisation.

DIFFÉRENCES DE BIEN-ÊTRE REFLÉTANT LE FOSSÉ ENTRE ZONES URBAINES ET RURALES

Dans presque tous les pays du monde, les niveaux de vie moyens sont plus élevés en zones urbaines qu'en zones

rurales. C'est une tendance que l'on observe dans tous les cas de figure, que le bien-être soit mesuré en fonction des revenus moyens, de la consommation, des indices de pauvreté, de la mortalité infantile, de la santé, de l'accès aux services ou de nombreuses autres variables.

En Afrique, le fossé entre zones urbaines et rurales en matière de bien-être varie énormément d'un pays à l'autre, et il est d'autant plus grand qu'il y a moins d'urbanisation. Dans la plupart des pays, la consommation moyenne des zones urbaines est deux à trois fois plus élevée que celle des zones rurales, le rapport allant de 1,2 en Tanzanie et à Madagascar (catégorie IV) à plus de 2,8 en Ouganda et 3,5 au Burkina Faso (catégorie V). Il y a en Afrique une forte corrélation transversale entre le ratio de consommation des zones urbaines par rapport aux zones rurales et le PIB par habitant (Banque mondiale, non daté).

De Brauw, Mueller et Lee (2014) se servent de la base de données de la Banque mondiale sur la répartition internationale des revenus pour estimer le ratio des salaires des zones urbaines par rapport aux zones rurales dans les secteurs formel et informel d'un certain nombre de pays (tableau 2.9). Dans tous les cas, sauf au Niger, les salaires sont plus élevés en zones urbaines qu'en zones rurales dans les deux secteurs. Il semble que les salaires du secteur formel soient en général plus élevés que ceux du secteur informel dans les zones urbaines, quoique le différentiel pour le secteur informel soit en fait plus important dans certains cas. Dans six pays où les

TABLEAU 2.9 Différentiels de salaires et de pauvreté entre zones urbaines et zones rurales dans certains pays d'Afrique

	RATIO DES SALAIRES URBAINS PAR RAPPORT AUX SALAIRES RURAUX		TAUX DE PAUVRETÉ (PART DE LA POPULATION VIVANT EN DESSOUS DU SEUIL DE PAUVRETÉ)	
	SECTEUR FORMEL	SECTEUR INFORMEL	ZONES RURALES	ZONES URBAIN
Cameroun	1,36	1,26	55,0	12,2
Tchad	1,45	1,06	58,6	24,6
Éthiopie	2,05	2,22	39,3	35,1
Gabon	1,08	2,71	44,6	29,8
Kenya	1,92	2,74	49,1	33,7
Mozambique	1,67	1,07	56,9	49,6
Niger	0,86	0,84	63,9	36,7
Nigéria	1,36	1,49	63,8	43,1
Tanzanie	1,59	1,26	37,4	21,8
Togo	2,22	2,81	74,3	36,8
Ouganda	2,03	2,34	27,2	9,1
Zambie	1,64	3,12	76,8	26,7

Source: D'après les données de De Brauw, Mueller et Lee (2014).

Note: Les ratios des salaires et les taux de pauvreté sont pour des années différentes pendant la période 2000-2009.

salaires du secteur urbain informel sont plus du double que ceux du secteur informel rural, le passage du secteur informel rural à celui des zones urbaines est extrêmement rentable.

Comme les salaires moyens risquent de masquer la nature hétérogène du rendement du travail, le tableau 2.9 compare aussi le ratio de pauvreté des zones urbaines et rurales pour le même ensemble de pays. Confirmant les données sur le ratio des salaires des zones urbaines par rapport à ceux des zones rurales dans les secteurs formel et informel, les taux de pauvreté sont systématiquement moins élevés en zones urbaines.

Les recherches font ressortir depuis longtemps le rôle positif des activités rurales non agricoles dans la lutte contre la pauvreté. Les localités rurales, par lesquelles passent les échanges d'intrants, de biens et de services entre l'intérieur rural et les grands centres urbains, sont considérées comme les meilleurs moyens de créer des emplois non agricoles pour les pauvres (voir par exemple, Haggblade, Hazell et Reardon, 2007; Lanjouw et Murgai, 2009). Christiansen, De Weerd et Todo (2013) appuient la notion selon laquelle la diversification rurale et le développement de villes secondaires vont habituellement de pair avec des modes de croissance inclusive et une rapide réduction de la pauvreté grâce à la création d'emplois non agricoles pour les pauvres. Ceux-ci ont donc plus de chances de s'en sortir lorsqu'ils peuvent compter sur des interventions en faveur de la croissance qui leur facilitent un accès plus direct à cette croissance et à des infrastructures de base que lorsque les bénéficiaires de la croissance doivent leur arriver au compte-gouttes depuis les grandes villes.

Une évaluation conjointe des avantages et des inconvénients de ces deux forces antagonistes (une croissance moyenne des revenus plus ou moins élevée et une répartition des revenus plus ou moins inégale) donne à penser que des migrations hors de l'agriculture vers une économie rurale et des villes secondaires sont beaucoup plus à même de réduire la pauvreté qu'une expansion rapide des grandes villes (Christiansen, De Weerd et Todo, 2013).

En Afrique, les écarts entre zones urbaines et zones rurales pour ce qui est des conditions de vie varient fortement entre les pays, l'écart étant inversement proportionnel au degré d'urbanisation. Pour la plupart des pays, la consommation moyenne dans les zones urbaines est de 2 à 3 fois plus élevée qu'en milieu rural.

La figure 2.19 montre les différences entre les zones urbaines et les zones rurales en ce qui concerne d'autres indicateurs sociaux. Quoique la parité entre zones urbaines et zones rurales se maintienne en termes d'enregistrement des naissances dans les pays urbanisés à plus de 60 % (catégorie I), on passe du simple au double dans les pays de catégorie V. On note une disparité semblable dans la proportion d'accouchements assistés par du personnel de santé qualifié.

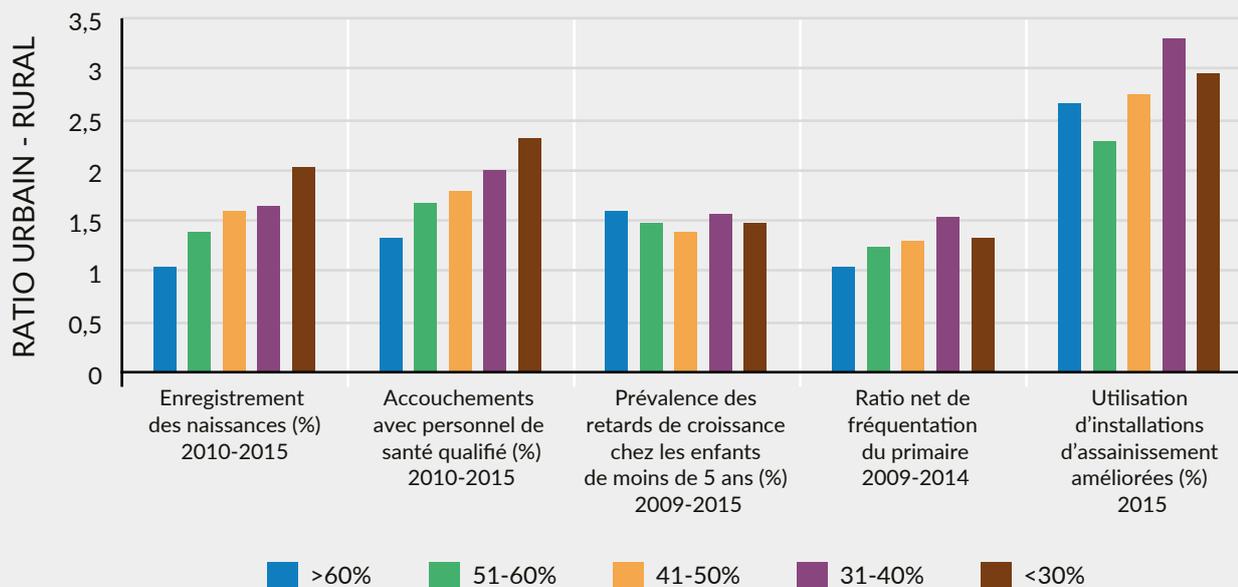
Mais l'urbanisation ne semble pas faire beaucoup de différence entre zones urbaines et rurales en termes de retards de croissance, avec un ratio qui varie sur une toute petite fourchette d'environ 1,5 dans tous les pays. En fait, on constate les différences les plus importantes dans certains des pays les plus urbanisés (ce qui est tout à fait à l'opposé des différences de consommation moyenne et de pauvreté examinées plus haut). Il y a plusieurs explications possibles. Il se pourrait d'abord que les dépenses de subsistance de base non alimentaires soient beaucoup plus élevées dans les pays plus urbanisés, ce qui laisse aux ménages les plus pauvres une plus faible part de leur budget pour satisfaire leurs besoins alimentaires. Par ailleurs, les pays les plus urbanisés ont de plus graves problèmes de congestion ainsi que d'insuffisance des services d'assainissement et de santé publique dans les zones pauvres, ce qui contribue à la sous-alimentation et à la morbidité en zones urbaines.

Les pays fortement urbanisés (catégorie I) sont proches de la parité entre zones urbaines et zones rurales en termes de ratios nets de fréquentation du primaire. La faible variation de ces ratios selon le degré d'urbanisation indique que la quasi-totalité des pays ont atteint la cible des objectifs du Millénaire pour le développement concernant l'enseignement primaire universel. (Mais ces moyennes masquent des différences entre les pays.)

Il y a de fortes inégalités entre zones urbaines et zones rurales dans l'utilisation d'installations d'assainissement améliorées selon les catégories. Le fort ratio urbain-rural dans les pays de la catégorie I est dû essentiellement à Djibouti, où 60 % des citoyens ont accès à des installations d'assainissement améliorées, contre seulement 5 % dans les zones rurales.

L'écart entre zones rurales et urbaines pour cet indicateur diminue habituellement lorsqu'il y a plus d'urbanisation. Mais il y a peu de convergences entre zones urbaines et zones rurales dans l'accès à de meilleures sources d'eau potable, même dans les pays fortement urbanisés (figure 2.20). L'accès à de meilleures sources d'eau potable dans les villes des pays de la catégorie V est d'environ 9 à 29 points de pourcentage plus élevé que dans les zones rurales. L'Éthiopie fait exception avec 57 points

FIGURE 2.19 Différences entre zones urbaines et rurales pour certains indicateurs selon le degré d'urbanisation



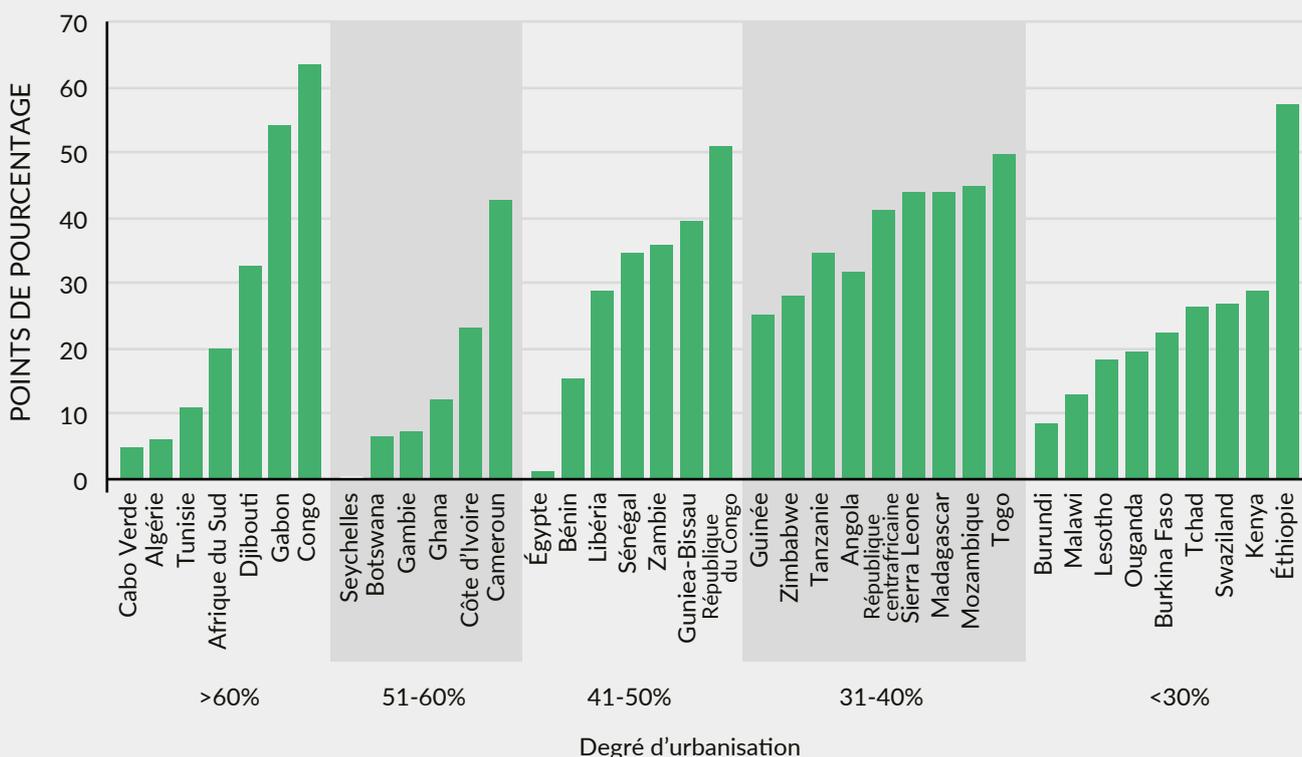
Source: D'après des données de l'UNICEF (2016).

de pourcentage de différence. Mais dans les pays plus urbanisés de catégorie I, comme le Cabo Verde, l'Algérie, la Tunisie et l'Afrique du Sud, la disparité d'accès est de l'ordre de 5 à 20 points de pourcentage – alors qu'au Gabon et en République du Congo, pays également fortement urbanisés, la différence est de 50 à 60 points de pourcentage. C'est à l'opposé de la tendance mondiale,

qui montre que, dans les pays fortement urbanisés, il n'y a guère de différence entre zones urbaines et zones rurales dans l'accès aux services de base.

La concentration croissante des populations dans les villes a aussi des conséquences sur la santé en Afrique. Les villes à forte densité de population comptent pour une

FIGURE 2.20 Différences entre zones rurales et zones urbaines pour l'accès à de meilleures sources d'eau potable



Source: D'après des données de l'UNICEF UNICEF (2016)

proportion importante et sans cesse en augmentation de personnes vivant avec le VIH, la tuberculose et autres maladies. Il s'avère par exemple que la vulnérabilité et les risques liés au VIH ou à la tuberculose sont souvent plus élevés en zones urbaines (ONU-Habitat et ONUSIDA, 2015). En même temps, comme ce sont des centres de croissance économique, d'éducation, d'innovation et de changement social disposant de ressources qui leur sont propres et de la possibilité de se doter de réglementations atteignant un grand nombre de personnes (Nairobi City County, 2016), les villes sont particulièrement bien placées pour formuler des réactions inclusives et participatives au VIH, à la tuberculose et aux autres maladies et pour prendre des mesures transformatrices qui assurent la prestation de tous les services à tous les citoyens.

EXODE RURAL

Comme le montre ce qui précède, de nombreux pays d'Afrique en sont à la première phase de l'urbanisation et il n'est donc pas surprenant qu'il y ait entre zones rurales et zones urbaines de grandes différences d'accès aux services de base. Par conséquent, que les gens soient « attirés » par les possibilités socioéconomiques ou « repoussés » par la détérioration de leur environnement, les migrations sont une importante composante de la croissance démographique des villes africaines. Venir en ville est souvent la première solution retenue par les travailleurs agricoles ruraux qui cherchent à diversifier leurs revenus (Banerjee et Duflo, 2006). Du reste, ce choix peut s'avérer très productif, même pour ceux qui ne viennent en ville qu'à titre temporaire (Bryan, Chowdhury et Mobarak, 2011).

L'exode rural n'a joué qu'un rôle modeste dans la croissance rapide que les villes africaines ont connue ces 50 dernières années (Kessides, 2007; Potts, 2012); dans certains pays comme la Côte d'Ivoire, il a même suivi une tendance négative (Beauchemin, 2011). De

L'augmentation de la population urbaine aura également des effets sur la santé en Afrique. C'est dans les villes que se trouvent le plus grand nombre de personnes vivant avec le VIH, la tuberculose et d'autres maladies, et ce nombre est en constante augmentation. En outre, les faits montrent que c'est en milieu urbain que le risque et le degré de vulnérabilité associés au VIH et à la tuberculose sont les plus élevés.

Les villes sont exceptionnellement bien placées pour relever, selon un mode inclusif et participatif, les défis sanitaires et pour mener les actions de transformation nécessaires à la prestation de service à l'ensemble de leur population.

même, se fondant sur l'hypothèse conservatrice selon laquelle la croissance démographique est équivalente en zones urbaines et rurales, De Brauw, Mueller et Lee (2014) constatent que le taux de l'exode rural, pondéré en fonction de la population, était de 1,07 % par an entre 1990 et 2000 en Afrique, avec une forte hétérogénéité au niveau des pays. Cependant, ce taux est beaucoup plus bas, voire négatif, dans quelques pays, même s'il dépassait les 2 % par an dans certains autres durant les années 1990.¹⁵ Il est probable qu'il se soit maintenu dans la même fourchette dans la plupart des pays d'Afrique depuis 2000, mais l'on manque de données pour confirmer cela.

Depuis quelques années, ce sont les migrations internationales qui retiennent l'attention dans les débats sur la migration en Afrique, alors que ce sont les migrations internes (à l'intérieur des pays) qui sont beaucoup plus importantes en termes de nombre de personnes, voire de montant des envois de fonds et d'impact de ces fonds sur la réduction de la pauvreté (PNUD, 2009). Or, les villes n'ont guère les moyens de planifier l'expansion des zones urbaines et d'accueillir les migrants de l'intérieur en leur offrant des emplois, ainsi que l'accès à des terrains et à des services de base. Ceux qui quittent les campagnes à la recherche d'une vie meilleure en ville n'ont souvent pas d'autre choix que de s'installer dans des taudis et autres bidonvilles, privés d'accès à des logements décents, à des installations sanitaires, à des soins de santé et à l'éducation – ils passent en vérité de la pauvreté rurale à la pauvreté urbaine. Du fait de cet exode, la pauvreté mondiale se trouve concentrée dans les villes, processus qu'on a appelé l'« urbanisation de la pauvreté » (ONU-Habitat, 2003).

L'exode rural est perçu en particulier comme un phénomène exerçant des pressions sur les infrastructures, l'environnement et l'emploi dans les villes, et les décideurs ont tendance à croire qu'il est lié à l'aggravation de la pauvreté urbaine. C'est une impression trompeuse cependant, car l'urbanisation pourrait avoir des impacts positifs sur le coût des infrastructures, l'environnement et l'emploi pour peu qu'elle soit guidée par une politique judicieuse (comme on le voit en détail dans les chapitres suivants). Les migrations et l'urbanisation, ainsi que

leurs liens avec la pauvreté sont des processus sociaux complexes, dépendant fortement du contexte. Il y a de nombreux liens multidirectionnels et multidimensionnels entre migration, urbanisation et pauvreté, dont chacun peut stimuler ou empêcher les autres et influencer les résultats des autres.

Les migrations peuvent parfois être des réactions à l'extrême pauvreté ou un choix de stratégie de subsistance pour améliorer la richesse d'un ménage. Au Ghana, par exemple, lors de la récession économique des années 70 à 80, les migrations sont devenues la stratégie essentielle de survie des familles (Kwankye et Anarfi, 2011). Ces derniers temps, les migrations indépendantes des jeunes filles et des femmes sont devenues choses courantes dès lors que les ménages ont pris conscience des avantages procurés par les envois de fonds des femmes qui travaillent comme employées de maison, comme porteuses (kayayei) ou sur les marchés (Awumbila, Owusu et Teye, 2014).

Les énormes différences de revenus et de conditions de vies suivant les endroits, ainsi que la croyance générale que les ménages des migrants vivent mieux que les autres, incitent les gens à l'exode (Clemens et Pritchett, 2008; Sabates-Wheeler, Sabates et Castaldo, 2005). Il ressort d'études sur l'urbanisation que lors des migrations internes en Afrique, les principaux facteurs d'attraction sont les revenus, l'emploi et les autres possibilités de réussite et de développement personnels qu'offrent les centres urbains plus développés et dont manquent cruellement les zones rurales (Black *et al.*, 2006; Kwankye *et al.*, 2009). Même lorsque l'emploi formel est en diminution dans les villes, celles-ci offrent toutes sortes de possibilités sur l'énorme marché du travail informel (Songsore, 2003).

Ces dernières années, la migration internationale a dominé les débats sur la migration en Afrique, alors que la migration interne (au sein des pays) est beaucoup plus importante, des points de vue tant du nombre des migrants que du montant de leurs envois de fonds.

L'exode rural est une composante inhérente au processus de développement, indispensable pour réduire l'écart de productivité entre l'agriculture et les autres secteurs.¹⁶ Gérer la transition de l'économie rurale à l'économie urbaine tout en préservant la croissance et en favorisant

L'un des principaux défis que doivent relever les décideurs de la plupart des pays africains consistera à gérer la transition rurale-urbaine de manière à préserver les acquis de la croissance et à promouvoir l'équité.

l'équité est un des principaux défis que doivent relever les décideurs de la plupart des pays d'Afrique. Des investissements contribuant à créer des emplois de qualité en zones urbaines, en particulier dans les villes secondaires et plus petites, sont indispensables pour absorber les migrants des zones rurales et les populations de citadins en augmentation du fait de l'accroissement naturel de la population. En consacrant des investissements au développement de liaisons économiques entre zones rurales et urbaines, notamment des chaînes de valeur pour le traitement des produits agricoles et autres ressources naturelles, on fera en sorte que le développement des villes aille de pair avec le développement rural. (Encore une fois, ce sont des sujets examinés plus en détail dans les chapitres suivants.)

PRINCIPALES CONCLUSIONS

Il y a de grandes différences entre les conditions de vie des citadins et celles des ruraux, les salaires étant plus élevés et la pauvreté moins grave dans les villes. On constate néanmoins la parité pour de nombreux indicateurs sociaux (mais pas tous) dans les pays fortement urbanisés. Dans les années 90, on estimait que le taux de l'exode rural en Afrique était légèrement supérieur à 1 % par an, quoique l'on n'ait pas beaucoup de données fiables, récentes et de bonne qualité.

La plupart des discussions sur l'urbanisation se focalisent sur le rythme national de l'urbanisation, ce qui occulte des caractéristiques essentielles à l'analyse et rétrécit le débat politique aux questions concernant les grandes villes. Mais l'on reconnaît de plus en plus que la distinction entre les villes secondaires et les grandes villes doit être au cœur de l'analyse et des politiques et que la composition de l'urbanisation est au moins aussi importante que son taux global pour la croissance économique et pour la répartition équitable des fruits de celle-ci. Les villes ont un rôle majeur à jouer dans la lutte contre le sida et autres maladies qui font peser un lourd fardeau sur l'économie africaine.

2.4 CONCLUSIONS ET PRINCIPAUX MESSAGES

En Afrique, les pauvres vivent bien en-dessous du seuil d'extrême pauvreté par rapport à ceux d'autres régions, la consommation moyenne représentant environ 60 % du seuil international de pauvreté. On voit donc combien il sera difficile de réaliser la cible des objectifs de développement durable portant sur l'élimination de la pauvreté du continent d'ici 2030.

Même si les inégalités ont diminué dans de nombreux pays d'Afrique depuis l'an 2000, les niveaux moyens d'inégalité au sein des pays sont élevés et nuisent à l'impact de la croissance économique sur la réduction de la pauvreté.

Près de la moitié de la main-d'œuvre africaine travaille dans l'agriculture, secteur dont la part du PIB total a diminué dans presque toutes les sous-régions de l'Afrique entre 1990 et 2012. La faiblesse de la productivité agricole fait baisser la demande et les salaires, ralentissant ainsi la lutte contre la pauvreté.

Le taux de croissance démographique de l'Afrique, soit 2,6 % par an, est le plus rapide du monde. Il dépasse 3 % dans 10 pays. La lenteur de la baisse des taux de fécondité (moins rapide que celle des taux de mortalité infantile) et le fait qu'ils sont pratiquement stagnants dans les 14 pays où vit la moitié de la population du continent retardent la transition démographique et empêchent de tirer parti du dividende démographique.

Malgré les acquis, les inégalités entre les sexes demeurent un problème essentiel pour le développement de l'Afrique. Les écarts entre garçons et filles dans le primaire sont pratiquement comblés, mais il reste de grandes différences d'une sous-région à l'autre. Les filles pauvres sont encore très désavantagées en termes de scolarisation dans la plupart des pays, encore plus dans les pays à revenu inférieur.¹⁷

Les Africaines combinent les responsabilités familiales et le travail dans l'économie informelle, notamment à leur propre compte, où leur bas niveau d'éducation, leurs mauvaises conditions de travail et leurs faibles rémunérations limitent leurs chances de tirer un revenu correct de leur travail.

L'augmentation des taux de survie des enfants, ainsi que l'amélioration des niveaux d'éducation, des revenus et des taux d'activité des femmes ne semblent avoir eu que peu d'effets sur la fécondité. Les décideurs devraient combiner des programmes de développement à long

terme, notamment l'offre d'infrastructures sociales et l'amélioration de la condition de la femme, et des interventions à court terme, par exemple en répondant aux besoins non satisfaits des femmes en matière de planification familiale et de sensibilisation à ce sujet.

Les degrés d'urbanisation varient considérablement en Afrique: à différents niveaux de revenus, correspondent différents degrés d'urbanisation. À la différence des tendances mondiales, les écarts entre les zones rurales et les zones urbaines d'Afrique pour ce qui est des conditions de vie et du bien-être ne semblent pas diminuer en même temps que l'urbanisation augmente. L'exode rural est une réaction logique pour tirer parti des possibilités socioéconomiques.

De nombreuses municipalités sont incapables de formuler des plans d'urbanisme tenant compte des migrants, lesquels finissent par s'installer dans des taudis et autres bidonvilles où sévit la transmission du sida, de la tuberculose et autres maladies. Ces migrants passent ainsi souvent de la pauvreté rurale à la pauvreté urbaine. Des investissements consacrés aux services urbains de base et au renforcement de la capacité des autorités locales, en particulier dans les villes secondaires, de gérer la croissance urbaine, devraient donc être absolument prioritaires si l'on veut assurer une croissance inclusive.

Les politiques en matière d'urbanisation doivent tenir compte de toute la gamme de liens entre les zones rurales et les zones urbaines, y compris les villes secondaires. Elles doivent refléter la prise de conscience grandissante du fait que la distinction entre villes secondaires et grandes villes est au cœur de l'analyse et des choix politiques et que la composition de l'urbanisation est au moins aussi importante que son rythme global pour une croissance inclusive et bien répartie.

Le discours sur l'urbanisation est essentiellement axé sur le taux d'urbanisation national, occultant d'importantes questions analytiques et réduisant souvent le débat aux problèmes intéressant les grandes villes.

RÉFÉRENCES

- Banque africaine de développement (BAD). 2015. Rapport sur le développement en Afrique 2015. Croissance, pauvreté et inégalités: lever les obstacles au développement durable. Abidjan (Côte d'Ivoire).
- BAD, OCDE (Organisation pour la coopération et le développement économiques) et PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement). 2016. Perspectives économiques en Afrique 2016: Villes durables et transformation structurelle. 15^e édition. Abidjan (Côte d'Ivoire).
- PEA (Perspectives économiques en Afrique). 2016. Base de données des Perspectives économiques en Afrique. Disponible à l'adresse: <http://www.africaneconomicoutlook.org/fr/statistiques>.
- Alemayehu, G., et Y. Addis. 2014. "The Political Economy of Growth, Poverty and Inequality in Ethiopia 2000-2014: An update." [en anglais uniquement] (Chapitre d'un livre de FSS/Desalegn Rahemato).
- Awumbila, M., G. Owusu et J.K. Teye. 2014. "Can Rural-Urban Migration into Slums Reduce Poverty? Evidence from Ghana." *Migrating out of Poverty RPC Working Paper 13. Migrating out of Poverty Consortium*, [en anglais uniquement] Université du Sussex, Brighton (Royaume-Uni).
- Bandara, A. 2015. "The Economic Cost of Gender Gaps in Effective Labor: Africa's Missing Growth Reserve." [en anglais uniquement] *Feminist Economics* 21 (2).
- Banerjee, A.V. et E. Duflo. 2006. "The Economic Lives of the Poor." [en anglais uniquement] *Journal of Economic Perspectives* 21 (1): 141-168.
- Beauchemin, C. 2011. "Rural-urban Migration in West Africa: Towards a Reversal? Migration Trends and Economic Situation in Burkina Faso and Côte d'Ivoire." [en anglais uniquement] *Population, Space and Place* 17: 47-72.
- Beegle, K., L. Christiansen, A. Dablen et I. Gaddis. 2016. La Pauvreté dans une Afrique en essor. Washington, DC: Banque mondiale. Disponible à l'adresse: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/22575>.
- Bhorat, H., K. Naidoo et K. Pillay. 2016. "Growth, Poverty and Inequality Interactions in Africa: An Overview of Key Issues." [en anglais uniquement] Inequality Project, Bureau régional pour l'Afrique du PNUD Working Paper Series.
- Black, R., B. Xiang, M. Collyer, G. Engbersen, L. Heering et E. Markova. 2006. "Migration and Development: Causes and Consequences" [en anglais uniquement] dans *The Dynamics of International Migration and Settlement in Europe*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Bloom, D.E. 2016. "Bouleversement démographique." *Finances et développement* mars 2016. Washington, DC: FMI. Disponible à l'adresse: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/fre/2016/03/pdf/fd0316f.pdf>.
- Bongaarts, J. 2008. "Fertility Transitions in Developing Countries: Progress or Stagnation?" [en anglais uniquement] *Studies in Family Planning* 39 (2): 105-110.
- Bryan, G., S. Chowdhury et A.M. Mobarak. 2011. "A Seasonal Migration and Risk Aversion Mimeo." [en anglais uniquement] New Haven, CT: Yale University.
- Chandy, L. 2015. "Why is the Number of Poor People in Africa Increasing When Africa's Economies Are Growing?" [en anglais uniquement] Washington, DC: Brookings Institution. Disponible à l'adresse: <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2015/05/04/why-is-the-number-of-poor-people-in-africa-increasing-when-africas-economies-are-growing/>.
- Christiaensen, L. 2008. "Agriculture for Development in East Asia: Lessons from the World Development Report 2008." *Special focus in East Asia and Pacific update*. [en anglais uniquement] Washington, DC: Banque mondiale.
- Christiaensen, L., J. De Weerd et Y. Todo. 2013. "Urbanization and Poverty Reduction: The Role of Rural Diversification and Secondary Towns." [en anglais uniquement] *Agricultural Economics* 44 (4-5): 435-447.
- Clemens, M.A., et L. Pritchett. 2008. "Income per Natural: Measuring Development as if People Mattered More than Places." [en anglais uniquement] Working Paper 142. Washington, DC: Center for Global Development.
- Cornia, G.A. 2016. "An Econometric Analysis of the Bifurcation of Within-country Inequality Trends in Sub-Saharan Africa, 1990-2011." [en anglais uniquement] Inequality Project, Bureau régional pour l'Afrique du PNUD Working Paper Series.
- De Brauw, A., V. Mueller et H.L. Lee. 2014. "The Role of Rural-urban Migration in the Structural Transformation of Sub-Saharan Africa." [en anglais uniquement] *World Development* 63: 33-42.
- Duflo, E. 2012. "Women Empowerment and Economic Development." [en anglais uniquement] *Journal of Economic Literature* 50 (4): 1051-79.
- Fosu, A. 2009. "Inequality and the Impact of Growth on Poverty: Comparative Evidence for Sub-Saharan Africa." [en anglais uniquement] *Journal of Development Studies* 45 (5): 726-745.
- . 2011. "Growth, Inequality, and Poverty Reduction in Developing Countries: Recent Global Evidence." [en anglais uniquement] WIDER Working Paper 2011/001. Helsinki: Université des Nations Unies-WIDER.
- Fritz, V., R. Katayama et K. Simler. 2008. "Breaking Out of Inequality Traps: Political Economy Considerations." [en anglais uniquement] PREM Notes 125. Washington, DC: Banque mondiale.
- Goldstone, J., A. Korotayev et J. Zinkina. 2014. "Fertility Stall and Social-Demographic Risks of Humanitarian Disasters in Tropical Africa, and Means of Their Prevention." [en anglais uniquement] Document présenté au XVIII^e Congrès mondial de sociologie, Yokohama.
- Haggblade, S., P. Hazell et T. Reardon. 2007. "Strategies for Stimulating Equitable Growth in the Rural Non-farm Economy." [en anglais uniquement] Chapitre 17 de *Transforming the Rural Nonfarm Economy: Opportunities and Threats in the Developing World*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press.
- Heintz, J. 2006. "Globalization, Economic Policy and Employment: Poverty and Gender Implications." [en anglais uniquement] Genève.
- Bureau international du Travail (2001). "Indicateurs clefs du marché du travail 2001-2002. BIT: Genève (Suisse).
- BIT (Bureau international du travail). 2013. "Tendances mondiales de l'emploi des jeunes 2013." Genève.

- . 2016a. "Indicateurs clefs du marché du travail." 8^e édition. Genève (Suisse).
- . 2016b. "Perspectives pour l'emploi et le social dans le monde: tendances 2016." Genève (Suisse).
- FMI (Fonds monétaire international). 2013. "L'emploi des femmes et l'économie: les avantages macroéconomiques de l'égalité des sexes." Staff Discussion Note FMI. Département de la stratégie, des politiques et de l'évaluation.
- Kessides, C. 2007. "The Urban Transition in Sub-Saharan Africa: Implications for Economic Growth and Poverty Reduction." [en anglais uniquement] Washington, DC: The Cities Alliance.
- Khan, H. 1999. "Sectoral Growth and Poverty Alleviation: A Multiplier Decomposition Technique Applied to South Africa." [en anglais uniquement] *World Development* 27 (3): 521-530.
- Kwankye, S., J. Anarfi, C. Tagoe et A. Castaldo. 2009. "Independent North-South Child Migration in Ghana: The Decision Making Process." [en anglais uniquement] Sussex Centre for Migration Research Working Paper T-29.
- Kwankye, S., et J. Anarfi. 2011. "Migration Impacts within the West African Sub-Region." [en anglais uniquement] Working Paper Series 27. Dhaka: RMMRU.
- Lam, D. 2011. "How the World Survived the Population Bomb: Lessons From 50 Years of Extraordinary Demographic History." [en anglais uniquement] *Demography* 48 (4): 1231-1262.
- Lanjouw, P., et R. Murgai. 2009. "Poverty Decline, Agricultural Wages and Non-farm Employment in Rural India: 1983-2004." [en anglais uniquement] *Agricultural Economics* 40: 243-263.
- Lim, L. 2002. "Female Labour Force Participation. Gender Promotion Programme." Genève.
- Loayza, N., et C. Raddatz. 2010. "The Composition of Growth Matters for Poverty Alleviation." [en anglais uniquement] *Journal of Development Economics* 93 (1): 137-151.
- Luke, D., et L. Sommer. Non daté. "Priority Trade Policy Actions to Support the 2030 Agenda and Transform African Livelihoods." [en anglais uniquement] Document de réflexion du CICDD. ECA Addis-Abeba (Éthiopie).
- Madsen, E.L. 2013. "Why Has the Demographic Transition Stalled in Sub-Saharan Africa?" Washington, DC: [en anglais uniquement] New Security Beat.
- Otsuka, K. 2007. "The Rural Industrial Transition in East Asia: Influences and Implications." dans S. Haggblade, P. Hazell et T. Reardon (Eds.), *Transforming the Rural Non-farm Economy: Opportunities and Threats in the Developing World*. [en anglais uniquement] Baltimore, MD: John Hopkins University Press.
- ODI (Overseas Development Institute). 2016. "Child Poverty, Inequality and Demography: Why Sub-Saharan Africa Matters for the Sustainable Development Goals." [en anglais uniquement] Disponible à l'adresse: <http://www.refworld.org/docid/57c440364.html>.
- Potts, D. 2012. "Whatever Happened to Africa's Rapid Urbanization?" [en anglais uniquement] Working Paper. London: Africa Research Institute.
- Ravallion, M. 1997. "Can High-inequality Developing Countries Escape Absolute Poverty?" Policy Research Working Paper Series 1775. [en anglais uniquement] Washington, DC: Banque mondiale.
- Ravallion, M., and G. Datt. 1996. "How Important to India's Poor is the Sectoral Composition of Economic Growth?" [en anglais uniquement] *World Bank Economic Review* 10 (1): 1-25.
- Ravallion, M., S. Chen et P. Sangraula. 2007. "New Evidence on the Urbanization of Global Poverty." Policy Research Working Paper 4199. [en anglais uniquement] Washington, DC: Banque mondiale.
- Sabates-Wheeler, R., R. Sabates et A. Castaldo. 2005. "Tackling Poverty-Migration Linkages: Evidence from Ghana and Egypt." [en anglais uniquement] Working Paper T14. Université du Sussex (Royaume-Uni).
- Songsore, J. 2003. "Towards a Better Understanding of Urban Change: Urbanization, National Development and Inequality in Ghana." [en anglais uniquement] Ghana Universities Press, Accra.
- Tsani, S., L. Paoussos, C. Fragiadakis, I. Charalambidis et P. Capros. 2012. "Female Labour Force Participation and Economic Development in Southern Mediterranean Countries: What Scenarios for 2030?" MEDPRO Technical Report MEDPRO Technical Report 19. Bruxelles: Commission européenne.
- Nations Unies. 2000. "Manuel de comptabilité nationale. Comptabilité des ménages: Expériences d'utilisation des concepts et leur compilation, Vol. 1: Comptes du secteur des ménages." New York.
- ONUSIDA (Programme commun des Nations Unies sur le VIH/sida). 2016. "Fast-Track Cities: Cities Ending the AIDS Epidemic." [en anglais uniquement] Genève.
- CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement). 2016. Base de données UNCTADStat. Disponible à l'adresse: <http://unctadstat.unctad.org/FR/Index.html>.
- DAES (ONU, Département des affaires économiques et sociales (2013). "Perspectives de la population mondiale: Révision de 2012." New York: DAES Division de la population.
- . 2015a. *Perspectives de la population mondiale: Révision de 2015*. New York: DAES Division de la population.
- . 2015b. "World Population Prospects: The 2015 Revision, Key Findings and Advance Tables." Working Paper ESA/P/WP.241. [en anglais uniquement] New York: DAES Division de la population.
- . 2015c. "World Population Prospects: The 2015 Revision." DVD Edition. New York.
- PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement). 2009. Rapport sur le développement humain 2009: Lever les barrières: mobilité et développement humains. Programme des Nations Unies pour le développement. New York.
- . 2015. Rapport sur le développement humain 2015: Repenser le travail pour le développement humain. New York.
- CEA (Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique). 2015. Rapport économique sur l'Afrique 2015 - L'industrialisation par le commerce. Addis-Abeba.
- . 2016. Portail de statistiques de la CEA: ECASStats. Addis-Abeba. Disponible à l'adresse: <http://ecastats.uneca.org/statbase.beta/>.
- CEA et FNUAP (Fonds des Nations Unies pour la population). 2016. "Demographic Profile of Africa." Addis-Abeba.

- UNESCO (Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture). 2016. Base de données de l'Institut de statistique de l'UNESCO. Disponible à l'adresse: <http://uis.unesco.org/en/search/site/primary%20completion%20rates?f%5B0%5D=type%3Adocument>.
- UNICEF (Fonds des Nations Unies pour l'enfance). 2014. La situation des enfants dans le monde. New York.
- . 2016. La situation des enfants dans le monde. New York.
- ONU-Habitat (Programme des Nations Unies pour les établissements humains). 2003. "Le défi des bidonvilles: rapport mondial sur les établissements humains." Nairobi (Kenya).
- . 2014. "L'état des villes africaines 2014: réinventer la transition urbaine." Nairobi (Kenya).
- ONU-Habitat et ONUSIDA. 2015. "Mettre fin à l'épidémie de sida: les villes s'engagent." Nairobi (Kenya).
- ONU-Femmes. 2015. "Progrès des femmes dans le monde 2015-2016: Transformer les économies, réaliser les droits." Entité des Nations Unies pour l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes (ONU-Femmes), New York.
- Verick, S. 2014. "Female Labour Force Participation in Developing Countries." [en anglais uniquement] Organisation internationale du travail-Inde, et IZA-Allemagne.
- Banque mondiale. 2007. Rapport sur le développement dans le monde 2007: le développement et la prochaine génération. Washington, DC.
- . 2009. Rapport sur le développement dans le monde 2009: Repenser la géographie économique. Washington, DC.
- . 2011. Rapport sur le développement dans le monde 2011: Conflits, sécurité et développement. Washington, DC.
- . 2012. Rapport sur le développement dans le monde 2012: Égalité des genres et développement. Washington, DC.
- . 2016a. "La Pauvreté dans une Afrique en essor." Washington, DC.
- . 2016b. PovcalNet, Outil en ligne d'analyse de la pauvreté. Washington, DC.
- . 2016c. *Poverty and Shared Prosperity 2016: Taking on Inequality*. Washington, DC. doi:10.1596/978-1-4648-0958-3. [en anglais uniquement] License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO.
- . Non daté *Urbanization and Rural-Urban Welfare Inequalities*. [en anglais uniquement] Projet à l'examen. Disponible à l'adresse: http://siteresources.worldbank.org/INTPOVERTY/Resources/O60310_Simler_Dudwick_Rural-Urban_Welfare_Inequalities.pdf.
- Indicateurs de développement mondial. 2014. Base de données des IDM. Disponible à l'adresse: <http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>.
- . 2016. Base de données des IDM. Disponible à l'adresse: <http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>.

NOTES

- 1 Banque mondiale (non daté).
- 2 La population de l'Afrique en dehors de l'Afrique du Nord a augmenté de 235 millions en 2002-2013.
- 3 Ce point est aussi examiné par Chandy (2015) et l'ODI (2016).
- 4 Il existe plusieurs mesures des inégalités, notamment la richesse, les possibilités et les disparités hommes-femmes, mais la présente section se focalise surtout sur les inégalités entre les revenus, ou plus exactement en termes de consommation puisque la plupart des enquêtes sur les ménages mesurent leur consommation plutôt que leurs revenus.
- 5 Le coefficient de Gini, mesure habituelle des inégalités, est un indice avec des valeurs allant de zéro à un (ou 100) ; plus le coefficient est proche de zéro, moins la distribution est inégale.
- 6 Sauf en Afrique de l'Est et en Afrique centrale en 2000-2012.
- 7 Sauf en Afrique de l'Est, où sa part du PIB est de 17 %.
- 8 Les effets d'entraînement dépendent de la structure des âges de la population au début d'une projection. Dans les pays qui sont en pleine transition démographique et dont le profil d'âge est jeune, la croissance démographique se poursuit parce que le nombre de naissances parmi un important groupe de femmes en âge de procréer dépasse la mortalité.
- 9 Selon la théorie de la transition démographique, il faut quelques temps pour que les gens ajustent leur comportement procréateur.
- 10 Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2015c).
- 11 Gabon, Lesotho, Libye, Madagascar, Namibie et Swaziland.
- 12 L'espérance de vie des femmes est presque toujours plus longue que celle des hommes en raison de facteurs biologiques ou génétiques. Dans les pays ou régions où l'espérance de vie des femmes est moins longue que celle des hommes, cela indique qu'elles vivent dans de mauvaises conditions socioéconomiques.
- 13 $13R^2 = 0,089$.
- 14 À l'aide de données du PNUD (2015).
- 15 Cela exclut les graves troubles qui ont abouti à des mouvements de populations durant les années 90 et les réinstallations massives à l'issue des conflits armés au Mozambique, au Rwanda, en Somalie et au Soudan.
- 16 L'exode rural peut jouer un rôle important et favoriser la croissance et la réduction de la pauvreté grâce à une réaffectation plus efficiente des ressources – sur les plans géographiques et sectoriels – dans l'économie d'un pays. La Chine offre un exemple spectaculaire de ce rôle de transformation, puisqu'on estime que c'est à ce type de migrations qu'on doit 16 % de la croissance du PIB dans les années 1987-2005 (Banque mondiale, 2007).
- 17 Ce qui est nettement plus important est la parité entre garçons et filles au niveau de l'éducation secondaire, qui a d'énormes conséquences sur l'accélération de la transition démographique (en termes de fécondité) ainsi que sur la possibilité de tirer parti du dividende démographique potentiel.

VUE D'ENSEMBLE DE L'URBANISATION ET DE LA TRANSFORMATION STRUCTURELLE EN AFRIQUE



L'urbanisation est une des forces marquantes de la planète au XXI^e siècle. En 1950, 30 % de la population mondiale était urbaine, mais en 2050 cette proportion sera peut-être de 66 %. Près de 90 % de cette augmentation aura lieu en Afrique et en Asie, régions qui enregistrent les rythmes d'urbanisation les plus rapides au monde (ONU-DAES, 2014).

La transition urbaine de l'Afrique coïncide avec la transition démographique – passage d'une mortalité et d'une fécondité élevées à une mortalité et à une fécondité faible – que connaissent de vastes couches de la population du continent¹. Les centres urbains sont les moteurs de cette transition démographique dont le dividende démographique est un facteur positif pour le développement économique.

Il est donc indispensable d'exploiter les forces de l'urbanisation pour soutenir la croissance et la transformation structurelle de l'Afrique², en relevant notamment les défis économiques et sociaux soulevés dans les deux chapitres précédents. L'urbanisation

multidimensionnelle façonne tous les trois piliers du développement durable: développement économique, développement social et protection de l'environnement (ONU-DAES, 2014). Si l'urbanisation seule ne peut générer la croissance économique, avec la forme – l'agencement spatial des villes – et le modèle urbains appropriés, elle peut cependant comporter des avantages productifs pour la chaîne de valeur industrielle. La gestion de la transition urbaine est donc essentielle à la croissance économique et au bien-être des populations urbaines et rurales africaines.

Il est nécessaire de trouver des solutions stratégiques déterminées pour optimiser l'urbanisation et minimiser les défis. Ces solutions supposent que l'on trouve un équilibre entre les économies et les déséconomies d'agglomération pour exploiter l'échelle et les externalités urbaines, que l'on empêche la formation des bidonvilles grâce à une planification prospective, que l'on investisse dans les infrastructures et les biens publics, et que l'on crée des emplois pour absorber le gonflement de la population urbaine, notamment pour les femmes et les jeunes. Ces défis et possibilités interdépendants sont complexes et c'est grâce à une gouvernance intersectorielle et multiniveaux que l'on arrivera à les gérer. Les politiques doivent être coordonnées dans le cadre d'un plan de développement établissant un lien entre l'espace urbain et le développement économique

L'urbanisation est une des tendances marquantes du développement de la planète au XXI^e siècle.

- ainsi que les secteurs public et privé - en plus d'être appuyées par l'investissement et la planification urbaine aux niveaux national et local.

L'objectif de ces trois chapitres thématiques (3, 4 et 5) du *Rapport économique sur l'Afrique 2017* est de tirer des leçons et d'élaborer des stratégies - ancrées dans la théorie et la pratique - à partir des constatations sur le rôle de l'urbanisation dans la promotion du développement industriel et de la transformation structurelle en Afrique. Ils soulèvent, en termes généraux, les questions stratégiques fondamentales à l'établissement et à la supervision de systèmes urbains productifs et présentent les arbitrages auxquels font face les décideurs.

Ce chapitre présente un aperçu des grandes tendances de l'urbanisation et de la transformation structurelle et leur importance pour le développement de l'Afrique. Il souligne les liens de synergie entre les deux processus

La gestion de la transition urbaine est essentielle à la croissance économique et au bien-être des populations urbaines et rurales d'Afrique.

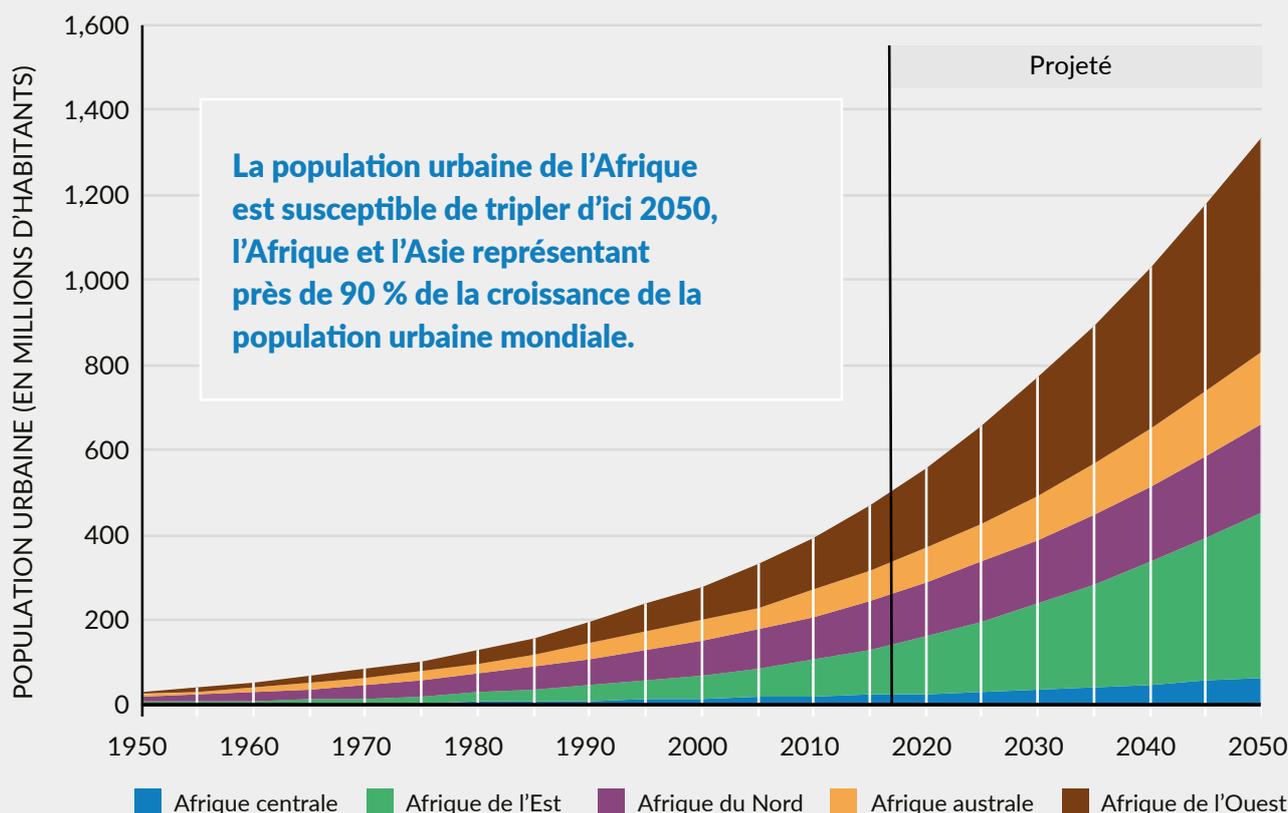
et fait ensuite voler en éclats certains vieux « mythes » à propos de l'urbanisation. Le chapitre 4 examine plus en détail le lien entre les deux éléments, dans un cadre conceptuel où l'on retrouve moteurs, facilitateurs, obstacles et leviers stratégiques. Le chapitre 5 met en lumière les expériences nationales sur le lien entre l'urbanisation et l'industrialisation avec des études de cas expliquant la manière dont la demande urbaine, les systèmes de production des villes et les villes productives elles-mêmes promeuvent l'industrialisation. Les trois chapitres présentent les incidences en matière de politique générale et les perspectives d'avenir.

3.1 L'URBANISATION EN AFRIQUE: TENDANCES, SCHÉMAS ET MOTEURS

Le monde est de plus en plus urbain, et l'Afrique, à l'instar de certaines parties de l'Asie, est aujourd'hui devenue

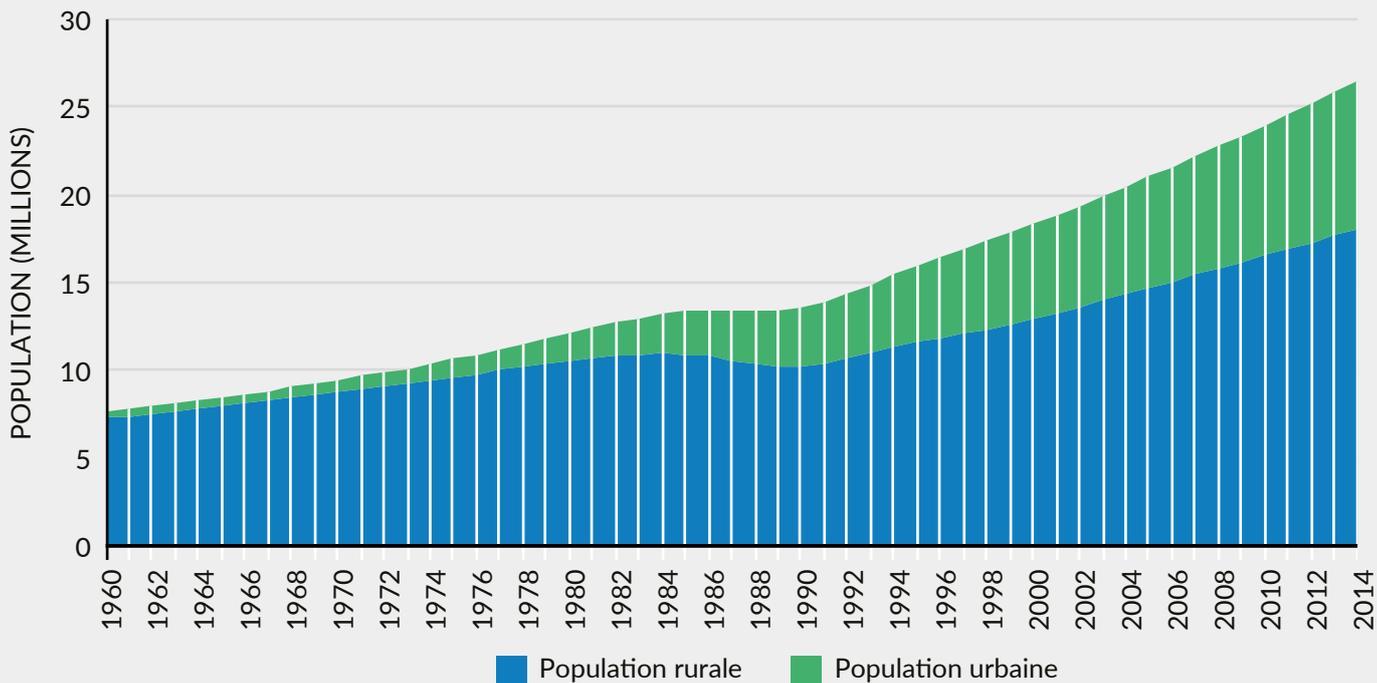
l'épicentre de l'urbanisation. Sa population urbaine ne cesse d'augmenter depuis les années 1950 (fig. 3.1),

FIGURE 3.1 Populations urbaines par sous-région, 1950-2050



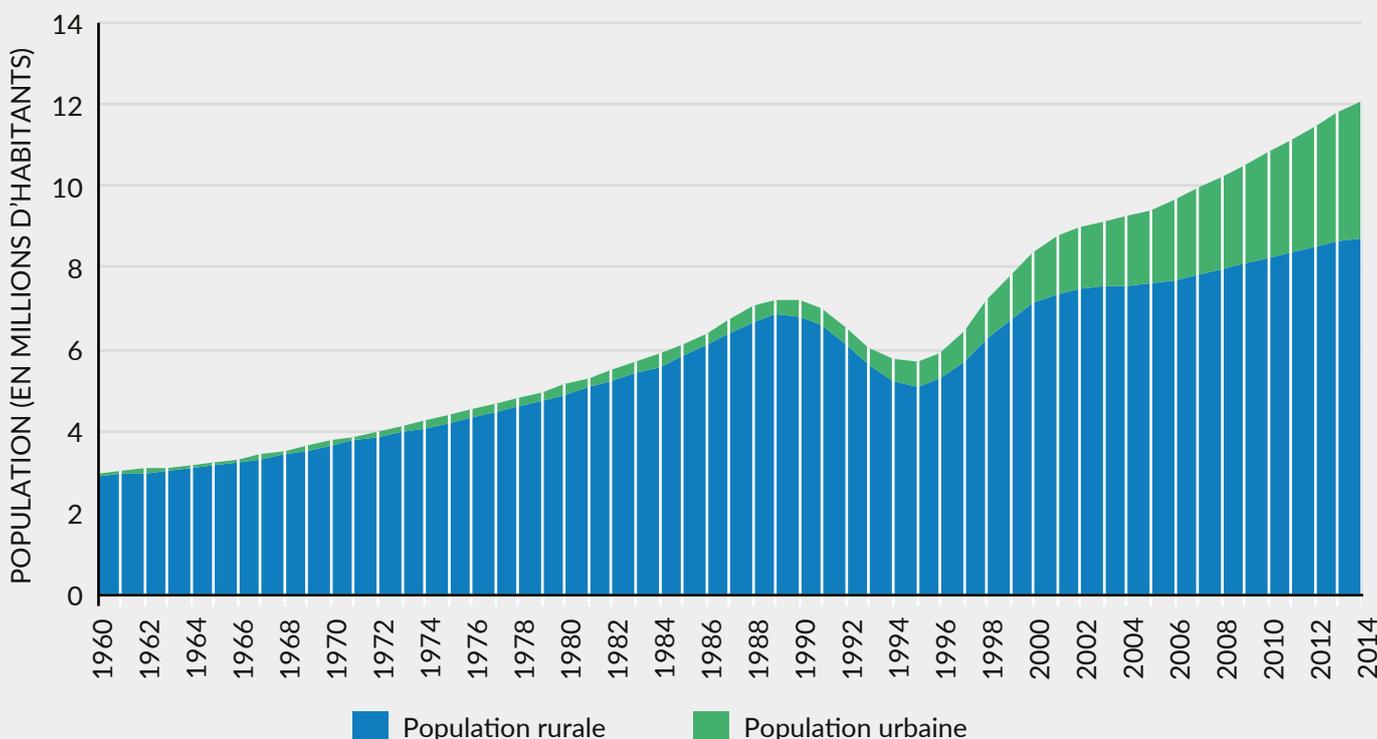
Source : Chiffres du Département des affaires économiques et sociales.

FIGURE 3.2 L'urbanisation au Mozambique, 1960-2014



Source : Indicateurs du développement dans le monde.

FIGURE 3.3 L'urbanisation au Rwanda, 1960-2014



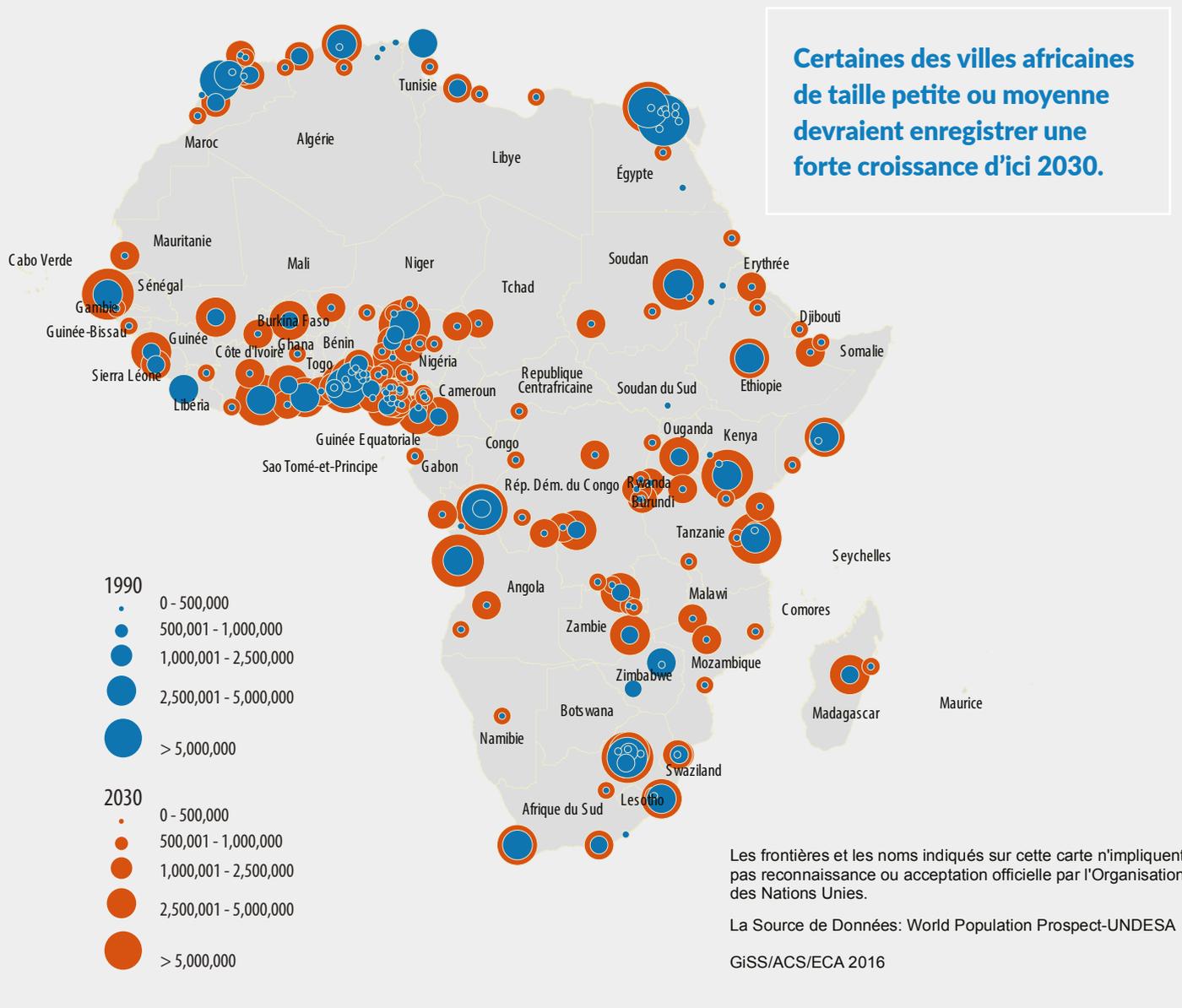
Source : Indicateurs du développement dans le monde.

atteignant 40 % de la population totale du continent en 2014 et, peut-être, 56 % en 2050 (ONU-DAES, 2014). Rapide dans les années qui ont suivi l'indépendance, l'urbanisation a ralenti dans les années 1990 pour reprendre dans les années 2000 (ONU-Habitat, 2010a). La population urbaine de l'Afrique est susceptible de

tripler d'ici 2050, l'Afrique et l'Asie représentant près de 90 % de la croissance de la population urbaine mondiale (UNDESA, 2014).

L'urbanisation « s'étale souvent sur une période d'environ 30 ans, contrairement au rythme d'urbanisation plutôt

FIGURE 3.4 Les agglomérations urbaines en Afrique, 1990 et 2030



lent des pays développés d'aujourd'hui dont l'incidence s'observe sur 100 à 150 ans. L'urbanisation rapide est traumatisante... » (Henderson, 2010, p. 16). L'urbanisation en Afrique, à l'exclusion de l'Afrique du Nord, est passée de 15 % en 1960, à peu près le même taux qu'en Europe au 17^e siècle, à 38 % aujourd'hui, un taux plus élevé qu'en Asie du Sud. Le nombre de citoyens en Afrique a presque doublé entre 1995 et 2015 et devrait presque doubler encore d'ici 2035 (Barofsky, Siba et Grabinsky, 2016).

À l'échelle mondiale, le rapport entre l'urbanisation et les revenus a lui aussi évolué: les pays présentent désormais un niveau d'urbanisation plus élevé que celui qu'ont eu des pays de même niveau de revenus dans le passé. La mondialisation et les importations de produits alimentaires bon marché ont rendu possible une urbanisation sans excédents agricoles nationaux (Fox, 2014).

Naturellement, les sous-régions et les pays africains s'urbanisent à des rythmes différents (chapitre 2). L'Afrique de l'Est est la moins urbanisée, mais connaît l'urbanisation la plus rapide, tandis que l'Afrique australe, région la plus urbanisée, avance plus lentement. Les tendances au Mozambique et au Rwanda, par exemple, sont le reflet de leurs dynamiques économiques, de leurs stratégies et de leurs conflits (figures 3.2 et 3.3).

Huit pays sont essentiellement ruraux et moins d'un quart de leur population vit dans les zones urbaines. Toutefois, les pays les moins urbanisés sont appelés à doubler leur rythme d'urbanisation en 35 ans (ONU-DAES, 2014). En revanche, quelques pays connaissent une urbanisation lente et même négative; il s'agit notamment de Maurice, du Swaziland et du Zimbabwe.

La répartition spatiale de la croissance urbaine varie d'un pays à l'autre. Dans la plupart des pays d'Afrique, et ce davantage que dans les autres régions du monde, la majeure partie de la population urbaine est concentrée dans la plus grande ville (« primauté urbaine »), et quelques-uns enregistrent, dans leur plus grande ville, une croissance plus rapide que celle des autres zones urbaines; il s'agit notamment de l'Afrique du Sud, du Burkina Faso, du Cameroun et de la République du Congo. Cependant, dans bon nombre de pays, la croissance urbaine s'opère principalement hors de la plus grande ville, avec une diminution de la primauté particulièrement évidente au Bénin, en Gambie, au Libéria, au Rwanda et en Sierra Leone³.

Dans la mesure où les villes enregistrant la plus forte croissance au monde sont en majorité des agglomérations moyennes de moins de 1 million d'habitants (ONU-DAES, 2014), certaines petites et moyennes villes africaines vont connaître une croissance importante en 2030 (fig. 3.4). Au Malawi, la capitale et 24 autres centres urbains connaissent une croissance plus rapide que le taux de croissance démographique du pays, tandis qu'au Mozambique 16 centres urbains présentent une

croissance plus rapide que celle de la capitale et de quelques grandes villes (Potts, 2014).

Quatre facteurs contribuent à l'urbanisation: le solde migratoire entre la ville et la campagne, les migrations internationales, l'accroissement naturel (reflétant les taux de mortalité et de fécondité) et le reclassement des villes rurales en zones urbaines. Les premières théories de l'urbanisation de l'Afrique reposaient sur le rôle de la migration qu'elles justifiaient alors par les écarts de salaire entre les zones urbaines et les zones rurales, malgré des taux de chômage plus élevés en ville, parce que les salaires en milieu urbain étaient attrayants même si les chances d'y obtenir un emploi dans le secteur formel restaient faibles (Harris et Todaro, 1970). Cependant, il existe désormais un consensus général sur le fait que le rôle de la migration dans la poursuite de l'urbanisation de l'Afrique a diminué en faveur de l'accroissement naturel de la population (Dyson, 2009; Fox, 2014; Jedwab, Christiaensen et Gindelsky, 2014). Le reclassement peut également jouer un rôle dans certains pays (Awumbisa, 2014): l'Ouganda, par exemple, avait 33 districts en 1986, il en compte aujourd'hui 111 qui comprennent tous des villes administratives et commerciales.

3.2 LIENS ENTRE L'URBANISATION ET LES ÉCONOMIES RURALES ET AGRICOLES

Une grande partie de la population africaine vit encore dans des zones rurales, d'où l'importance de l'agriculture et du développement rural pour la transformation structurelle. Ce processus de développement à long terme reste à un stade très précoce dans la plupart des pays africains, en particulier ceux qui ont d'importantes populations rurales. Trois éléments sont essentiels à l'Afrique si elle veut réaliser la transformation structurelle: les gains de productivité dans l'agriculture; l'expansion de l'emploi dans l'industrie et les services à un rythme suffisamment rapide pour absorber l'excédent de main-d'œuvre agricole; enfin, les liens entre la production agricole locale et la consommation alimentaire urbaine.

Les modèles économiques ont montré que la réduction de la pauvreté rurale et l'augmentation de la productivité agricole étaient étroitement liées à la transformation structurelle: une action plus rapide s'accompagne d'une hausse accélérée de la productivité agricole et d'une diminution tout aussi rapide de la part de la production agricole et de la population active dans l'économie, créant ainsi une économie plus élaborée, plus productive et davantage urbaine (Timmer et Akkus, 2008). La productivité agricole peut également contribuer à la productivité et à la compétitivité des secteurs urbains dans la mesure où les prix des denrées alimentaires influent sur le coût du travail: la nourriture dans les villes africaines est exagérément coûteuse, autour de 35 % plus chère que dans les pays comparables (Nakamura et al., 2016), et le coût du travail dans les villes africaines est également plus élevé que prévu, selon le PIB (Iarossi, 2009).

La productivité agricole peut également contribuer à la productivité et à la compétitivité des secteurs urbains dans la mesure où les prix des denrées alimentaires influent sur le coût du travail.

3.3 IMPACTS ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX DE LA CROISSANCE DES VILLES

LES AVANTAGES DES ÉCONOMIES D'AGGLOMÉRATION

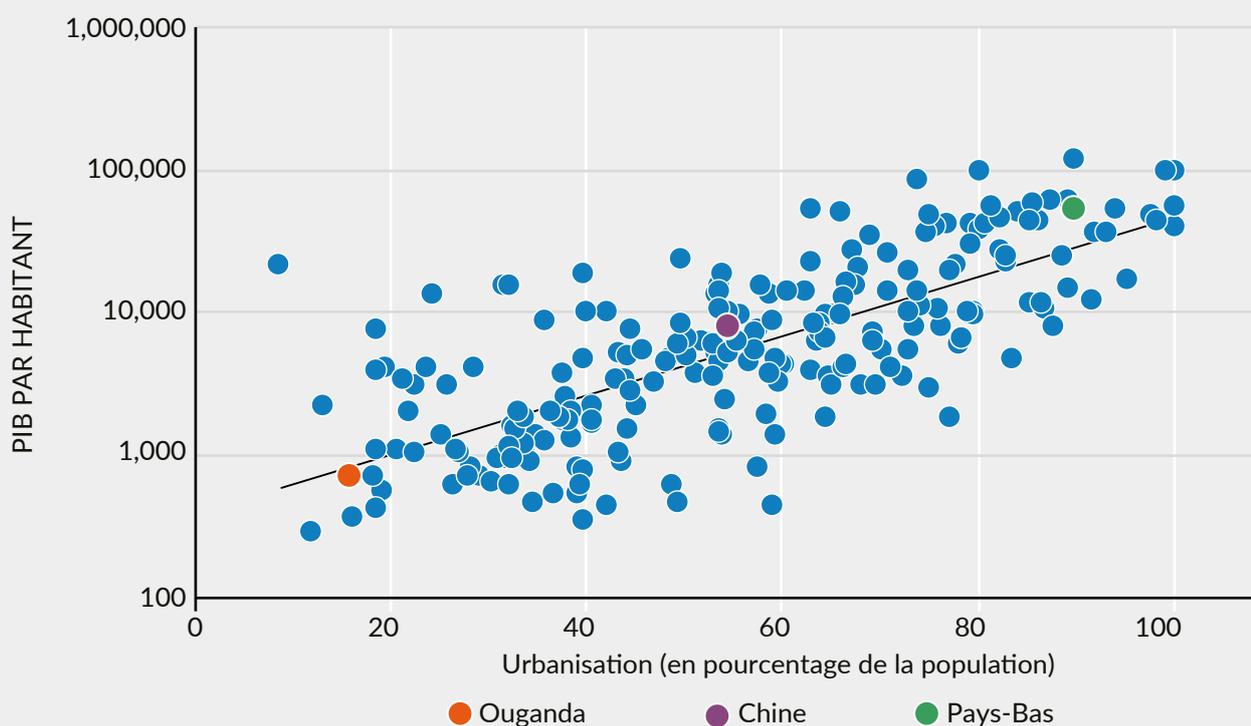
L'agglomération offre d'importants avantages économiques, mais l'urbanisation de l'Afrique se caractérise souvent par la pauvreté et le secteur informel, la ségrégation sociale et résidentielle créant des pièges de la pauvreté et réduisant la mobilité économique. L'inégalité urbaine et le secteur informel deviennent particulièrement problématiques lorsque la croissance économique ne s'accompagne pas d'une création d'emplois, en particulier dans les économies tributaires des ressources naturelles, créant ainsi des « villes de consommation » (voir section 3.7).

Mais dans l'ensemble, tout indique que l'espace urbain comporte des avantages économiques avec une association positive entre le PIB par habitant et l'urbanisation. « La régression bivariée simple ci-dessous explique au moins à 55 % les différences relevées entre les pays, ce qui donne à penser que l'urbanisation est un indicateur très parlant de tous les aspects de la croissance de la productivité à long terme, bien qu'il apparaisse clairement que cette relation statistique simple ne permet pas d'établir la causalité » (Annez et Buckley, 2009, p. 3).

La corrélation entre l'urbanisation et les revenus (fig. 3.5) comporte plusieurs facteurs déterminants avec une causalité à double sens: les possibilités économiques offertes dans les villes stimulent la croissance de la population urbaine, mais le regroupement des populations et des activités économiques dans les villes représente également un potentiel économique. On voit donc qu'à elle seule l'urbanisation ne suffit pas à stimuler la croissance: la concentration des acteurs économiques dans l'espace comporte d'énormes avantages productifs qui peuvent contribuer à la croissance, selon la forme d'urbanisation (Henderson, 2010; Turok, 2014).

À elle seule, l'urbanisation ne constitue pas nécessairement le moteur de la croissance : la concentration spatiale des acteurs économiques offre d'importants avantages en matière de productivité, ce qui peut favoriser la croissance, selon la forme que prend cette urbanisation.

FIGURE 3.5 Urbanisation et PIB par habitant dans le monde en 2014



Source : Indicateurs du développement dans le monde.

Les avantages économiques du regroupement urbain sont ancrés dans les économies d'échelle, qui fonctionnent à la fois à l'intérieur des entreprises et entre elles (Harvey, 2009; Quigley, 2008; ONU-Habitat, 2013). Les économies d'échelle se réalisent au sein des entreprises parce que les villes offrent des marchés plus grands et les entreprises répartissent les coûts fixes sur plusieurs produits. Les économies d'échelle entre les entreprises, encore appelées économies d'agglomération, découlent de la proximité des agents économiques et de leur interaction sur les marchés des facteurs et des produits⁴.

Les économies d'agglomération sont souvent décrites comme les avantages « du partage, de l'adéquation et de l'apprentissage » (Harvey, 2009; BAD, OCDE et PNUD, 2016). Le partage suppose que les entreprises et les

citadins utilisent ensemble des installations indivisibles et réalisent des économies d'échelle sur les infrastructures locales, les services, les risques et la production d'intrants spécialisés et de biens finaux. L'adéquation découle de grands réservoirs d'employés, d'entreprises, d'acheteurs et de fournisseurs où chaque entreprise ou individu peut trouver les attributs spécifiques demandés. L'apprentissage est favorisé en ville dans la mesure où la densité des acteurs économiques facilite la diffusion des connaissances et de la technologie (Duranton, 2009).

Il existe de nombreuses façons de décrire et de classer les avantages découlant des économies d'agglomération. On distingue généralement entre les économies d'urbanisation (avantages du regroupement de diverses activités économiques) et les économies de localisation

ENCADRÉ 3.1 CATÉGORISATION DES AVANTAGES DES ÉCONOMIES D'AGGLOMÉRATION

Par O'Sullivan (2007) :

- Le partage des biens intermédiaires, en particulier lorsque les intrants sont hautement spécialisés ou doivent répondre à une demande en constante évolution.
- Le partage d'un réservoir de main-d'œuvre, permettant aux entreprises d'augmenter ou de réduire leurs effectifs en fonction des besoins dans le cadre d'un marché du travail vaste et stable.
- Rapprochement de l'offre et de la demande de main-d'œuvre, c'est-à-dire une meilleure adéquation entre les compétences des travailleurs et les exigences de l'entreprise et la réduction des coûts de formation.
- Diffusion des connaissances, c'est-à-dire le transfert conscient ou inconscient d'idées et de techniques décrit pour la première fois par Marshall (1920).

Par Quigley (2008) :

- Spécialisation dans la production de biens intermédiaires.
- Coûts de transaction et complémentarités, c'est-à-dire une meilleure adéquation entre les besoins en travailleurs et les compétences requises, et entre les intrants et les exigences de production.
- Éducation, connaissance et imitation, par exemple la diffusion des idées entre les travailleurs et entre les entreprises.
- La loi des grands nombres, c'est-à-dire plus de prévisibilité et de sécurité découlant du fait statistique selon lequel de plus grands groupes d'acteurs économiques correspondent plus précisément aux moyennes.

Harvey (2009) :

- La recherche de bonnes affaires, c'est-à-dire le fait que les consommateurs sont attirés par les endroits où se trouvent de nombreux vendeurs.

- Spécialisation « d'Adam Smith », avec la sous-traitance et l'augmentation de la productivité.
- Mise en commun de la main d'œuvre de « Marshall », les travailleurs ayant des compétences spécialisées sont attirés par les regroupements d'employeurs.
- L'apprentissage par la pratique « de Marshall-Arrow et Romer », c'est-à-dire l'apprentissage à partir d'actions répétées et de la diffusion de connaissances entre les entreprises.
- L'innovation « de Jane Jacobs », c'est-à-dire l'apprentissage par observation d'activités différentes au même endroit.
- La division du travail « d'Adam Smith » avec l'acquisition possible des compétences spécialisées lorsqu'il existe de nombreux acheteurs.
- La croissance endogène « de Romer », c'est-à-dire les effets réciproques des regroupements et de l'attractivité des emplacements.
- Agglomération pure, la répartition des coûts fixes de d'infrastructure entre un plus grand nombre de contribuables.

Les économies d'agglomération sont souvent décrites comme les avantages « du partage, de l'adéquation et de l'apprentissage ».

(avantages du regroupement d'entreprises dans le même secteur). Au-delà de cette distinction de base, des auteurs ont classé les économies d'agglomération de diverses manières (encadré 3.1).

Ces mécanismes des économies d'agglomération produisent trois résultats généraux: l'augmentation des rendements d'échelle découlant de la concentration géographique et de la co-localisation – le regroupement des entreprises et des travailleurs y est primordial; la causalité cumulative qui fait que les individus et les entreprises sont attirés par les endroits où existe déjà une concentration d'activités, renforçant et propulsant ainsi les agglomérations existantes; et la dépendance à l'égard des choix antérieurs: une seule entreprise ou un seul producteur ne trouvera pas rentable de quitter son regroupement (Overman et Venables, 2005).

Les économies d'agglomération offrent un avantage productif pour les entreprises et stimulent l'innovation. Les grandes villes diversifiées facilitent particulièrement le partage des connaissances, l'esprit d'entreprise et la concurrence. Elles servent de « pépinière » et permettent aux entreprises d'incuber. Si certaines entreprises réussissent et grandissent, d'autres, moins productives, ferment et permettent une réaffectation des capitaux et de la main-d'œuvre. La destruction créatrice et la multiplication des processus d'entreprises et des facteurs de production sous-tendent le rôle des villes comme moteurs de la croissance (Duranton, 2009).

Bien que la plupart des études portent sur les villes des pays développés, certaines démontrent le pouvoir économique des agglomérations dans les pays en développement⁵. Les études qui tiennent compte de la taille de la ville, de la taille de l'industrie et de la densité de l'emploi situent l'élasticité de la productivité entre 0,01 et 0,2, la plupart des chiffres étant inférieurs à 0,05 (ONU-Habitat, 2013). Bien que les conclusions indiquent constamment la présence d'économies d'agglomération, la nature et l'ampleur varient selon les contextes et les types d'entreprises; par conséquent, les constatations générales sur les économies d'agglomération ne doivent pas être appliquées aveuglément à un emplacement ou à un secteur spécifique. Il ressort de la comparaison des pays que ceux qui ont un revenu faible pourraient largement bénéficier des économies d'agglomération (Brühlhart et Sbergami, 2008; Newman et al., 2016).

Il existe une forte corrélation entre l'urbanisation et les meilleurs scores obtenus par les pays africains en ce qui concerne l'indice de développement humain.

IMPACTS SOCIAUX

Sur le plan social, l'urbanisation offre de nombreux avantages et correspond à un indice de développement humain plus élevé en Afrique (Njoh, 2003). L'accès à l'éducation, à l'eau potable et à l'assainissement est généralement plus facile en milieu urbain qu'en milieu rural (ONU-Habitat, 2010b; PNUD, 2015), et ces services sont moins coûteux dans les villes en

On peut atténuer les risques environnementaux liés à la croissance économique urbaine grâce à une planification judicieuse et à des investissements suffisants pour mettre les villes sur les rails d'un développement plus vert.

raison des économies d'échelle. Cependant, la plupart des villes africaines présentent encore des inégalités sociales importantes: les pauvres, les travailleurs du secteur informel et les femmes sont les plus touchés par les externalités négatives⁶, y compris celles liées à la sécurité, à la pollution et aux autres risques sanitaires. Avec l'accroissement de la population urbaine, il devient nécessaire d'adopter une gestion du développement urbain qui tienne compte des pauvres si l'on entend parvenir à un développement inclusif.

EXTERNALITÉS ENVIRONNEMENTALES ET POSSIBILITÉS D'UNE CROISSANCE PLUS VERTE

L'urbanisation peut offrir des avantages sur le plan écologique, avec la réduction des distances de déplacement et la préservation des terres. Cependant, les agglomérations urbaines et la concentration industrielle dans les villes génèrent des coûts environnementaux et des externalités négatives. Khan (2006) explore les compromis et les choix auxquels sont confrontées les villes à l'aide de la courbe environnementale de Kuznets, courbe en cloche qui établit la relation entre la qualité de l'environnement et le revenu par habitant. Avec des faibles niveaux de développement ou de revenus par habitant, les villes ne disposent pas des ressources nécessaires pour investir dans l'infrastructure environnementale. Les ménages et les entreprises ne commencent à exiger un environnement de haute qualité que lorsqu'ils atteignent un seuil de revenu par habitant suffisamment élevé leur permettant de payer des infrastructures environnementales (Khan, 2006). En effet, la croissance économique rapide, comme on l'a vu dans des villes chinoises par exemple, peut nuire

à l'environnement. Pourtant, on peut atténuer, voire prévenir ces impacts si l'urbanisation est bien gérée et planifiée. Le développement urbain dense préserve la terre, et les villes ayant une forme urbaine compacte et connectée, et dotées d'un bon système de transport public sont associées de façon positive à l'efficacité énergétique et à de faibles émissions de carbone. Ainsi, si la pression du développement urbain existe et peut entraîner de graves effets négatifs sur l'environnement, en particulier à court terme, les risques environnementaux que comporte la croissance économique urbaine peuvent être réduits par la prévoyance et l'investissement, grâce à l'orientation des villes vers des modes de développement plus écologiques.

FORME URBAINE: UN IMPACT TRANSVERSAL

La forme urbaine a un impact transversal sur la société, l'économie et l'environnement. L'utilisation des terres et les transports sont des déterminants majeurs de la compétitivité économique et des impacts sociaux et environnementaux du développement urbain. Les politiques devraient viser à fournir un réseau routier bien planifié et connecté avec un espace pour les modes de transport non motorisés et un accès prioritaire au transport en commun et au transport de marchandises. La prévention précoce des contraintes qui pèsent sur le marché foncier et immobilier, notamment la prévention de la spéculation, peut aider à prévenir les problèmes urbains et permettre un développement plus compact. Bien planifiées, les parcelles constructibles viabilisées peuvent également aider à maintenir les villes abordables.

3.4 LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL COMME UNE VOIE VERS LA TRANSFORMATION STRUCTURELLE

Les pays qui ont réussi leur transformation structurelle sont urbanisés et disposent d'un modèle de consommation et de production entraîné par la productivité des secteurs de l'industrie et des services. Ils ont délocalisé des ressources (y compris la main d'œuvre) des secteurs à faible productivité vers les secteurs de haute productivité, qui portent souvent sur le développement industriel.

Les pays qui ont réussi leur transformation structurelle se caractérisent par un degré d'urbanisation élevé, ainsi que par des modes de consommation et de production qui sont stimulés par la productivité des secteurs de l'industrie et des services.

Le mouvement de la main-d'œuvre des zones rurales vers les zones urbaines constitue un facteur déterminant de la transformation structurelle (BAD, OCDE et PNUD, 2016; Rodrik, 2015). D'un point de vue historique, la part du revenu consacrée à l'alimentation diminue et la demande de produits manufacturés s'accroît à mesure que les économies se développent et que le revenu augmente⁷. À un stade ultérieur du développement, un processus similaire de variation de la demande se fait en faveur des services. Ces variations de la demande et du commerce s'accompagnent de changements dans la structure économique, avec une diminution des emplois agricoles et une hausse de ceux de l'industrie ou des services urbains.

Ce processus entraîne généralement une accumulation de capital humain et physique et la diversification (Chenery, 1982). Le mouvement des emplois du secteur agricole vers le secteur industriel et les services, s'accompagne d'une augmentation de la productivité. Cette hausse de la productivité dans tous les secteurs, y compris dans les zones rurales, rapproche finalement la campagne et la ville en matière de productivité et de niveau de vie (Harvey, 2009).

Dans le modèle classique à deux secteurs de Lewis (1954), qui compare les activités agricoles aux activités non agricoles, le secteur manufacturier à forte intensité de main-d'œuvre bénéficie de l'excédent de main-d'œuvre libéré par le secteur agricole. Les écarts de salaire entre le secteur urbain « moderne » et le secteur rural « traditionnel » se réduisent et convergent au fur et à mesure que l'excédent de population provenant de l'agriculture intègre le secteur moderne. Les bénéfices produits dans l'industrie sont réinvestis dans le même secteur, créant un cycle vertueux de croissance. De même, dans le modèle d'économie duale (urbaine et rurale) de Harris Todaro (1970), la différence positive entre le revenu réel urbain ou industriel attendu et le produit agricole par travailleur est le facteur favorisant l'exode rural et la transformation structurelle. Mais beaucoup de ceux qui migrent vers les villes, attirés par la perspective de revenus plus élevés, n'y trouvent pas un emploi formel et se retrouvent dans l'économie informelle. Dans les deux théories, les écarts de revenus urbains résultant

Pour l'ensemble des pays en développement, on pourrait éliminer jusqu'à 20 % de l'écart de productivité qui les sépare des pays développés en réaffectant la main-d'œuvre aux secteurs économiques basés essentiellement dans les villes.

des avantages de productivité du secteur manufacturier encouragent cette transformation (Alvarez-Cuadrado et Poschke, 2011).

La transformation structurelle pourrait augmenter considérablement les niveaux de revenus des pays pauvres. Dans les pays développés, l'augmentation de la productivité provient essentiellement de l'innovation et de la modernisation technologique dans les entreprises, mais dans les pays en développement, cette augmentation proviendra plus probablement du transfert des ressources entre les secteurs et entre les entreprises d'un même secteur. Cela est dû aux importants écarts de productivité qui séparent les secteurs et à la grande dispersion de la productivité entre les entreprises dans ces pays qui font de la transformation structurelle un puissant moteur économique.

Une étude réalisée par McMillan et Rodrik (2011) évalue l'impact du passage des pays en développement à la structure économique des pays riches (c'est-à-dire la même répartition sectorielle de la population active) sans changement de leur niveau de productivité moyenne actuel dans les secteurs formels de l'industrie et des services. Les gains potentiels sont importants, notamment pour certains pays africains: la productivité de l'Éthiopie serait multipliée par six, celle du Malawi par sept et celle du Sénégal par 11. En prenant l'ensemble des pays en développement, l'écart de productivité qui les sépare des pays avancés serait réduite d'un cinquième grâce au type de réaffectation de la main-d'œuvre vers des secteurs économiques principalement urbains.

Dans les villes, le savoir et les idées génèrent des rendements d'échelle croissants. Les entreprises investissent dans la recherche-développement pour profiter des avantages de productivité, accroître leurs parts de marché et maximiser leurs profits. La concentration géographique relative de la recherche et de l'innovation par rapport à la production dans la plupart des industries, et les liens solides avec la diversité de l'emploi dans les industries liées à la technologie illustrent le rôle des villes dans l'innovation (Duranton, 2015).

Mais la faiblesse de l'investissement des pays en développement dans la recherche-développement et la portée réduite des nouveaux produits et procédés

font que les entreprises et les employés améliorent leur productivité à travers l'apprentissage par la pratique. Les connaissances sont transférées et la technologie diffusée par le biais du commerce et de l'investissement direct étranger. L'urbanisation facilite ce processus à travers trois canaux potentiels. Premièrement, dans un cadre dynamique, les villes accumulent le capital humain par l'apprentissage et l'agglomération, et la connaissance se diffuse à mesure que les travailleurs se déplacent entre les entreprises, les industries et les villes, pour le plus grand bien de l'économie. La densité urbaine et la proximité sont donc importantes pour la diffusion des connaissances (Glaeser et Resseger, 2010). Deuxièmement, les villes servent de « pépinière » et permettent aux entreprises naissantes d'explorer et de tester de nouvelles idées. Enfin, les villes facilitent la multiplication des entreprises grâce aux forces du marché et à la concurrence, ce qui permet de délocaliser les ressources des entreprises moins productives vers celles qui produisent plus, améliorant ainsi la productivité moyenne de l'économie (Duranton, 2009; Duranton, 2015).

Le développement industriel n'est pas seulement la voie à suivre, mais aussi le corollaire de la transformation structurelle. Contrairement aux secteurs de l'agriculture ou des services, l'industrie manufacturière présente une convergence absolue, ce qui signifie que sa productivité rattrapera celle des pays développés et ne dépend pas des variables économiques particulières d'un pays. Depuis 1960, le rendement par travailleur dans l'industrie manufacturière des pays en développement a atteint les niveaux enregistrés dans les économies avancées, indépendamment des facteurs régionaux ou spécifiques à chaque pays. Cela montre le potentiel qu'a le secteur manufacturier africain de générer la croissance (Rodrik, 2013).

La convergence absolue dans le secteur manufacturier ouvre deux canaux pour la croissance dans l'ensemble de l'économie. Le premier est la croissance de la productivité au sein même du secteur, ce qui contribue de façon disproportionnée à la croissance de l'économie. Le second est la transformation structurelle entraînée par l'expansion de l'emploi dans le secteur. Le secteur manufacturier ayant le potentiel de converger sans condition vers des niveaux élevés de productivité, le déplacement de la main-d'œuvre agricole vers ce secteur

Le transfert des connaissances et la diffusion des technologies se font essentiellement grâce au commerce et à l'investissement direct étranger. L'urbanisation facilite justement ce processus.

peut être générateur de forte croissance. Cependant, l'effet dépend de la taille du secteur manufacturier, de son taux de croissance et du niveau de productivité de l'économie elle-même. Dans un pays pauvre, la croissance

différentielle du secteur manufacturier est élevée, mais son effet peut être limité par la petite taille du secteur et la faible croissance de l'emploi, comme c'est le cas dans les pays africains (Newman et al., 2016; Rodrik, 2013).

3.5 LIEN ENTRE LA CROISSANCE DE LA POPULATION URBAINE ET LES REVENUS EN AFRIQUE

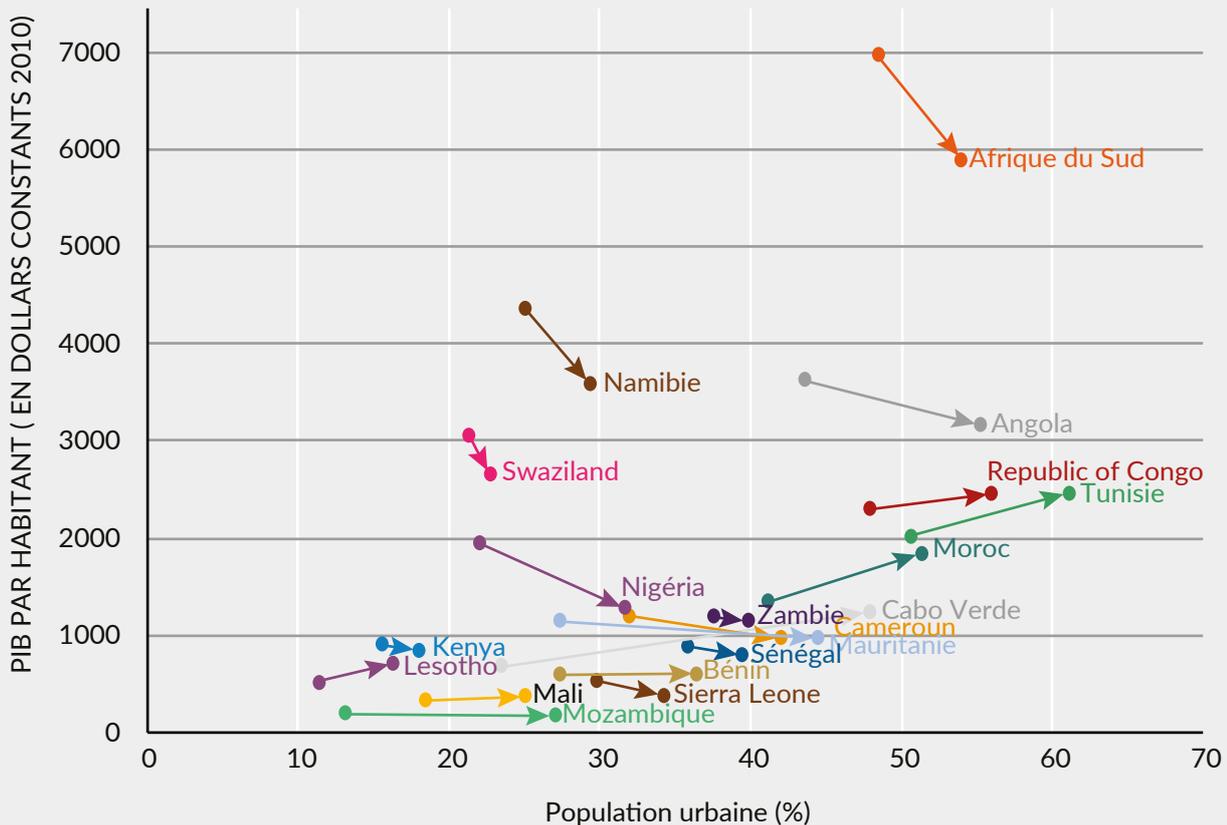
La relation entre l'urbanisation et le revenu semble généralement plus faible en Afrique que dans d'autres parties du monde, d'où l'expression « urbanisation sans croissance » (Banque mondiale, 2001; Fay et Opal, 2000). Le développement urbain de l'Afrique expose ses différences lorsqu'on le compare à celui de l'Asie, qui a les mêmes taux d'urbanisation avec des revenus plus élevés: « Par rapport à d'autres régions en développement, le continent s'urbanise en même temps qu'il s'appauvrit » (Freire, Lall et Leipziger, 2014, p. 5).

Dans les années 1980 et 1990, ce phénomène était préoccupant pour de nombreux pays africains (fig. 3.6);

Le lien entre l'urbanisation et le revenu semble généralement plus faible en Afrique que dans les autres régions du monde.

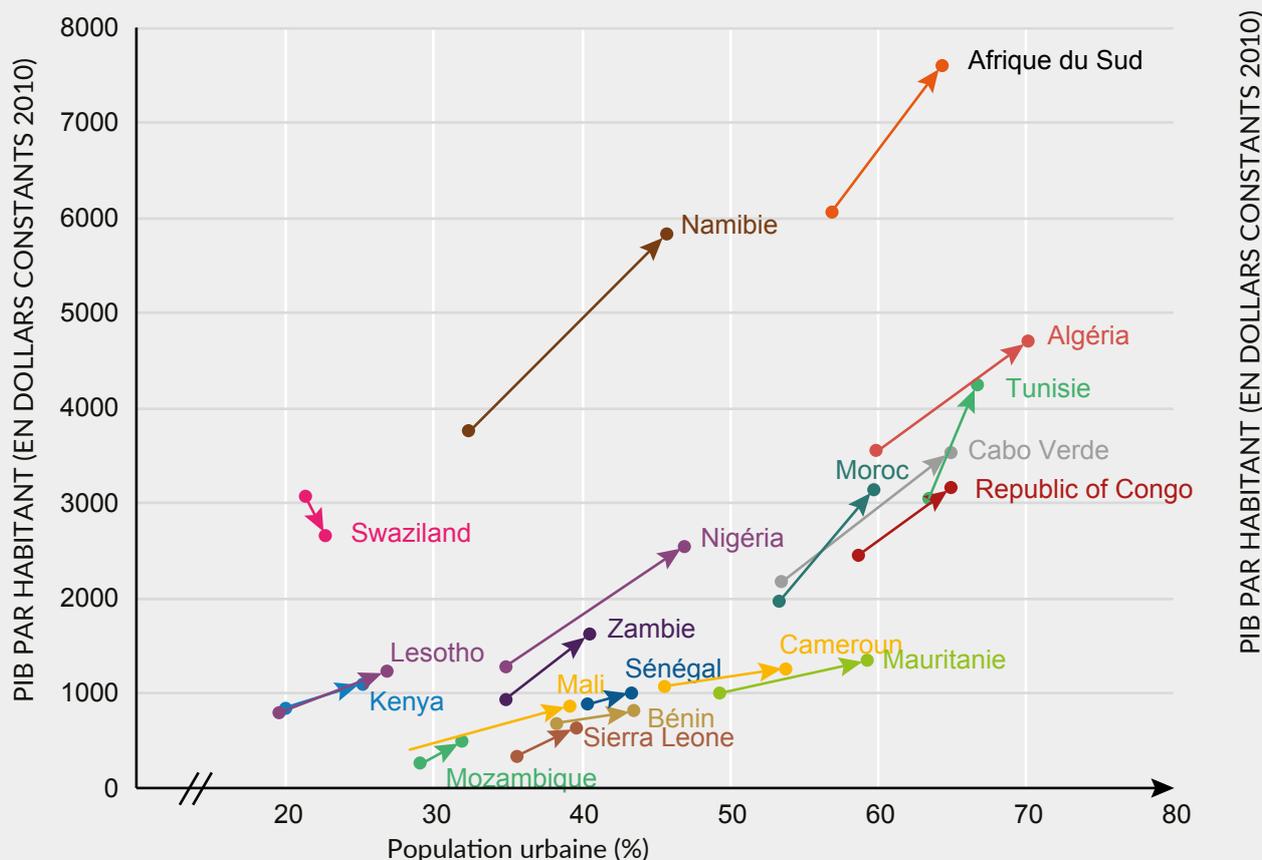
toutefois, depuis 2000, la croissance et le revenu ont rebondi dans bon nombre de ces pays, renforçant ainsi le lien entre les deux notions (fig. 3.7). Cette situation est attribuable à la hausse des prix des produits de base, aux réformes économiques et à l'amélioration de la gouvernance (Rodrik, McMillan et Verduzco-Gallo, 2014).

FIGURE 3.6 Urbanisation et PIB par habitant, 1980-1994, dans certains pays africains



Source: Indicateurs du développement dans le monde.

FIGURE 3.7 Urbanisation et PIB par habitant, 2000-2014, dans certains pays africains



Source: Indicateurs du développement dans le monde.

3.6 DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DÉSINDUSTRIALISATION PRÉMATURÉE

La transformation structurelle de nombreux pays africains a eu des résultats défavorables. À l'échelle mondiale, la part du secteur manufacturier dans la production totale a tendance à augmenter avec le revenu par habitant jusqu'à ce que les pays atteignent la tranche supérieure des pays à revenu intermédiaire, puis diminue à mesure que les services passent au premier plan, avec des revenus plus élevés (Newman et al., 2016). En Afrique, le secteur manufacturier et la croissance allaient de pair au début de la période post-coloniale de 1960 à 1975, mais la productivité du secteur manufacturier a ensuite baissé, freinant la transformation structurelle et faisant stagner la croissance. Depuis le milieu des années 1990, la croissance a repris, mais sans un impact positif considérable sur l'emploi dans le secteur manufacturier (de Vries, Timmer et de Vries, 2014). Entre 2000 et 2015,

la plupart des pays africains ont enregistré une baisse de la valeur ajoutée manufacturière dans le PIB, soit une moyenne de 2,3 points de pourcentage⁸.

Selon McMillan et Rodrik (2011), la transformation structurelle a eu des effets négatifs sur la croissance de l'Afrique dans les années 90, avec des mouvements de la main-d'œuvre vers des secteurs moins productifs. Cela était en partie dû à l'accroissement de la concurrence mondiale, qui avait obligé certaines entreprises à fermer et d'autres à licencier pour réduire les coûts. La perte d'emplois dans les secteurs à productivité élevée a produit une main-d'œuvre urbaine qui ne pouvait être absorbée que dans les activités et services informels à faible productivité (McMillan et Rodrik, 2011).

Les pays africains connaissent un processus de désindustrialisation précoce.

Les pays africains voient la part de leur secteur manufacturier atteindre des sommets à un stade de développement plus précoce que celui des économies avancées d'aujourd'hui sans qu'ils puissent réaliser les gains de croissance et de productivité d'une phase de fabrication entière, ce qu'on appelle parfois la « désindustrialisation prématurée ». Tous les pays en développement sont durement touchés (particulièrement en Afrique, mais avec des possibilités de même ordre – encadré 3.2). Les pays sont très vite à court de possibilités d'industrialisation et à des niveaux de revenus beaucoup plus faibles que ceux des pays qui ont connu l'industrialisation plus tôt. « L'industrialisation a atteint son apogée dans les pays européens comme le Royaume-Uni, la Suède et l'Italie, avec des niveaux de revenus environnant les 14 000 dollars (dollars de 1990). En Inde et dans de nombreux pays d'Afrique hors Afrique du Nord, la part d'emplois du secteur manufacturier a atteint son apogée avec des niveaux de revenus de 700 dollars » (Rodrik, 2015, p. 15). Au lieu de s'orienter vers le secteur manufacturier, la main d'œuvre est en train de passer dans les services, mais le secteur des services en Afrique a connu une expansion plus rapide dans l'emploi que dans la valeur ajoutée, ce qui donne à penser que la productivité marginale du travail dans ce secteur est faible, voire négative (Newman et al., 2016).

La poursuite de la tendance à l'urbanisation dans un contexte de désindustrialisation a donné naissance à des villes caractérisées par des populations plus pauvres et un secteur informel dominant.

Le maintien de la tendance d'urbanisation en dépit de la désindustrialisation a entraîné la naissance des villes avec des populations plus pauvres et une prévalence du secteur informel.

Cette dissociation de l'urbanisation du développement industriel est préoccupante dans la mesure où « l'industrialisation est la voie la plus efficace vers la croissance soutenue et la convergence économique » (BAD, OCDE et PNUD, 2016, p. 152) et où la « désindustrialisation supprime le principal canal par lequel la croissance s'est accélérée dans le passé » (Rodrik, 2015, p. 5). La croissance tirée par les services pourrait en théorie entraîner le passage à des emplois à forte productivité et à une accélération de la croissance du revenu, mais la plupart des services productifs qui peuvent jouer ce rôle sont à forte intensité de compétences, tandis que l'essentiel des emplois du secteur des services en Afrique n'est ni dynamique sur le plan technologique ni négociable (Rodrik, 2015).

En Afrique, l'industrialisation de l'agriculture est également essentielle à la transformation structurelle. L'agriculture reste la principale source de revenus de la majeure partie de la population et un important contributeur au PIB et pourtant, sa productivité est inférieure à 56 % de la moyenne mondiale (CEA, 2013). L'amélioration de la productivité grâce à des méthodes de production industrielles et à l'expansion des chaînes de valeur pour l'agro-industrie et l'agro-alimentaire aidera à créer un excédent alimentaire pour les villes et à fournir des intrants agricoles et de la main-d'œuvre à l'industrie. L'industrie peut également favoriser l'utilisation de la technologie et l'expansion de la production agricole lorsque, grâce à elle, on assiste à une augmentation de la demande de produits alimentaires et de matières premières agricoles sur les marchés urbains et dans les chaînes d'approvisionnement agro-industrielles.

ENCADRÉ 3.2 LES POSSIBILITÉS QU'OFFRE L'AFRIQUE

L'Afrique est la région qui a le plus à gagner de la transformation structurelle et de la croissance dans le secteur manufacturier. Elle enregistre les plus gros écarts de rendement par travailleur entre les secteurs. Le ratio moyen de la productivité la plus élevée à la plus faible est deux fois plus élevé en Afrique qu'en Amérique latine et en Asie. En outre, la production par travailleur dans le secteur manufacturier en Afrique est six fois plus élevée que celle de l'agriculture.

Tous ces éléments démontrent que le mouvement des travailleurs vers les secteurs économiques jouit d'un énorme potentiel de stimuler la croissance du revenu par habitant en Afrique, mais que ce potentiel reste inexploité (Newman et al., 2016).

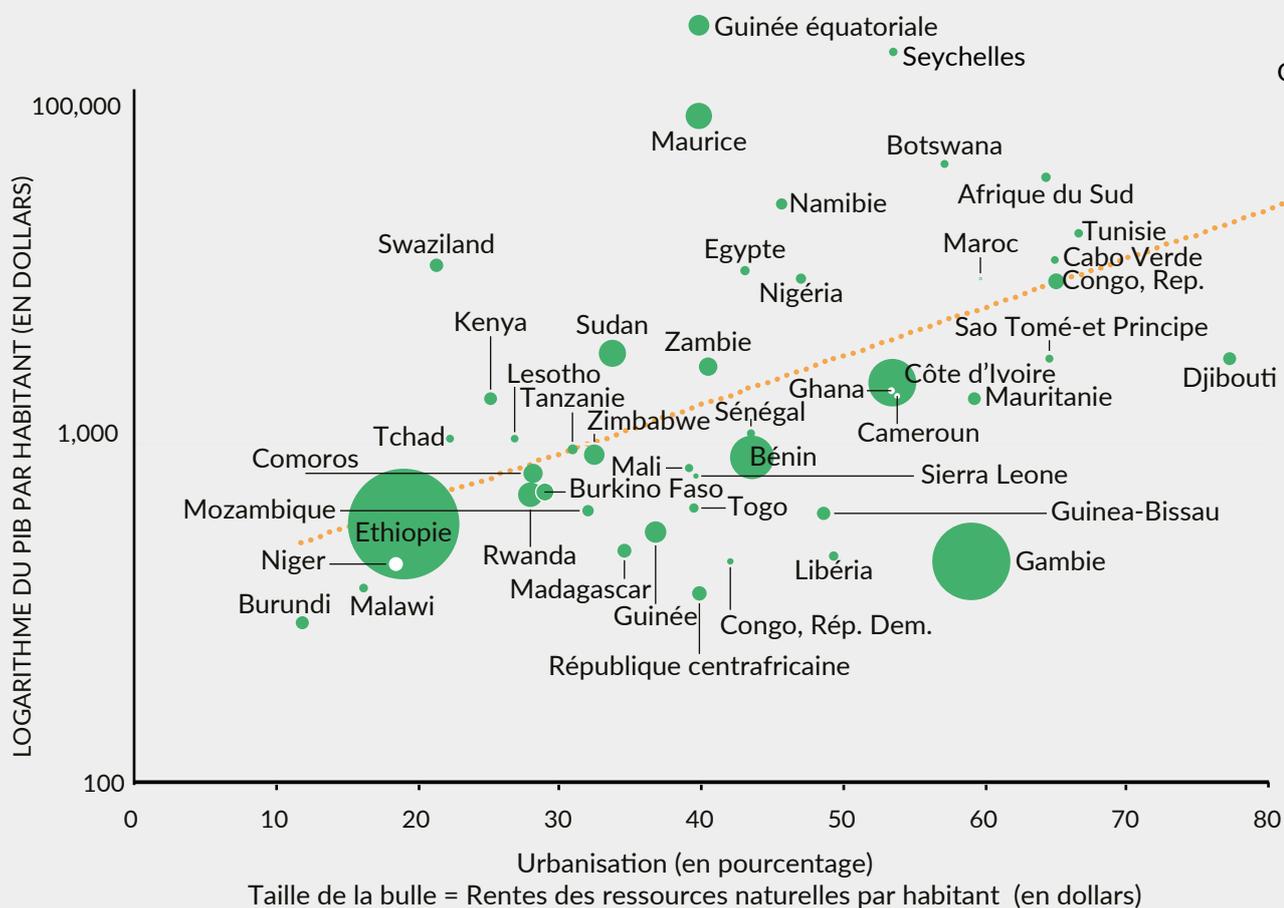
3.7 CROISSANCE FONDÉE SUR LES RESSOURCES NATURELLES ET VILLES DE CONSOMMATION

L'incapacité de parvenir à une transformation structurelle génératrice de croissance est un trait très commun parmi les pays ayant des taux d'exportation de ressources naturelles élevés. « Il existe une relation négative très forte entre la dépendance d'un pays à l'égard des produits primaires et le niveau de contribution de la transformation structurelle à la croissance. Les pays qui se spécialisent dans des produits primaires sont nettement désavantagés » (McMillan et Rodrik, 2011, p. 25). Cela est dû en partie au syndrome hollandais (où les exportations à faible créations d'emplois supplantent l'emploi dans les secteurs à plus forte valeur ajoutée) et à la difficulté à gérer la volatilité des flux de recettes publiques (Collier, 2007). Associé à la dotation en ressources (Fukunishi, 2004) et à l'histoire coloniale consacrée au développement des secteurs des ressources naturelles (BAD, n.d.), cet inconvénient est illustré à la figure 3.8, qui montre que les pays africains ayant de meilleurs résultats économiques à un niveau d'urbanisation donné ne tirent pas souvent des rentes élevées de leurs ressources naturelles.

Les pays africains ayant les meilleurs résultats économiques à un degré d'urbanisation donné sont généralement les pays pauvres en ressources naturelles.

Au niveau de la ville, la dépendance à l'égard des ressources naturelles alimente la dissociation de l'urbanisation de la transformation structurelle- d'où l'expression « villes de consommation » (Jedwab, 2013; Gollin, Jedwab et Vollrath, 2014). Les villes de consommation découlent de l'attrait des recettes des ressources naturelles qui génèrent des revenus, et non d'une large palette d'emplois formels qui conduisent à « l'urbanisation prématurée », la croissance de l'emploi dans le secteur des services non marchands allant souvent de pair avec une forte participation du secteur informel (Gollin, Jedwab et Vollrath, 2014). Les villes de consommation ont également tendance à être excessivement coûteuses (Turok, 2013).

FIGURE 3.8 Urbanisation, PIB et rentes tirés des ressources naturelles en Afrique, 2014



Source: Indicateurs du développement dans le monde.

Le concept de villes de consommation souligne l'importance de la transformation structurelle et, plus particulièrement, d'un développement industriel à forte intensité de main-d'œuvre, la croissance pouvant ne pas entraîner la création d'emplois, au sens large du terme. La source de revenus et de croissance est très importante. Les pays peuvent s'urbaniser, comme dans certains pays riches en ressources naturelles, par l'importation de produits alimentaires et de biens de consommation et la création des villes de consommation qui transfèrent les

travailleurs des secteurs marchands vers des secteurs non marchands, créant une transformation structurelle inverse qui réduit la productivité (Gollin, Jedwab et Vollrath, 2014). Il en résulte que les avantages de l'urbanisation résident dans les secteurs industriels riches en emplois et les économies d'agglomération qui les soutiennent, mais l'Afrique tarde encore à créer des emplois décents à l'échelle requise, ce qui oblige les demandeurs d'emploi à se tourner vers le secteur informel, en particulier dans les zones urbaines.

3.8 CROISSANCE POUR TOUS

La création et l'expansion d'emplois décents sont déterminants pour traduire la croissance économique en développement social et humain et pour assurer une croissance inclusive. L'Afrique a une population nombreuse et pauvre qui s'urbanise de plus en plus et au sein de laquelle les inégalités ne cessent de se creuser, d'où l'importance cruciale d'une croissance économique génératrice d'emplois, au sens large du terme, et d'une transformation structurelle centrée sur le développement industriel.

EMPLOI ET RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ

La relation entre la croissance économique et l'emploi en Afrique reste faible (chapitre 2). La croissance économique de l'Afrique est positive depuis 2000, mais avec une faible capacité de création d'emplois formels; même dans les pays où la croissance économique est la plus forte, l'intensité d'emplois de la croissance reste faible et, pour de nombreux Africains, l'économie informelle constitue l'option de l'emploi par défaut. En Afrique, seuls 25 % des jeunes hommes et 12 % des jeunes femmes trouvent un emploi salarié avant l'âge de 30 ans (BAD, 2012).

Les emplois étant peu nombreux dans les secteurs formel et manufacturier, les villes africaines sont dominées par l'économie informelle. Soixante et un pour cent des hommes et 74 % des femmes travaillant dans les secteurs non agricoles sont employés de façon informelle, la majeure partie (60 %) étant constituée de femmes installées à leur propre compte (Vanek et al., 2014). À l'échelle mondiale, c'est en Afrique (hors Afrique du Nord) que la part de l'emploi informel est la plus élevée. Il ressort d'une enquête menée auprès de sept villes d'Afrique francophone que le revenu moyen des travailleurs dans les entreprises formelles est trois fois plus élevé que celui des travailleurs du secteur informel. L'enquête révèle également une grande différence de productivité (OIT, 2009).

Les villes africaines sont dominées par l'économie informelle. Soixante et un pour cent des hommes et 74 % des femmes travaillant dans les secteurs non agricoles sont employés de façon informelle.

Le déficit de travail décent en Afrique est lié à la faiblesse du développement industriel et de l'emploi (fig. 3.9), en particulier dans le secteur manufacturier. Dans le monde, la proportion de personnes occupant un emploi rémunéré est souvent associée positivement à l'emploi industriel, mais en Afrique, le taux d'emploi dans le secteur manufacturier, qui s'établit à 10 %, est extrêmement faible. Dans d'autres régions du monde, ce taux est d'au moins 20 % et dépasse 30 % en Asie de l'Est (OIT, 2014). Parce que la population en âge de travailler augmente à un rythme annuel estimé à 2,8 % (OIT, 2012), la croissance et l'expansion industrielle créatrices d'emplois s'avèrent cruciales pour l'Afrique.

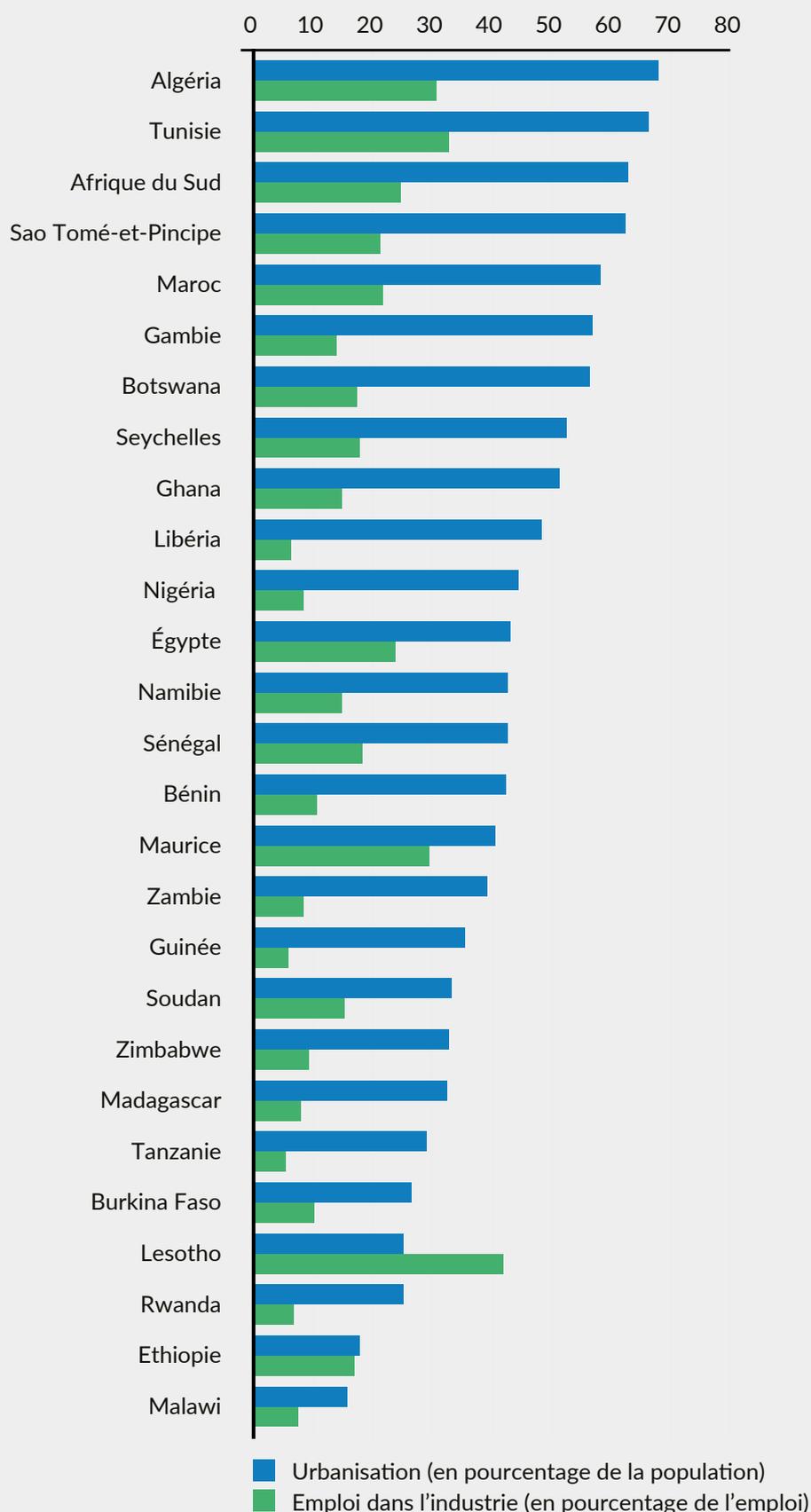
La réussite dans la création d'emplois est également liée à des aspects plus larges du développement social tels que la réduction de la pauvreté et l'égalité des sexes. Si l'économie formelle ne crée pas suffisamment d'emplois rémunérés, il deviendra plus difficile de réduire le nombre de travailleurs pauvres, en particulier les femmes en situation d'emploi précaire⁹. Selon l'Organisation internationale du travail (OIT), la proportion des travailleurs en situation d'emploi précaire en Afrique est de 70,1 % pour les hommes et 84,3 % pour les femmes (OIT, 2014).

La création d'emplois et l'investissement dans le capital humain par l'éducation et la formation sont liés à la lutte contre la pauvreté et les inégalités. La production manufacturière à forte intensité de main-d'œuvre et les emplois bien rémunérés des secteurs de l'industrie et des

services sont nécessaires pour absorber la population urbaine semi-qualifiée et les diplômés de l'université. La dualité du marché du travail (emplois formels/ emplois informels) et les gros écarts de productivité et de revenus

dans les entreprises africaines révèlent un fort potentiel de délocalisation des ressources et d'amélioration de la productivité par la création d'un climat des affaires favorable et concurrentiel.

FIGURE 3.9 Urbanisation et emploi industriel, 2007-2015



Source: Indicateurs du développement dans le monde.

Plus d'une décennie de forte croissance économique a permis de réduire la pauvreté en Afrique (hors Afrique du Nord). Cette réduction reste cependant insuffisante et varie considérablement entre les pays (chapitre 2)¹⁰. La plupart des pays pauvres en ressources ont fait mieux que ceux qui en étaient richement dotés, même si les niveaux de pauvreté initiale semblaient plus élevés chez les premiers. Entre 1995 et 2000 et de 2008 à 2011, le taux de pauvreté dans les pays pauvres en ressources avait diminué de 16 %, contre 7 % dans les pays riches en ressources, bien que ces derniers aient enregistré un rythme de croissance économique 2,2 fois plus rapide.

La capacité de l'industrie à réduire la pauvreté en Afrique a récemment été démontrée dans une étude contradictoire où la part de l'industrie dans 12 pays africains a été simulée au même niveau que les pays de référence de l'Asie lorsque leur PIB était du même ordre

de grandeur. Les auteurs ont constaté que la plupart des pays d'Afrique seraient moins pauvres si leur structure économique était plus proche de celle des pays de référence asiatiques, et qu'une hausse de 1 % de l'emploi dans le secteur industriel s'accompagnait d'une réduction de 0,8 % du taux de pauvreté (tableau 3.1).

Étant donné l'enracinement et la prévalence de l'économie informelle, les décideurs politiques doivent redoubler d'efforts pour alléger les contraintes que celle-ci fait peser sur la croissance. Comme souligné dans les chapitres 4 et 5, les entreprises informelles contribuent à la valeur ajoutée manufacturière et accroissent leur productivité lorsqu'elles fonctionnent selon le mode du groupement interentreprises. Mais faire de l'économie informelle un acteur clé dans la transformation structurelle exige des gouvernements qu'ils la mettent sur les rails de la croissance et de la formalisation en simplifiant la réglementation et en supprimant les obstacles, notamment ceux liés à l'obtention de financements, à la mobilité des pauvres, à la faiblesse des infrastructures et aux questions foncières.

Pour absorber les citoyens semi-qualifiés et les diplômés de l'enseignement supérieur, il faut un secteur manufacturier à forte intensité de main-d'œuvre, ainsi que des secteurs de l'industrie et des services qui soient riches en emplois bien rémunérés.

TABLEAU 3.1 Transformation structurelle et simulations de la pauvreté

PAYS	TAUX DE PAUVRETÉ OBSERVÉ	TAUX DE PAUVRETÉ SIMULÉ AVEC LA PART DU SECTEUR INDUSTRIEL DANS LE PIB SEMBLABLE À CELLE DES PAYS DE RÉFÉRENCE ASIATIQUES	VARIATION DU TAUX DE PAUVRETÉ
Afrique du Sud 2006	15,9	11,6	-27,0%
Botswana 2005	34,4	30,7	-10,8 %
Éthiopie 2005	41,6	39,7	-4,6%
Ghana 2005	22,6	22,9	1,3%
Malawi 2011	65,6	63,5	-3,2%
Mali 2005	47,4	47,4	0,0%
Nigéria 2010	66,8	66,6	-0,3%
Rwanda 2005	52,8	48,5	-8,1%
Sénégal 2005	31,1	40,3	29,6%
Tanzanie 2007	62,6	55,2	-11,8%
Ouganda 2005	36,2	34	-6,1%
Zambie 2003	64,9	63,4	-2,3%

Source: Newman et al. (2016).

LES FEMMES

Les objectifs de développement ne peuvent pas être atteints si les femmes sont laissées pour compte; or, le secteur industriel en Afrique n'a pas toujours intégré cette catégorie importante de la population. Certes, la représentation des femmes a augmenté dans l'emploi du secteur des services à travers l'Afrique depuis le début des années 1990 et a atteint ou dépassé la parité en Afrique de l'Est, en Afrique australe et en Afrique de l'Ouest, mais elle n'a pas encore atteint la parité dans le secteur industriel. En Afrique australe et en Afrique du Nord, l'emploi des femmes dans l'industrie est particulièrement faible par rapport à celui des hommes (données de l'OIT). Les femmes doivent donc être mieux ciblées et formées pour l'emploi industriel grâce à des politiques tenant compte du genre aux niveaux régional, national et local (encadré 3.3).

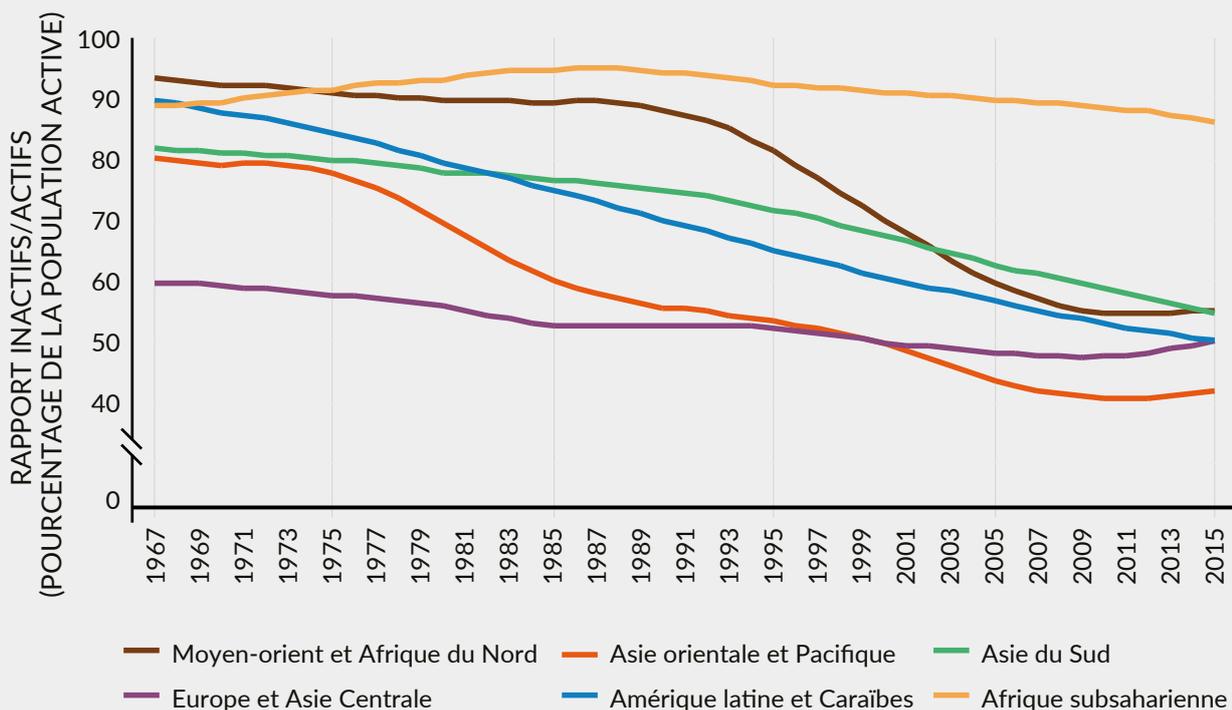
LES JEUNES

La transition urbaine en Afrique s'accompagne d'une transition démographique et offre la possibilité d'exploiter un dividende démographique à durée limitée. Les économies bénéficient de la diminution du ratio de dépendance à mesure que les taux de mortalité et de fécondité baissent et que la population en âge de travailler augmente au point de dépasser la proportion de la population non active. En Asie de l'Est, ce dividende

démographique représente entre un tiers et la moitié de la croissance dans le « miracle asiatique ». L'effet de croissance se fait sentir à travers non seulement l'augmentation du taux d'activité, mais aussi des variables de développement telles que l'épargne globale, le renforcement de l'investissement, les flux de capitaux étrangers et la scolarisation (Williamson, 2013). Selon Drummond, Thakoor et Yu, une variation d'un point de pourcentage du ratio inactifs/actifs pourrait entraîner jusqu'à 1,1 point de pourcentage de hausse du PIB, mais pour exploiter ce potentiel, il faudra consentir d'importants investissements dans le capital humain, l'industrie à forte intensité de main-d'œuvre et les services (2014).

L'Afrique hors Afrique du Nord est au début de la transition démographique (fig. 3.10) et n'a pas encore bénéficié de dividende démographique, en particulier parce que le chômage des jeunes y est jusqu'à trois fois plus élevé que l'emploi des adultes (BAD, OCDE, PNUD et CEA, 2012). Les jeunes ayant fait l'enseignement supérieur sont deux ou trois fois plus susceptibles d'être chômeurs que ceux qui n'ont fréquenté que l'école primaire, contrairement aux jeunes des pays à haut revenu (OIT, 2015). Dans le même temps, les entreprises industrielles ont du mal à trouver suffisamment de travailleurs qualifiés. Il est par conséquent essentiel pour les pays africains de promouvoir un enseignement technique et professionnel bien ciblé.

FIGURE 3.10 Rapport inactifs/actifs par région du monde, 1967-2015

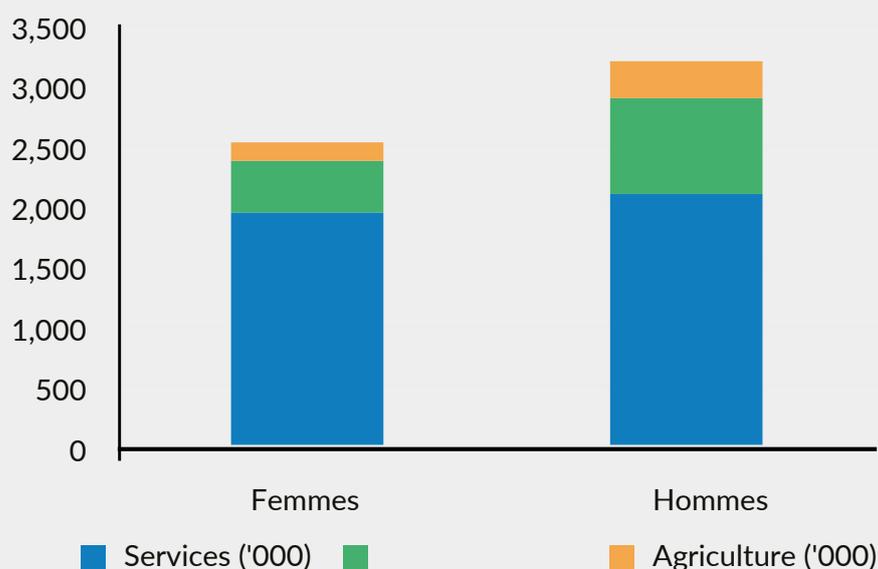


Source: Indicateurs du développement dans le monde.

ENCADRÉ 3.3 L'INDUSTRIALISATION AVEC OU SANS LES FEMMES ? LE CAS DES VILLES ÉTHIOPIENNES

Les données sur des indicateurs clés des marchés du travail, en particulier pour les zones urbaines, sont rares. L'Éthiopie est le seul pays d'Afrique disposant de telles données, qui sont tirées d'enquêtes sur la main-d'œuvre accessibles au public grâce à l'OIT. Dans ses zones urbaines, le nombre des hommes et des femmes travaillant dans le secteur des services est identique, mais, dans l'industrie, les hommes sont presque deux fois plus susceptibles d'être employés que les femmes (figure de l'encadré 3.1).

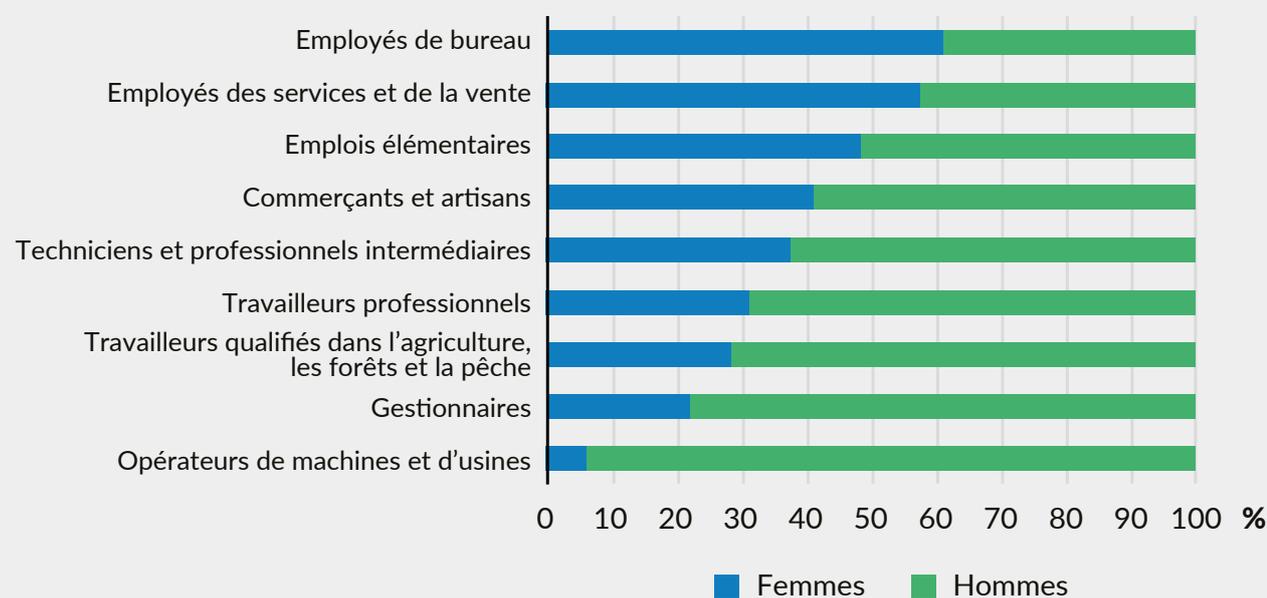
FIGURE DE L'ENCADRÉ 3.1 Emploi par secteur et par sexe dans les villes éthiopiennes, 2012



Source: OIT, Bureau de statistique (âge:10 ans et plus).

Dans les zones urbaines, les femmes sont particulièrement sous-représentées, notamment dans l'emploi professionnel, l'emploi agricole qualifié, les postes de direction et, surtout, chez les opérateurs d'installations et de machines (figure de l'encadré 3.2).

FIGURE DE L'ENCADRÉ 3.2 Emploi par sexe et par sous-secteur dans les villes éthiopiennes, 2012



Source: Base de données OIT; indicateurs clés du marché de travail (âge: 10 ans et plus).

ENCADRÉ 3.3 (CONT.) L'INDUSTRIALISATION AVEC OU SANS LES FEMMES ? LE CAS DES VILLES ÉTHIOPIENNES

À cause de la ségrégation sectorielle et professionnelle dont elles sont victimes, les femmes sont plus susceptibles d'occuper des emplois précaires, c'est-à-dire comme travailleurs indépendants et auxiliaires familiaux (tableau de l'encadré 3.1).

TABLEAU DE L'ENCADRÉ 3.1 Situation professionnelle par sexe dans les villes éthiopiennes, 2012

	EMPLOI SALARIÉ	PERSONNES TRAVAILLANT À LEUR PROPRE COMPTE	EMPLOYEURS	TRAVAILLEURS INDÉPENDANTS	MEMBRES DE COOPÉRATIVES DE PRODUCTEURS	AUXILIAIRES FAMILIAUX	EMPLOI PRÉCAIRE
Pourcentage de la main d'œuvre masculine	52,5	46,3	0,9	38,0	0,9	6,5	44,5
Pourcentage de la main d'œuvre féminine	47,0	52,2	0,4	39,5	0,9	11,4	50,9
Écart (Rapport pourcentage hommes/femmes)	0,90	1,13	0,44	1,04	1,00	1,75	1,14

Source: Base de données OIT; indicateurs clés du marché de travail (âge: 10 ans et plus).

En Éthiopie et ailleurs, les marchés du travail urbains déçoivent les attentes des femmes. La productivité des travailleurs urbains ne pourra augmenter que si une attention particulière est accordée à l'emploi des femmes.

3.9 DES RAISONS D'ÊTRE OPTIMISTE

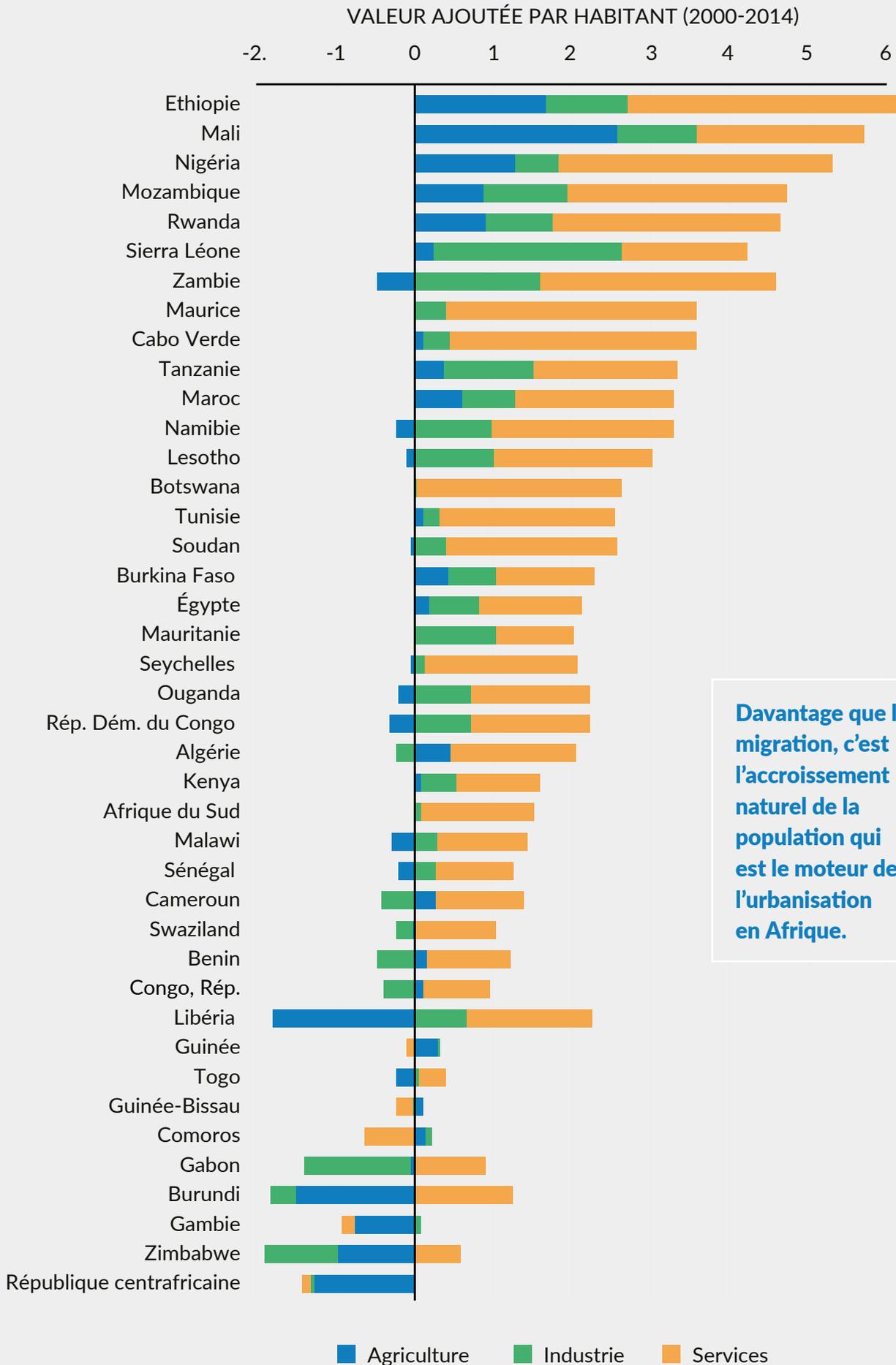
Après le tournant du siècle, les transformations structurelles ont commencé à contribuer à la croissance dans certains pays africains. Dans une mise à jour de l'étude originale montrant les effets négatifs de la transformation structurelle (McMillan et Rodrik, 2011), Rodrik, McMillan et Verduzco-Gallo (2014) ont constaté que la moitié de leur échantillon africain (Nigéria, Zambie, Éthiopie et Malawi) avait enregistré une expansion du secteur manufacturier après 2000 et que dans d'autres pays comme L'île Maurice et le Sénégal, la main d'œuvre avait migré vers le secteur des services à forte productivité, générant le type de transformation structurelle requis pour le développement (Rodrik, McMillan et Verduzco-Gallo, 2014). Il ressort aussi d'une autre étude fondée sur les données des enquêtes démographiques et de santé de 2000-2010 qu'en Afrique, la transformation structurelle a contribué à la croissance de la productivité du travail dans environ 50 % des pays de son échantillon (Harttgen et McMillan, 2014). Une décomposition des taux de croissance par secteur montre que dans la plupart des pays africains

dont les données sont disponibles, l'industrie a contribué à la croissance du revenu par habitant pendant la période 2000-2014 (fig. 3.11).

Il existe d'autres raisons d'afficher un optimisme prudent sur l'avenir industriel de l'Afrique, notamment la perspective de voir certaines industries chinoises émigrer, pour éviter la hausse des coûts de main d'œuvre et de fabrication dans leur pays (Page, 2012; Rodrik,

L'avenir industriel de l'Afrique a tout à gagner, d'une part, de la perspective de voir certaines industries chinoises migrer vers d'autres pays pour pallier l'augmentation des coûts du travail et de fabrication et, d'autre part, du rôle croissant de la consommation urbaine en tant que force d'attraction des investissements et moteur de la croissance industrielle.

FIGURE 3.11 Taux de croissance de la valeur ajoutée par habitant, par pays et par secteur en Afrique, 2000-2014



Davantage que la migration, c'est l'accroissement naturel de la population qui est le moteur de l'urbanisation en Afrique.

McMillan et Verduzco-Gallo, 2014), et le rôle croissant de la consommation urbaine en Afrique comme force d'attraction des investissements et moteur de la croissance industrielle. Les villes qui connaissent une expansion de la classe moyenne sont des destinations potentielles pour

les investissements en raison de la hausse des dépenses de consommation et de l'investissement attendu dans les infrastructures. En 2030, les résidents des 18 premières villes d'Afrique pourront bien cumuler un pouvoir d'achat de 1 300 milliards de dollars (Leke et al., 2010).

3.10 DISSIPER LES MYTHES

Ces raisons d'être optimiste, ajoutées au fait que les gouvernements africains et les partenaires de développement ont une opinion plus positive du potentiel économique et social des villes, encouragent les pays africains à renouveler leur engagement à ressusciter leur secteur industriel, conformément aux plans nationaux de développement et à l'Agenda 2063 de l'Union africaine. Il est temps de dissiper les mythes communs d'une époque « anti-urbaine » révolue.

MYTHE 1: ÉTANT DONNÉ QUE LES POLITIQUES VISANT À AMÉLIORER LES VILLES VONT STIMULER LA MIGRATION ET N'ABOUTIR QU'À DES VILLES PLUS SURPEUPLÉES, LES DÉCIDEURS DEVRAIENT SE CONCENTRER SUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL POUR RALENTIR L'URBANISATION

L'urbanisation de l'Afrique est davantage dictée par l'accroissement naturel que par la migration. En Afrique, les taux de migration avaient atteint des sommets dans les années 1960, avant de chuter par la suite. Contrairement à l'expérience vécue par le Royaume-Uni au cours de la révolution industrielle, où l'accroissement naturel de la population était plus faible dans les villes en raison de taux de mortalité élevés, la croissance de la population urbaine en Afrique est stimulée par l'accroissement naturel, lui-même dû à une baisse des taux de mortalité dans les villes. L'urbanisation va donc se poursuivre indépendamment de la migration ou du développement rural (Annez et Buckley, 2009; Fox, 2014).

En outre, les politiques antérieures de prévention ou de ralentissement de la migration ont échoué. Dans les années 1980, de nombreux gouvernements africains, préoccupés par l'urbanisation rapide, avaient tenté de

freiner la croissance urbaine, mais leurs politiques ont échoué (Annez et Buckley, 2009; ONU-Habitat, 2014) et pourraient bien avoir entraîné des pertes de productivité (Harvey, 2009). Les politiques qui visent à décourager les migrations (par le manque de services) doivent être évitées, compte tenu de leurs effets économiques néfastes (Turok et McGranahan, 2013).

Enfin, le développement rural et le développement urbain sont complémentaires. Les multiples aspects des liens économiques entre les zones urbaines et rurales font que le bon fonctionnement des économies urbaines bénéficie également aux zones rurales. De plus en plus de migrants urbains et leurs familles sont à cheval entre la ville et la campagne et élaborent des stratégies de subsistance qui combinent les deux sources de revenus (Annez et Buckley, 2009; Potts, 2010). Les migrants urbains envoient de l'argent dans les zones rurales, stimulant ainsi les dépenses d'éducation et d'investissement au profit de la productivité économique des collectivités rurales (BAD, OCDE et PNUD, 2016). La migration, en particulier vers les petites villes, est souvent un moyen de sortir de la pauvreté. L'urbanisation contribue également au développement économique des régions rurales en créant des marchés pour les produits agricoles et en fournissant des services aux entreprises agricoles.

MYTHE 2: LES VILLES AFRICAINES NE SONT PAS CHÈRES

Les villes africaines sont très chères, jusqu'à 31 % plus chères que les villes des pays à niveau de revenu similaire (Nakamura et al., 2016); par conséquent, il est faux de croire que le développement industriel en Afrique bénéficiera d'une main-d'œuvre et de terres bon marché (chapitre 4). En outre, les coûts indirects de l'insuffisance des infrastructures placent les entreprises africaines dans une situation de désavantage concurrentiel face aux nombreuses entreprises d'Amérique latine et d'Asie qui payent respectivement 50 % et 70 % moins cher le transport intérieur des importations et exportations, à quoi s'ajoute le fait que les entreprises africaines perdent jusqu'à 13 % de leurs heures de travail dans des pannes d'électricité (Iarossi, 2009).

Les liens économiques multidimensionnels unissant zones urbaines et zones rurales font que le bon fonctionnement des économies urbaines présente aussi des avantages pour les zones rurales.

Le mauvais fonctionnement des villes a un coût, surtout lorsque les marchés fonciers et immobiliers sont artificiellement limités par le mauvais fonctionnement des institutions ou le manque de terrains viabilisés et constructibles. Le manque d'accès à des terrains bien situés reste un des principaux obstacles à la croissance des petites entreprises. L'incapacité des marchés immobiliers de répondre à la demande entraîne une augmentation des prix. Le coût de la vie à New York est le plus élevé aux États-Unis en raison des avantages qu'offre la ville en termes de productivité, mais il est inférieur à celui de Luanda, (Angola), Kinshasa (RDC) et N'Djamena (Tchad) (voir tableau 4.6)¹¹. Les villes chères compromettent leur avantage productif urbain.

New York, fort de ses avantages en matière de productivité, a le coût de la vie le plus élevé aux États-Unis ; pourtant, Luanda en Angola, Kinshasa en République démocratique du Congo et N'djamena au Tchad sont des villes plus chères que New York.

MYTHE 3: LES BONNES VILLES POUSSENT NATURELLEMENT DANS UNE ÉCONOMIE DE MARCHÉ

Les villes sont construites sur la base de l'infrastructure publique. Les villes grandissent autour d'un réseau

d'espaces publics, dont les plus importants sont les rues. L'État joue un rôle important dans la définition de la manière dont les rues et les infrastructures façonneront la ville et favoriseront un bon fonctionnement – ou un dysfonctionnement – de l'espace urbain. À certains endroits, c'est la demande du marché qui semble être à l'origine d'un projet immobilier; cependant, il y a trop souvent des subventions cachées qui couvrent les coûts supplémentaires des infrastructures dans les zones à faible densité et à haut revenu, ce qui favorise un étalement urbain aux conséquences économiques néfastes.

Les jalons d'une économie de marché dans le domaine immobilier peuvent en effet créer une réactivité économique, permettant à la ville de s'adapter à l'évolution des forces économiques et de répondre à la demande de logements et d'espaces non résidentiels. De même, si les promoteurs privés peuvent compter sur le bon fonctionnement des marchés fonciers et immobiliers, c'est tout leur potentiel économique qui sera libéré (encadré 3.4). Cependant, le rôle des institutions et des investissements publics ne doit pas être sous-estimé. L'investissement public dans les infrastructures, dans le cadre d'une planification à long terme, témoigne de l'engagement des services publics et des perspectives de croissance d'une ville et contribue à l'afflux de l'investissement privé dans l'industrie. Les biens privés et collectifs peuvent jouer un rôle complémentaire lorsqu'ils sont bien coordonnés.

L'incapacité des gouvernements à fournir l'infrastructure et les services publics est à l'origine de l'échec

ENCADRÉ 3.4 GURGAON, INDE: UNE VILLE PRIVÉE

Gurgaon est une ville indienne qui prospère grâce à des entreprises industrielles et informatiques locales et étrangères. En 1991, c'était un petit village dans la périphérie de Delhi, avec une population d'environ 121 000 habitants. En 2011, sa population a fortement augmenté pour atteindre 1,5 million d'habitants. En 2013, près de la moitié des sociétés du classement Fortune 500 y exerçaient leurs activités.

Jusqu'en 2008, la ville n'avait pas d'autorité municipale; elle a donc été développée par le secteur privé et ce, pour trois raisons. Premièrement, les entreprises et les citoyens de Delhi se sont installés à Gurgaon en raison du prix abordable de ses terrains et des possibilités de croissance qu'elle offrait lorsque le marché de l'immobilier de Delhi est devenu tendu. Deuxièmement, dans l'État d'Haryana, où Gurgaon est située, le législateur avait adopté des lois permettant aux entreprises privées d'acquérir des terres à grande échelle pour développer les municipalités. Troisièmement, après que de grandes entreprises comme General Electric eurent lancé la dynamique de croissance en s'y installant, cela a encouragé d'autres entreprises à faire de la ville un pôle des technologies de l'information doté de tous les équipements modernes, dont 43 centres commerciaux, des tours d'habitation de luxe, des gratte-ciel, des terrains de golf et des hôtels cinq étoiles.

L'absence de l'action du gouvernement dans le développement de Gurgaon comporte cependant un inconvénient: le très mauvais état des infrastructures. « Les eaux usées sont souvent rejetées dans les rivières ou les terres environnantes ... Les pannes d'électricité sont fréquentes. En plus, les transports publics sont soit inexistantes soit de mauvaise qualité ... La sécurité est également inexistante dans les endroits publics où les policiers sont en sous-effectifs » (p. 201). Ces défaillances constituent une menace pour la stabilité et la croissance économiques à long terme de la ville.

Les échecs en matière d'urbanisation et d'industrialisation sont essentiellement dus à l'incapacité des gouvernements à mettre en place les infrastructures et services publics nécessaires. Pour être efficaces sur le plan économique, les villes ont besoin d'investissements stratégiques précoces, en particulier dans les domaines de l'énergie, des transports et autres infrastructures.

des politiques urbaines et industrielles. Les villes performantes sur le plan économique exigent des investissements stratégiques et précoces, notamment dans l'énergie, les transports et d'autres infrastructures. Les villes socialement équitables exigent également l'action des pouvoirs publics pour aider les ménages à faible revenu à trouver un logement décent et un emploi. Les villes écologiquement durables nécessitent des politiques appropriées pour corriger les défaillances du marché causées par des externalités négatives.

L'activité industrielle est particulièrement sensible à l'incapacité des gouvernements à intervenir dans l'urbanisme et l'aménagement du territoire, et ce pour trois raisons: les entreprises industrielles ont des exigences particulières d'emplacement, exigences qui peuvent inclure l'accès à la main d'œuvre, aux marchés et aux ports, aux intrants, aux connaissances et aux idées; certaines industries nécessitent des parcelles surdimensionnées ou doivent éviter des utilisations conflictuelles; enfin, la productivité et la compétitivité industrielles sont sensibles à l'existence d'infrastructures, en particulier l'électricité et les transports.

MYTHE 4: L'INDUSTRIE AURA DE MEILLEURS RÉSULTATS SI ELLE ÉCHAPPE AU DYSFONCTIONNEMENT URBAIN

Sauf pour l'extraction des ressources naturelles, la plupart des activités industrielles sont basées dans les zones urbaines. Les zones économiques spéciales (ZES) offrent l'occasion de créer des poches de compétitivité industrielle, mais elles perdent d'importants avantages en termes de productivité lorsqu'elles sont séparées de la ville (encadré 4.3). Il ressort des études sur les ZES en Afrique que leur création dans des régions en retard contribue à leur échec, étant donné la mauvaise qualité des infrastructures et l'incapacité des entreprises d'accéder à de vastes bassins de main-d'œuvre qualifiée (Farole, 2011; Altbeker, McKeown et Bernstein, 2012). La mise aux normes des infrastructures dans les régions en retard ou la création de villes entièrement nouvelles

à partir de rien est très onéreuse et ne parviendra pas forcément à attirer suffisamment d'entreprises et de résidents pour atteindre le seuil de compétitivité (voir les exemples dans le chapitre 5).

Les entreprises industrielles doivent trouver un équilibre entre les avantages de l'espace urbain et les déséconomies urbaines telles que l'augmentation du prix des terres et la congestion. Certains secteurs industriels migrent vers des villes spécialisées plus petites ou vers la périphérie urbaine afin de maximiser leurs avantages géographiques. Les parcs industriels peuvent compenser les compromis faits en matière d'emplacement, mais doivent être bien placés et raccordés à la ville. Il est généralement préférable de rendre les villes opérationnelles que de renoncer aux avantages qu'elles présentent déjà.

MYTHE 5: LES QUESTIONS URBAINES SONT DES QUESTIONS SOCIALES, ET NON DES QUESTIONS ÉCONOMIQUES

Les villes africaines génèrent d'énormes richesses. Elles sont au cœur du potentiel d'innovation de la région et abritent ses plus grandes entreprises ¹². Comme indiqué dans le présent chapitre, les forces des économies d'agglomération procurent un avantage productif aux villes, faisant ainsi des villes africaines des acteurs déterminants de la transformation économique. Elles sont au centre de l'émergence et de la croissance des industries, des services à forte productivité et des liens à valeur ajoutée avec l'agriculture et d'autres activités rurales. Or, ce potentiel économique des villes n'a pas été pleinement exploité. Il devient donc essentiel de tirer parti de ces avantages et de maximiser leur contribution économique afin de maintenir la tendance actuelle de la croissance économique et de réaliser la transformation structurelle. Les défis économiques et les obstacles auxquels font face les villes africaines sont des entraves à la transformation structurelle; il faut aider les villes à réaliser leur potentiel économique grâce à des politiques et des institutions appropriées.

Trop souvent, ce n'est qu'en termes de logement, d'assainissement ou d'éléments isolés du développement

Les politiques « urbaines », que ce soit dans les domaines du logement, de l'assainissement ou de la santé, ont des répercussions sur l'économie. C'est par leur dynamisme économique que les villes parviennent à atteindre leurs objectifs de développement dans beaucoup d'autres domaines, notamment le développement humain.

humain que l'on évoque les villes, et ce en dépit de leur importance économique; en outre, les politiques sur ces sujets sont séparées des politiques de développement économique urbain. Le discours sur l'urbanisation porte souvent sur un seul secteur, par exemple la pénurie de logements ou les obstacles financiers à la prestation de services. Le rôle et le devenir des villes sont plus vastes que leurs cadres politiques fragmentés. Les politiques « urbaines » – que ce soit dans le logement, l'assainissement ou la santé – ont des répercussions économiques. Le dynamisme économique des villes sous-tend leur capacité à atteindre les objectifs de développement dans de nombreux autres domaines, y compris le développement humain. En particulier, dans le contexte actuel d'urbanisation rapide de l'Afrique,

il devient impératif de donner aux villes les moyens de créer des emplois productifs et d'élargir la base des recettes pour un développement économique durable et inclusif. La perspective économique devient ainsi un élément essentiel du discours sur l'urbanisation. Il est indispensable de comprendre la complexité et l'interaction des différents secteurs urbains si l'on veut réaliser le développement économique et humain. Si les questions sociales urbaines sont, de toute évidence, importantes, elles ne doivent pas pour autant être le seul angle de la politique urbaine. Le poids économique des villes exige que la politique urbaine ait un angle économique et que les villes soient un élément central de la planification du développement.

3.11 INCIDENCES SUR LES POLITIQUES ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Les politiques adoptées aux niveaux national, régional et international mettent à nouveau l'accent sur le développement urbain et ses liens avec le développement de l'Afrique. L'Objectif 11 des objectifs de développement durable, le Nouvel agenda urbain et l'Agenda 2063 témoignent des actions récemment menées dans ce sens. En fonction des sujets traités dans le présent chapitre, il est possible de dégager un ensemble de considérations de politique générale dont les implications stratégiques sont détaillées dans les chapitres ultérieurs:

- Les décideurs politiques doivent reconnaître le potentiel économique des villes et leur rôle déterminant dans la transformation structurelle, en particulier devant la rapidité de l'urbanisation.
- Les politiques ne devraient pas chercher à décourager l'exode rural parce qu'il n'est pas le moteur de la croissance démographique urbaine et s'avère nécessaire à la transformation structurelle.
- La qualité et la forme du développement urbain doivent être traitées en amont pour éviter de graves problèmes économiques, environnementaux et sociaux à long terme.
- Les politiques devraient rendre les villes plus efficaces afin que les entreprises industrielles voient l'ensemble de leurs coûts baisser et leur compétitivité mondiale augmenter.
- Les villes idéales ont besoin d'investissements publics bien planifiés et de politiques publiques à long terme.
- L'industrialisation doit être au cœur de la politique de développement, principalement l'intégration de la main-d'œuvre dans les secteurs industriels riches

En s'attaquant aux défis urbains en même temps qu'aux défis industriels, les responsables des villes et ceux du développement industriel seront à même de coordonner et d'harmoniser leurs politiques pour atteindre leurs objectifs communs.

en emplois (mais qui représentent un défi pour les pays tributaires des ressources naturelles).

- Les villes doivent répondre aux besoins des femmes, des jeunes et des travailleurs du secteur informel.
- Les politiques qui visent à lier l'urbanisation et l'industrialisation sont importantes pour trois raisons:

LES VILLES NÉCESSITENT UNE INDUSTRIALISATION PLUS PERFORMANTE

C'est dans les villes caractérisées par la pauvreté, le poids du secteur informel et les inégalités que l'on observe l'incapacité de l'industrie africaine de créer des emplois à grande échelle, de développer des chaînes de valeur fonctionnelle et d'encourager les liens entre les zones urbaines et les zones rurales. Le renforcement du processus d'industrialisation joue un rôle déterminant dans l'exploitation des forces productives des villes. Les secteurs pourvoyeurs d'emplois pour les jeunes doivent grandir si l'Afrique entend exploiter les possibilités de dividende démographique. L'industrie manufacturière et les industries à forte intensité de main-d'œuvre et à fort potentiel de croissance font partie des voies à suivre pour un avenir urbain prospère.

TABLEAU 3.2 Problèmes communs au milieu urbain et au secteur industriel

MILIEU URBAIN	SECTEUR INDUSTRIEL
Infrastructure urbaine: électricité, transports, eau et assainissement, etc.	Infrastructure industrielle: électricité, transports, logistique, etc.
Pôles d'emploi et emplois urbains	Regroupement des secteurs concurrentiels
Villes dans un rôle de pépinière, mobilité des entreprises	Innovation industrielle
Recherche et développement en milieu urbain, TI et établissements de formation; éducation et capital humain	Modernisation industrielle
Villes de consommation	Inconvénients des richesses naturelles, y compris la surévaluation de la monnaie
Dualité des marchés du travail dans les villes, difficultés de mobilité de la main-d'œuvre	Flexibilité des marchés du travail, mise en commun de la main d'œuvre, rapprochement de l'offre et de la demande de main-d'œuvre
Villes portuaires, logistique du commerce	Compétitivité à l'exportation
Regroupement; proximité, regroupement des industries; efficacité urbaine	Économies d'agglomération
Systèmes urbains et ZES	Optimisation des sites industriels
Fonctionnalité du marché foncier urbain	Accès à la terre

L'INDUSTRIALISATION NÉCESSITE PLUS DE VILLES FONCTIONNELLES

Les villes sont le foyer de l'innovation et du processus dynamique de production du capital et de la main-d'œuvre qui sont capables de propulser le développement. Les villes permettent l'accès des entreprises aux marchés de consommation, la constitution de réserves de main-d'œuvre, l'adéquation des compétences spécialisées avec les besoins, l'exploitation des possibilités de spécialisation, l'accès à des intrants de meilleure qualité et le partage des connaissances et des idées. Les économies d'échelle urbaines jouent également un rôle dans la mise en place d'infrastructures et de services publics, permettant une réduction des coûts pour les usagers. Surmonter les obstacles à la productivité urbaine, notamment les carences dans l'aménagement urbain, la ségrégation et le déficit infrastructurel, présente d'énormes avantages pour l'industrie.

L'URBANISATION ET L'INDUSTRIALISATION ONT DES PROBLÈMES COMMUNS

Le développement des villes et celui des industries font face à des défis communs (tableau 3.2), notamment les déficits en matière d'infrastructure, la prédominance du secteur informel sur les marchés du travail et les obstacles à la circulation des personnes et des marchandises. Si elles sont conjointement élaborées par les acteurs

urbains et industriels, les politiques peuvent être mieux coordonnées et harmonisées pour la réalisation des objectifs communs.

La volonté des dirigeants africains de rendre le continent prospère, solidaire et durable place la transformation structurelle au centre de la vision et de l'agenda à long terme du continent (UA, 2015). Au moment où l'Afrique poursuit sa transformation structurelle, l'exploitation des possibilités qu'offre l'urbanisation devient indispensable. Malgré la réalité des liens étroits entre l'urbanisation et l'industrialisation, l'Afrique n'en a toujours pas pris conscience et continue de manquer le rendez-vous de la croissance et de l'amélioration du bien-être. Les possibilités et les stratégies de rétablissement des liens entre l'urbanisation et la transformation structurelle sont décrites plus en détail dans les chapitres suivants.

Dans le cadre de sa transformation structurelle, l'Afrique se doit d'exploiter les possibilités qu'offre l'urbanisation. Les faits montrent que l'urbanisation et l'industrialisation sont étroitement liées. Or, cette réalité n'est pas prise en compte en Afrique, qui manque ainsi l'occasion de promouvoir la croissance et d'améliorer le bien-être de sa population.

BIBLIOGRAPHIE

- BAD (Banque africaine de développement). 2012. *Perspectives économiques en Afrique 2012: Promouvoir l'emploi des jeunes* Abidjan (Côte d'Ivoire).
- . n.d. *Stratégie de développement urbain du Groupe de la Banque mondiale: Transformer les cités et villes d'Afrique en moteurs de la croissance économique et du développement social*. Abidjan: (Côte d'Ivoire). Disponible sur le site: <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Policy-Documents/Strat%C3%A9gie%20de%20d%C3%A9veloppement%20urbain%20de%20la%20Banque%20-%20Rev%201.pdf>.
- BAD, OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) et PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement). 2016. *Perspectives économiques en Afrique 2016: Villes durables et transformation structurelle*. Paris: Éditions de l'OCDE. Disponible sur le site: <http://www.africaneconomicoutlook.org/>.
- BAD, OCDE, PNUD et CEA (Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique). 2012. *Perspectives économiques en Afrique 2012: Promouvoir l'emploi des jeunes* Consulté le 09 novembre 2016.
- Union africaine (UA). 2015. *Agenda 2063: L'Afrique que nous voulons*. Addis-Abeba. Disponible sur le site: http://www.africa-platform.org/sites/default/files/resources/au_agenda_2063_french.pdf.
- Altbeker, A. K., McKeown et A. Bernstein. 2012. "Special Economic Zones: Lessons for South Africa from International Evidence and Local Experience." Résumé analytique 19 Table ronde du *Centre for Development and Enterprise CDE* Johannesburg: Centre for Development and Enterprise.
- Alvarez-Cuadrado, F. et M. Poschke. 2011. "Structural Change Out of Agriculture: Labor Push versus Labor Pull." *American Economic Journal: Macroeconomics* 3: 127 à 158.
- Annez, P., et R. Buckley. 2009. "Urbanization and Growth: Setting the Context." In M. Spence, P. Annez and R. Buckley (eds.), *Urbanization and Growth*. Washington, DC: *Commission on Growth and Development*.
- Awumbisa, M. 2014. *Linkages between Urbanization, Rural-Urban Migration and Poverty Outcomes in Africa*. Genève: Organisation internationale pour les migrations.
- Barofsky, J., E. Siba et J. Grabinsky. 2016. *Can Rapid Urbanization in Africa Reduce Poverty? Causes, Opportunities, and Policy Recommendations*. Washington, DC: Brookings Institution. Disponible sur le site: <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2016/09/07/can-rapid-urbanization-in-africa-reduce-poverty-causes-opportunities-and-policy-recommendations/>.
- Brühlhart, M., et F. Sbergami. 2008. "Agglomeration and Growth: Cross-country Evidence." *Journal of Urban Economics* 65 (2009): 48 à 63.
- Chenery, H. 1982. "Industrialization and Growth: The Experience of Large Countries." Document de travail du personnel 539. Washington, DC: Banque mondiale.
- Collier, P. 2007. *The Bottom Billion: Why the Poorest Countries are Failing and What Can Be Done About It*. New York: Oxford University Press.
- De Vries, G., M. Timmer et K. de Vries. 2014. *Structural Transformation in Africa: Static Gains, Dynamic Losses*. Document préparé pour la 33^e Conférence générale de l'*International Association for Research in Income and Wealth*, tenue à Rotterdam, (Pays-Bas) du 24 au 30 août 2014. Disponible sur le site: <http://www.iariw.org/papers/2014/deVriesPaper.pdf>.
- Dorosh, P., et J. Thurlow. 2014. "Can Cities or Towns Drive African Development? Economywide Analysis for Ethiopia and Uganda." *World Development* 63: 113 à 123.
- Drummond, P., C. et S. Thakoor Yu. 2014. *African Department Africa Rising: Harnessing the Demographic Dividend*. Document de travail WP14/143. Washington, DC: FMI
- Duranton, G. 2009. "Cities: Engines of Growth and Prosperity for Developing Countries?" Document de travail 12. Washington, DC: Center for Global Development.
- . 2015. "Growing through Cities in Developing Countries." *The World Bank Research Observer* 30 (1):
- Dyson, T. 2009. "Special Economic Zones: Comparing Performance and Learning from Global Experience." Washington, DC: Banque mondiale.
- Euromonitor International. 2016. *Doing Business beyond South Africa: Growth and Opportunity in Sub-Saharan Cities*. Londres
- Farole, T. 2011. "The Role of the Demographic Transition in the Process of Urbanization." Document préparé pour l'*International Workshop on the Long Term Implications of the Demographic Transition* [Atelier international sur les répercussions à long terme de la transition démographique], tenu à Madrid du 24 au 26 septembre 2009. Disponible sur le site: http://sgfm.elcorteingles.es/SGFM/FRA/recursos/doc/Actos/2009/Ponencias_ingles/Long_term_Implications/405329082_2192009135719.pdf.
- Fay, M. et C. Opal. 2000. *Urbanization without Growth, A Not-So-Uncommon Phenomenon*. Rapport de recherches sur les politiques de la Banque Mondiale. Washington, DC: Banque mondiale.
- Fox, S. 2014. "Urbanization as a Global Historical Process: Theory and Evidence from Sub-Saharan Africa." *Population and Development Review* 38 (2): 285 à 310.
- Freire, M., S. Lall et D. Leipziger. 2014. "Africa's Urbanization: Challenges and Opportunities." Document de travail 7. Washington, DC: The Growth Dialogue. Disponible sur le site: http://www.dannyleipziger.com/documents/GD_WP7.pdf.
- Fukunishi, T. 2004. *International Competitiveness of Manufacturing Firms in Sub-Saharan Africa*. Chiba: JETRO.
- Glaeser, E., et M. Resseger. 2010. "The Complementarity Between Cities and Skills." *Journal of Urban Economics* 50 (1): 221 à 244.
- Gollin, D., R. Jedwab et D. Vollrath. 2014. "Urbanization with and without Industrialization." *Journal of Urban Economics* 21 (1): 35 à 70.

- Harris, J., et M. Todaro. 1970. "Migration, Unemployment and Development: A Two-sector Analysis." *American Economic Review* 60 (1): 126 à 142.
- Harvey, D. 2009. Rapport sur le développement dans le monde 2009: « Repenser la Géographie économique » *Development and Change* 40: 1269 à 1277.
- Henderson, J. 2010. "Cities and Development." *Journal of Urban Economics* 50 (1): 515 à 540.
- Iarossi, G. 2009. *Benchmarking Africa's Costs and Competitiveness*. Washington, DC: Banque mondiale.
- OIT (Organisation internationale du Travail). 2009. *The Informal Economy in Africa: Promoting Transition to Formality: Challenges and Strategies*. Genève.
- . 2012. *Global Employment Trends 2012*. Genève. Consulté le 23 décembre 2016.
- . 2014. *Global Employment Trends 2014*. Genève. Consulté le 09 novembre 2016.
- . 2015. *Global Employment Trends 2015*. Genève. Consulté le 23 décembre 2016.
- ILOSTAT. 2016. Base de données ILOSTAT. Disponible sur le site: <http://www.ilo.org/ilostat>
- Jedwab, R. 2013. *Urbanization without Structural Transformation: Evidence from Consumption Cities in Africa*. Washington, DC: George Washington University.
- Jedwab, R., L. Christiaensen and M. Gindelsky. 2014. *Rural Push, Urban Pull and... Urban Push? New Historical Evidence from Developing Countries*. Washington, DC: George Washington University.
- Kessides, C. 2006. *The Urban Transition in Sub-Saharan Africa: Implications for Economic Growth and Poverty Reduction*. Washington, DC: Banque mondiale.
- Khan, M. 2006. *Green Cities: Urban Growth and the Environment*. Washington, DC: Brookings Institution.
- Leke, A., S. Lund, C. et A. van Wamelen Roxburgh. 2010. *What's Driving Africa's Growth*. Juin. McKinsey Global Institute. Disponible sur le site: <http://www.mckinsey.com/global-themes/middle-east-and-africa/whats-driving-africas-growth>.
- Lewis W., A. 1954. "Economic Development with Unlimited Supplies of Labour." *The Manchester School* 22 (2): 139 à 191.
- Marshall, A. 1920. *Principles of Economics*. Londres Macmillan.
- McMillan, M., et K. Harttgen. 2014. *What is Driving the 'African Growth Miracle'?* Abidjan (Côte d'Ivoire). BAD (Banque africaine de développement). Disponible sur le site: http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Working_Paper_-_209_-_What_is_driving_the_African_Growth_Miracle.pdf.
- McMillan, M., et K. Harttgen. 2011. "Globalization, Structural Change and Productivity Growth." In M. Bacchetta et M. Jansen (eds.), *Making Globalization Socially Sustainable*: 49 à 84. Genève: Organisation internationale du Travail.
- Nakamura, S., R. Harati, S. Lall, Y., N. Dikhanov Hamadeh, W., M. Oliver Rissanin et M. Yamanaka. 2016. *Is Living in African Cities Expensive?* Washington, DC: Banque mondiale.
- Newman, C., J. Page, J. Rand, A., M. Shimeles Söderbom et F. Tarp. 2016. *Made in Africa: Learning to Compete in Industry*. Washington, DC: Brookings Institution.
- Njoh, A. 2003. "Urbanization and Development in Sub-Saharan Africa." *Cities* 20 (3): 167-174.
- O'Sullivan, A. 2007. *Urban Economics*. Singapore: McGraw-Hill.
- Overman, H., et A. Venables. 2005. *Cities in the Developing World*. Londres Centre for Economic Performance.
- Page, J. 2012. "Can Africa Industrialise?" *Journal of African Economics* 21 (suppl 2):i86 à ii124.
- Potts, D. 2010. *Circular Migration in Zimbabwe and Contemporary Sub-Saharan Africa*. Woodbridge and Rochester, NY: James Currey et Boydell et Brewer.
- . 2014. *Whatever Happened to Africa's Rapid Urbanization?* Londres Africa Research Institute.
- Quigley, J. 2008. "Urbanization, Agglomeration and Economic Development." Document de travail 19. Washington, DC: *Commission on Growth and Development*.
- Rajagopalan, S., et A. Tabarrok. 2014. *Lessons from Gurgaon, India's Private City in Cities and Private Planning*. Disponible sur le site: <http://mason.gmu.edu/~a-tabarro/Lessons%20from%20Gurgaon.pdf>.
- Rodrik, D. 2013. "Unconditional Convergence in Manufacturing." *Quarterly Journal of Economics* 128 (1): 165 à 204.
- . 2015. *Premature Deindustrialization*. Princeton, NJ: Insitute for Advanced Study, School of Social Science.
- Rodrik, D., G. McMillan et Í. Verduzco-Gallo. 2014. "Globalization, Structural Change, and Productivity Growth, with an Update on Africa." *World Development* 63: 11 à 32.
- Rosenthal, S., W. et Strange. 2004. "Evidence on the nature and sources of agglomeration economies." In V. Henderson and J.F. Thisse (eds.), *Handbook of Regional and Urban Economics 4: Cities and Geography*: 2119 à 2171. Amsterdam: Elsevier.
- Storeygard, A. 2013. *Farther on Down the Road: Transport Costs, Trade and Urban Growth in Sub-Saharan Africa*. Washington, DC: Banque mondiale.
- Timmer, C., et S. Akkus. 2008. "The Structural Transformation as a Pathway out of Poverty: Analytics, Empirics and Politics." Document de travail 150. Washington, DC: Center for Global Development.
- Turok, I. 2013. "Securing the Resurgence of African Cities." *Local Economy* 28 (2): 142 à 157.
- . 2014. "Urbanization and Development in the BRICS." In *Handbook on Cities in the Global South*, edited by S. Oldfield and S. Parnell. Londres Routledge.
- Turok, I., et G. McGranahan. 2013. "Urbanization and Growth: The Arguments and Evidence for Asia and Africa." *Environment and Urbanization* 25 (2): 465 à 482.
- ONU-DAES (Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies). 2014. *World Urbanization Prospects: 2014 Revision*. New York: Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies.

- PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement). 2015. *Rapport sur le développement humain 2015: Le travail au service du développement humain* New York: Programme des Nations Unies pour le développement.
- CEA (Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique). 2013. *La transformation économique pour le développement de l'Afrique*. Addis-Abeba.
- ONU-Habitat. 2010a. *State of African Cities*. Nairobi.
- . 2010b. *State of the World Cities 2010/2011 - Cities for all: Bridging the Urban Divide*. Nairobi. ONU-Habitat.
- . 2013. *Unleashing the Economic Potential of Agglomeration in African Cities*. Nairobi. ONU-Habitat.
- . 2014. *State of African Cities 2014: Reinventing the Urban Transition*. Nairobi. ONU-Habitat.
- Vanek, J., M. Chen, F. Carré, J. Heintz et R. Hussmanns. 2014. "Statistics on the Informal Economy: Definitions, Regional Estimates and Challenges." Document de travail WIEGO 2. Cambridge, MA: Women in Informal Employment Globalizing and Organizing.
- Williamson, J. 2013. "Demographic Dividends Revisited." *Asian Development Review* 30 (2).
- Banque mondiale. 2001. *Rapport sur le développement dans le monde 2000/2001: Combattre la pauvreté*. Washington, DC:
- Indicateurs de développement dans le monde. Base de données WDI Disponible sur le site: <http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>.

NOTES

- 1 Voir chapitre 2.
- 2 Quatre caractéristiques du développement permettent de définir la transformation structurelle : diminution de la part de l'agriculture dans le PIB et l'emploi, amélioration des secteurs de l'industrie et des services, transition démographique marquée par le passage d'une natalité et d'une mortalité élevées vers une natalité et une mortalité faibles et une urbanisation rapide (Timmer et Akkus, 2008).
- 3 Chiffres fondés sur les indicateurs du développement dans le monde.
- 4 Revue complète de la documentation empirique sur les économies d'agglomération : Rosenthal et Strange (2004), Overman et Venables (2005).
- 5 Revue complète de la documentation empirique sur les économies d'agglomération : Rosenthal et Strange (2004), Overman et Venables (2005).
- 6 C'est lorsque les coûts économiques des actions ne sont pas supportés par l'instigateur.
- 7 En vertu de la loi d'Engel, l'élasticité de la demande de produits agricoles est inférieure à celui de la fabrication de produits. Ainsi, une augmentation de la productivité agricole entraîne une libération de la main d'œuvre pour les secteurs secondaire et tertiaire de l'économie.
- 8 Selon les indicateurs du développement dans le monde pour 40 pays dont les données sont disponibles.
- 9 En 2011, le taux de travailleurs pauvres en Afrique était de 82 %, soit plus du double de la moyenne mondiale de 39 % (Newman et al., 2016).
- 10 Entre 1996 et 2010, la proportion de personnes vivant avec moins de 1,25 dollar par jour en Afrique, à l'exclusion de l'Afrique du Nord, est passé d'environ 58 % à 48,5 %.
- 11 Selon le classement des villes en fonction du coût de la vie par Mercer, 2016. Ceux-ci incluent les tarifs du loyer. Coût de la vie évalué du point de vue d'un expatrié, mais utile pour les comparaisons entre les villes.
- 12 Les villes d'Afrique produisent une part de PIB et de la valeur ajoutée disproportionnée par rapport à la taille de la population (Dorosh et Thurlow, 2014 ; Kessides, 2006 ; Storeygard, 2013), abritent le plus grand nombre d'entreprises majeures (ONU-Habitat, 2010b) et présentent une productivité plus élevée que celles d'autres zones (Euromonitor International, 2016).

4 LIENS ENTRE URBANISATION ET INDUSTRIALISATION



L'urbanisation influe sur le développement industriel de multiples façons.¹ La hausse de la consommation des classes moyennes est un phénomène essentiellement urbain. À mesure que les revenus augmentent, les dépenses discrétionnaires s'accroissent et les habitudes de consommation changent, induisant une demande de biens manufacturiers et de construction urbaine et, partant, des débouchés pour l'industrie.

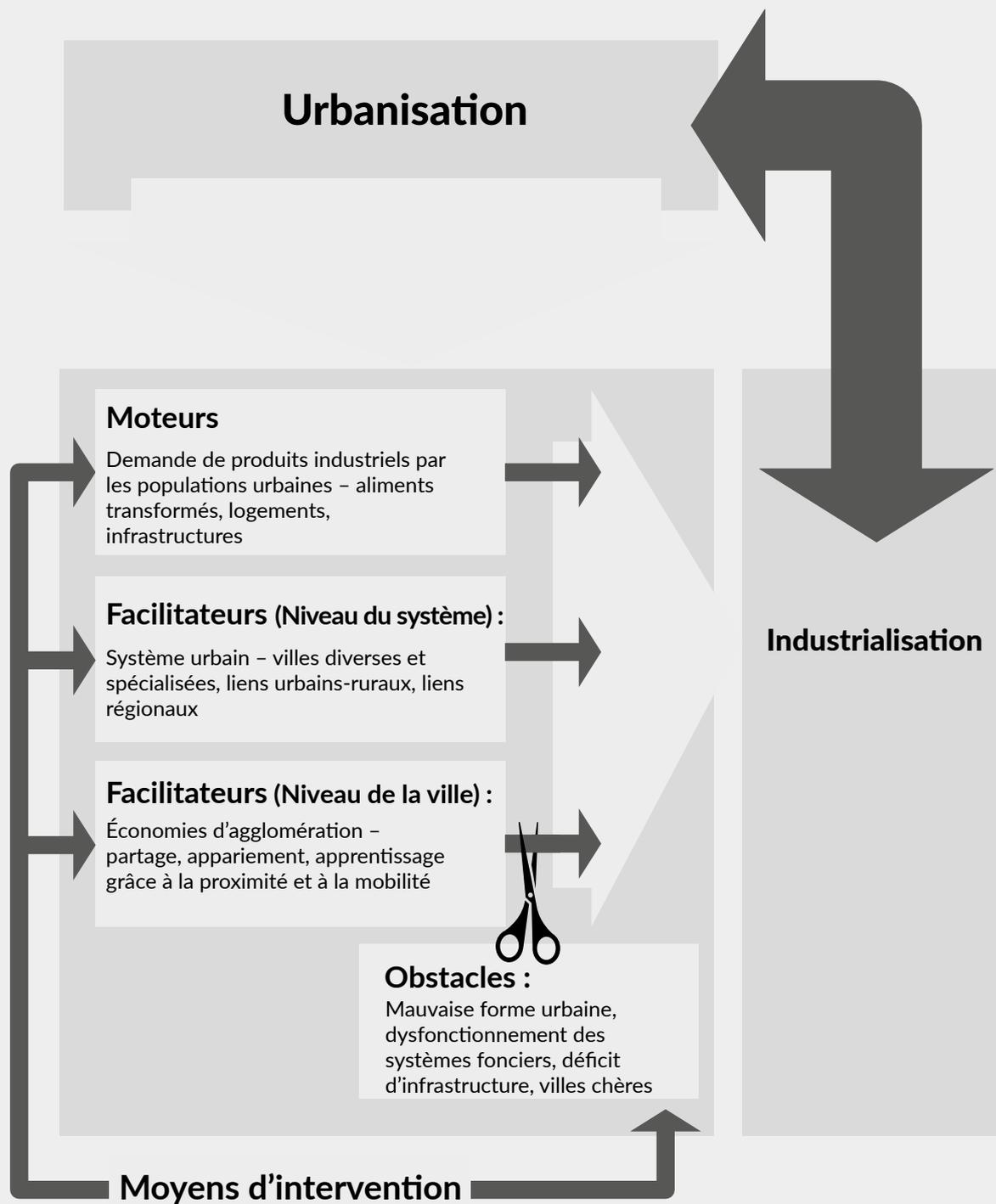
La nature de l'industrialisation est caractérisée par les lieux où se déroulent les activités industrielles. Les entreprises peuvent tirer parti de divers systèmes de ville où différents sous-secteurs industriels peuvent aligner leurs préférences d'implantation concernant l'accès à la main-d'œuvre, aux marchés, aux intrants et au savoir.

Faire en sorte que les villes et les systèmes urbains soient productifs et tirer parti des avantages urbains pour le développement industriel exige des moyens d'intervention et des instruments de mise en œuvre aux niveaux national et local, ainsi que des investissements dans ces domaines.

Les avantages de l'agglomération augmentent avec la taille des villes, tout comme les coûts d'agglomération. Les gains nets sont fonction de la taille de la ville et suivent une relation en forme de courbe en U inversé, augmentant jusqu'à un certain point, puis commençant à baisser. Il est indispensable de gérer ces relations afin de prévenir une diminution prématurée des avantages nets et pour maintenir la productivité et la croissance, à la fois dans les villes et dans le système urbain en général. L'important est de comprendre et de promouvoir les forces motrices qui sous-tendent les économies d'agglomération, et d'atténuer et de prévenir les obstacles qui les sapent. Au nombre des facilitateurs, on peut citer une bonne forme urbaine, des marchés fonciers fonctionnels, un système de transport efficace et l'accès à des services tels que l'électricité.

Faire en sorte que les villes et les systèmes urbains soient productifs et tirer parti des avantages urbains pour le développement industriel exigent des moyens d'intervention et des instruments de mise en œuvre aux niveaux national et local ainsi que des investissements dans ces domaines. L'Afrique se rapprochant, les années à venir, du point de basculement que représente 50 % d'urbanisation, les pouvoirs publics nationaux et locaux devront opérer des choix difficiles concernant l'ampleur et le type d'investissements qu'ils doivent réaliser – et la configuration spatiale et la forme urbaine qu'ils

FIGURE 4.1 Liens entre urbanisation et industrialisation



Source : Auteurs.

souhaitent. Ces choix sont en partie déterminés par la vision nationale en matière de développement, les priorités industrielles et leurs conséquences spatiales. La promotion des liens entre urbanisation et développement industriel requiert donc une coordination au niveau des politiques et de la mise en œuvre, dans le cadre de la planification nationale du développement.

S'appuyant sur la documentation existante et des études empiriques, ce chapitre présente les concepts

et les principes clefs qui sous-tendent les liens entre urbanisation et développement industriel. Ces liens se présentent comme un ensemble de moteurs, de catalyseurs (au niveau du système national des villes et au sein des villes), d'obstacles et de moyens d'intervention (figure 4.1 et encadré 4.1). L'objectif visé est d'offrir un fondement théorique et un cadre analytique pour les exemples tirés des études de cas de pays au chapitre 5.²

La promotion des liens entre l'urbanisation et le développement industriel requiert donc une coordination au niveau des politiques et de la mise en œuvre, dans le cadre de la planification nationale du développement.

ENCADRÉ 4.1 MOTEURS, FACTEURS CLEFS, OBSTACLES ET LEVIERS

Moteurs

- Les tendances de la consommation urbaine et de l'investissement peuvent servir de moteur de l'industrialisation dans un cadre politique approprié.

Facteurs clefs

- Les systèmes de villes au plan national et régional, s'ils sont bien structurés, peuvent être des facteurs clefs de l'activité industrielle. Les villes elles-mêmes peuvent être des facteurs clefs de la productivité industrielle du fait des économies d'agglomération.

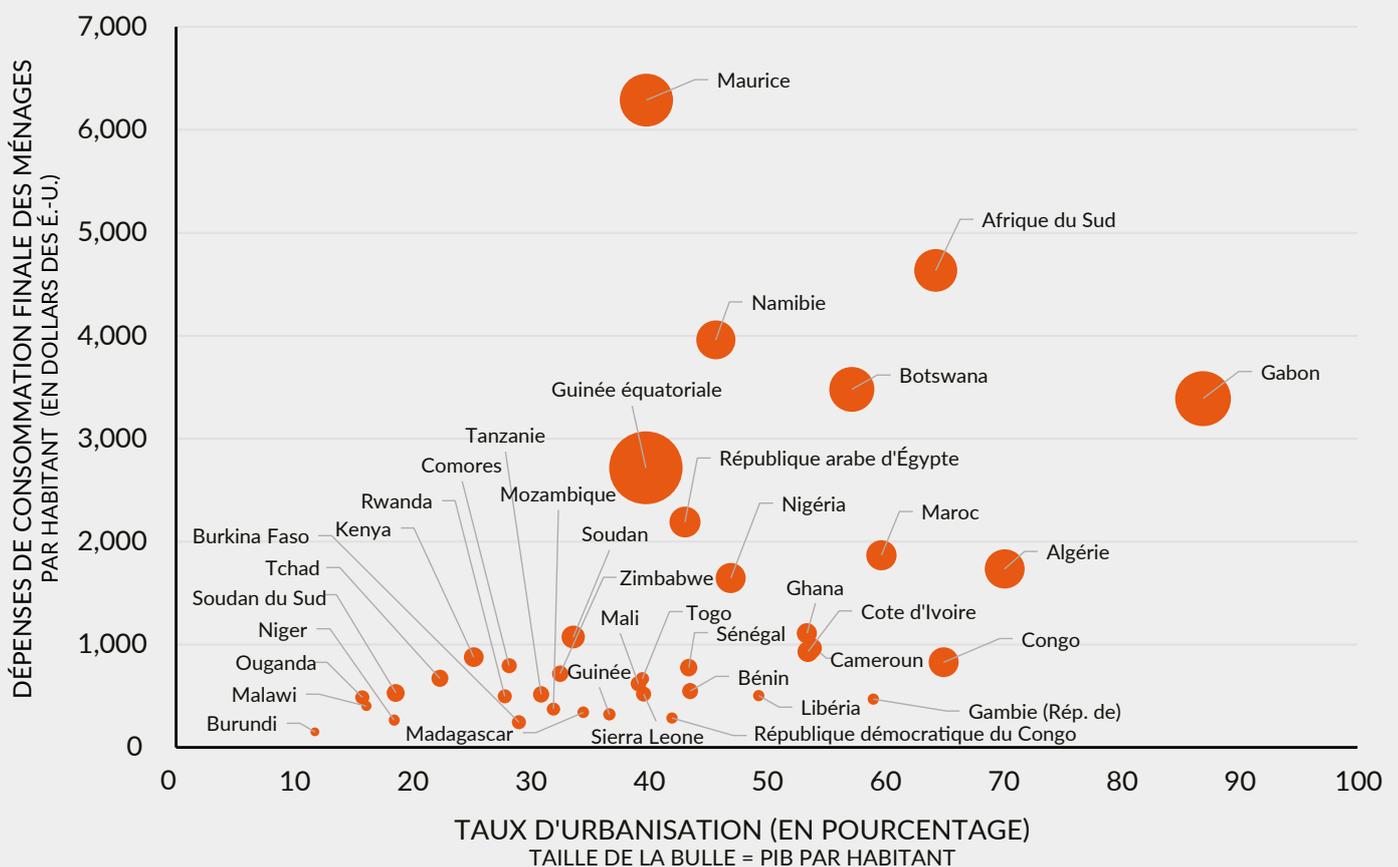
Obstacles

- Les villes africaines sont confrontées à plusieurs obstacles au succès industriel.

Leviers

- Les politiques peuvent servir de moyens d'intervention pour tirer parti des avantages de l'urbanisation au service de la croissance industrielle.

FIGURE 4.2 Urbanisation, dépenses de consommation finale des ménages et PIB par habitant, pays africains choisis, 2014



Source : Analyse des auteurs sur la base des données des Indicateurs du développement dans le monde de la Banque mondiale.

4.1 MOTEURS: DEMANDE DES POPULATIONS URBAINES ET CHANGEMENT DES HABITUDES DE CONSOMMATION

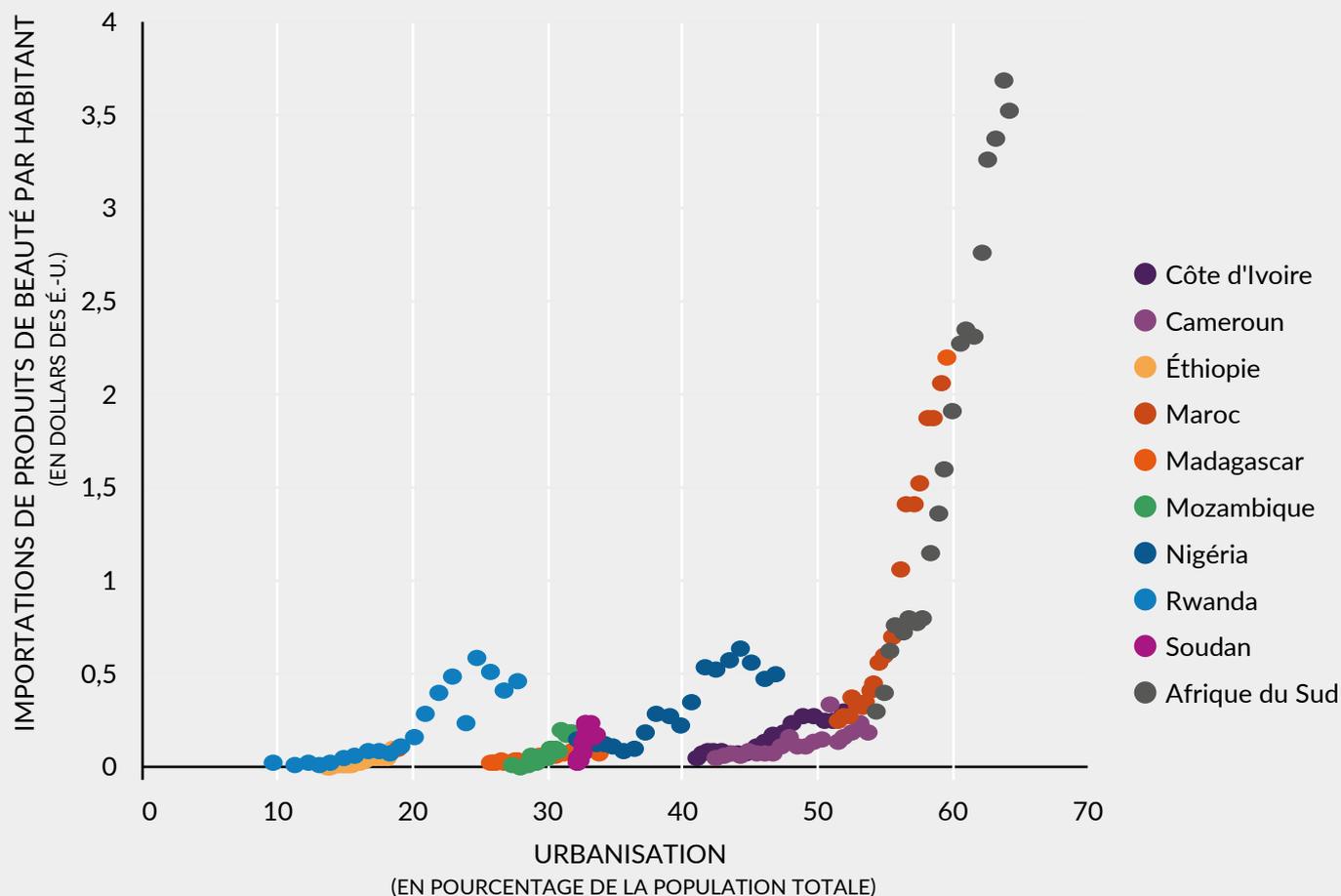
L'urbanisation offre d'énormes possibilités d'industrialisation, du fait de la demande sans cesse croissante des populations urbaines et de l'évolution des habitudes de consommation. À mesure que l'Afrique s'urbanise, le pouvoir d'achat de la classe moyenne ne cesse de croître³. Le poids de la catégorie de consommateurs en ascension en Afrique peut être mis à profit pour stimuler le développement industriel de façon à répondre à la demande croissante au plan national et régional, comme tremplin vers une intégration mondiale plus large.

Les préférences des populations urbaines façonnent le marché de la consommation, étant donné la forte corrélation qui existe entre l'urbanisation et les dépenses de consommation finale des ménages (figure 4.2). Si cette relation n'est pas indépendante de la croissance du PIB par habitant, certaines formes de consommation sont

associées à l'urbanisation, quel que soit le revenu total. Par exemple, bien qu'étant un processus indépendant, l'urbanisation est fortement associée à l'augmentation des importations de produits de beauté (figure 4.3), des aliments pour bébé et des édulcorants artificiels. Ces catégories sont utiles, à preuve les modèles à effets fixes utilisant des données longitudinales pour les pays africains entre 1995 et 2014 montrent que l'urbanisation (pourcentage de la population vivant en milieu urbain) est significativement liée aux importations de produits de beauté ($p < 0,001$), aliments pour bébé ($p < 0,001$) et « autres » édulcorants ($p < 0,01$), compte étant tenu du PIB par habitant.⁴

La hausse de la demande des consommateurs ouvre la voie à la transition vers des services industriels, manufacturiers et marchands générateurs d'emplois. PricewaterhouseCoopers, par exemple, soutient que

FIGURE 4.3 Urbanisation et importations de produits de beauté, pays choisis, 1995-2014



Source : Analyse de l'auteur d'après la base de données COMTRADE de l'ONU et des Indicateurs du développement dans le monde.

TABLEAU 4.1 Projets d'Investissement Direct Etranger en Afrique, 10 premiers secteurs, 2007-2013 (pourcentage du total des projets)

	PROJETS	VALEUR	EMPLOIS CRÉÉS
Services financiers	17,5	2,1	2,7
Technologies des télécommunications, médias	16,3	8,7	7,5
Commerce de détail et produits de consommation	13,9	4,8	16,8
Services aux entreprises	9,2	1,0	1,9
Immobilier, hôtellerie et construction	8,6	22,9	19,2
Industrie minière et métallurgique	6,6	14,2	21,2
Charbon, pétrole et gaz naturel	5,5	31,8	5,3
Transport et logistique	4,9	2,3	2,0
Produits industriels divers	4,8	1,3	3,5
Industrie automobile	4,1	2,7	11,9

Source : Ernst et Young (2014).

les possibilités d'investissement les plus stratégiques en Afrique peuvent se trouver dans la satisfaction des besoins à long terme de la classe moyenne⁵ en pleine croissance plutôt que dans le secteur des ressources naturelles (PricewaterhouseCoopers, 2015). Il est largement admis dans les cercles des investisseurs internationaux que l'émergence des villes africaines génère des débouchés considérables pour les entreprises (Boston Consulting Group, 2014, PricewaterhouseCoopers, 2015, Deloitte et Touche, 2013, Euromonitor International, 2016). Il s'agit notamment des consommables, des services financiers, des technologies de l'information et de la communication (TIC), des services de santé et des biens. On assiste déjà à une forte augmentation des investissements d'entreprises étrangères et nationales dans le commerce de détail, et cette croissance devrait se poursuivre. Par exemple, en Afrique de l'Est et en Afrique australe, les supermarchés représentent 10 % du marché de détail, et on estime qu'ils passeront à 30-50 % d'ici à 2040 (Tschirley *et al.*, 2013, 2014).

La tendance de l'investissement direct étranger (IDE) confirme également l'importance croissante des secteurs de consommation en Afrique. Entre 2007 et 2013, les produits de détail et de consommation ont occupé le

troisième rang en termes de nombre de projets d'IDE et de création d'emplois; le secteur immobilier, de l'hôtellerie et de la construction venant en deuxième position (après le charbon, le pétrole et le gaz naturel) selon la valeur et la création d'emplois (tableau 4.1).

Les occasions d'accroître le rôle des entreprises nationales dans les chaînes de valeur industrielles existantes, en particulier celles des produits de base, abondent (voir le Rapport économique sur l'Afrique 2013). Des chaînes de valeur mieux intégrées peuvent créer des liens entre les zones urbaines et les zones rurales qui favorisent un développement équilibré, tout en assignant l'objectif de création d'emplois dans les services urbains (notamment les transports, les finances et les communications) aux secteurs qui présentent des avantages comparatifs (tels que les minéraux et l'agriculture). L'identification de créneaux à valeur ajoutée le long de la chaîne de valeur a des conséquences spatiales. Les agglomérations et les sites présentant des avantages comparatifs doivent être cartographiés et dotés d'infrastructures immatérielles et matérielles propres aux secteurs ou aux activités de la chaîne de valeur. Les villes et les emplacements le long de la chaîne doivent être reliés pour assurer un mouvement efficace des facteurs de production, des intrants intermédiaires et des produits finaux vers le marché.

L'urbanisation offre d'énormes possibilités pour l'industrialisation, du fait de la demande sans cesse croissante des populations urbaines et de l'évolution des habitudes de consommation.

Les sections suivantes présentent certaines des possibilités offertes par la croissance urbaine dans les chaînes de valeur alimentaires, la construction de logements et d'infrastructures et les services aux entreprises.

CHAÎNES DE VALEUR ALIMENTAIRES ET LIENS ENTRE ZONES RURALES ET URBAINES

L'urbanisation n'est pas simplement associée à une hausse de la consommation – elle est également liée au changement des *habitudes* de consommation, concernant les produits alimentaires, par exemple. Avec la proportion croissante de la population urbaine qui remplit les conditions pour appartenir désormais à la classe moyenne, la part des produits alimentaires dans les budgets des ménages regresse, mais la demande passe à des aliments transformés riches en protéines. L'entrée des femmes sur le marché formel et informel du travail signifie également une demande accrue d'aliments transformés qui font gagner du temps, générant une demande de produits alimentaires fabriqués et une nouvelle expansion du commerce de détail des produits alimentaires. Les importations africaines d'aliments transformés augmentent (figure 4.4), mettant en évidence des secteurs qui auraient pu être satisfaits à partir de la production nationale.

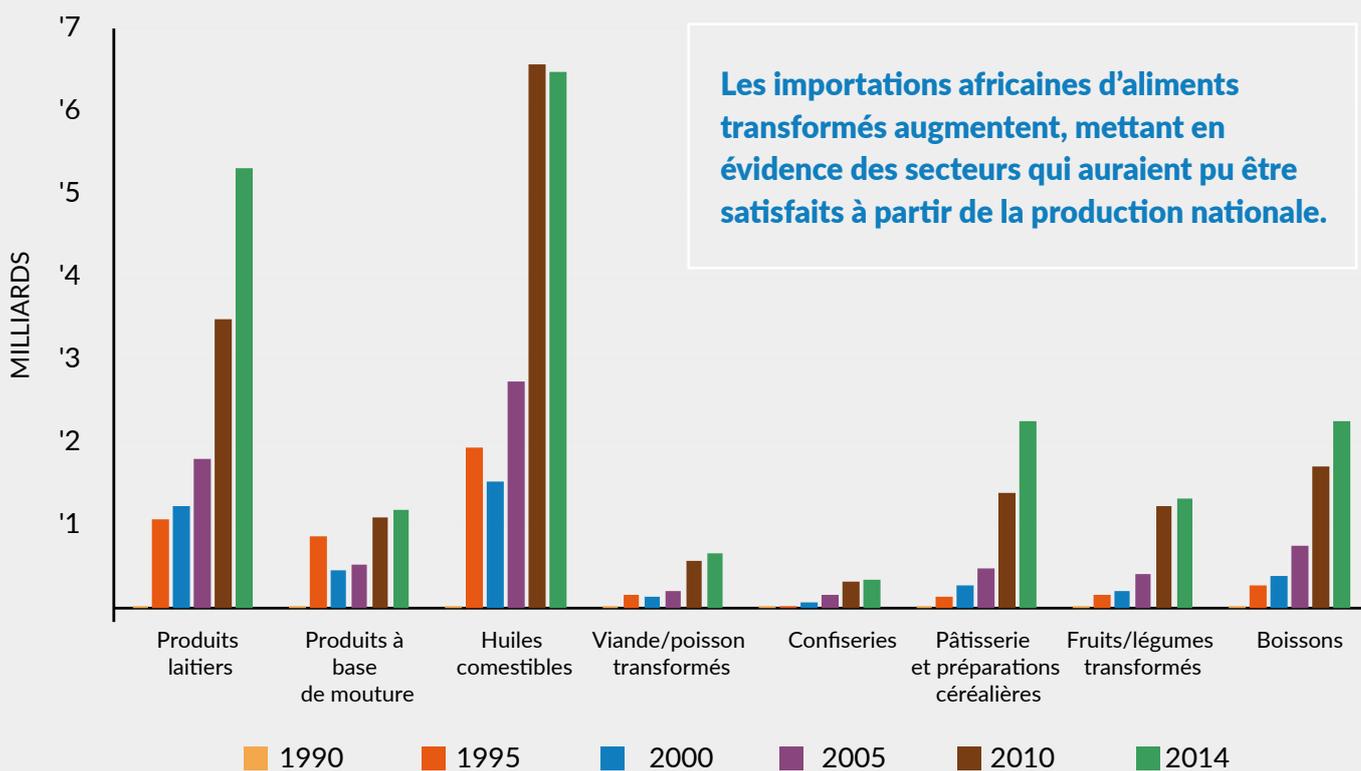
Le commerce de gros, le camionnage, la transformation et le stockage – principalement assurés par des petites et moyennes entreprises et le secteur informel – offrent d'importantes possibilités, car l'expansion des supermarchés contribue à l'accroissement de la valeur ajoutée. L'émergence de ces activités économiques échappe au contrôle des décideurs politiques (la « révolution tranquille ») et représente le « chaînon

manquant » de l'orientation politique. Essentielles pour la compétitivité économique de l'Afrique, ces activités soulignent la nécessité d'améliorer les infrastructures et le climat des affaires (Reardon *et al.*, 2013). L'appui à ces entreprises, ainsi que la définition d'un processus à suivre pour la formalisation des opérateurs informels, renforcerait toute la chaîne de valeur rurale-urbaine.

Les grandes chaînes de distribution alimentaire, notamment les leaders mondiaux de l'industrie alimentaire et les nouveaux investisseurs nationaux, joueront un rôle de premier plan dans l'intégration verticale du segment et l'augmentation de la part du contenu local dans les grandes surfaces alimentaires. Leur pouvoir est énorme. Par exemple, environ 200 supermarchés et 10 hypermarchés écoulent l'équivalent de ce que vendent 90 000 petites boutiques et représentent jusqu'à 30 % du marché de détail de produits alimentaires au Kenya (PNUD, 2012). Le partage des connaissances entre les entreprises chefs de file et les fournisseurs sera important pour améliorer la production alimentaire en Afrique et la capacité du continent à soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux (CEA, 2013).

La politique est également importante pour établir des liens entre les agriculteurs et les détaillants. L'agriculture contractuelle est de plus en plus courante, mais dans de nombreux endroits, les petits agriculteurs sont confrontés à des obstacles à l'entrée. La production agricole d'aliments transformés et officiellement

FIGURE 4.4 Importations africaines de catégories choisies de produits alimentaires



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU.

commercialisés est fortement concentrée. Un cadre institutionnel solide s'avère essentiel pour maintenir les coûts de transaction à un bas niveau, lever les obstacles à l'entrée et consolider les relations entre les agriculteurs et les entreprises agricoles (Sautier *et al.*, 2006).

CONSTRUCTION DE LOGEMENTS ET D'INFRASTRUCTURES

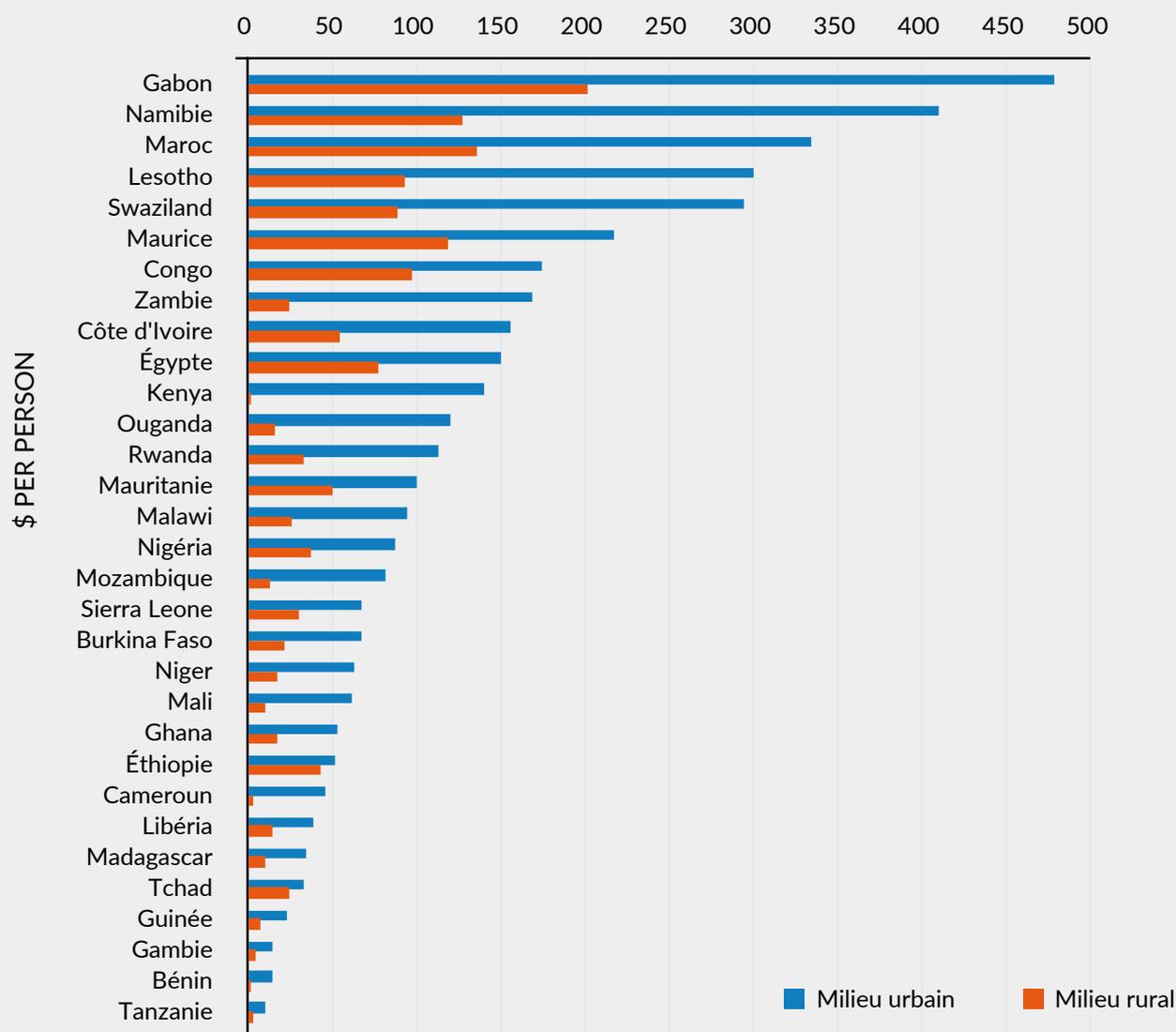
La croissance de la construction, en particulier de logements et d'infrastructures urbaines, reflète la hausse de la demande urbaine. Le logement est une source majeure de création de richesse et d'épargne, les investissements représentant 6 % du PIB et, pour chaque maison construite, cinq emplois peuvent être créés (Banque mondiale, 2015). Le logement, à travers des liens en amont, peut encourager les industries de la

La croissance de la construction, en particulier de logements et d'infrastructures urbaines, reflète la hausse de la demande urbaine.

construction à se constituer, notamment les industries de base comme le ciment et l'acier. Avec l'expansion du secteur du logement et de la construction et la sophistication du marché de l'immobilier, d'intéressantes perspectives se présenteront pour développer davantage l'industrie en renforçant les compétences, en développant les capacités de conception, de sous-traitance et de conseil.

Les dépenses par habitant consacrées au logement en Afrique dans les zones urbaines sont invariablement plus

FIGURE 4.5 Dépenses consacrées au logement en milieu urbain et rural, 2010, pays africains choisis



Source : Basé sur les données de Global Consumption Database.

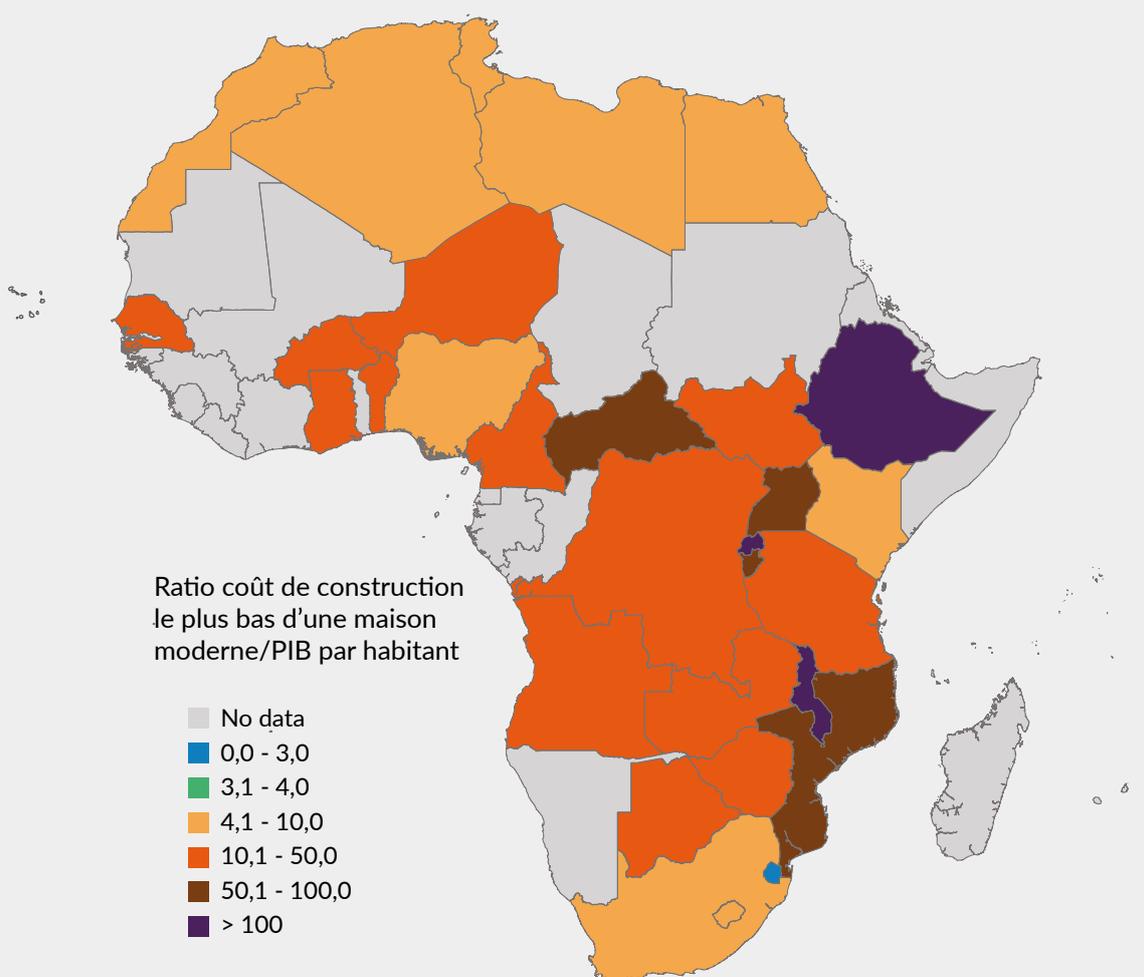
élevées que dans les zones rurales (figure 4.5), ce qui indique des possibilités de croissance.

Cependant, pour que le secteur de la construction réponde à la forte et croissante demande de logements urbains, il faut que les facteurs institutionnels nécessaires soient en place. ONU-Habitat (2010a) en définit sept: autorisations, terrains, infrastructures et services municipaux, équipements publics et services communautaires, main-d'œuvre, matériaux de construction et moyens financiers. Les stratégies visant à accroître l'emploi dans le secteur du logement et de la construction devraient se concentrer sur l'élimination des obstacles réglementaires et le soutien à l'éducation et à la formation, en particulier pour les femmes et les jeunes.

Le secteur est en proie à des difficultés dans de nombreux pays: de nombreux problèmes institutionnels rendent la

chaîne d'approvisionnement inefficace et les logements coûteux, d'où la nécessité de lever les obstacles réglementaires. Le logement est de 55 % plus cher dans les zones urbaines en Afrique que dans celles d'autres pays en développement (Dasgupta, Lall et Lozano-Gracia, 2014). Le ratio maison/revenu typique dans le monde varie entre 3:1 et 5:1, mais souvent en Afrique, même pour les employés de la fonction publique dont le revenu moyen est supérieur à celui de la majorité, le ratio se situe au-dessus de 10:1, ce qui est de loin supérieur au ratio de 4:1 que les praticiens du développement considèrent comme signalant un sérieux problème au niveau de l'offre de logements (Bertaud, 2015). Le prix le moins cher des logements modernes construits est également, selon le ratio prix du logement/revenu, beaucoup plus élevé en Afrique que dans les autres régions en développement (figure 4.6).

FIGURE 4.6 Ratio coût de construction le plus bas d'une maison moderne/PIB par habitant, 2013



Source : Basé sur les données du Centre for Affordable Housing Finance in Africa ; Indicateurs du développement dans le monde.

Note : Le ratio compare le coût d'un logement en dessous de la médiane à un revenu au-dessus de la médiane (ce qui indique que la réalité est pire que ce qui est présenté).

Le niveau et la croissance du PIB par habitant sont des facteurs majeurs qui induiront la hausse de l'offre de logements urbains. Les ménages de classe moyenne ont tendance à posséder leur maison et vivent dans un logement plus spacieux et en dur, équipé de biens durables modernes. En Algérie, au Maroc, en Afrique du Sud et en Tunisie, plus de 60 % des ménages sont propriétaires de leur logement, ce qui traduit en partie l'essor de la classe moyenne (Ncube, Lufumpa et Kayizzi-Mugerwa, 2011). La qualité de leur logement tend également à être meilleure, avec une toiture, des murs et des sols plus

Les gouvernements devraient s'attaquer activement au problème persistant de la pénurie de logements modernes pour les familles qui ne feront pas partie de la classe moyenne au cours des prochaines décennies. Ces programmes peuvent être directement liés aux politiques d'industrialisation.

solidement construits, et moins de personnes sous le toit (Lozano-Garcia et Young, 2014). Ce lien entre le PIB et les dépenses formelles en matière de logement, conjugué aux tendances de l'urbanisation, suggère que l'Afrique est prête à connaître une expansion majeure du marché de logement urbain, si elle met en place les facteurs

appropriés, et cette expansion devrait être mise à profit pour l'industrialisation notamment par le développement des chaînes de valeur de la construction et des matériaux de construction.

Dans le même temps, les gouvernements devraient s'attaquer activement au problème persistant de pénurie de logements modernes pour les familles qui ne feront pas partie de la classe moyenne au cours des prochaines décennies. Ces programmes peuvent être directement liés aux politiques d'industrialisation, comme en Éthiopie (chapitre 5). De même, l'investissement dans le logement qu'ont fait les pays d'Afrique du Nord comme le Maroc et la Tunisie depuis les années 1990 s'est traduit par des changements impressionnants dans les conditions de logement. Au Maroc, la part de la population urbaine vivant dans les bidonvilles est passée de 37 % en 1990 à 13 % en 2005.

La pénurie de logements en milieu urbain en Afrique s'accompagne d'un énorme déficit en infrastructures (voir « Infrastructure urbaine » à la section 4.4). L'Afrique est à la traîne par rapport au reste du monde en ce qui concerne l'accès à l'électricité, la pénétration d'Internet et l'accès à l'eau potable, et a de grands besoins en matière d'entretien routier, avec des disparités observables entre les sous-régions. L'Afrique de l'Ouest a une densité routière et une qualité routière plus faibles que les

TABLEAU 4.2 Infrastructure : Électricité, Internet, eau et routes par groupements régionaux dans le monde

		ACCÈS À L'ÉLECTRICITÉ (EN POURCENTAGE DE LA POPULATION) 2012	SERVEURS INTERNET SÉCURISÉS (POUR 1 MILLION D'HABITANTS) 2015	EAU DE MEILLEURE QUALITÉ, EN ZONES URBAINES (EN POURCENTAGE DE LA POPULATION URBAINE AYANT ACCÈS) 2015	CLASSIFIED PAVED ROAD NETWORK IN GOOD CONDITION (% OF CLASSIFIED PAVED NETWORK)
Afrique	centrale	46,9	4,7	88,7	58,7
	de l'Est	31,1	42,8	85,6	49,0
	du Nord	79,2	4,9	88,3	Non disponible
	australe	43,5	35,6	92,7	47,8
	de l'Ouest	41,1	6,2	92,2	43,2
Reste du monde	Asie de l'Est et Pacifique	96,1	143,0	97,3	Paved roads: last available 2010-2014
	Union européenne	100,0	965,3	99,9	
	Amérique latine et Caraïbes	96,4	56,6	97,4	
	Amérique du Nord	100,0	1,616,7	99,5	
	Asie du Sud	78,0	5,8	95,3	
Monde		84,6	208,7	96,5	

Source: Based on World Development Indicators; Africa Infrastructure Country Diagnostic; International Road Federation.

Ce lien entre le PIB et les dépenses formelles en matière de logement, conjugué aux tendances de l'urbanisation, suggère que l'Afrique est prête à connaître une expansion majeure du marché de logement urbain, si elle met en place les facteurs appropriés.

autres régions; l'Afrique du Nord compte plus de routes bitumées et a un meilleur accès à l'électricité; l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe se classent au premier rang s'agissant des serveurs Internet (tableau 4.2).

Le besoin de financement annuel de l'investissement consacré à l'infrastructure en Afrique (hors Afrique du Nord), est estimé à 93 milliards de dollars (Gutman, Sy et Chattopadhyay, 2015), les zones rurales et urbaines comprises. Avec l'urbanisation rapide et la croissance des villes, les pays devront simultanément rattraper leur retard, investir en faveur de la population croissante et consacrer des dépenses à l'entretien.

Au cours des deux dernières décennies, la région a enregistré une importante hausse des investissements dans les infrastructures, avec une part grandissante du financement du secteur privé par rapport à l'aide publique au développement, y compris un investissement

croissant de la part de la Chine. Cependant, 65 % du total provient des budgets publics. Ce chiffre pourrait être inférieur au taux de 5-6 % du PIB préconisé par les praticiens du développement, quoique des pays comme l'Angola, Cabo Verde et le Lesotho investissent plus de 8 % du PIB (Gutman, Sy et Chattopadhyay, 2015).

À mesure que l'Afrique investit dans l'infrastructure urbaine pour combler son retard dans ce domaine et, forte des engagements pris, à travers le monde, par les pays donateurs par rapport aux objectifs de développement durable et au Nouveau programme pour les villes⁶, elle devrait s'attacher à développer le secteur national de la construction et les services d'appui. La création d'emplois, en particulier pour les femmes et les jeunes, devrait constituer une composante des projets de développement financés. Certains analystes mettent en doute le double objectif de création d'emplois via l'investissement dans les infrastructures, arguant que les politiques nationales de passation des marchés pourraient retarder la livraison ou réduire la qualité (Altbeker, McKeown et Bernstein, 2012). De nombreux secteurs émergents auront besoin de l'appui des pouvoirs publics pour offrir des prestations aux normes requises, en particulier les entreprises informelles et les petites entreprises, et ce soutien devrait être couplé à des objectifs de passation des marchés.

		RÉSEAU DE ROUTES BITUMÉES CLASSÉES EN BON ÉTAT (EN POURCENTAGE DU RÉSEAU BITUMÉ)	DENSITÉ DU RÉSEAU ROUTIER CLASSÉ, PAR SUPERFICIE (KM/1 000 KM ²)	PAVED ROADS (% OF TOTAL)
Afrique	Central	36,5	2,1	23,0
	East	127,9	1,2	29,5
	North	71,2		
	Southern	99,8	5,5	35,4
	West	83,7	2,3	18,3
Reste du monde	Asie de l'Est et Pacifique	Autres données sur les routes : dernières données disponibles : 2001-2008		
	Union européenne			
	Amérique latine et Caraïbes			
	Amérique du Nord			
	Asie du Sud			
Monde				

SERVICES AUX ENTREPRISES

Le secteur des services offre des possibilités liées aux villes et au développement industriel. Les services aux entreprises tendent à se regrouper dans les villes, où ils peuvent exploiter des réservoirs de main-d'œuvre qualifiée et partager leurs connaissances. Ces services échangeables, notamment la finance, l'assurance, l'immobilier, la comptabilité, les TIC et autres services aux entreprises, jouent un deuxième rôle en établissant un lien entre l'urbanisation et la croissance. Ils sont essentiels à la productivité industrielle, en particulier la fabrication et la construction, et constituent une voie vers la transformation structurelle et la croissance économique. Le développement urbain étant bien ordonné et soutenu, l'industrie et les services aux entreprises peuvent prospérer ensemble, étant donné les liens positifs existant entre l'emploi dans les services aux entreprises et dans la construction et la valeur ajoutée entre ces secteurs (figures 4.7 et 4.8).

Les services aux entreprises sont essentiels à la productivité industrielle, en particulier la fabrication et la construction, et constituent une voie vers la transformation structurelle et la croissance économique.

4.2 POTENTIEL DES SYSTÈMES URBAINS COMME FACTEURS CLEFS D'INDUSTRIALISATION

Les villes n'existent pas dans le vide. La contribution économique d'une ville et son aptitude à soutenir le développement industriel dépendent de son rôle dans le système urbain national et de sa connectivité aux marchés régionaux, voire internationaux. Le choix des sites d'implantation des industries et leur succès en matière de productivité et de compétitivité dépendent des caractéristiques de la ville et de sa place dans les systèmes nationaux et internationaux de villes – taille, diversité des activités économiques et proximité et liens avec les marchés régionaux et internationaux (encadré 4.2).

Une politique relative au système urbain s'impose pour hiérarchiser les investissements: les pays doivent bien affecter leurs ressources limitées pour éviter de diluer l'impact des investissements à un point où ils ne produisent que peu de changements. Les systèmes de villes devraient avoir une logique économique. Alors

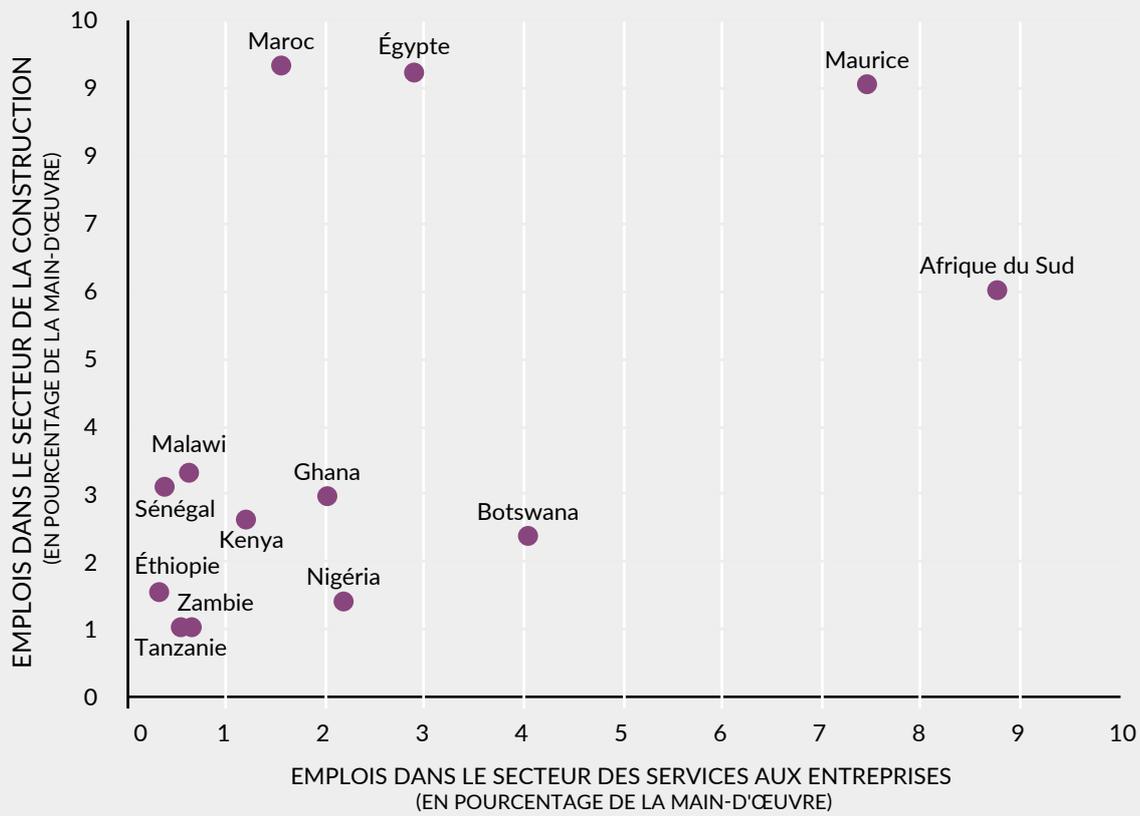
Outre le soutien à la productivité et à la croissance de l'industrie, les services aux entreprises commercialisables permettent de créer des emplois et de stimuler la croissance économique (Puga, 2010; Rodrik, 2015).⁷ Avec des liens en amont, ils peuvent accroître le potentiel de création d'emplois de l'industrie (Altbeker, McKeown et Bernstein, 2012).

IMPORTANCE DU SOUTIEN POLITIQUE

Dans trois domaines – chaîne de valeur alimentaire, services aux entreprises et logements et construction d'infrastructures – les entreprises nationales seront probablement incapables de répondre à la demande urbaine sans soutien politique, revêtant la forme d'un cadre réglementaire favorable, de possibilités de formation et de renforcement des compétences et d'une hiérarchisation des infrastructures qui soutiennent les entreprises nationales et les chaînes de valeur. Un environnement politique propice et un soutien ciblé s'avèrent nécessaires pour promouvoir ces secteurs et les chaînes de valeur concernées, y compris un engagement direct avec les entreprises pour renforcer les capacités, améliorer les activités informelles et aider les femmes et les jeunes à participer davantage aux activités économiques urbaines – créant, en théorie, un cercle vertueux de l'emploi et de la demande⁸ en milieu urbain.

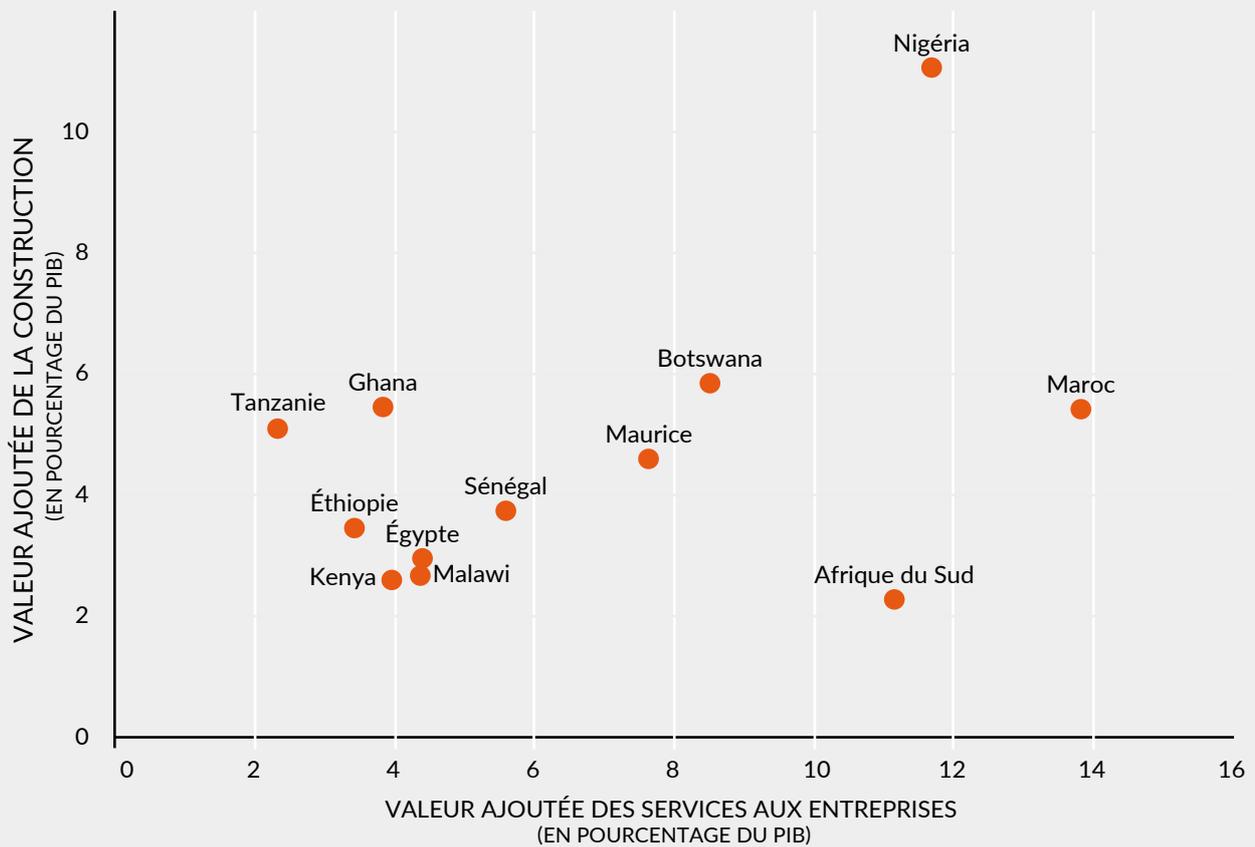
qu'une logique politique sous-tend parfois la répartition des dépenses publiques administratives entre les provinces, l'État ou le district, les politiques relatives aux infrastructures et les politiques ciblées d'attraction des investissements devraient se concentrer sur quelques villes économiquement stratégiques et leurs liens, par exemple la ville principale, les villes situées le long des principaux couloirs commerciaux régionaux, et les villes industrielles et portuaires existantes, ainsi que les villes ayant des liens avec des secteurs industriels ciblés (notamment l'agro-industrie et les ressources naturelles). L'investissement devrait cibler les chaînes de valeur au cœur de la création d'emplois industriels, y compris le soutien au développement des compétences dans les villes, ainsi que les liaisons de transport à l'intérieur des villes et entre elles.

FIGURE 4.7 Emplois dans les secteurs de la construction et des services aux entreprises, moyenne 2006-2010, pays africains choisis



Source : Groningen Growth and Development Centre 10-Sector Database.

FIGURE 4.8 Valeur ajoutée dans les secteurs de la construction et des services aux entreprises, moyenne 2006-2010, pays africains choisis



Source : Groningen Growth and Development Centre 10-Sector Database.

ENCADRÉ 4.2 UN SYSTÈME NATIONAL DE VILLES FONCTIONNEL

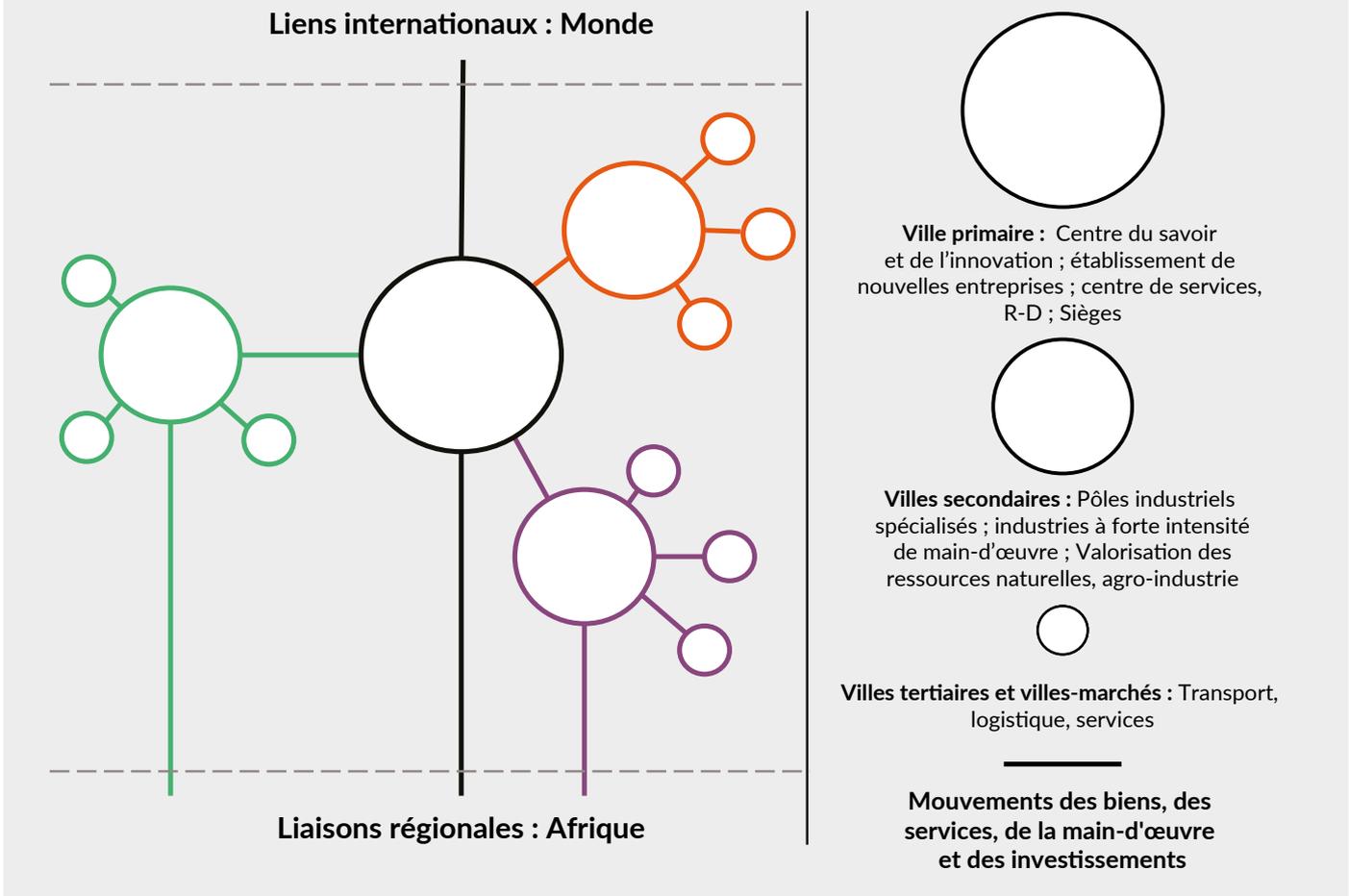
Dans un système fonctionnel de villes, chaque grande ville (primaire et secondaire) joue un rôle particulier et complémentaire. La ville primaire peut bien avoir une perspective internationale, tandis que les villes secondaires la complètent en

des coûts plus bas associés à une plus petite taille ou à la proximité des intrants tels que l'agriculture ou les ressources naturelles.

Les liaisons et les couloirs régionaux influencent la répartition des fonctions entre les villes et les réseaux de

les marchés internationaux et régionaux sont une composante importante d'un tel système, qui exige des politiques et des investissements coordonnés à l'échelle internationale pour établir l'environnement propice qu'il faut.

FIGURE DE L'ENCADRÉ 4.1 Un système de villes liées et complémentaires



LOCALISATION DES INDUSTRIES

Les théories de localisation des industries se sont concentrées sur les caractéristiques géographiques de « première nature »⁹ (facteurs naturels) et de « seconde nature » (découlant de l'activité humaine), mettant en évidence la géographie économique.

Les plus anciennes théories mettaient l'accent sur les différences de première nature telles que le climat, la topographie et la dotation en ressources, ou l'abondance d'un facteur de production relativement immobile. Par exemple, la distance pour rallier les marchés ou les centres urbains a été l'élément central du modèle de localisation

des industries de Von Theonen (1826), des théories de lieux centraux de Christaller (1933) et de Losch (1940) et d'autres économistes qui leur ont succédé (Fujita, Krugman et Venables, 1999). Selon Alfred Weber (1909), les industries peuvent s'installer plus près d'une source d'intrants si un produit « perd du poids » (plus lourd avant le traitement) ou plus proche des marchés s'il « gagne en poids » (plus lourd ou plus périssable après traitement) (Bogetic et Sanogo, 2005). Les théories commerciales de l'avantage comparatif traitent également du choix de l'emplacement: selon le modèle de Heckscher-Ohlin (1933), les industries qui dépendent plus d'un facteur de production moins mobile peuvent bien se concentrer dans des localités dotées de ce facteur.

Les plus récentes théories de la localisation des industries se concentrent sur les avantages de la seconde nature tels que la diffusion du savoir, la « richesse »¹⁰ des marchés en compétences spécialisées et les liens en amont et en aval associés aux grands marchés locaux. Le modèle de la nouvelle géographie économique, mis au point par Paul Krugman (1991) et le vaste travail qui a suivi, ont permis d'analyser la nature et le processus d'autorenforcement des économies d'échelle et du regroupement spatial. Dans ce modèle, l'interaction entre les économies d'échelle, les coûts de transport et les mouvements des facteurs de production influe sur la concentration spatiale des activités économiques (Fujita, Krugman et Venables, 1999). Les économies d'échelle dans la fabrication et la mobilité du travail créent et perpétuent les économies d'agglomération.

Au début du développement industriel dans le monde, les facteurs géographiques de la première nature étaient déterminants dans la localisation des industries. Aux États-Unis et en Europe occidentale, les industries et les villes ont longtemps eu tendance à se situer autour des cours d'eau pour tirer parti des avantages liés au coût du transport. D'après Glaeser (2009): « Avant le XX^e siècle, les avantages financiers des bateaux étaient si manifestes que la localisation de toutes les 20 plus grandes villes d'Amérique, des plus vieilles comme New York et Boston, à la plus jeune, Minneapolis, était déterminée par les cours d'eau ». Il en est de même des mégalo-poles côtières de l'Asie qui ont dominé son économie après la Seconde Guerre mondiale, notamment les régions de Séoul et de Pusan en République de Corée, les régions de Taiwan, Taipei (Chine) et de Kaohsiung, et des deltas de la rivière des Perles et du fleuve Yangtsé, en Chine (Annez et Buckley, 2009). Les avantages initiaux de la première nature en termes de localisation, fondés sur les coûts de transport, se sont mués en avantages liés à l'échelle avec l'agglomération de la main-d'œuvre et des entreprises (encadré 4.3).

Si les facteurs géographiques de la première nature restent importants, les entreprises opérant dans les économies de marché à l'heure de la mondialisation attachent une grande valeur aux facteurs géographiques de la seconde nature découlant des économies d'agglomération et des avantages économiques de la concentration.

AGGLOMÉRATION OU DISPERSION ET DIFFÉRENCES SECTORIELLES

Les forces centrifuges de l'agglomération attirent les entreprises vers les concentrations urbaines, en s'opposant aux forces centripètes qui poussent les entreprises hors des villes.¹¹ Les deux ensembles devraient être gérés de façon à offrir des choix d'implantation de grande qualité

Les forces centrifuges de l'agglomération attirent les entreprises vers les concentrations urbaines, en s'opposant aux forces centripètes qui poussent les entreprises hors des villes.

aux industries et aux entreprises. À mesure que les villes se développent, l'encombrement, la congestion et la demande de ressources limitées induisent une hausse des coûts des terrains et de la main-d'œuvre. Des enquêtes sur les entreprises et des études économétriques portant sur la Chine, l'Inde et l'Indonésie, résumées dans Deichmann *et al.*, (2008, tableau 4.3), indiquent que si les décisions d'implantation des entreprises manufacturières reposent sur une foule de facteurs, notamment les infrastructures, l'effet d'agglomération constitue une variable importante pour plusieurs industries. Cela est particulièrement vrai pour les secteurs à forte composante technologique et à haute productivité tels que celui du matériel de bureautique et des industries axées sur les ressources naturelles comme le bois, le caoutchouc et le plastique. Ces facteurs sont moins importants pour les industries sans attache, comme les vêtements et les textiles, qui ont tendance à chercher une main-d'œuvre bon marché.

Les effets d'agglomération s'accompagnent d'une hausse des salaires qui relève les coûts, d'une augmentation des loyers et des coûts de transport causés par la congestion, autant de facteurs qui contribuent à repousser les entreprises. Les gains nets tirés de l'agglomération varient donc selon le type d'industrie, ce qui fait de la délocalisation ou de la relocalisation un choix plus fréquent pour les secteurs à main-d'œuvre peu qualifiée et utilisant des technologies normalisées (Deichmann *et al.*, 2008). Les résultats empiriques résumés au tableau 4.3 ci-dessous mettent en évidence les différences concernant les préférences d'implantation des entreprises dans trois pays asiatiques.

Les entreprises manufacturières à plus forte valeur ajoutée manifestent une nette préférence pour l'accès aux marchés (Fedderke et Wollnik, 2007; Rothenburg, 2011). Une étude sur les entreprises manufacturières en Inde montre que la productivité était principalement liée à un tel accès (mesurée par la proximité de la population et des ports nationaux, pondérée par les temps de déplacement) (Lall et Mengistae, 2005). L'Inde dispose d'un marché intérieur important, mais pour les villes côtières, l'accès aux marchés étrangers (distance du port) était plus important pour la détermination de la productivité (Lall et Mengistae, 2005). En Afrique, l'IDE a marqué une préférence pour les villes et les pays ayant un bon accès aux marchés intérieurs du continent (Zhang, Wei et Liu, 2013).

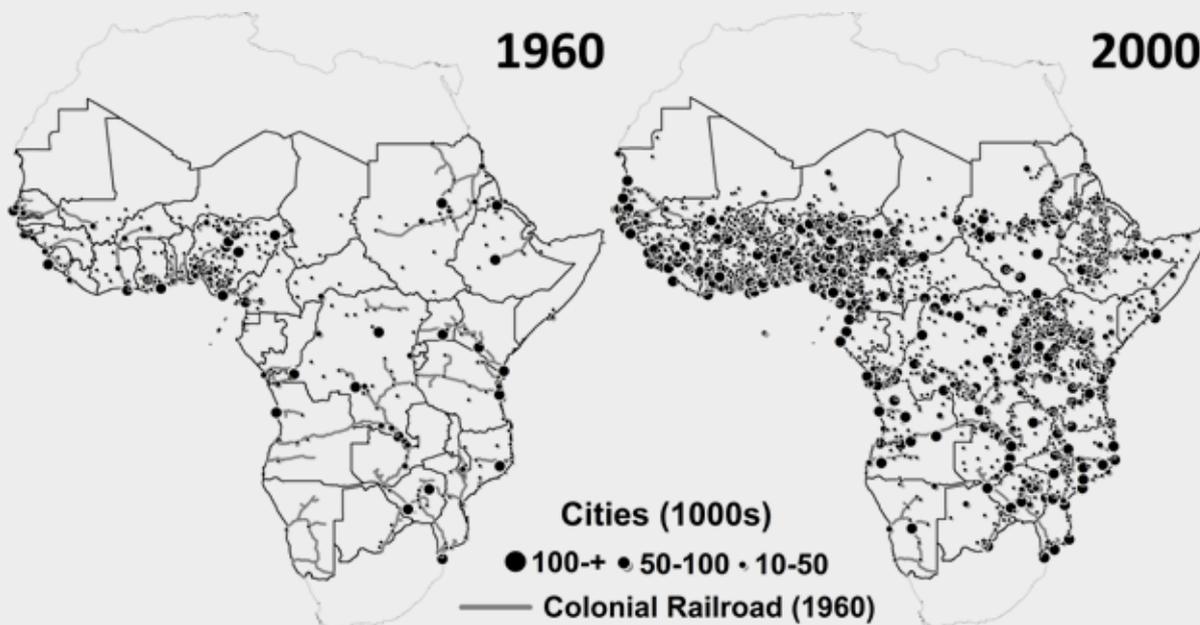
ENCADRÉ 4.3 CONTEXTE HISTORIQUE DE L'ÉMERGENCE DES VILLES AFRICAINES

Les caractéristiques géographiques de la première nature – les ressources naturelles et les liaisons de transport – ont été les principaux facteurs explicatifs des agglomérations urbaines d'Afrique avant et pendant la période coloniale ; il en va de même pour les villes commerciales précoloniales telles que Mombasa (Kenya), Stone Town (Tanzanie), et les villes le long de la vallée du Nil qui ont poussé comme des champignons en raison de ces avantages naturels. Le système urbain précolonial soudanais reposait d'abord sur la localisation des zones agricoles productives et des villes-marchés, renforcés par de nouvelles routes commerciales (Sarzin et Mehta, 2011). Au Nigéria, Kano est devenu une métropole prospère, sans doute déjà au VII^e siècle, véritable plaque tournante de l'industrie textile et étape d'une route commerciale s'étendant du nord du Nigéria, au Tchad, au Soudan et jusqu'aux ports d'Afrique du Nord (Bloch, R. et al., 2015).

Jedwab (2013) montre l'influence plus récente du cacao et d'autres cultures de rente sur la formation des systèmes urbains en Côte d'Ivoire et au Ghana, qui a suivi la configuration spatiale de la production des cultures. Si les capitales et les deuxièmes villes ne comptaient qu'un peu moins de la moitié de la croissance de la population urbaine dans ces deux pays entre 1901 et 2000, une grande partie de la croissance restante se produisait dans les zones propices au cacao : 66,3 % au Ghana et 80 % en Côte d'Ivoire.

Les investissements durant l'ère coloniale, en particulier dans les chemins de fer, ont renforcé l'influence des ressources naturelles et des villes commerciales sur les systèmes urbains africains. Au Nigéria, la construction de chemins de fer a eu un impact majeur sur le système urbain naissant du pays au début des années 1900, notamment en reliant les régions de production agricole et minière au nord avec Port Harcourt et Lagos. Cela s'est traduit par l'importance économique croissante de ces deux villes côtières, la croissance des villes le long de la ligne de chemin de fer (comme Ibadan et Kano), la naissance de nouvelles villes proches du chemin de fer (comme Kaduna et Enugu) et le déclin des villes contournées par le chemin de fer et qui étaient par le passé importantes, notamment à l'époque précoloniale (comme Oyo, Ile-ife et Bénin City) (Bloch, R. et al., 2015). Les investissements dans les chemins de fer pendant la période coloniale ont aussi influencé durablement les systèmes urbains de la République démocratique du Congo, du Kenya et du Soudan (voir la figure de l'encadré 4.2).

FIGURE DE L'ENCADRÉ 4.2 Développement de l'Afrique et incidences des chemins de fer coloniaux



Source: Kerby, Moradi et Jedwab (2014).

La dynamique de la croissance urbaine a, à de nombreux endroits, permis de surmonter les avantages de la première nature des villes historiquement importantes au fil du temps, en faisant d'elles de puissants centres économiques et pôles de croissance, quoique certaines villes présentent à la fois des avantages de première et seconde nature, par exemple le centre économique intérieur de la province de Gauteng et les centres de plus petite taille du Cap, Durban et Port Elizabeth (Fedderke et Wollnik, 2007). Dans le cas extrême, les avantages cumulés de la concentration des infrastructures et des activités industrielles, ainsi que des fonctions administratives et gouvernementales, ont conduit à la création d'une « ville primaire » dont l'influence économique dépasse ses limites géographiques et domine l'ensemble du paysage urbain, comme Dakar, Khartoum, Kinshasa et Monrovia.

TABEAU 4.3 Résultats d'études économétriques choisies sur les implantations industrielles en Chine, en Inde et en Indonésie

LIEU ET ÉTUDE	DONNÉES	PRIX DES FACTEURS	MAIN-D'ŒUVRE ET RÉGLEMENTATION	QUALITÉ DE L'ÉLECTRICITÉ	INCITATIONS	ACCÈS AU MARCHÉ ET INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT	ENTREPRISES DE L'INDUSTRIE EN AMONT	ENTREPRISES DANS SON PROPRE SECTEUR
Chine (Head and Riles, 1996)	Investissements étrangers dans 54 villes	Pas d'effet	--	Positif	Très positif	Très positif pour les voies ferrées et les ports	Très positif	
Chine (Amity and Javorcik, 2005)	Investissements étrangers	--	--	--	--	Positif ; les obstacles aux échanges entre les provinces découragent l'investissement	Très positif	Très positif
Inde (Lall and Mengistae, 2005)	Données sur les entreprises de 40 villes dans 8 secteurs manufacturiers	Négatif pour certaines industries	Négatif	Positif	Positif	Positif	--	Positif
Inde (Lall and Chakravorty, 2005)	Investissements des entreprises	--	Négatif	--	--	Positif	--	--
Inde (Mani, Pargal and Huq, 1997)	418 projets d'investissement dans 14 États	Positif pour certaines industries	Négatif	Positif	--	--	--	--
Indonésie (Deichmann et al., 2005)	Données sur les entreprises de 294 districts concernant 15 industries	Négatif pour la majorité des industries	Négatif pour certaines industries			Positif pour certaines industries	Positif pour certaines industries	Positif pour la majorité des industries
Indonésie (Henderson, Kuncoro and Nasution, 1996)	Données sur les entreprises de fabrication de produits non alimentaires kabupaten (régences)	Négatif	--	Positif	--	Positif (proximité de la zone métropolitaine)	--	Positif

Source: Deichmann et al. (2008).

Les industries à forte intensité de compétences et les secteurs axés sur le savoir sont plus enclins à se regrouper et à s'installer dans les grandes villes. Ce regroupement est lié au fait que les retombées de la connaissance se produisent sur des zones très localisées (Rosenthal et Strange, 2004). Et, parce que les secteurs axés sur le savoir sont souvent engagés dans l'innovation, la recherche et l'expérimentation, ils ont tendance à se situer dans des villes plus vastes et diversifiées afin de bénéficier des échanges fructueux et du dynamisme qu'elles offrent (Puga, 2010). Il existe également un lien entre les niveaux de compétences, la taille de la ville et l'apprentissage (Glaeser et Resseger, 2010). Les avantages de la productivité des grandes villes ont été clairement démontrés lorsque la main-d'œuvre est plus instruite, en particulier dans les villes ayant des secteurs à forte intensité de compétences comme celui des services professionnels, des arts et du divertissement, de l'information et des finances (Abel, Dey et Gabe, 2012).

Les industries à forte intensité de compétence et les secteurs axés sur le savoir sont plus enclins à se regrouper et à s'installer dans les grandes villes.

Certaines entreprises, en particulier dans les industries bien établies et les secteurs à forte intensité de main-d'œuvre, semblent mieux prospérer dans les villes spécialisées avec des niveaux plus élevés de regroupement d'entreprises du même secteur et moins de diversité de types d'entreprises. En République de Corée, la plupart des industries lourdes (comme celles des métaux, des produits chimiques et du matériel de transport) se sont installées dans quelques villes hautement spécialisées (Vernon, Shalizi et Venables, 2001). Également dans ce pays, en dehors des industries de haute technologie, les industries traditionnelles telles que celles du textile et de la transformation alimentaire tirent parti non de la très grande taille de la ville elle-même (Henderson, Lee et Lee, 2001), mais de l'appartenance à des groupements plus grands (Henderson, 2010).

Les entreprises manufacturières ont tendance à se déconcentrer une fois établies. La concentration globale du secteur manufacturier en République de Corée est passée de 76 % dans la région métropolitaine de Séoul en 1970 à seulement 30 % en 1993 (Henderson, 2014). Duranton et Puga (2001) montrent qu'en France, 70 % des entreprises établies qui changent de site vont d'une grande ville à une ville plus spécialisée. Ces résultats sur l'importance du groupement des entreprises du même secteur sont renforcés par des études de cas relatives à des pôles industriels (Overman et Venables, 2005) et des

groupements d'entreprises exportatrices au Bangladesh, en Chine, en République dominicaine, au Honduras, en République de Corée, au Pakistan et à Taiwan (Chine) (Hausmann et Rodrik, 2003).

VILLES PRIMAIRES ET VILLES DE PLUS PETITE TAILLE

Dans de nombreux pays africains, la concentration des industries dans un seul centre urbain a contribué à la création d'un système urbain dominé par une ville primaire (« la primauté »). Les systèmes de villes dans les économies développées tendent à suivre la loi « rang-taille », les villes diminuant en taille suivant un ratio commun (O'Sullivan, 2007). Alors que presque tous les pays ont des villes de différentes tailles, les pays africains se caractérisent par des systèmes déséquilibrés où les activités économiques et les fonctions administratives sont concentrées dans la capitale ou la plus grande ville, plus qu'on s'y attend selon la loi « rang-taille ». Comparés au reste du monde, les pays africains ne comptent pas de villes dont la population est comprise dans la fourchette de 1 à 5 millions d'habitants (Freire, Lall et Leipziger, 2014) et la part moyenne de la population dans la plus grande ville d'un pays moyen d'Afrique (hors Afrique du Nord), est supérieure à celle de la ville correspondante dans d'autres régions.

Une explication courante de l'importance excessive accordée à la ville primaire en Afrique est la centralisation du pouvoir et le favoritisme dans l'affectation des ressources, qui peuvent avoir des effets négatifs sur la qualité de la vie, y compris la mortalité infantile et l'éducation (Henderson, Shalzi et Venables, 2001). Dans ces systèmes, les villes de petite et moyenne taille ne jouent pas un grand rôle dans l'accueil des populations et des investissements urbains croissants, à moins qu'ils n'atteignent un seuil minimal de taille concurrentielle ou que les grandes villes deviennent invivables (O'Sullivan, 2007).

L'existence de villes primaires en soi n'est pas un problème. En fait, selon Henderson (2003), en concentrant spatialement l'industrialisation, souvent dans les villes

Les pays africains se caractérisent par des systèmes déséquilibrés où les activités économiques et les fonctions administratives sont concentrées dans la capitale ou la plus grande ville, plus qu'on s'y attend selon la loi « rang-taille ».

côtières, les pays à faible revenu peuvent conserver « leurs rares infrastructures économiques et ressources managériales ». La déconcentration et la relocalisation peuvent aller de pair avec le développement à mesure que davantage de ressources sont disponibles et que les villes commencent à nécessiter des interventions plus coûteuses pour soutenir la qualité de la vie. Les pays peuvent prévoir ce processus en s'attaquant aux imperfections du marché qui entravent l'efficacité ou déforment la structure de taille elle-même et entraîne la préférence excessive des villes primaires (Overman et Venables, 2005).

Dans un contexte urbain, la taille importe, étant donné sa relation avec les économies d'agglomération. Les villes primaires, en raison de leur taille et de leur diversité, sont plus productives que les petites villes, et les petites villes plus productives que les zones rurales (Duranton G., 2015). Cela dit, les grandes villes présentent à la fois des avantages et des coûts, les deux éléments évoluant avec la taille. Les mêmes forces qui induisent le regroupement d'entreprises et de personnes dans les villes, sont celles qui poussent les villes à être trop vastes (Annez et Buckley, 2009), lorsque les déséconomies s'installent: les coûts des terrains et des transports augmentent et l'encombrement peut réduire les gains de l'urbanisation (Quigley, 2008). De même, la lutte pour l'espace fait grimper les prix du logement et des coûts de déplacement quotidien.¹² Théoriquement, les villes ont une taille optimale, quoiqu'il soit difficile de la déterminer (Overman et Venables, 2005).

Cela dit, une étude sur la Chine suggère que d'un point de vue économique, il coûte beaucoup plus d'être sous-dimensionné que surdimensionné (Au et Henderson, 2005). Selon la théorie économique, les villes dépassent leur taille optimale mais continuent de croître en raison de leur avantage productif continu face à d'autres sites (O'Sullivan, 2007). À Lagos, certains travailleurs passent des heures à faire la navette chaque jour (pour se rendre au travail et en revenir), mais les entreprises nigérianes qui connaissent le plus de succès choisissent toujours d'avoir un bureau dans la ville.

Un système national diversifié de villes peut offrir aux entreprises des options, leur permettant de choisir une grande ville avec de bonnes économies d'urbanisation ou une plus petite ville avec des économies d'agglomération plus faibles, mais aussi des coûts et une congestion plus faibles. L'emplacement optimal variera selon le type et l'âge de l'entreprise. Par conséquent, disposer d'un système économique fonctionnel de villes peut améliorer les chances que les entreprises se rapprochent au maximum de leurs exigences sur la localisation.

Les grandes villes sont importantes pour le système urbain, car elles stimulent la croissance en engendrant innovation et esprit d'entreprise. Leur rôle dans la réaffectation des ressources des entreprises et des secteurs inefficaces aux entreprises et aux secteurs efficaces grâce à la mobilité (des emplois et dans les entreprises) souligne la fonction des villes comme moteurs de la croissance (Duranton et Puga, 1999). Dans les pays en développement, les grandes villes offrent également aux entrepreneurs la possibilité d'accéder au marché tout en s'inspirant d'autres entreprises qui sont sur le point d'accéder à des marchés domestiques, régionaux ou mondiaux plus vastes (Hausmann et Rodrik, 2003).¹³

En dépit des avantages que présente un système urbain équilibré comprenant des villes de tailles et aux fonctions variées, les politiques visant à rééquilibrer les villes primaires – des systèmes lourds – sont souvent déconseillées et doivent être envisagées avec prudence. De nombreux pays africains ont de tout temps mis en œuvre des stratégies visant à freiner l'exode vers les grandes villes, qui ont été à la fois inefficaces et nuisibles à la croissance (Turok, 2014; Harvey, 2009). De plus, Henderson (2014) soutient que nous ne maîtrisons pas encore suffisamment la dynamique économique des systèmes urbains pour essayer de les influencer, et de telles tentatives risquent d'être une erreur politique majeure.

Il ressort d'une étude des programmes visant à promouvoir les économies d'agglomération – nombreux en Afrique et dans des secteurs industriels ciblés – qu'il existe un seuil minimum à partir duquel les sites deviennent compétitifs et commencent à attirer des entreprises et des investissements (Gelb, Tata, Ramachandran et Rossignol, 2015). Des investissements considérables peuvent donc être nécessaires pour que certaines petites villes atteignent ce seuil (Altbeker, McKeown et Bernstein, 2012).

Les politiques visant à promouvoir les villes secondaires peuvent avoir des effets positifs lorsqu'elles sont mises en œuvre parallèlement aux investissements dans les grandes villes existantes.

Toutefois, certaines politiques peuvent promouvoir le développement des petites villes sans nuire à la performance économique nationale. Les politiques visant à investir dans les liaisons de transport entre les villes et à améliorer les liens entre les zones urbaines et rurales auraient permis d'asseoir une productivité équilibrée

(BAD, OCDE et PNUD, 2016; CEA, 2013). En outre, les industries utilisant intensivement des biens immobiliers, et qui ne sont pas fortement tributaires d'autres entreprises pour les biens et services intermédiaires, peuvent préférer s'installer dans les petites villes, si l'infrastructure y est améliorée (Henderson, Shalzi et Venables, 2001).

Les politiques visant à promouvoir les villes secondaires peuvent avoir des effets positifs lorsqu'elles sont mises en œuvre parallèlement aux investissements dans les grandes villes existantes. Ces dernières restent généralement grandes et essentielles pour l'économie. Des études menées en France, au Japon et aux États-Unis montrent qu'il n'y a pas de mobilité descendante s'agissant de la taille relative des villes à la limite supérieure du système urbain national, les grandes villes restant grandes après 100 ans. L'infrastructure matérielle mise en place et les logements construits, ainsi que les connaissances accumulées, les institutions et les traditions, tendent à leur donner un avantage persistant (Henderson, Shalzi et Venables, 2001). C'est bien une autre raison pour laquelle les politiques de rééquilibrage ne devraient pas restreindre ou négliger la ville primaire centrale au plan économique.

Les zones économiques spéciales sont parfois perçues comme un espace spécialement aménagé pour la productivité industrielle et peuvent également jouer un rôle dans un système urbain, mais elles présentent également des inconvénients et l'expérience de l'Afrique en la matière a été mitigée (voir encadré 4.4 ci-après et la sous-section 5.4 intitulée: Connexion des zones économiques spéciales aux avantages de l'agglomération). Les avantages des économies d'agglomération sont impossibles à reproduire dans un contexte isolé, et trop souvent les zones économiques spéciales ont été créées loin des villes productives. Les décideurs qui envisagent de créer une zone économique spéciale doivent donc évaluer de près les critères de localisation des secteurs ciblés, dont la capacité d'accéder à un réservoir de main-d'œuvre qualifiée, de fournisseurs et d'intrants, de marchés et de connaissances partagées (horizontales entre entreprises du même secteur et verticales entre niveaux de chaîne de valeur). Le processus de localisation des zones économiques spéciales devrait également tenir compte des retombées positives potentielles sur les entreprises existantes et la main-d'œuvre. La recherche

Les marchés régionaux africains offrent d'importantes possibilités de mise à niveau industrielle, une considération qui devrait orienter le ciblage spatial et les investissements dans les systèmes et couloirs urbains.

suggère que les liens entre les zones économiques spéciales et les entreprises à l'extérieur sont souvent limités en Afrique, ce qui réduit leurs effets sur l'économie dans son ensemble (Newman, *et al.*, 2016).

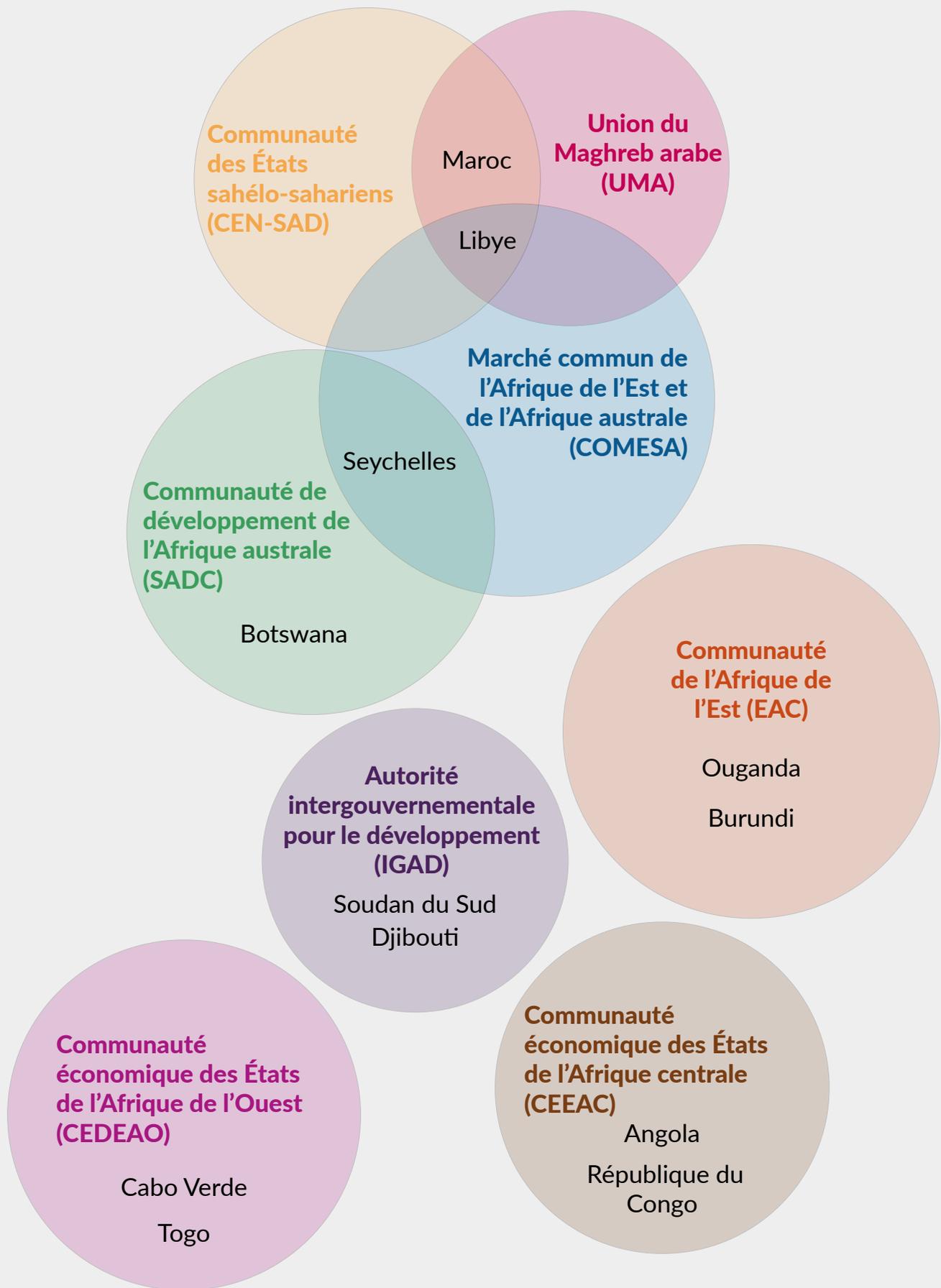
LIENS ENTRE LES SYSTÈMES RÉGIONAUX

Outre les systèmes nationaux de villes, on observe parfois au niveau des sous-régions du continent une spécialisation et des fonctions commerciales complémentaires, qui sont importantes pour plusieurs raisons, par exemple la possibilité d'offrir des occasions aux entreprises de se former auprès des chaînes de valeur régionales avant de se lancer dans la concurrence sur les marchés mondiaux (CEA, 2015). L'intégration régionale favorise la compétitivité et l'innovation par le partage des connaissances et la mise en relation des réseaux.¹⁴ Toutefois, en dépit de l'importance économique de cette intégration, l'Afrique est à la traîne dans ce domaine (Wall et van der Knapp, 2011).

Les marchés régionaux africains offrent d'importantes possibilités de mise à niveau industrielle, une considération qui devrait orienter le ciblage spatial et les investissements dans les systèmes et couloirs urbains. En 2014, les produits manufacturés représentaient 41,9 % des exportations intra-africaines, contre seulement 14,8 % des exportations africaines vers le reste du monde (CEA et ODI, à paraître)¹. Les communautés économiques régionales constituent un forum où des politiques et des infrastructures régionales peuvent être planifiées, en conformité avec les systèmes nationaux. La figure 4.9 présente les pays qui ont obtenu des notes élevées sur l'Indice régional africain d'intégration dans la catégorie de l'infrastructure. La zone de libre-échange continentale (ZLEC) est une entreprise plus ambitieuse (voir encadré 1.3 au chapitre 1).

1 Cette référence est un document de la CEA et de l'Overseas Development Institute à paraître, dont le titre est: « Smart Industrialization Through Trade in the Context of Africa's Transformation ». Les chiffres sont calculés par la CEA en utilisant les données d'UNCTADstat.

FIGURE 4.9 Les deux premiers pays par communauté économique régionale au classement de l'infrastructure régionale



Source : Indice africain d'intégration régionale (2016).

4.3 LES VILLES, FACTEURS CLEFS DE L'INDUSTRIALISATION

LES ÉCONOMIES D'AGGLOMÉRATION ET L'AVANTAGE URBAIN

À l'échelle internationale et historique, la création et l'essor des villes trouvent leurs racines dans les avantages économiques tirés du regroupement sur un territoire. La révolution industrielle a radicalement transformé la nature et la vitesse de l'urbanisation, permettant l'avènement des mégapoles actuelles, rendant la population mondiale majoritairement urbaine, et entraînant les mutations rapides que connaît aujourd'hui le continent africain. Les avantages économiques urbains se reflètent dans la corrélation persistante entre croissance économique et urbanisation et dans le fait que les mégapoles, telles que Le Caire et Lagos, continuent de croître et d'attirer les entreprises, en dépit des graves difficultés liées aux embouteillages, à la pollution et à la hausse des prix.

Les effets des « économies d'agglomération » sur la productivité des entreprises, c'est-à-dire les avantages économiques procurés par la densité des acteurs économiques dans l'espace urbain, sont bien documentés (voir chapitre 3) et renforcent le lien entre urbanisation et industrialisation. Cependant, de nombreux obstacles

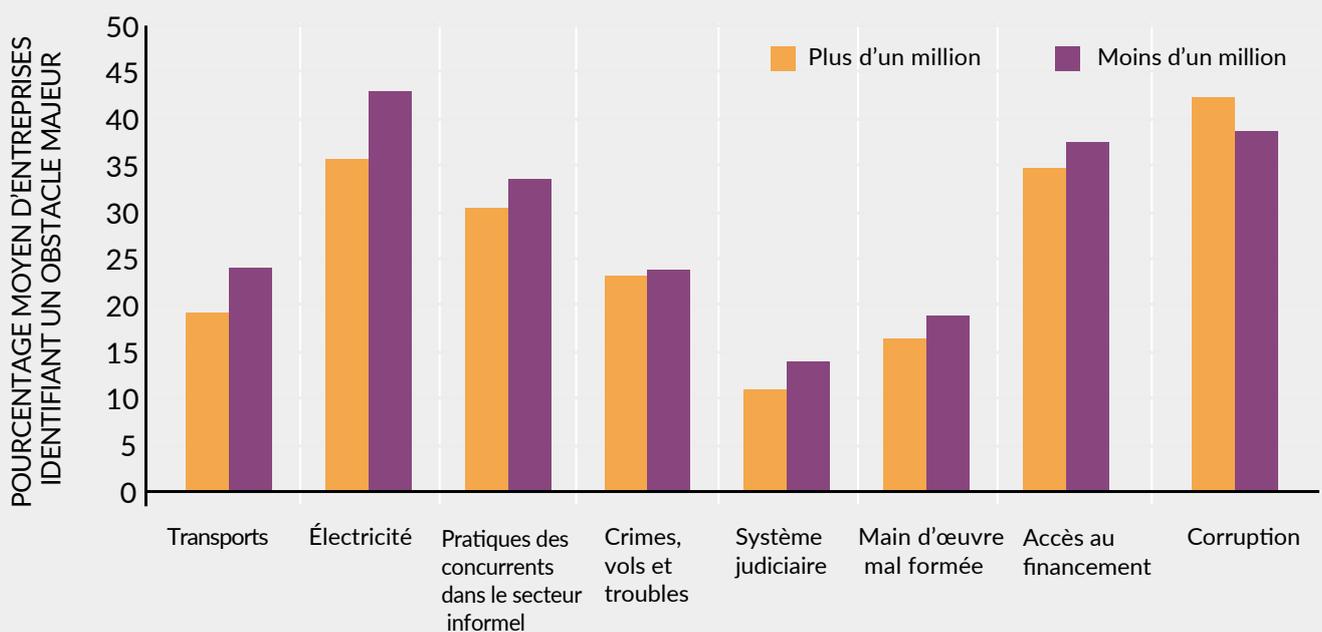
entravent la pleine exploitation du potentiel de ces économies, même si les plus grandes villes africaines (de plus d'un million d'habitants) en tirent généralement des bénéfices plus grands que les petites villes (figure 4.10). Elles sont également marquées par de plus forts taux de croissance annuelle réelle des ventes et de progression de l'emploi¹⁵. Alléger ces contraintes permettrait de libérer un moteur de développement économique plus puissant.

ÉLÉMENTS D'ÉCONOMIES D'AGGLOMÉRATION DANS LES INDUSTRIES AFRICAINES

Rares sont les études consacrées à l'évaluation des économies d'agglomération dans les villes africaines. Pourtant, leur existence est démontrée dans cinq études quantitatives sur les groupements industriels.

Une étude de cas menée dans 11 pays – neuf pays africains et deux pays asiatiques, y compris une étude économétrique¹⁶ de quatre pays – démontre les effets positifs du groupement industriel et parvient aux

FIGURE 4.10 Principaux obstacles recensés par les entreprises dans les villes de plus et de moins d'un million d'habitants 2006-2015



Source : Enquêtes sur les entreprises de la Banque mondiale.

Note : 188 localisations infranationales (25 villes de plus d'un million d'habitants et 163 de moins d'un million) dans 45 pays africains.

conclusions ci-après (Page, Newman, Rand, Shimeles et Söderbom, 2016):

- La forte concentration des entreprises manufacturières indique le rôle fondamental du groupement. Seules les entreprises principalement axées sur le marché local sont géographiquement dispersées.
- Les économies de localisation semblent être plus bénéfiques aux entreprises des pays à faible revenu que les économies d'urbanisation. Plus les revenus sont élevés, plus les économies d'urbanisation prennent de l'importance. Les entreprises des services sont plus à même d'en tirer profit que les entreprises manufacturières.
- La concentration industrielle attire des services et des compétences spécialisés, notamment les services nécessaires aux petites entreprises pour gagner de nouveaux marchés. Le groupement favorise la coopération entre entreprises industrielles, ce qui leur permet de surmonter des obstacles tels que le manque d'information et la méconnaissance des règles contractuelles.
- Dans trois des quatre pays étudiés sur le plan économétrique, on observe une relation positive entre la productivité des entreprises et les économies de localisation. En Éthiopie, les effets sur la productivité sont décuplés en cas de groupement d'entreprises ayant une même activité. Au Cambodge, la tendance au groupement est plus importante dans les secteurs informel et manufacturier que dans les services.
- Dans les économies à faible revenu, les groupements sont parfois confrontés à une pression concurrentielle et doivent trouver un compromis entre la hausse de la productivité et la chute des prix de production.
- Les économies d'agglomération reposent sur le partage des connaissances et le renforcement des capacités. Pour les entreprises axées sur des technologies plus sophistiquées, l'accès à un réservoir de main-d'œuvre qualifiée semble également être une priorité.

Une autre étude a examiné six groupements industriels représentant les filières du traitement du poisson, de la transformation des métaux, de la réparation automobile et du textile au Ghana, au Kenya et en Afrique du Sud, afin de mesurer les effets positifs de la proximité géographique sur l'avantage concurrentiel et l'expansion de ces filières (McCormik, 1999). Trois enseignements majeurs ont été tirés. Tout d'abord, le groupement aide les entreprises à surmonter les obstacles à la croissance. La nature et la portée des avantages spécifiques, ainsi que l'importance relative des sources ou canaux d'économies externes, varient selon le secteur et les contextes nationaux et locaux. De plus, les entreprises participantes ne pourront cueillir les fruits des économies d'agglomération que grâce à une action collective. Enfin, l'étroitesse des marchés,

Cinq études quantitatives sur les groupements industriels en Afrique font ressortir que des économies d'agglomération sont à l'œuvre.

l'offre excédentaire de main-d'œuvre et la faiblesse des institutions limitent les avantages de l'agglomération.

Selon une étude sur les microentreprises et les petites entreprises manufacturières, menée par la Banque mondiale dans cinq pays africains (Cameroun, Ghana, Kenya, Maurice et Rwanda), face à des entreprises de même taille, appartenant au même secteur, mais opérant de manière isolée, les groupements d'entreprises obtiennent de meilleurs résultats, à la fois en termes de chiffres des ventes [par travailleur] et d'accès à des marchés éloignés (Yoshino, 2011, p. 5). En moyenne, les groupements ont une plus forte intensité de capital, mettant en évidence la corrélation entre les chiffres des ventes et la forte intensité du capital. On observe également une prime de groupement par valeur ajoutée par travailleur. Découlant d'un processus naturel du marché, le groupement permet aux entreprises de progressivement instaurer la confiance et de mener des actions conjointes pour étendre leurs parts de marchés et accroître leur part d'achats d'intrants au sein du groupe. Dans une certaine mesure, grâce au groupement, les entreprises peuvent se prémunir contre les risques, réduire le coût de l'activité économique et surmonter les obstacles liés à leur taille.

Sur la base de données d'un recensement décennal (1996-2006) dans 83 villes éthiopiennes, une étude de Siba *et al.* (2012) a examiné les liens entre économies d'agglomération, productivité physique et prix de production au niveau d'entreprises. Les économies d'agglomération semblent s'accompagner d'une baisse des prix de production pour les entreprises de même activité et d'effets positifs sur la productivité matérielle des entreprises. L'étude montre la réalité de la pression concurrentielle et des externalités positives croissantes, mais également du compromis entre la productivité et la concurrence par les prix.

La dernière des cinq études montre que les avantages de la proximité et de l'interaction se répercutent à tous les niveaux des réseaux de villes inscrits dans un couloir régional où les concentrations favorisent les liens fonctionnels et économiques. Les travaux sur le couloir de développement régional de Gauteng (Afrique du Sud) ont mis au jour une hiérarchie entre les villes. Johannesburg et Pretoria étaient les principaux moteurs des agglomérations urbaines; la taille relative des

activités économiques urbaines et la distance entre les villes constituaient les principaux facteurs déterminant la taille et le dynamisme des économies d'agglomération (Brand, Geyer et Geyer, 2015).

En résumé, ces cinq études ont montré que les entreprises africaines peuvent tirer parti du milieu urbain. En règle générale, la productivité des entreprises manufacturières d'un même secteur est accrue lorsqu'elles appartiennent à la même zone urbaine, malgré la concurrence par les prix. L'approche collective et la coopération face aux obstacles communs comptent parmi les outils permettant aux entreprises de capitaliser sur le groupement. Si toutes les études font état d'économies d'agglomération, les avantages du groupement ne sont pas ressentis de manière uniforme, reflétant des disparités selon la taille de l'entreprise, le secteur et le rôle économique de la ville.

ZONAGE SPÉCIFIQUE AUX INDUSTRIES ET ZONES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

Le tissu urbain d'une ville qui fonctionne bien peut accueillir la plupart des entreprises, tirant ainsi profit de la proximité et des liens au cœur de l'avantage productif urbain, notamment pour les petites industries et celles qui sont axées sur les marchés locaux. Bien souvent hérité des codes coloniaux, le zonage restrictif est à éviter pour permettre aux entreprises de choisir l'emplacement qui leur convient le mieux. Mais certaines industries, en particulier celles exigeant une grande superficie, présentent des caractéristiques de « mauvais voisinage » (circulation des camions ou nuisances sonores) ou se focalisent sur le respect de normes internationales strictes et ainsi, doivent s'implanter dans des zones spécialement délimitées et protégées.

Le zonage industriel spécifique est une réponse à quatre enjeux de l'implantation industrielle. Tout d'abord, il permet d'isoler les nuisances industrielles des autres activités du territoire qui seraient en conflit avec ladite activité. Il permet aux industries qui en ont besoin d'accéder à de grandes parcelles. De plus, il favorise la proximité avec des activités industrielles compatibles,

Associées à l'économie urbaine, les zones économiques spéciales et les zones industrielles sont des outils géographiques susceptibles de générer les avantages les plus importants, y compris pour les entreprises du secteur informel qui peuvent fournir des intrants à faible coût et utiliser ces liens comme moteurs de croissance et de formalisation.

Les liens entre les secteurs informel et formel reposent sur une dépendance spatiale et sont avantageux pour les deux secteurs. En milieu urbain, les deux secteurs partagent les mêmes exigences fondamentales concernant l'industrie.

entraînant ainsi des économies de localisation. Enfin, il protège les industries face à la flambée des prix fonciers résultant du développement et contre toute offre plus intéressante pour d'autres activités. La création de « sanctuaires industriels » dans des villes telles que Seattle et Londres offre une protection contre les pressions exercées par les marchés fonciers (Metro Vancouver, 2012; Harris, 2015).

L'aménagement de l'espace industriel est crucial, notamment pour répondre aux exigences très spécifiques de certaines industries en termes d'accès aux routes principales ou aux ports (tableau 4.4). Les gouvernements devraient prendre en compte les activités de la chaîne d'approvisionnement et les liaisons de transport pour recenser les sites industriels potentiels. Il est essentiel de s'engager dans un tel aménagement pour les villes africaines, caractérisées par des marchés fonciers complexes et par la rareté de grandes parcelles ou la difficulté d'en obtenir les droits d'usage. Les organismes détenant un registre des sites industriels disponibles peuvent aider les entreprises industrielles à trouver l'emplacement qui leur convient.

Les acteurs de l'aménagement du territoire industriel devraient également tenir compte des besoins des entreprises informelles, étant donné leur place majeure dans la création d'emploi en Afrique et les défis qu'elles doivent relever pour trouver des locaux adaptés à leur activité. Les zones économiques spéciales sont l'une des réponses aux besoins spécifiques des entreprises industrielles (encadré 4.4).

Les liens entre les secteurs informel et formel reposent sur une dépendance spatiale et sont avantageux pour les deux secteurs. En milieu urbain, les deux secteurs partagent les mêmes exigences fondamentales concernant l'industrie: l'accès à la main-d'œuvre (avec un accent particulier sur la proximité, les transports en commun et les voies piétonnes), l'accès aux infrastructures et aux services publics et l'accès aux intrants et aux marchés des biens. La prévalence de l'économie informelle est un obstacle majeur pour le continent et un consensus se dessine sur le fait que des politiques adaptées pourront ouvrir la « voie vers la formalisation de l'économie informelle » (OIT, 2015) (encadré 4.5).

TABLEAU 4.4 Caractéristiques du secteur industriel et questions liées à l'implantation

SECTEUR	ACTIVITÉ	EXIGENCES LIÉES AUX SITES D'IMPLANTATION	TRAFIC ROUTIER INTENSE (CAMIONS)	AUTRES FACTEURS DE « MAUVAIS VOISINAGE »	COMPATIBILITÉ AVEC D'AUTRES USAGES
Textile	Production de textiles, vêtements, articles de voyage, sacs et chaussures	Très forte sensibilité aux coûts et dépendance de la main d'œuvre en termes d'accès à des réservoirs locaux de main-d'œuvre	Circulation faible et irrégulière de camions et de camionnettes	Très limités	Très forte
Impression	Edition, impression et reproduction de supports enregistrés, dont livres et journaux	Accessibilité des transports aux infrastructures d'impression	Modéré	Assez limités, grâce à l'innovation	Très forte, car peu de débordement
Métaux, matériel et outillage	Diversité des activités, industrie légère	Dépendance aux matières premières et aux composants, proximité avec les axes routiers	Moyen à élevé	Répercussions environnementales modérées, souvent localisées : odeurs, nuisances sonores, pollution	Limitée ; « mauvais voisinage »
Bois et produits en papier	Diversité des activités, industrie légère	Dépendance liée aux matières premières et composants, proximité avec les axes routiers	Moyen à élevé	Répercussions environnementales modérées, souvent localisées : odeurs, nuisances sonores, pollution, ampleur	Limitée ; « mauvais voisinage »
Construction	Entreprises de construction, chantiers pour équipements et matériaux	Proximité avec les marchés, important	Élevé	Élevés : bruits, poussière et boue, questions de caractéristiques visuelles	Limitée, « mauvais voisinage » fréquent
Services	Compagnies d'électricité et des eaux, plus largement distribution	Coûts irrécupérables très importants ; relocalisation difficile	Faible	Faibles mais problématiques d'aspect visuel	Modérée
Maintenance et réparation de véhicules motorisés	Ateliers de réparation	Dépendance aux petits loyers pour les ateliers, accès des voitures	Trafic modéré à élevé	Débordements localisés, problématique d'aspect visuel	Modérée
Commerce de gros	Grande diversité des activités, aussi bien de bonne que de mauvaise qualité	Importance de la proximité du marché pour la majorité des activités	Très grand nombre de voitures et de camions	Débordements limités	Élevée
Distribution et entreposage	Stockage et distribution, activités modernes de grande ampleur, opérations plus réduites de prélèvement et emballage à forte intensité de main-d'œuvre	Accès crucial aux principaux axes routiers	Très important	Élevés ; transports, nuisances sonores, aspect visuel	Faible ou modérée, selon l'ampleur

Source : Adaptation de Metro Vancouver (2012)..

ENCADRÉ 4.4 ZONES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

Les zones économiques spéciales visent à créer un espace propice à un meilleur environnement des affaires, en réponse au manque d'infrastructures, aux obstacles administratifs et aux limites des politiques défavorables, en particulier lorsque ces avantages ne peuvent être étendus à une zone géographique plus large. Elles œuvrent aussi à la création d'économies d'agglomération. Leur nombre dans le monde s'est multiplié au cours des dernières décennies, passant de seulement 176 à plus de 3 000 entre 1986 et 2003 (Aggarwal, 2006).

Toutefois, les zones africaines obtiennent de moins bons résultats que les zones asiatiques ou d'Amérique latine. En dépit des améliorations majeures apportées aux infrastructures, à l'accès à la chaîne d'approvisionnement et au capital humain par rapport au milieu environnant, elles ne parviennent pas au niveau requis pour concurrencer d'autres pays en termes d'investissement (Farole, 2011). Comme l'ont conclu les chefs d'entreprise sud-africains, « la compétitivité mondiale est ce qui compte à nos yeux, il ne suffit pas d'être plus performant que le pays d'accueil » (Altbeker, McKeown et Bernstein, 2012, p.3).

Leur intégration à des villes au bon fonctionnement permet leur optimisation. L'étude de Farole sur les zones spéciales africaines montre notamment que « l'emplacement et la taille du marché sont des facteurs déterminants. Les zones offrant un accès immédiat aux grands marchés de consommateurs, aux fournisseurs et à la main-d'œuvre semblent plus efficaces » (2011, p.4). Le rôle capital des économies d'agglomération et des considérations spatiales dans un développement industriel réussi apparaît clairement. Les zones peuvent avoir des effets importants sur l'économie grâce au partage de l'innovation ou à la création de liens entre les chaînes de valeur (Altbeker, McKeown et Bernstein, 2012).

Selon Farole, l'intégration aux ports, chaînes de valeur et marchés du travail locaux peut transformer ces zones en véritables moteurs. Par conséquent, ces zones doivent être associées au développement des pôles et des compétences, ainsi qu'au partage de la main d'œuvre avec l'ensemble de l'économie. Elles ne devraient pas servir à rattraper le retard d'une région, mais plutôt à contribuer à l'essor d'un territoire déjà doté d'infrastructures

et de marchés du travail efficaces. Il est important de relier les zones à de bonnes infrastructures pour faciliter le commerce, y compris les routes et les ports.

Associées à l'économie urbaine, les zones économiques spéciales et les zones industrielles sont des outils géographiques susceptibles de générer les avantages les plus importants, y compris pour les entreprises du secteur informel qui peuvent fournir des intrants à faible coût et utiliser ces liens comme moteur de croissance et de formalisation. Les liens avec les marchés et la main-d'œuvre qualifiée sont également essentiels. Les zones offrent des possibilités d'investissements conjoints avec les entreprises et le secteur public dans le domaine des infrastructures et de l'enseignement technique et professionnel, permettant ainsi d'élargir la participation à la croissance économique et de mieux intégrer à la vie active des groupes essentiels tels que les femmes et les jeunes.

TECHNOLOGIE: LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS L'AFRIQUE DU XXI^E SIÈCLE

La volonté de se regrouper dans l'espace est-elle encore pertinente à l'ère du numérique ? L'essor des villes africaines s'inscrit dans l'ère des nouvelles technologies où la présence physique n'est plus de mise pour le transfert d'informations, d'argent et même de marchandises grâce aux technologies de l'information et de la communication (TIC), les services de paiement mobile et l'impression 3D. L'émergence d'Internet a conduit certains à annoncer la mort des villes dans un monde nouveau où la proximité devient obsolète. Cependant, les tendances mondiales contredisent cette prédiction: l'exode rural se poursuit, même dans les pays développés et notamment, en Afrique. Le caractère spatial des économies d'agglomération est en jeu: les interactions en personne sont toujours essentielles aux réseaux, au partage des connaissances et aux relations, les marchandises sont toujours acheminées

Aucune technologie de pointe ne peut supplanter le rôle économique et social essentiel d'une ville fonctionnelle, mais la technologie peut contribuer à renforcer la productivité urbaine.

par camion et par voie ferroviaire; les aliments ne peuvent être imprimés en 3D; et les employés se rendent toujours quotidiennement au bureau, dans les magasins et à l'usine. Aucune technologie de pointe ne peut supplanter le rôle économique et social essentiel d'une ville fonctionnelle, mais la technologie peut potentiellement contribuer à renforcer la productivité urbaine.

La technologie du XXI^e siècle peut apporter de nombreuses applications au service du développement urbain et, grâce à un cadre politique adapté, elle permettra de relever les défis urbains. Les grandes bases de données peuvent

Cette transition dans les villes africaines devra s'appuyer sur un environnement propice et sur la levée des obstacles auxquels font face les entreprises formelles. Dans le secteur de la manufacture légère, les petites entreprises africaines n'ont qu'un accès limité aux terres, aux financements, ainsi qu'aux compétences entrepreneuriales (Dinh et al. 2012). La suppression de ces obstacles pourrait offrir des débouchés aux nouveaux opérateurs du secteur informel. Le regroupement peut aussi influencer positivement l'économie informelle (Newman et al. 2016).

Il faut considérer les économies d'agglomération dans le contexte des politiques relatives aux sites d'implantation du secteur informel et à la voie vers la formalisation. Elles peuvent bénéficier au secteur informel, notamment grâce à la proximité des fournisseurs et des acheteurs. En dépit de l'insuffisance des preuves, les études suggèrent que les opérateurs informels tirent parti du regroupement, avec généralement un impact positif sur leurs homologues du secteur formel (Annez et Buckley, 2009 ; Page et al. 2016).

Une étude de la fabrication informelle en Inde montre les effets positifs de la démographie urbaine et de la diversité industrielle sur la création de nouvelles entreprises. Toutefois, la prévalence d'entreprises du même secteur peut entraîner des effets négatifs, sans doute liés à la concurrence, mais les liens avec les producteurs locaux ont des effets positifs (les entreprises peuvent localiser les acheteurs) et les entreprises de services informelles sont également attirées par les fournisseurs intermédiaires (Mukim, 2011).

À l'exemple du village informatique d'Otigba à Lagos, les regroupements se développent de manière organique, entraînant une forte résilience, mais de nombreux défis freinent souvent leur expansion ou leur transformation au-delà des efforts collectifs déployés. Il serait souhaitable de leur apporter un appui politique.

faciliter la planification des transports et contribuer à la définition des priorités en matière d'investissements. L'accès facile à la cartographie, au suivi GPS et aux données mobiles peut améliorer l'utilisation efficace des espaces et des transports en commun, limiter les embouteillages, le marché immobilier et les transactions monétaires. En Afrique, les technologies de l'information et de la communication renforcent déjà les liens entre les villes et les campagnes, favorisant le développement simultané des villes et de leurs arrière-pays grâce à une meilleure information sur les marchés, un meilleur accès aux services et des transferts monétaires facilités.

L'ère du numérique annonce également de nouveaux défis pour les villes émergentes et les décideurs. Le mode de croissance des villes africaines sera sans doute façonné par les nouvelles technologies. Un développement dense et compact est moins souhaitable à l'heure où les transports, le commerce et la communication sur de plus longues distances sont facilités. Mais à mesure que la densité diminue, les externalités négatives (coûts supportés par la société) augmentent, y compris les embouteillages, la pollution, la ségrégation, les coûts associés aux infrastructures, la disparition des zones piétonnes et les coûts liés à la durabilité des transports en commun.

Historiquement, la technologie a contribué à réduire les densités et les externalités négatives de l'étalement urbain. Nombre de villes européennes ont vu le jour avant l'invention de l'automobile, alors que la croissance démographique et le développement urbain des villes

américaines et asiatiques ont été conditionnés par le transport motorisé. Les villes européennes sont donc plus vertes, connectées et de taille humaine, quand les villes américaines ayant un niveau de revenu similaire sont généralement plus étendues, déconnectées et ont une empreinte carbone plus importante. Aux États-Unis, les émissions de dioxyde de carbone par habitant en 2014 s'élevaient à 16,5 tonnes (et 15,9 tonnes pour le Canada), deux à trois fois plus que les 8,7 tonnes de l'Allemagne, 6,5 tonnes du Royaume-Uni, 5,5 tonnes de l'Italie et 5 tonnes de la France (Oliver et al. 2015). Les automobiles ont augmenté les empreintes environnementale et carbone des villes, l'Internet poursuivra probablement dans cette voie.

Des perspectives considérables de croissance intelligente semblent se dessiner pour les villes africaines, d'autant plus qu'il reste à construire l'essentiel des infrastructures permettant la croissance démographique pour les prochaines décennies.

Les zones urbaines s'étendent déjà à la périphérie de nombreuses villes dotées d'ensembles résidentiels à accès restreint (figure 4.11), ce qui pose les questions suivantes: qui a accès à la nouvelle ville africaine ? S'agit-il uniquement des populations détentrices de voitures et de téléphones intelligents ? La technologie aidera-t-elle à surmonter les antagonismes entre le formel et l'informel

FIGURE 4.11 Ensemble résidentiel à accès restreint au sud de Nairobi le long de l'autoroute de Mombasa



Source : Image satellite Google.

et entre les riches et les pauvres, que connaissent les villes africaines ou les renforcera-t-elle ?

Des perspectives considérables de croissance intelligente¹⁷ semblent se dessiner pour les villes africaines, d'autant plus qu'il reste à construire l'essentiel des infrastructures permettant la croissance démographique prévue pour les prochaines décennies (PricewaterhouseCoopers, 2016). Les villes africaines sont bien placées pour ne pas reproduire les erreurs et les externalités négatives qui ont freiné la croissance et le développement social des villes américaines et asiatiques. La nouvelle ville africaine peut être plus intelligente et plus efficace, en évitant les ajustements coûteux menés dans de nombreuses agglomérations récentes dans le monde.

Les villes africaines bénéficient également d'une marge de manœuvre pour embrasser un modèle viable de développement aux niveaux socioéconomique et environnemental en ne répétant pas les erreurs des

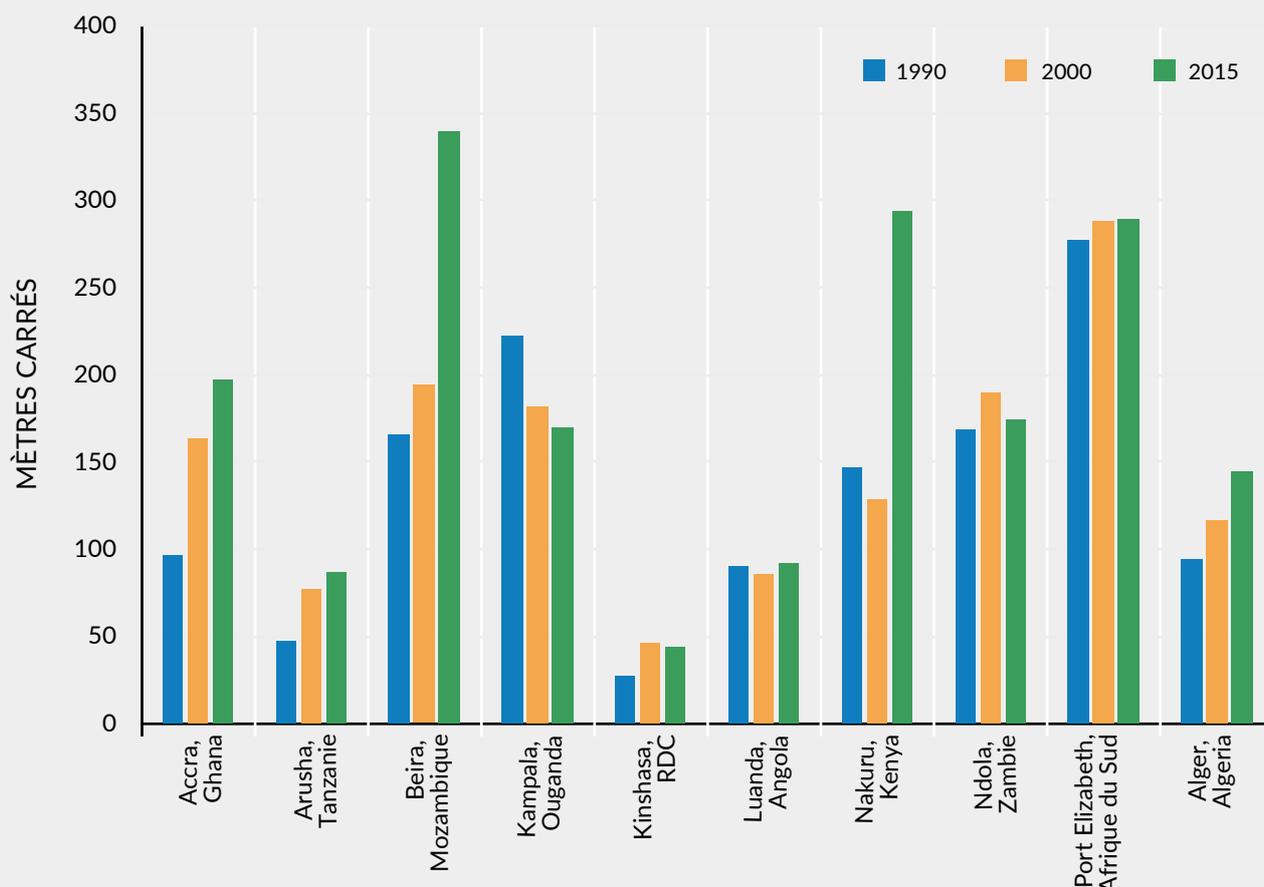
autres régions. L'empreinte carbone des pays africains reste faible, se limitant à moins d'une tonne par habitant¹⁸ dans de nombreux pays. Grâce à de bonnes politiques, la croissance économique n'ira pas de pair avec la hausse des émissions de carbone, comme cela a été le cas sur les continents américain et asiatique.

De même, en dépit de l'expansion des terrains bâtis autour des villes à un rythme supérieur à la croissance démographique selon les études récentes, l'espace urbain occupé par habitant en Afrique reste inférieur à la moyenne mondiale et croît plus lentement que dans le reste du monde, à un taux de 14 % contre 26 % entre 1990 et 2015 (la figure 4.12) donne les chiffres de certaines villes africaines). Les villes africaines peuvent donc saisir ainsi l'occasion de se détourner du modèle occidental récent axé sur l'automobile et poursuivre une voie différente.

À cette fin, les décideurs africains devront se pencher plus en avant sur l'aménagement du territoire urbain et les transports, sans jamais oublier les fondamentaux, même dans la nouvelle ère technologique. En effet, la technologie va certes façonner les villes, mais ne les remplacera pas. La proximité et les interactions resteront les moteurs essentiels du développement spatial. Des marchés fonciers efficaces, des systèmes de transport performants et des services urbains de base de qualité poseront les jalons de la ville africaine du XXI^e siècle.

Les villes africaines sont bien placées pour ne pas produire les erreurs et les externalités négatives qui ont freiné la croissance et le développement social des villes américaines et asiatiques.

FIGURE 4.12 Espace occupé par habitant dans certaines villes d'Afrique



Source : Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat) et Université de New York (2016).

TABLEAU 4.5 Coût de la vie : les 15 villes les plus chères d'Afrique

RANG EN AFRIQUE	VILLE	RANG MONDIAL	PIB PAR HABITANT (EN DOLLARS DES É.-U.)	PLUS CHÈRE QUE ...A
1	Luanda, Angola	2	4,102	Zurich, Switzerland (\$80,215)
2	Kinshasa, DRC	6	456	Shanghai, China (\$7,925)
3	N'Djamena, Chad	9	776	New York City, United States (\$55,837)
4	Lagos, Nigeria	13	2,640	Seoul, Republic of Korea (\$27,222)
5	Victoria, Seychelles	16	15,476	London, United Kingdom (\$43,734)
6	Abuja, Nigeria	20	2,640	Dubai, UAE (\$40,438)
7	Brazzaville, Congo, Rep.	23	1,851	Copenhagen, Denmark (\$52,002)
8	Libreville, Gabon	28	8,312	Chicago, United States (\$55,837)
9	Conakry, Guinea	36	531	Washington, DC, United States (\$55,837)
10	Djibouti, Djibouti	40	1,813	Paris, France (\$36,248)
11	Accra, Ghana	47	1,381	Milan, Italy (\$29,847)
12	Yaoundé, Cameroon	50	1,251	Vienna, Austria (\$43,439)
13	Abidjan, Côte d'Ivoire	56	1,399	Amsterdam, Netherlands (\$44,433)
14	Douala, Cameroon	70	1,251	Doha, Qatar (\$74,667)
15	Cairo, Egypt	91	3,615	San Jose, Costa Rica (\$10,630)

Source: Mercer, 2016; World Development Indicators. GDP per capita is for 2015 data.

^a Per capita GDP is in parentheses.

4.4 OBSTACLES

Si l'intensification des économies d'agglomération va de pair avec l'essor des villes, on observe aussi l'accélération des déséconomies d'agglomération, dépassant bientôt les économies, au détriment de la compétitivité urbaine. En Afrique, la vitesse de l'urbanisation, la mauvaise planification, la faiblesse des institutions chargées de guider la croissance urbaine et les faibles revenus de nombreuses villes et citadins concourent à l'émergence prématurée de déséconomies préjudiciables à l'industrie et aux chaînes de valeur industrielles.

Si l'intensification des économies d'agglomération va de pair avec l'essor des villes, on observe aussi l'accélération des déséconomies d'agglomération, dépassant bientôt les économies, au détriment de la compétitivité urbaine.

Un certain nombre d'insuffisances indique que de nombreuses villes africaines sont excessivement onéreuses comparées aux villes de pays ayant un niveau de développement similaire ou bien supérieur. Une analyse comparative transversale des indices du coût de la vie urbaine menée par la Banque mondiale dans 62 pays montre que les villes africaines sont 31 % plus chères que celles de pays de niveaux comparables (Nakamura *et al* 2016). Selon le classement du coût de la vie de la société de conseil Mercer, Luanda, Kinshasa et N'Djamena figurent parmi les 10 villes les plus chères au monde (tableau 4.5)¹⁹.

FORME URBAINE

La disposition spatiale des villes ou « forme urbaine » joue un rôle majeur dans le fonctionnement économique. Les liens entre l'urbanisation et le développement reposent sur la nature de la forme urbaine, qu'elle soit compacte et connexe, ou étendue et déconnectée (BAD, OCDE et PNUD, 2016; Turok, 2014). De nombreuses études lient empiriquement la densité urbaine à la productivité (Abel, Dey et Gabe, 2012). La faible densité augmente les distances qui séparent les acteurs économiques. La tendance à l'urbanisation s'est accompagnée de « dédensification » et la hausse du coût des infrastructures et des transports va de pair avec la perte de densité (UN-Habitat, 2014a).

La densité des villes des pays en développement est plus importante que celle des pays développés, malgré une chute globale de 2 % par an enregistrée entre 1990 et 2000 (Angel *et al.* 2010). Les pays en développement connaissent une expansion urbaine plus rapide et, en Afrique, la croissance démographique ne représente que 43 % de l'expansion des terrains aménagés (Seto *et al.* 2011). À l'échelle mondiale, la motorisation accrue, la polarisation des investissements vers les infrastructures routières, l'augmentation des revenus et de l'accession à la propriété privée et les politiques subventionnant les infrastructures résidentielles périurbaines comptent parmi les facteurs contribuant à la « dédensification » urbaine.

Il est essentiel de parvenir à une forme urbaine diverse et intégrée. Les aménagements à usages multiples décuplent les avantages de la densité, rassemblant les populations pour faciliter les interactions (ONU-Habitat, 2014a). Les villes les plus dynamiques sont caractérisées par une grande mixité et diversité, comme l'a soutenu avec vigueur Jacobs (1961). La planification et le zonage excessifs peuvent imposer une séparation artificielle des aménagements du territoire dans la géographie économique d'une ville. Les villes sont frappées de plus en plus par la ségrégation sociale, réduisant la connectivité et sapant les interactions au cœur des économies d'agglomération. De nouvelles expansions formelles voient le jour sous la forme d'ensembles résidentiels fermés, allongeant les temps de déplacement et créant des barrières dans le tissu urbain. La sécurité est la justification souvent invoquée, mais cette ségrégation contribue aussi à miner la cohésion sociale (Landman et Schönteich, 2002).

Les implantations sauvages sont tout aussi problématiques, et selon certains analystes, les bidonvilles constituent la plus grande menace pour le bien-être urbain (ONU-Habitat, 2010b), car ils privent une génération d'un accès à l'éducation et à la santé (Henderson, 2010). Ils sont généralement perçus comme des pièges de la pauvreté, mais ils peuvent aussi servir la mobilité économique dans un environnement institutionnel et spatial propice (Turok, 2015). Il faudrait donc intentionnellement établir

La disposition spatiale des villes ou « forme urbaine » joue un rôle majeur dans le fonctionnement économique.

un lien à la fois physique et social avec l'économie formelle urbaine. Il est donc crucial de surmonter les obstacles à l'emploi découlant de la ségrégation et de la faible mobilité, notamment pour les jeunes Africains en milieu urbain, et ainsi libérer le potentiel du dividende démographique (ONU-Habitat, 2014b).

La mobilité des populations sous-tend également la productivité urbaine. Les temps importants de déplacement et les contraintes de mobilité entraînent des coûts considérables et amenuisent les perspectives d'emploi, notamment pour les populations pauvres des grandes villes africaines. À Nairobi (Kenya), à Pretoria (Afrique du Sud) et à Dar es-Salaam (Tanzanie), les habitants dépensent jusqu'à 30 % de leur salaire quotidien pour payer la navette en taxi collectif, en moto, en autobus ou autres moyens de transport combinés. Selon les enquêtes administrées à Nairobi, à Lagos (Nigéria) et en Afrique du Sud, les ménages à faible revenu consacrent entre 15 et 54 % de leur revenu aux frais de déplacement (ONU-Habitat, 2013). Dans les villes sud-africaines, le trajet moyen en autocar est de 74 minutes dans chaque sens (Statistiques nationales – Afrique du Sud, 2014).

Le concept de « mauvais appariement spatial » a été décrit par Kain en 1968. Il décrit l'éloignement géographique des quartiers où résident les groupes à faible revenu par rapport au marché du travail, contribuant ainsi aux forts taux de chômage. Testée en Afrique du Sud, cette idée montre que la distance au centre-ville joue un rôle important dans les niveaux élevés de chômage frappant les populations noires dans plusieurs zones métropolitaines (Naudé, 2008). Les investissements dans de meilleures options multimodales permettront d'assurer une mobilité urbaine respectueuse de l'environnement sans entraver les processus conjoints d'urbanisation et d'industrialisation et d'éviter de futurs coûts considérables pour remédier aux effets négatifs sur l'environnement (encadré 4.6).

La réalisation des bénéfices du partage et de la mise en commun de la main-d'œuvre ne sera possible qu'à travers un véritable accès aux lieux de travail. À Hong Kong (Chine), les parcs industriels doivent mettre en place une navette (Metro Vancouver, 2012), contrairement à Johannesburg (Afrique du Sud), où faute de bus de nuit, certaines industries ne peuvent pas assurer une troisième période de travail. Lors d'une table ronde sur les parcs industriels sud-africains organisée en novembre 2011 par le Centre sud-africain pour le développement et l'entreprise, les conférenciers ont évoqué à maintes reprises l'accès au travail comme un enjeu (Altbeker, McKeown et Bernstein, 2012). Les liaisons de transport peuvent également favoriser les liens en amont avec les entreprises informelles (CEA, 2011).

L'absence de planification urbaine posera à terme des problèmes majeurs de connectivité et de mobilité au détriment des économies d'agglomération.

Dans les pays à urbanisation rapide, la mobilité est également menacée par la difficulté à planifier (et à maintenir) un réseau de rues bien reliées avant toute implantation non planifiée, qui prend souvent la forme d'ensembles résidentiels à faible revenu, d'ensembles résidentiels à fort revenu à accès restreint ou de la juxtaposition des deux. L'absence de planification urbaine, aussi bien pour l'expansion formelle qu'informelle, posera à terme des problèmes majeurs de connectivité et de mobilité au détriment des économies d'agglomération. Bien que l'ONU-Habitat (2014c) recommande qu'au moins 30 à 40 % du territoire urbain soit consacré aux rues, la plupart des villes africaines en comporte une proportion bien moindre, notamment dans les périphéries à urbanisation rapide, atteignant à peine les 6 % à Bangui (République centrafricaine); 11,1 % à Accra

ENCADRÉ 4.6 VERS UNE URBANISATION PLUS PROPRE

L'Afrique doit veiller à ce que l'industrialisation ne signifie pas dégradation de la qualité de l'air (CEA, 2016) et à ne pas reproduire l'exemple chinois où la pollution atmosphérique a engendré des coûts de santé et de journées de travail perdues représentant environ 3,5 % du PIB (Banque mondiale, 2007). Les transports expliquent une part importante des émissions dans le monde, mais dans les villes africaines, la marche représente en moyenne 30 à 35 % des déplacements, voire plus de 60 % dans certaines villes telles que Douala (Cameroun) et Dakar (Sénégal). Mode de déplacement fréquent chez les femmes, la marche, mais également le vélo et le transport informel sont souvent menacés par la circulation automobile, la pollution et l'inconfort (ONU-Habitat, 2013). Avec la hausse des revenus, l'incapacité d'améliorer les moyens de transport non motorisés ainsi que le confort et la sécurité du transport informel conduiront à une transition massive vers les véhicules à occupant unique, avec les coûts économiques, sociaux et environnementaux associés.

FIGURE 4.13 Grille urbaine à Ouagadougou (Burkina Faso)

Source : Image satellite Google.

(Ghana) et 12,3 % à Ouagadougou (Burkina Faso) (ONU-Habitat, 2013), ville de la figure 4.13 où le contraste entre le tissu urbain planifié et bien connecté et les zones non planifiées et peu connectées est saisissant.

Tenir compte de l'aménagement des rues et des terrains industriels dans les prévisions de croissance permet de réaliser des économies substantielles. Les coûts de l'obtention ou de la protection de terrains urbains dans des zones d'expansion urbaine sont certes élevés, mais il est extrêmement coûteux d'imposer des rues ou des parcelles à usage industriel sur un aménagement existant, ce qui implique souvent des procédures juridiques longues ou le recours à des expulsions sans procédure légale. Il est clairement préférable d'éviter ces problèmes grâce à une planification prospective.

INFRASTRUCTURES URBAINES

Les déficits d'infrastructures sont largement reconnus comme l'un des plus grands obstacles à l'essor industriel en Afrique. Malgré le contrôle des recettes, les pays africains affichent des déficits supérieurs à ceux que l'on observe dans d'autres parties du monde en développement (Yepes, Pierce et Foster, 2009). Les entreprises doivent donc supporter des coûts indirects considérables, comme le souligne une remarque sur les

entreprises kenyanes: « selon certaines estimations, la productivité au sol des usines kenyanes est proche de celle de la Chine. Mais une fois les coûts indirects comptabilisés, les entreprises kenyanes perdent 40 % de leur avantage en termes de productivité » (Iarossi, 2009, p. 87)²⁰. L'accès aux infrastructures et aux services publics est crucial pour permettre aux entreprises informelles de renforcer leur productivité, mais il demeure un défi de taille à relever.

L'approvisionnement électrique est souvent le principal besoin invoqué pour augmenter la productivité industrielle. Les capacités de production électrique en Afrique et l'accès des ménages à l'électricité ne sont qu'à la moitié des niveaux observés en Asie du Sud (Yepes, Pierce et Foster, 2009). Les entreprises africaines perdent près de 13 % du temps de travail en raison de pannes électriques. L'électricité représente 10 % des coûts de vente, dont 6 % pour les coupures de courant (Iarossi, 2009). L'achat de groupes électrogènes reste un coût supplémentaire, en particulier pour les micro et petites entreprises. Les résultats d'autres études, menées par

Les déficits d'infrastructures sont largement reconnus comme l'un des plus grands obstacles à l'essor industriel en Afrique.

exemple en Inde, confirment l'importance de la qualité et, dans une moindre mesure, du prix de l'électricité pour la performance de l'industrie manufacturière (Lall et Mengistae, 2005). Le coût de l'électricité est l'un des principaux facteurs où l'Afrique est désavantagée par rapport à d'autres régions. En 2010, le tarif moyen effectif de l'électricité en Afrique s'élevait à 0,14 dollar des États-Unis par kilowattheure contre 0,04 dollar en Asie du Sud et 0,07 dollar en Asie de l'Est, limitant ainsi la compétitivité des entreprises africaines (Banque africaine de développement, 2013).

Le fonctionnement des marchés fonciers urbains joue un rôle déterminant dans une économie urbaine performante. En effet, il sous-tend l'aménagement de l'espace urbain et il est fondamental à la fois pour les recettes privées et publiques.

Le transport de marchandises illustre également une autre composante de ces problématiques. La faiblesse des infrastructures, des marchés du crédit et de l'environnement réglementaire entraîne une perte de 13 % des ventes, soit 11 % de plus qu'en Asie de l'Est et 7-8 % de plus que dans d'autres régions, mais des disparités existent entre les entreprises et entre les pays. Les entreprises d'Asie de l'Est, d'Amérique latine et d'Asie du Sud économisent respectivement 70 % et 50 % des coûts associés au transport intérieur des exportations et des importations par rapport à l'Afrique (Iarossi, 2009). Les coûts élevés de transport, les retards et autres aléas contraignent les entreprises africaines à conserver un volume important de stocks et alourdissant ainsi les coûts. Les infrastructures de transport des marchandises ont des répercussions importantes sur les villes. Les embouteillages et les retards entraînent des coûts supplémentaires pour l'expédition par camion et l'extension de la capacité routière n'est qu'une solution temporaire. Des mesures innovantes, telles que les voies réservées aux camions, n'ont pas été testées en Afrique.

MARCHÉS FONCIERS ET IMMOBILIERS

Le fonctionnement des marchés fonciers urbains joue un rôle déterminant dans une économie urbaine performante. En effet, il sous-tend l'aménagement de l'espace urbain et il est fondamental à la fois pour les recettes privées et publiques. Les villes africaines opèrent selon une diversité de systèmes de droits fonciers, allant de la propriété coutumière et collective à la propriété de l'État avec des droits de bail en passant par le droit de

pleine propriété. Dans tout système, le marché foncier devrait permettre la mobilité résidentielle et la mobilité des entreprises sans imposer de charges excessives, tout en protégeant les ménages à faible revenu, les entreprises informelles et les femmes.

La bonne santé des marchés fonciers et immobiliers facilite le regroupement des acteurs économiques selon des dispositions économiques performantes dans l'espace urbain. Les différentes entreprises ont leurs propres préférences de localisation selon l'intensité des intrants et la nature de la production. Pour choisir le meilleur emplacement, elles évaluent leurs préférences en matière d'accès à la terre, de main-d'œuvre (qualifiée ou non qualifiée), d'intrants provenant d'autres entreprises, d'accès aux marchés (y compris les liaisons de transport vers d'autres villes ou pays) et d'accès aux connaissances et aux installations. Un marché foncier flexible permet aux ménages et aux entreprises de s'adapter aux mutations de l'environnement économique et favorise ainsi l'innovation et la compétitivité.

L'efficacité des marchés immobiliers n'implique pas nécessairement un système reposant entièrement sur le « laissez faire », mais repose également sur la participation essentielle des pouvoirs publics. L'idée même d'un marché immobilier urbain libre existant sans intervention gouvernementale est erronée dans la mesure où les gouvernements participent à l'implantation des infrastructures, des services publics et des espaces ouverts. Même si le cadre institutionnel à l'appui du marché de l'immobilier doit encourager les transactions soumises à des conditions de concurrence normale, l'intervention gouvernementale est également nécessaire pour atteindre les objectifs suivants:

- Limiter la spéculation susceptible de fausser les prix et de compromettre l'utilisation efficace de l'espace.
- Fournir des terrains constructibles et entretenus propices au logement et à l'emploi sur des emplacements à l'appui des moyens de connexion et de la croissance urbaine.
- Éviter l'aménagement urbain dans des zones à haut risque ou sensibles sur le plan environnemental.
- Veiller à instaurer le cadre foncier et institutionnel

L'absence de registres fonciers adaptés en Afrique a des répercussions profondes, notamment parce qu'elle rend impossible l'utilisation de recettes publiques foncières telles que la taxe foncière, l'emphytéose ou l'impôt sur la plus-value.

nécessaire pour offrir des logements adéquats aux ménages à faible revenu et lutter contre les déplacements causés par les forces du marché.

- Mettre en place un zonage et une protection des terrains bien situés pour les industries incompatibles avec d'autres utilisations ou nécessitant de grandes parcelles.

L'absence de registres fonciers adaptés en Afrique a des répercussions profondes, notamment parce qu'elle rend impossible l'utilisation de recettes publiques foncières

telles que la taxe foncière, l'emphytéose ou l'impôt sur la plus-value. Selon certains, la valorisation foncière est l'instrument le plus efficace au niveau économique (présentant le moins de distorsions) et le plus important pour les administrations décentralisées (Walters et Gauntner, 2016). Elle est largement sous-exploitée sur le continent africain, notamment en raison de la piètre qualité des registres fonciers et des défis de gouvernance (Monkam et Moore, 2015).

4.5 LEVIERS POLITIQUES

L'expansion et l'exploitation des avantages urbains au service du développement industriel sont des défis complexes et difficiles. Le Nouveau programme pour les villes confirme le rôle des économies d'agglomération et souligne l'importance de l'aménagement du territoire et de la forme urbaine pour y parvenir (Assemblée générale des Nations Unies, 2016). La mobilisation des agglomérations et des groupements, ainsi que le renforcement des investissements dans les infrastructures et les compétences sont au cœur des stratégies à plusieurs facettes préconisées pour raviver le développement industriel en Afrique (Newman *et al*, 2016)

Dans le cadre de la planification nationale du développement, le succès de la coordination et de l'intégration de l'urbanisation et du développement industriel est déterminé par les politiques adoptées et leur application.

Trois raisons étayent la nécessité d'intégrer dans les cadres nationaux de planification du développement les politiques visant à renforcer l'efficacité des villes et des systèmes urbains à l'appui du changement structurel:

- Les déficits d'infrastructures sous-tendent les mauvais résultats des industries et des villes africaines; une coordination accrue entre les organismes nationaux permettra d'y répondre.
- Les entreprises et les chaînes de valeur exigent des infrastructures spécifiques aux secteurs, mais impliquent invariablement de renforcer non seulement les liens entre les entreprises, mais également les connexions entre les villes et les régions.

- Les programmes de développement urbain et industriel exigent des réformes politiques et des capacités d'exécution (voir tableau 3.2), ce qui suppose une coordination entre les secteurs public et privé et entre les niveaux de gouvernement.

Dans le cadre de la planification nationale du développement, le succès de la coordination et de l'intégration de l'urbanisation et du développement industriel est déterminé par les politiques adoptées et leur application. Les questions centrales sont les suivantes: dans quelle mesure les objectifs de développement industriel et urbain sont-ils coordonnés et intégrés aux cadres de planification et aux politiques nationales de développement ? Dans quelle mesure l'élaboration des politiques et les capacités de mise en œuvre sont-elles harmonisées, y compris à l'échelle infranationale ? Voici quelques-uns des principaux aspects à examiner:

- Les liens entre les politiques et les objectifs industriels et de développement urbain.
- L'harmonisation des programmes phares en matière de logement et d'infrastructures urbaines avec le développement industriel.
- L'intégration des éléments spatiaux dans la politique industrielle et des priorités industrielles dans le cadre de l'aménagement du territoire national.
- La mise en place d'un cadre institutionnel de mise en œuvre, y compris les capacités, les défenseurs et les mécanismes de coordination.
- Les liens entre les stratégies sectorielles, l'aménagement du territoire et le financement.
- La hiérarchisation des objectifs économiques dans le cadre de la justification de l'urbanisme, du zonage, de l'aménagement du territoire et des règlements de construction.

CONCLUSIONS ET ENSEIGNEMENTS TIRÉS DES MOTEURS, DES FACTEURS CLEFS ET DES OBSTACLES

LES MOTEURS DE LA DEMANDE URBAINE ET DE L'ÉVOLUTION DES MODES DE CONSOMMATION

L'urbanisation de l'Afrique est accompagnée par l'émergence d'une classe de consommateurs dotée d'un important pouvoir d'achat et préférant les biens urbains. Les gouvernements devraient donc cibler des secteurs stratégiques et stimuler le développement de la production nationale et des chaînes de valeur afin de répondre à cette demande croissante.

Parallèlement à l'urbanisation, la transition vers les produits alimentaires transformés et une augmentation de la consommation alimentaire offrent des perspectives économiques concernant l'agriculture contractuelle, le développement des chaînes d'approvisionnement et le commerce de détail en zone urbaine. Étant donné la grande influence des gros détaillants alimentaires dans les chaînes de valeur des aliments transformés, il importe de renforcer le cadre institutionnel et les infrastructures nécessaires à chaque maillon de la chaîne de valeur alimentaire pour dynamiser la production alimentaire nationale. La coopération avec les entreprises dominant le secteur peut représenter un puissant levier politique.

Les gouvernements devraient donc cibler des secteurs stratégiques où la demande est en hausse et stimuler le développement de la production nationale et des chaînes de valeur afin de répondre à cette demande croissante.

La pénurie de logements urbains est sévère. Le cadre institutionnel influe ici sur l'aptitude des fournisseurs de logements à répondre à la demande. La délivrance des permis, l'efficacité des marchés fonciers, la disponibilité des infrastructures, des services, des matériaux de construction et de la main-d'œuvre dans le secteur de la construction, et l'accès aux crédits hypothécaires sont autant des facteurs institutionnels cruciaux. La hausse des revenus s'accompagne de la construction de logements structurés de grande qualité. Pourtant, une grande proportion de la population à faible revenu n'a pas accès à un logement aux tarifs pratiqués sur le marché. Des ajustements sont donc nécessaires pour augmenter la disponibilité de logements en général et

de logements sociaux en particulier. Les deux types de logements permettront aux gouvernements de stimuler les industries de la construction et des matériaux de construction grâce à un cadre politique adapté.

La pénurie d'infrastructures urbaines est également importante, car elle influe sur la structure de l'espace urbain et mine sa compétitivité. Un approvisionnement en électricité fiable et de bons réseaux routiers sont des enjeux urgents pour promouvoir la productivité industrielle. Les investissements dans les infrastructures doivent donc être soigneusement encouragés pour répondre aux besoins des industries et des villes et créer des emplois industriels dans le cadre de la mise en œuvre. Il faut élaborer des politiques de passation des marchés et d'approvisionnement pour stimuler la construction locale et les capacités de production.

Les services aux entreprises en milieu urbain sont liés à la productivité industrielle et à une transformation structurelle réussie. Par conséquent, les villes devraient favoriser le développement des services aux entreprises, y compris les financements et les technologies de l'information, et leurs liens avec l'industrie. Pour cela, il faut élaborer des politiques économiques urbaines ciblées et intégrées.

LES SYSTÈMES URBAINS COMME FACTEURS CLEFS DE LA PRODUCTIVITÉ INDUSTRIELLE

Le choix du site industriel s'appuie sur une logique économique axée sur des caractéristiques de natures primaire et secondaire. Les gouvernements souhaitant choisir un site de développement industriel devraient donc tenir compte des caractéristiques naturelles des sites, ainsi que des forces puissantes que sont les infrastructures et les agglomérations.

La domination des systèmes urbains africains par les grandes villes est établie et justifiée par la nécessité économique. Dans ce contexte, les politiques visant à promouvoir un développement équilibré ne devraient pas négliger les grandes villes, car elles sont au cœur de l'innovation et de la croissance économiques.

Les entreprises ont des préférences de localisation spécifiques en fonction de leur maturité et de leur dépendance en termes de partage des connaissances, de technologies, de main-d'œuvre, d'intrants et d'accès aux marchés finaux. Les décideurs devraient donc élaborer des politiques industrielles axées sur l'emplacement et les besoins des filières et des entreprises ciblées.

Les grandes villes diversifiées sont souvent des pôles d'innovation et voient la naissance de nouvelles industries. Les gouvernements devraient donc favoriser

ces avantages en appuyant des institutions et des mécanismes fondés sur le savoir pour encourager le partage des connaissances entre des entreprises de tailles et de secteurs différents dans les grandes villes.

Le commerce régional et ses avantages économiques ont des composantes spatiales qui influencent les systèmes des villes et des couloirs. Les politiques ciblant les investissements spatiaux devraient donc tenir compte non seulement de la géographie économique nationale, mais également de la géographie régionale.

Les secteurs à forte intensité d'intrants s'implantent généralement près de la source des intrants. La solidité des liens entre les zones urbaines et les zones rurales, sous forme d'infrastructures et d'appui institutionnel, peut donc favoriser l'essor de secteurs à forte intensité de main-d'œuvre.

Les villes secondaires spécialisées peuvent offrir des sites attrayants pour la production industrielle, mais un seuil minimal est nécessaire pour générer des économies d'agglomération. Par conséquent, les solutions alternatives viables proposées par les villes secondaires peuvent constituer de meilleurs sites pour les entreprises développées. Les investissements sont plus rentables dans les villes prêtes à devenir des sites attractifs et productifs pour les entreprises et les investisseurs, et dans les villes pouvant stimuler les investissements destinés aux industries déjà intéressées. Les investissements dans les routes et les moyens de connexions reposant sur une vision rigoureuse de l'aménagement du territoire contribueront à long terme à l'essor de villes secondaires viables.

Le commerce régional et ses avantages économiques ont des composantes spatiales qui influencent les systèmes des villes et des couloirs. Les politiques ciblant les investissements spatiaux devraient donc tenir compte non seulement de la géographie économique nationale, mais également de la géographie régionale.

LES VILLES COMME FACTEURS CLEFS DE LA CROISSANCE INDUSTRIELLE

Le rendement positif des villes est généralement bien documenté, notamment avec certaines données sur les villes africaines, qui servent de points de repère sur la croissance économique et la productivité. Il en résulte que les gouvernements devraient éviter les politiques

nuisibles aux villes ou à leur fonctionnement économique. De plus, les politiques économiques devraient se concentrer sur les villes proportionnellement à leur rôle dans l'innovation, la valeur ajoutée et la création d'emplois.

Les économies d'agglomération reposent sur un meilleur accès aux grands marchés, aux réservoirs de main-d'œuvre, sur la sélection des intrants et sur des connaissances et idées nouvelles. Dans ce contexte, les politiques visant à faciliter les interactions entre les divers acteurs économiques au sein des villes renforceront la productivité.

La capacité des industries à bénéficier des avantages productifs des villes n'est pas donnée. Les gouvernements devraient donc planifier des villes et préserver des sites industriels de premier choix pour aider les entreprises industrielles à satisfaire leurs exigences de localisation uniques.

Les zones économiques spéciales peuvent améliorer les pratiques commerciales, mais devant leur efficacité limitée, les gouvernements africains devraient veiller à la création d'avantages de localisation suffisamment solides pour concurrencer ceux d'autres pays. Les zones sont plus performantes lorsqu'elles sont connectées aux marchés du travail et aux chaînes de valeur locales. Grâce à ces liens, les avantages des zones s'étendent à l'ensemble de l'économie.

Les nouvelles technologies font évoluer le contexte de développement des villes africaines, grâce aux perspectives offertes par une planification intelligente, le commerce et les voyages, et par la réponse aux défis liés à l'étalement et à ses externalités négatives. Ainsi, les décideurs devraient tirer parti de la technologie pour un meilleur aménagement du territoire urbain, tout en gardant à l'esprit les fondamentaux, à savoir les connexions, le caractère compact et diversifié de l'aménagement du territoire, ainsi que des systèmes de transport efficaces et verts.

Les politiques économiques devraient se concentrer sur les villes proportionnellement à leur rôle dans l'innovation, la valeur ajoutée et la création d'emplois.

OBSTACLES

Les économies d'agglomération sont puissantes, mais elles n'atteignent pas leur plein potentiel dans les

Les économies d'agglomération sont puissantes, mais elles n'atteignent pas leur plein potentiel dans les grandes villes africaines. Un meilleur fonctionnement économique des grandes villes ouvrira la voie à des avantages potentiels.

grandes villes africaines. Un meilleur fonctionnement économique des grandes villes ouvrira la voie à des avantages potentiels.

Les villes africaines sont trop chères, ce qui limite la compétitivité des entreprises et nuit aux populations pauvres. Par conséquent, les entreprises africaines pourront être en concurrence sur le marché mondial grâce à des investissements pour des institutions urbaines plus solides, des marchés immobiliers efficaces, des stratégies réussies pour développer les transports urbains et faciliter un développement compact, connexe et intégré.

Les avantages économiques urbains sont sapés par les densités inadéquates, la ségrégation résidentielle et la séparation artificielle des territoires aménagés. Les gouvernements devraient donc éviter un zonage excessif, une trop forte limitation de la densité du développement urbain, tout en fournissant des terrains industriels bien situés et en prévoyant de l'espace pour les rues. L'intervention du gouvernement est également nécessaire pour favoriser la mixité sociale et pour lever les barrières entre les communautés, y compris par la mise à disposition de logements abordables dans divers milieux urbains.

Les économies d'agglomération sont amoindries par le manque de connectivité, de mobilité urbaine et d'infrastructures. Les difficultés de transports entre les industries et les travailleurs nuisent à la productivité industrielle et aux demandeurs d'emploi. Les gouvernements devraient donc renforcer l'efficacité urbaine à travers un réseau de liaisons de transport bien connecté, y compris aux zones industrielles, et en favorisant des politiques visant à réduire les coûts de transport et les embouteillages. Les mesures favorisant les transports en commun et les modes de déplacement non motorisés permettent de contenir l'ampleur des embouteillages, d'offrir de meilleures options de transport

à de nombreux citoyens et de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les effets néfastes sur la santé.

Les infrastructures, en particulier en matière d'électricité et de transports, sont des enjeux cruciaux pour les entreprises industrielles et les économies urbaines en général. Il est donc essentiel de réaliser en priorité des investissements dans les infrastructures bénéficiant aux programmes de politiques urbaines et industrielles grâce à une bonne coordination.

Le mauvais fonctionnement des marchés fonciers et immobiliers présente des inconvénients transversaux, sapant les économies d'agglomération, l'accès au financement immobilier et les flux de revenus infranationaux. Il est donc urgent de parvenir à un meilleur aménagement du territoire, notamment à travers un processus d'enregistrement des biens fonciers facile et transparent.

En résumé, de nombreuses occasions de créer un lien entre l'urbanisation et le développement industriel dans un cadre national de planification du développement se présentent aux décideurs africains. Toutefois, le choix des priorités en matière d'orientation des politiques et des investissements n'est pas chose aisée. Il devrait être éclairé par une compréhension claire des opportunités existantes et émergentes liées à l'urbanisation, des rôles complémentaires et connexes au sein des systèmes urbains nationaux et régionaux et sur l'importance des politiques visant à mieux faire fonctionner les villes existantes.

Le chapitre suivant passera en revue les expériences nationales tirées des études de cas visant à mobiliser la demande urbaine, à équilibrer les systèmes urbains, à surmonter les obstacles aux économies d'agglomération et à faire le lien entre les développements urbains et industriels grâce à des politiques intégrées.

De nombreuses occasions de créer un lien entre l'urbanisation et le développement industriel dans un cadre national de planification du développement se présentent aux décideurs. Toutefois, le choix des priorités en matière d'orientation des politiques et des investissements n'est pas chose aisée.

BIBLIOGRAPHIE

- Abel, J., I. Dey et T. Gabe. 2012. « *Productivity and the Density of Human Capital* ». *Journal of Regional Science*, vol. 52 n°4, p. 562 à 586. Disponible à : https://www.newyorkfed.org/media-library/media/research/staff_reports/sr440.pdf.
- Aggarwal, A. 2006. « *Special Economic Zones: Revisiting the Policy Debate* ». *Economic and Political Weekly*, vol. 41, n° 43/44, p. 4533 à 4536.
- Altbeker, A., K. McKeown et A. Bernstein. 2012. « *Special Economic Zones: Lessons for South Africa from International Evidence and Local Experience* ». *CDE Round Table*. Johannesburg, Centre for Development and Enterprise.
- Angel, S., J. Parent, D. L. Civco et A. M. Blei. 2010. *The Persistent Decline in Urban Densities: Global and Historical Evidence of 'Sprawl'*. Boston, Lincoln Institute of Land Policy.
- Annez, P., et R. Buckley. 2009. « *Urbanization and Growth: Setting the Context* ». Dans *Urbanization and Growth*, M. Spence, P. Annez et R. Buckley (dir.). Washington, Commission sur la croissance et le développement, p. 1 à 46.
- Au, C., et J. Henderson. 2005. *Are Chinese Cities too Small?* Providence, Brown University.
- Assemblée générale des Nations Unies. 2016. *Projet de document final de la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III)*. A/CONF226/4. Disponible à : <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/K16/091/13/pdf/K1609113.pdf?OpenElement>.
- BAD (Banque africaine de développement). 2013. « *Le coût élevé de la production de l'électricité en Afrique* », Abidjan. Disponible à : <https://www.afdb.org/fr/blogs/afdb-championing-inclusive-growth-across-africa/post/the-high-cost-of-electricity-generation-in-africa-11496/>.
- BAD, OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) et PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement). 2016. *Perspectives économiques en Afrique 2016 – Villes durables et transformation structurelle*. Paris, OCDE. Disponible à : <http://www.africaneconomicoutlook.org/fr/accueil>.
- Banque mondiale. 2007. *Cost of Pollution in China: Economic Estimates of Physical Damages*. Washington, Banque mondiale.
- . 2015. *Stocktaking of the Housing Sector in Sub-Saharan Africa: Challenges and Opportunities*. Washington DC, Banque mondiale.
- Bertaud, A. 2015. *The Spatial Distribution of Land Prices and Densities: The Models Developed by Economists*. New York, Marron Institute, New York University.
- Bloch, R., M. B. Yunusa, M. Crighton, N. Makarem et N. Papachristodolou. 2015. *Economic Development in Urban Nigeria*. Londres, ICF International.
- Bogetic, Z., et I. Sanogo. 2005. *Infrastructure in, Productivity and Urban Dynamics Côte d'Ivoire: An Empirical Analysis and Policy Implications*. Document de travail n° 33167. Washington, Banque mondiale.
- Boston Consulting Group. 2014. *Understanding Consumers in the "Many Africas."*. Boston, BCQ Perspectives.
- Brand, A., H. S. Geyer et H. S. Geyer Jr. 2015. « *Corridor Development in Gauteng, South Africa* ». *GeoJournal*, vol. 82, n° 2, p. 311 à 327.
- CEA (Commission économique pour l'Afrique). 2011. *Rapport économique sur l'Afrique 2011 – Gérer le développement: Le rôle de l'État dans la transformation économique*. Addis-Abeba.
- . 2013. *Rapport économique sur l'Afrique 2013 – Tirer le plus grand profit des produits de base africains: l'industrialisation au service de la croissance, de l'emploi et de la transformation économique*. Addis-Abeba.
- . 2015. *Rapport économique sur l'Afrique 2015 – L'industrialisation par le commerce*. Addis-Abeba.
- . 2016. *Rapport économique sur l'Afrique 2016 – Vers une industrialisation verte en Afrique*. Addis-Abeba.
- CEA et ODI (Overseas Development Institute). À venir. *Smart Industrialization Through Trade in the Context of Africa's Transformation*.
- Dasgupta, B., S. Lall et N. Lozano-Gracia. 2014. *Urbanization and Housing Investment*. Document de travail de recherche sur les politiques. Washington, Banque mondiale.
- Deichman, U., S. Lall, S. Redding et A. Venables. 2008. « *Industrial Location in Developing Countries* ». *World Bank Research Observer*, vol. 23, n° 2, p. 219 à 246.
- Deloitte. 2013. *The Rise and Rise of the African Middle Class*. Johannesburg, Deloitte and Touche.
- Dinh, H. T., V. Palmade, V. Chandra et F. Cossar. 2012. *Light Manufacturing in Africa: Targeted Policies to Enhance Private Investment and Create Jobs*. Washington, Banque mondiale.
- Duranton, G. 2015. « *Growing through Cities in Developing Countries* ». *The World Bank Research Observer*, vol. 30, n° 1.
- Duranton, G., et D. Puga. 1999. *Diversity and Specialisation in Cities: Why, Where and When Does it Matter?* Série *Research Papers in Environment and Spatial Analysis*, n° 56. Londres, Department of Geography and Environment, London School of Economics.
- . 2001. « *Nursery Cities: Urban Diversity, Process Innovation, and the Life Cycle of Products* ». *American Economic Review*, vol. 91, n° 5, p. 1454 à 1477.
- Ernst & Young. 2014. *Baromètre de l'attractivité de l'Afrique 2014*. Ernst & Young.
- Euromonitor International. 2016. *Doing Business beyond South Africa: Growth and Opportunity in Sub-Saharan Cities*. Londres.
- Farole, T., 2011. *Special Economic Zones in Africa: Comparing Performance and Learning from Global Experience*. Washington DC, Banque mondiale.
- Fedderke, J. et A. Wollnik, 2007. *The Spatial Distribution of Manufacturing in South Africa 1970-1996, its Determinants and Policy Implications*. Le Cap, University of Cape Town.
- Freire, M. E., S. Lall et D. Leipziger, 2014. *Africa's Urbanization: Challenges and Opportunities*. Série *Working Paper*, n° 7. Washington, The Growth Dialogue.
- Fujita, M., P. Krugman et A. Venables, 1999. *The Spatial Economy Cities, Regions and International Trade*. Cambridge, The MIT Press.

- Gelb, A., G. Tata, V. Ramachandran et I. Rossignol. 2015. *When Agglomeration Theory Meets Development Reality: Preliminary Lessons from Twenty World Bank Private Sector Projects*. Washington, Center for Global Development.
- Glaeser, E. 2009. « *What Makes Cities Great* ». *Economix*, 8 décembre. Disponible à : <https://economix.blogs.nytimes.com/2009/12/08/what-makes-cities-great/>.
- Glaeser, E., et M. Resseger. 2010. « *The Complementarity Between Cities and Skills* ». *Journal of Regional Science*, vol. 50, n° 1, p. 221 à 244.
- Gutman, J., A. Sy et S. Chattopadhyay. 2015. *Financing African Infrastructure: Can the World Deliver?* Washington, Brookings Institution.
- Harris, E. 2015. *Industrial Lands Analysis*. Seattle, Puget Sound Regional Council.
- Harvey, D. 2009. « *Reshaping Economic Geography: The World Development Report 2009* ». *Development and Change*, n° 40, p. 1269 à 1277.
- Hausmann, R., et D. Rodrik. 2003. « *Economic Development as Self Discovery* ». *Journal of Development Economics*, vol. 72, n° 2, p. 603 à 633.
- Henderson, J. 2003. « *Urbanization, Economic Geography, and Growth* ». Dans P. Aghion et S. Durlauf (dir.), *Handbook of Economic Growth*, vol. 1, partie B. Elsevier.
- . 2010. « *Cities and Development* ». *Journal of Regional Science*, vol. 50, n° 1, p. 515 à 540.
- . 2014. *Urbanization and the Geography of Development*. Washington, Banque mondiale.
- Henderson, J., Z. Shalzi et A. Venables. 2001. « *Geography and Development* ». *Journal of Economic Geography*, vol. 1, p. 81 à 85.
- Iarossi, G. 2009. *Benchmarking Africa's Costs and Competitiveness*. Washington, Banque mondiale.
- Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York, Random House.
- Jedwab, R. 2013. *Why Is African Urbanization Different? Evidence from Resource Exports in Ghana and Ivory Coast*. Série *Job Market Paper*. Disponible à : <http://www.colorado.edu/Economics/seminars/SeminarArchive/2012-13/jedwab.pdf>.
- Kain, J. F. 1968. « *Housing Segregation, Negro Employment, and Metropolitan Decentralization* ». *The Quarterly Journal of Economics*, p. 175 à 197.
- Kerby, E., A. Moradi et R. Jedwab. 2014. « *Three Policy Lessons from Africa's Colonial Railways* ». *International Growth Centre Blog*, 15 octobre. Disponible à : <http://www.theigc.org/blog/what-policymakers-can-learn-from-africas-colonial-railways/>.
- Lall, S., et T. Mengistae. 2005. *The Impact of Business Environment and Economic Geography on Plant-level Productivity: An Analysis of Indian Industry*. Washington, Banque mondiale.
- Landman, K., et Schönteich. 2002. « *Urban Fortresses: Gated Communities as a Reaction to Crime* ». *African Security Review*, vol. 11, n° 4, p. 71 à 85.
- Lozano-Garcia, N., et C. Young, 2014. *Housing Consumption and Urbanization*. Washington DC, Banque mondiale.
- McCormik, D., 1999. « *African Enterprise Clusters and Industrialization: Theory and Reality* ». *World Development*, vol. 27, n° 9, p. 1531 à 1551.
- Metro Vancouver, 2012. *Best Practices for the Intensive Use of Industrial Land*. Vancouver, Metro Vancouver.
- Monkam, N., et M. Moore. 2015. *How Property Tax Would Benefit Afric*. Londres, Africa Research Institute.
- Mukim, M. 2011. *Industry and the Urge to Cluster: A Study of the Informal Sector in India*. Série *SERC Discussion Paper*, n° 72. Londres, Spatial Economics Research Centre. Disponible à : <http://www.spatial-economics.ac.uk/textonly/SERC/publications/download/sercdp0072.pdf>.
- Nakamura, S., R. Harati, S. Lall, Y. Dikhanov, N. Hamadeh, W. Virgil Oliver, M. Rissanen et M. Yamanaka. 2016. *Is Living in African Cities Expensive?* Document de travail de recherche sur les politiques, n° 7641. Washington, Banque mondiale.
- Naudé, W. 2008. « *Is There a Spatial Mismatch in South Africa's Metropolitan Labour Market?* ». *Cities*, vol. 25, n° 5, p. 268 à 276.
- Ncube, M., C. Lufumpa et S. Kayizzi-Mugerwa, 2011. « *Middle of The Pyramid: Dynamics of the Middle Class in Africa* ». Série *Market Brief*. Abidjan, Banque africaine de développement.
- Newman, C., J. Page, J. Rand, A. Shimeles, M. Söderbom et F. Tarp. 2016. *Made in Africa: Learning to Compete in Industry*. Washington, Brookings Institution Press.
- OIT (Organisation internationale du travail). 2015. *Formalisation de l'économie informelle: suivi de la résolution concernant les mesures visant à faciliter la transition de l'économie informelle vers l'économie formelle*. Genève.
- Oliver, J., G. Janssens-Maenhout, M. Muntean et J. Peters. 2015. *Trends in Global CO2 Emissions: 2015*. La Haye, PBL Netherlands Environmental Assessment Agency.
- ONU-Habitat (Programme des Nations unies pour les établissements humains). 2010a. *A Practical Guide for Conducting Housing Profiles*. Nairobi.
- . 2010b. *State of the World's Cities 2010/2011 - Cities for All: Bridging the Urban divide*. Nairobi.
- . 2013. *Planifier et configurer une mobilité urbaine plus durable*. Nairobi.
- . 2014a. *Economics of Urban Form*. Nairobi.
- . 2014b. *État des villes africaines 2014: réinventer la transition urbaine*. Nairobi.
- . 2014c. *A New Strategy of Sustainable Neighborhood Planning: Five Principles*. Nairobi.
- ONU-Habitat et Université de New-York. 2016. *Urban Expansion Project*. Nairobi, ONU-Habitat.
- O'Sullivan, A. 2007. *Urban Economics*. Singapour, McGraw-Hill.
- Overman, H., et A. Venables. 2005. *Cities in the Developing World*. Série *CEP Discussion Paper*, n° 695. Londres, Centre for Economic Performance.
- Page, J., C. Newman, J. Rand, A. Shimeles et M. Söderbom. 2016. *Made in Africa*. Washington, Brookings Institution Press.
- PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement). 2012. *The Roles and Opportunities for the Private Sector in Africa Agro-food Industry*. New York.

- PricewaterhouseCoopers. 2015. *Into Africa: The Continent's Cities of Opportunity*. PricewaterhouseCoopers.
- . 2016. *A New Urban Agenda: Accommodating 2 Billion New Urban Citizens*. PwC UK. Disponible à : <http://www.pwc.co.uk/issues/megatrends/rapid-urbanisation.html>.
- Puga, D. 2010. « *The Magnitude and Causes of Agglomeration Economies* ». *Journal of Regional Science*, vol. 50, n° 1, p. 203 à 219.
- Quigley, J. 2008. *Urbanization, Agglomeration and Economic Development*. Série *Working Paper*, n° 19. Washington, Commission on Growth and Development.
- Reardon, T., D. Tschirley, B. Minten, S. Haggblade, C. Timmer et S. Liverpool-Tasien, 2013. *The Emerging 'Quiet Revolution' in African Agrifood Systems*. Document pour la réunion *Harnessing Innovation for African Agriculture and Food Systems: Meeting Challenges and Designing for the 21st Century*. Addis-Abeba, Union africaine.
- Rodrik, D., 2015. *Premature Deindustrialization*. Princeton, IAS School of Social Science.
- Rosenthal, S., et W. Strange. 2004. « *Evidence on the Nature and Sources of Agglomeration Economies* » Dans V. Henderson et J.-F. Thisse (dir.), *Handbook of Regional and Urban Economics 4: Cities and Geography*. Amsterdam, Elsevier.
- Rothenburg, A. 2011. *Transport Infrastructure and Firm Location Choice in Equilibrium: Evidence from Indonesia's Highways*. Disponible à : <https://sites.google.com/site/alexrothenberg/research>.
- Sarzin, Z., et B. Mehta. 2011. *Sudan: Issues in Urban Development Phase I: Overview of the Urban Landscape*. Washington, Banque mondiale.
- Sautier, D., H. Vermeulen, M. Fok et E. Bienabe. 2006. *Case Studies of Agri-Processing and Contract Agriculture in Africa*. RIMISP (Centre latino-américain pour le développement rural). Disponible à http://sarpn.org/documents/d0002434/Agriculture_Africa_Nov2006.pdf.
- Seto, K., M. Fragkias, B. Güneralp et M. Reilly. 2011. « *A Meta-analysis of Global Urban Land Expansion* ». *Plos ONE*, vol. 6, n° 8, e23777.
- Siba, E., M. Söderbom, A. Bigsten et M. Gebreeyesus. 2012. *Enterprise Agglomeration, Output Prices, and Physical Productivity: Firm-level evidence from Ethiopia*. Série *Working Paper*, n° 2012/85. Helsinki, Institut mondial de l'ONU pour la recherche sur l'économie du développement (UNU/WIDER).
- Statistics South Africa. 2014. *National Household Travel Survey 2013: Statistical release P0320*. Pretoria, Statistics South Africa.
- Tschirley, D., S. Haggblade et T. Reardon. 2013. *Africa's Emerging Food Transformation*. East Lansing, Michigan State University, Global Center for Food Systems Innovation.
- Tschirley, D., T. Reardon, M. Dolislager et J. Snyder. 2014. *The Rise of a Middle Class in East and Southern Africa: Implications for Food System Transformation*. Série *Working Paper*, n° 2014/119. Helsinki, Institut mondial de l'ONU pour la recherche sur l'économie du développement (UNU/WIDER).
- Turok, I. 2014. *Urbanization and Development in the BRICS*. Dans S. Oldfield et S. Parnell (dir.), *Handbook on Cities in the Global South*. Londres, Routledge.
- , 2015. *Informal Settlements: Poverty Traps or Ladders to Work?* Pretoria, Human Sciences Research Council.
- Vernon, H., Z. Shalizi et A. Venables. 2001. « *Geography and Development* » *Journal of Economic Geography*, vol. 1, n° 1, p. 81 à 105.
- Wall, R., et G. van der Knapp. 2011. « *Sectoral Differentiation and Network Structure within Contemporary Worldwide Corporate Networks* ». *Economic Geography*, vol. 87, n° 3, p. 267 à 308.
- Walters, L., et L. Gauntner. 2016. « *Sharing the Wealth: Private Land Value and Public Benefit* ». Dans M. Kamiya et L. Y. Zhang (dir.), *Finance for City Leaders Handbook*. Nairobi, ONU-Habitat.
- Yepes, T., J. Pierce et V. Foster. 2009. *Making Sense of Africa's Infrastructure Endowment: A Benchmarking Approach*. Washington, Banque mondiale.
- Yoshino, Y. (dir.). 2011. *Industrial Clusters and Micro and Small Enterprises in Africa*. Washington, Banque mondiale.
- Zhang, J., W. X. Wei et Z. Liu. 2013. « *Strategic Entry and Determinants of Chinese Private Enterprises into Africa* ». *Journal of African Business*, vol. 14, n° 2, p. 96 à 105.

NOTES

- 1 Le lien entre urbanisation et industrialisation est bidirectionnel. Ce chapitre et les suivants portent sur la question de savoir comment l'urbanisation peut mieux appuyer l'industrialisation, cet aspect de la relation présentant un intérêt au plan des politiques pour les pays qui connaissent une urbanisation dans un contexte d'industrialisation couronnée de peu de succès, comme décrit au chapitre 3.
- 2 Plusieurs questions fondamentales pour le développement industriel ne sont pas abordées dans ce chapitre, par exemple les systèmes éducatifs, la politique commerciale et le taux de change, et l'accès à des infrastructures et des services spécifiques. Les éditions précédentes du *Rapport économique sur l'Afrique* traitent des différents aspects de l'industrialisation de façon plus approfondie.
- 3 La Banque africaine de développement définit la classe moyenne comme regroupant des personnes pouvant être réparties en trois catégories: la « classe flottante » (gagnant 2-4 dollars en parité de pouvoir d'achat (PPA) par jour), la « classe inférieure » (4-10 dollars en PPA) et la « classe supérieure » (10-20 dollars en PPA). Le Pew Research Center définit les membres de la classe moyenne comme les personnes gagnant 10 à 20 dollars par jour.
- 4 Données tirées de la base de données COMTRADE de l'ONU et des *Indicateurs du développement dans le monde*.
- 5 L'importance et la croissance de la classe moyenne en Afrique prêtent à controverse, en partie pour des raisons de définition et de mesure. Les chiffres mis à part, les villes offrent des opportunités de croissance à l'industrie nationale par la hausse des revenus disponibles de leurs populations grandissantes, particulièrement dans les pays qui ont de grands marchés nationaux.
- 6 Adopté par les États membres de l'ONU à Quito (Équateur) en octobre 2016.
- 7 Les services échangeables tels que la finance tendent à plus appuyer les chaînes de valeur industrielles et permettent davantage de contribuer à la croissance que les services non marchands.
- 8 Le partage des connaissances, la mise en commun de la main-d'œuvre et l'appariement des compétences – tous essentiels à l'avantage urbain sur le plan de la production – ne sauraient se faire dans un contexte d'éducation et de formation inadéquates. Même dans une ville bien conçue, les économies d'agglomération seront vouées à l'échec sans de bons établissements d'éducation et de formation pour les emplois dans l'industrie.
- 9 « Première nature » et « seconde nature » sont des expressions utilisées en géographie économique pour établir la différence entre des avantages purement naturels d'un site et ceux qui sont liés à la concentration de la population et de la production.
- 10 C'est-à-dire plusieurs acteurs économiques aussi bien du côté de l'offre que de la demande.
- 11 Forces centrifuges et centripètes sont des expressions empruntées à la physique qui sont utilisées dans le cadre de la nouvelle géographie économique pour parler de l'effet de répulsion et d'attraction des économies urbaines sur les entreprises.
- 12 Basé sur des données de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) concernant 80 à 90 villes et des pays à faible revenu; Henderson, Shalzi et Venables (2001) estiment une élasticité de 0,25 à la fois pour les coûts de logement et les frais de déplacement.
- 13 Dans plusieurs pays, les grandes villes sont particulièrement importantes pour mettre à profit le dividende démographique que constitue une large population de jeunes instruits.
- 14 Voir le rapport de la CEA: *État de l'intégration régionale en Afrique VII: Innovation, compétitivité et intégration régionale* (2016), pour un traitement détaillé de la question.
- 15 Sur la base des données les plus récentes disponibles pour les entreprises africaines, la croissance annuelle moyenne réelle des ventes était de 1,1 % pour les villes de plus d'un million et de -5,1 % pour d'autres localisations. La croissance annuelle de l'emploi s'élevait à 5,6 % pour les villes de plus de million et de 5 % pour les autres villes. Source: enquêtes auprès des entreprises de la Banque mondiale.
- 16 Éthiopie, Ghana, Kenya, Mozambique, Nigéria, Ouganda, Sénégal, Tanzanie et Tunisie; Cambodge et Vietnam; Éthiopie, Tunisie, Cambodge et Vietnam.
- 17 La croissance intelligente fait référence à un développement urbain compact et connecté, présentant des avantages pour la mobilité sociale, la connectivité économique et la viabilité environnementale.
- 18 Toutefois, les deux régions ayant l'empreinte carbone la plus faible, l'Afrique de l'Est et l'Afrique de l'Ouest, ont également enregistré l'augmentation la plus rapide des émissions de carbone par habitant au cours des dix dernières années, avec respectivement 39 % et 13 % (données 2005-2014), d'où la nécessité d'une action politique. Données: (Oliver *et al.*, 2015); calculs effectués par les auteurs.
- 19 Les données sur le coût de la vie de Mercer sont basées sur les frais de subsistance des expatriés (y compris le loyer), mais les classements sont informatifs aux fins de comparaisons entre villes.
- 20 Les coûts de production varient considérablement d'un pays africain à l'autre. La production est plus abordable en Algérie, au Botswana, en Égypte, au Kenya, au Maroc, en Namibie et en Afrique du Sud. Ces pays sont des concurrents viables des grands acteurs internationaux tels que le Brésil, la Thaïlande et le Vietnam. La production est deux fois plus onéreuse au Nigéria (Iarossi, 2009).

L'URBANISATION ET L'INDUSTRIALISATION EN PRATIQUE



L'urbanisation se poursuit sans relâche et change la géographie économique de l'Afrique. Moyennant des choix judicieux, il est possible d'utiliser l'urbanisation pour industrialiser un pays et lui promettre un avenir plus prospère et plus équitable. En s'appuyant sur le cadre conceptuel du chapitre 4, dans le présent chapitre analyse des études de cas montrant les liens entre l'urbanisation et l'industrialisation, selon trois filières possibles¹.

UTILISER LA DEMANDE URBAINE POUR ANIMER LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

La montée de la classe moyenne, en Afrique, se traduit par une augmentation de la consommation et une diversification des marchandises consommées, car celle-ci vit de plus en plus dans les villes. Les marchés intérieurs et régionaux se développent et offrent des possibilités aux industries africaines face à une demande qui augmente et qui évolue. Des secteurs stratégiques et en expansion, soutenus par une politique bien choisie, peuvent utiliser cette demande pour stimuler le développement industriel. Certains de ces secteurs présentent des possibilités communes de développer les industries pour répondre à la demande urbaine intérieure et régionale tout en créant des emplois et en contribuant au développement : ce sont l'industrie agroalimentaire,

la construction de logements et d'infrastructures dans les villes et des services aux entreprises, en particulier les Technologies de l'information et de la communication (TIC).

TROUVER UN BON ÉQUILIBRE DU RÉSEAU URBAIN

En Afrique, le réseau urbain est fortement centralisé, avec une métropole ou ville primaire coûteuse et surpeuplée, et des villes secondaires trop petites pour constituer des solutions viables pour des industries compétitives. Pourtant, les politiques ayant pour but de rééquilibrer le réseau urbain risquent de se traduire par un gaspillage de ressources. Au contraire, des politiques bien ciblées peuvent créer des implantations industrielles viables répondant aux besoins de l'industrie sans empiéter sur la puissance économique de la métropole. Aider les grandes villes à devenir des centres de connaissance

Pour peu que le cadre directif soit judicieux, l'urbanisation peut être exploitée au service d'une industrialisation plus prospère et plus équitable.

et d'innovation peut faciliter la mobilisation de leur potentiel pour la productivité industrielle. En même temps, les villes secondaires et les zones économiques spéciales bien situées, dotées d'une infrastructure adéquate, peuvent équilibrer les besoins des différents secteurs s'agissant de l'accès aux moyens de production, à la main-d'œuvre, aux marchés et aux connaissances. Les liaisons entre le milieu urbain et le milieu rural sont également un aspect essentiel d'un ciblage spatial et d'un investissement d'infrastructure, car les industries à forte densité d'intrants peuvent faciliter un développement décentralisé et améliorer la productivité rurale. La gestion des arbitrages entre les différentes stratégies d'investissement suppose que les décideurs examinent avec soin les avantages liés à l'emplacement choisi.

SURMONTER LES OBSTACLES GÉOGRAPHIQUES AUX ÉCONOMIES D'AGGLOMÉRATION

Les économies d'agglomération sont des forces économiques puissantes, comme en témoigne la volonté des entreprises et des personnes de supporter des conditions de vie difficiles pour avoir accès aux avantages de la grande ville. Ainsi, si l'on traite de façon résolue les problèmes qui s'y posent, on peut en recueillir des

Les réseaux urbains d'Afrique sont caractérisés par le déséquilibre entre une ville principale chère et surpeuplée et des villes secondaires trop petites pour offrir des solutions de rechange pour l'implantation d'industries compétitives.

avantages potentiels énormes. Ces problèmes sont notamment la précarité du marché foncier et immobilier, l'absence de prévoyance dans l'aménagement d'espace pour les rues et les activités industrielles, une limitation de la mobilité multimodale et l'insuffisance de l'intégration des différentes populations et activités.

En conclusion, le chapitre présente les enseignements à tirer du choix des politiques – la liaison du développement urbain et industriel à la faveur de politiques intégrées et l'importance de la coordination et du soutien financier durant l'application des politiques.

5.1 ONZE PAYS CHOISIS POUR DES ÉTUDES DE CAS

Le présent chapitre examine la pratique et l'expérience effectives de l'Afrique, en s'appuyant sur 11 études de cas (tableau 5.1), mais aussi des exemples empruntés à d'autres pays et villes. Ces pays ont été choisis dans les cinq sous-régions du continent (Afrique du Nord, de l'Ouest, australe, centrale et de l'Est) car présentent différents degrés d'urbanisation, d'augmentation des populations urbaines et d'industrialisation. Certains pays sont déjà en majorité urbains (Afrique du Sud, Cameroun, Côte d'Ivoire, Maroc et Congo), tandis que d'autres sont encore surtout ruraux. La plupart des pays présentent un taux élevé de croissance de la population urbaine et le phénomène de la primauté d'une métropole, c'est-à-dire la concentration de population urbaine surtout dans la plus grande ville du pays. Plus que dans les autres continents, en Afrique, la part moyenne de la population vivant dans la plus grande ville est très élevée.

La part de l'industrie (emploi et valeur ajoutée rapportée au PIB) est généralement faible, mais l'Afrique du Sud, le Maroc et la République du Congo font mieux à cet égard que les autres pays. La valeur ajoutée par le secteur

des services en proportion du PIB dépasse 50 % dans sept des pays retenus et atteint 40 % ou presque dans les autres. Les pays s'urbanisent ainsi rapidement dans les économies où l'industrie est encore naissante et où les services prospèrent, souvent dans des sous-secteurs informels ou non exposés au commerce international (voir chap. 3).

Les faits établis grâce à ces études de cas corroborent la relation mutuelle entre l'urbanisation et l'industrialisation, mais montrent aussi qu'il est largement possible d'optimiser le potentiel de l'urbanisation au service du développement industriel moyennant des politiques et des interventions bien conçues pour augmenter les facteurs facilitateurs et réduire au minimum les obstacles.

L'un des moyens utiles de grouper différents pays – étant donné que les politiques choisies doivent refléter la situation de chaque pays et sa position sur le spectre de l'urbanisation et de l'industrialisation – consiste à envisager leur position au regard des exportations et de la

TABLEAU 5.1 Principales statistiques des 11 pays retenus

	CAMEROUN	CONGO	CÔTE D'IVOIRE	ÉTHIOPIE	MADAGASCAR	MAROC	MOZAMBIQUE	NIGÉRIA	RWANDA	AFRIQUE DU SUD	SOUDAN
Population (en millions)	23,3	4,6	22,7	99,4	24,2	34,4	28,0	182,2	11,6	55,0	40,2
Urbanisation (en pourcentage de la population totale)	54,4	65,4	54,2	19,5	35,1	60,2	32,2	47,8	28,8	64,8	33,8
Croissance de la population urbaine (moyenne sur 10 ans)	3,7	3,5	3,7	4,8	4,8	2,1	3,5	4,7	6,6	2,4	2,6
Population urbaine se trouvant dans la métropole (en pourcentage)	24,1	62,5	39,5	16,7	30,7	17,0	13,2	15,1	37,6	26,4	37,7
PIB par habitant (en dollars)	1,251	1,851	1,399	619	412	2,872	525	2,640	697	5,692	2,089
Valeur ajoutée dans l'industrie (en pourcentage du PIB)	27,8	54,7	21,5	16,3	18,1	29,3a	20,1	20,4	14,2	28,7	20,5
Taux de croissance de la valeur ajoutée dans l'industrie (moyenne sur 10 ans)	2,4	2,5c	1,8	14,8	5,9	3,1	6,3	2,3	9,3	1,1	2,4
Emploi dans l'industrie (en pourcentage, dernière année disponible)	9,1	20,6	ND	7,4	7,9	21,4	3,4	8,5	6,7	23,5	15,3
Rente de ressources naturelles (en pourcentage du PIB, 2014)	9,9	48,2	7,3	12,7	10,9	2,7	13,6	12,5	6,1	7,6	6,4
Valeur ajoutée manufacturière (en pourcentage du PIB)	13,4	7,3	12,5	4,1	14,4b	18,2	9,7	9,5	4,8	13,0	7,8
Valeur ajoutée des services (en pourcentage du PIB)	48,2	38,1	55,5	42,8	57,8	57,7	54,4	58,8	47,5	68,9	50,9

Source : Indicateurs du développement dans le monde.

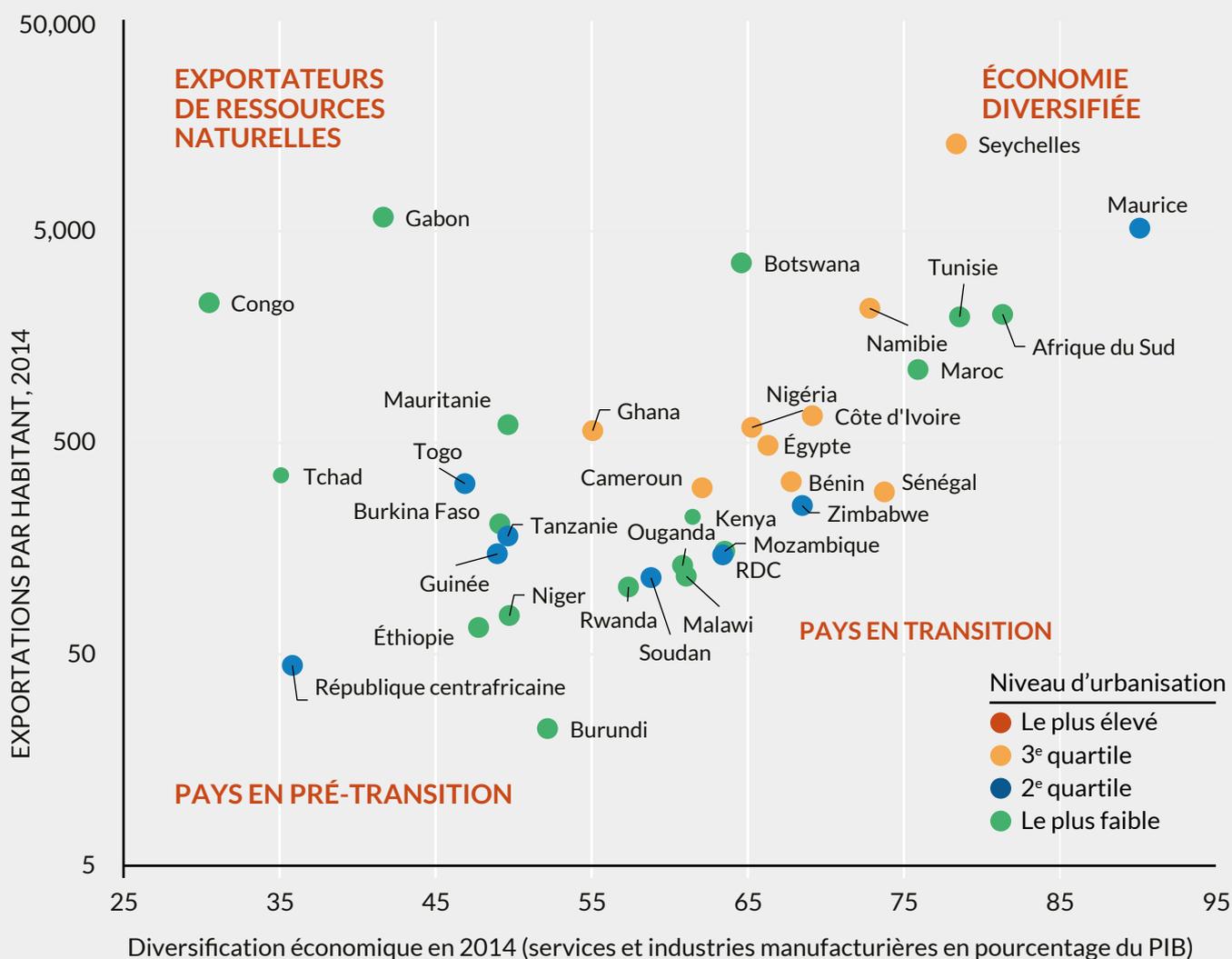
Note : Les cellules en gris foncé sont celles où la valeur est la plus élevée. a 2014 ; b 2008 ; c Moyenne sur sept ans. Toutes les autres données sont relatives à 2015 (ou, pour la moyenne sur 10 ans, à la période 2006-2015) sauf mention contraire.

diversification économique. Les pays entrent dans quatre grands groupes où se posent des problèmes similaires de développement : les pays en pré-transition, les pays en transition, les économies diversifiées et les exportateurs de ressources naturelles (fig. 5.1)².

Les pays en pré-transition (comme l'Éthiopie) ont encore la possibilité de définir une trajectoire de développement

de villes bien planifiées, de développement équilibré des systèmes urbains et de constitution de secteurs industriels diversifiés à forte densité de main-d'œuvre. Ces pays se heurtent aussi aux difficultés liées au manque de ressources publiques, à la faiblesse des capacités (en particulier en dehors des grandes villes) et du faible niveau d'équipement.

FIGURE 5.1 Quatre groupes de pays selon les exportations et la diversification économique



Source : Indicateurs du développement dans le monde.

Les pays en transition (comme le Cameroun, le Mozambique et le Rwanda) sont au début de leur urbanisation mais connaissent déjà certaines des économies urbaines. Ils peuvent encore orienter leur croissance naissante pour investir dans des infrastructures essentielles et créer des zones industrielles bien situées et bien desservies reliant l'industrie aux ressources rurales.

Les recettes en devises tirées des exportations de produits de base peuvent entraver le développement de secteurs de remplacement riches en emplois. Il n'empêche que les rentes tirées des ressources naturelles, à condition d'être investies dans des infrastructures et des services stratégiques, peuvent favoriser l'émergence de villes économiquement productives.

Les économies diversifiées (comme l'Afrique du Sud, la Côte d'Ivoire, le Maroc et le Nigéria) doivent gérer les problèmes de la croissance urbaine pour porter au maximum les avantages des économies d'agglomération et le dynamisme continu de leurs villes. Ces pays se heurtent à la nécessité de procéder à des arbitrages indispensables entre investir leurs ressources limitées principalement dans les villes et les industries bien établies et croissantes, ou tenter au contraire d'équilibrer leur développement en industrialisant les régions en retard.

Les exportateurs de ressources naturelles (comme le Congo mais aussi, dans une certaine mesure, la Côte d'Ivoire, le Nigéria et le Mozambique) se trouvent aux prises avec les difficultés les plus grandes. Les grandes villes où la consommation est animée par les exportations tendent à présenter un caractère informel et inégal prononcé, et les secteurs faiblement créateurs d'emplois peuvent exercer une éviction sur les industries créatrices d'emplois et à l'encontre d'un développement plus

Les pays exportateurs de ressources naturelles peuvent, toutefois, avoir plus de mal à renforcer le lien entre la demande urbaine et la production du secteur manufacturier local.

équilibré. Cependant, ces exportateurs ont également de vastes possibilités d'utiliser leurs ressources financières pour investir dans l'infrastructure, mobiliser les liens industriels vers les secteurs gros exportateurs et utiliser le dynamisme de la consommation comme moteur du développement industriel.

Il sera peut-être plus difficile de développer, dans les pays exportateurs de ressources naturelles, le lien entre la demande urbaine et l'industrie manufacturière nationale. Les ressources naturelles offrent des perspectives mais aussi des obstacles aux décideurs et peuvent avoir un impact sur la relation entre urbanisation et industrialisation, par la création de « villes de consommation » caractérisées par de fortes importations, une faible création d'emplois dans le secteur formel et la prépondérance des services à faible productivité, notamment informels (chap. 3). Les devises obtenues par l'exportation de produits de base peuvent retarder le développement d'autres secteurs, exposés au commerce international et plus créateurs d'emplois (c'est le syndrome hollandais). Mais les recettes provenant de l'exportation de ressources naturelles, si elles sont investies dans des infrastructures et des services bien pensés, peuvent être la base d'une amélioration de la productivité économique des villes.

Plutôt que de se borner à exporter des produits agricoles bruts, même les pays qui ne sont pas d'importants exportateurs de ressources naturelles ont besoin d'une politique industrielle pour développer les secteurs à forte valeur ajoutée afin de répondre à la demande urbaine. L'Ouganda illustre cette nécessité, courante en Afrique. Ce pays s'urbanise sans s'industrialiser, tout en exportant des produits agricoles tels que le maïs et le café. La population augmente vite à Kampala et elle est souvent employée dans des commerces de détail et d'autres services plutôt que dans l'industrie. Le secteur informel représente 54 % des emplois et on estime que 55 % des entreprises n'emploient qu'une seule personne (Gollin et Haas, 2016).

Pour établir le lien entre l'urbanisation et la création d'emplois industriels en Ouganda et dans d'autres pays, il faudrait une politique de gestion urbaine et industrielle visant à améliorer la création de valeur ajoutée agricole et à moderniser les entreprises informelles de petite taille.

Cela peut être réalisé par une combinaison d'un plus large accès au crédit et aux autres services aux entreprises, par des politiques foncières et d'équipement plus fermes et par la création en plus grand nombre de moyens de formation et d'éducation.

Pourtant, certaines possibilités d'encourager l'industrialisation pour répondre à la demande urbaine sont méconnues, alors que les importations d'articles de consommation augmentent (chap. 4). Pour tirer parti des possibilités, des politiques judicieuses devraient soutenir l'industrie nationale et les chaînes de valeur du pays pour répondre à l'augmentation de la demande.

5.2 LA DEMANDE URBAINE, MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Les objectifs industriels liés à l'urbanisation peuvent être plus facilement atteints par la croissance urbaine rapide constatée en Afrique, qui conduira au développement des marchés intérieurs et régionaux des produits industriels nationaux. L'urbanisation de l'Afrique est bien souvent accompagnée de l'apparition d'une classe de consommateurs dotés d'un pouvoir d'achat en hausse et préférant les articles manufacturés ; l'évolution des structures de la consommation a déjà créé des possibilités pour l'industrie nationale. Cette évolution est désormais étudiée dans ses rapports avec les secteurs alimentaire, du logement, de l'infrastructure et des services aux entreprises. Mais d'abord, on examine ici le cas de l'industrie automobile (encadré 5.1) qui illustre le pouvoir de la ville dans la création de la demande, car tous les pays ne peuvent pas et ne doivent pas se spécialiser dans cette industrie.

LA CONSOMMATION D'ALIMENTS PRÉPARÉS PEUT STIMULER L'AGROALIMENTAIRE ET LE COMMERCE ALIMENTAIRE DE DÉTAIL

La productivité agricole et l'urbanisation sont deux forces importantes. Mais dans un monde globalisé, les importations marginalisent souvent les agriculteurs nationaux. Pour profiter de l'essor de la demande urbaine en faveur du développement agricole, il faut une politique visant à améliorer la productivité agricole et les chaînes de valeur, notamment les liaisons en amont (services financiers et services aux entreprises destinés aux agriculteurs) et en aval (transport, stockage et traitement des aliments).

Les supermarchés alimentaires se multiplient dans les villes africaines et détiennent désormais 10 % du marché de détail en Afrique de l'Est et australe, et cette proportion devrait augmenter rapidement pour

L'urbanisation de l'Afrique est très souvent accompagnée de l'émergence d'une classe de consommateurs ayant un meilleur pouvoir d'achat et un plus grand appétit pour les biens manufacturés. En outre, l'évolution des modes de consommation a déjà créé des possibilités pour l'industrie locale.

Les populations urbaines d'Afrique font de plus en plus leurs emplettes dans les supermarchés, qui détiennent 10 % du commerce de détail en Afrique de l'Est et en Afrique australe, taux qui devrait monter rapidement à 30, voire 50 % en 2040.

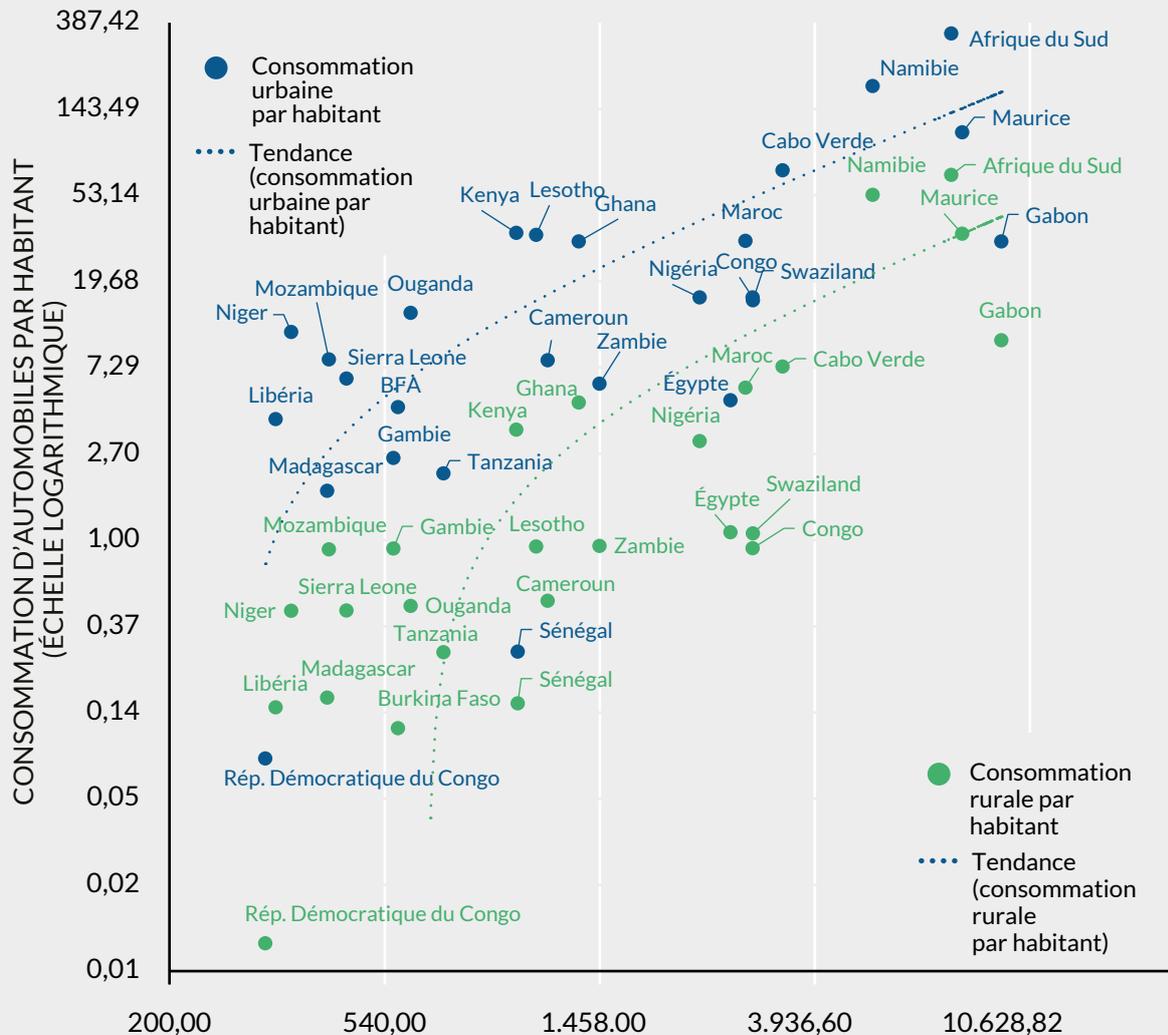
atteindre 30 % à 50 % en 2040 (Tschirley, Haggblade et Reardon, 2013 ; Tschirley, Reardon, Dolislager et Snyder, 2014). Cette transformation des achats de denrées alimentaires offre des perspectives nouvelles mais aussi des risques pour les chaînes de valeur, notamment pour un grand nombre de petites et moyennes entreprises (PME) intervenant dans le transport, le stockage des aliments, leur traitement et le commerce de gros. Les gouvernements peuvent améliorer la compétitivité des chaînes d'offre nationales en créant des infrastructures, en élargissant l'accès aux services financiers et autres services aux entreprises et en facilitant les accords de coopération entre acheteurs et agriculteurs (Reardon *et al.*, 2013 ; Sautier *et al.*, 2006). La grande distribution peut aider à améliorer la qualité de la production alimentaire, faciliter le transport et la transformation des aliments en raison de son gros pouvoir d'achat, de ses ressources et de ses compétences techniques (encadré 5.2), si elle est soutenue par une action des pouvoirs publics d'appui à la création locale d'emplois pour remplacer les importations dans la satisfaction d'une grande partie de la demande urbaine.

Pour mieux relier les chaînes de valeur nationales à l'industrie agroalimentaire et améliorer les liaisons entre le milieu urbain et le milieu rural, il fallait desserrer les goulets d'étranglement au niveau de la qualité des produits et des qualifications des fournisseurs. Le développement d'une chaîne de valeur nationale dans le secteur alimentaire est souvent entravé par la faible qualité des produits. Des mesures visant à améliorer la qualité doivent être prises, mais les offices de commercialisation ont pratiquement disparu, laissant les problèmes de qualité s'aggraver dans les pays africains (CEA, 2013). Le Cameroun produit du cacao et l'Éthiopie du café, surtout pour leur marché intérieur. Le Cameroun ajoute très peu de valeur ajoutée à ses exportations en raison surtout des médiocres pratiques agricoles de culture et de séchage et le mauvais état des routes,

ENCADRÉ 5.1 LA POLITIQUE INDUSTRIELLE À L'AIDE DU SECTEUR AUTOMOBILE

La consommation automobile en Afrique est associée à la montée des revenus et à l'urbanisation (figure de l'encadré). Comme le secteur peut satisfaire la demande grandissante de véhicules de la classe moyenne urbaine locale ou régionale, les politiques à suivre peuvent s'intéresser à ce secteur pour stimuler l'industrialisation et préparer, par l'apprentissage, l'entrée ultérieure dans les chaînes de valeur mondiales.

FIGURE DE L'ENCADRÉ 5.1 Consommation urbaine et rurale de véhicules à moteur en fonction du PIB par habitant, 2010



Source : Global Consumption Database

ENCADRÉ 5.2 LA GRANDE DISTRIBUTION AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DE LA CHAÎNE D'OFFRE EN AFRIQUE DU SUD

Massmart est une filiale du géant américain de la distribution Walmart ; c'est en importance le deuxième distributeur de biens de consommation en Afrique, et le premier pour l'ensemble des marchandises. La participation au développement de la chaîne d'offre était l'une des conditions imposées par le Gouvernement pour autoriser Walmart à opérer en Afrique du Sud.

En 2012, Massmart a créé un fonds de développement de l'offre de 200 millions de rands pour aider les petites et moyennes entreprises sud-africaines, en particulier celles qui sont la propriété de Noirs ou de fabricants locaux, pour une période de cinq ans (2012-2017). Ce fonds investit dans l'agriculture, l'industrie et les services, et son but est d'améliorer

ENCADRÉ 5.1 CONT. LA POLITIQUE INDUSTRIELLE À L'AIDE DU SECTEUR AUTOMOBILE

L'Afrique du Sud, principal producteur africain d'automobiles, illustre le potentiel de ce secteur. Grâce surtout aux politiques suivies depuis 1995, ce pays a exporté près de 334 000 véhicules de tous types et a vendu sur le marché national 284 000 véhicules en 2015, à quoi s'ajoutent des exportations de composants d'une valeur de 3,9 milliards de dollars (Lamprecht, 2016). On compte en Afrique du Sud 150 équipementiers. Le Gauteng, bien que la plus petite province de l'Afrique du Sud, compte le plus grand nombre de constructeurs d'automobiles, grâce surtout au fait qu'il offre aux investisseurs des possibilités intéressantes, et notamment une infrastructure bien développée. La Gauteng Growth and Development Agency, l'Automotive Industry Development Centre et l'Automotive Supplier Park sont des organismes qui soutiennent l'industrie automobile et sont chargés de développer les échanges et les investissements et de réaliser les projets.

Le Gauteng a en effet créé un environnement favorable à l'essor de l'industrie automobile. Il y a d'abord les équipements logistiques et de transport en commun (le Gautrain et le système de transit rapide), une infrastructure physique et économique solide, des installations modernes de mise à l'essai des automobiles produites, la présence administrative (City of Tshwane), la recherche et le développement (Conseil de la recherche scientifique et industrielle) et la place financière de Johannesburg. En 2012, le Gauteng représentait 29,6 % des exportations de véhicules légers de l'Afrique du Sud, grâce aux équipementiers (Automotive Industry Export Council, 2013).

Autre facteur favorable : la position de l'Afrique du Sud comme important fournisseur de platine et autres métaux du même groupe qui entrent dans la construction des automobiles. Le pays satisfait 12 % de la demande mondiale de pots catalytiques et produit 70 % du chrome utilisé dans le monde pour la fabrication de catalyseurs et de pots d'échappement modernes (Automotive Industry Export Council, 2013).

Mais la difficulté pour l'industrie automobile nationale est d'augmenter le contenu local. Le plan d'action pour la politique industrielle 2016-2017 et 2018-2019 stipule que le contenu local doit atteindre 70 % ou plus pour les modèles de grande consommation, et 40 % à 50 % pour les modèles de petite série (Automotive Industry Export Council, 2016).

La création d'emplois n'est pas encore l'un des aspects importants de la politique industrielle. David Kaplan, ancien chef économiste au Ministère sud-africain du commerce et de l'industrie, a constaté que « en pratique, l'essentiel de la politique industrielle favorise les activités à forte densité capitalistique – par exemple deux tiers de notre politique industrielle vont à l'industrie automobile, qui n'est pas du tout à forte densité de travail » (Altbeker, McKeown et Bernstein, 2012, p. 24). L'actuel plan d'action pour la politique industrielle de l'Afrique du Sud (IPAP 2016-2017 et 2018-2019) souligne qu'il faut passer à des secteurs tels que l'agroalimentaire et le vêtement (Ministère sud-africain du commerce et de l'industrie, 2016).

La politique industrielle encourage aussi le développement de l'industrie automobile qui progresse rapidement au Maroc, notamment avec une usine Renault créée dans la zone franche de Melloussa près de Tanger en 2012. Cette industrie est désormais celle qui exporte le plus au Maroc, passant devant les phosphates. La production automobile est également en plein essor en Algérie. L'Égypte compte 15 usines de montage visant le marché intérieur (Oxford Business Group, 2016). L'Éthiopie et le Kenya deviennent également des pays dotés d'un secteur du montage automobile.

ENCADRÉ 5.2 CONT. LA GRANDE DISTRIBUTION AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DE LA CHAÎNE D'OFFRE EN AFRIQUE DU SUD

la qualité des produits, d'aider les fournisseurs locaux à développer leur capacité de production et à réduire le coût des consommations intermédiaires, de permettre à Massmart d'accroître et diversifier sa capacité d'approvisionnement local, d'acheminer vers le marché des produits locaux (localement ou au niveau international) et d'établir et renforcer des partenariats d'offre à long terme. Les ventes à Massmart d'articles fabriqués par les PME, principalement dans le secteur des aliments et des boissons (jus conditionnés, biscuits, boulangerie et farine de maïs) et de matériaux de construction (peinture, châssis des fenêtres et des portes, briques et parpaings) sont passées de 15 millions de rands en 2012 à 70 millions de rands en 2014 (Massmart Walmart, 2015).

Partout en Afrique, les décideurs devraient tenir compte de l'ensemble de la chaîne de valeur de l'agriculture et du commerce agro-alimentaire, en prenant des mesures d'accompagnement en faveur du rendement et de la qualité de l'agriculture, du transport, du stockage et de la logistique, ainsi que des industries de transformation des produits agricoles, tout en élargissant l'accès aux services destinés aux entreprises.

conduisant à une production de cacao de mauvaise qualité, à la perte de produits qui seraient vendables et aux livraisons tardives. En Éthiopie, la production de café médiocre est un problème, mais une coopérative de planteurs a réussi à améliorer la qualité en travaillant directement avec les agriculteurs pour perfectionner leurs compétences, générant des exportations de cafés de qualité vers les pays riches (CEA, 2013).

Dans les deux pays, les entreprises de transformation et d'exportation ont indiqué que la précarité du soutien public retarde le développement de la chaîne de valeur et que même quand des mesures offrent des incitations financières à la transformation locale comme en Éthiopie, elles sont inefficaces en raison de la pesanteur des formalités (CEA, 2013).

Dans l'ensemble de l'Afrique, les responsables devraient considérer que l'industrie agroalimentaire est un tout et encourager une amélioration de la productivité agricole et de la qualité des produits, un soutien au transport, au stockage et à la logistique, ainsi qu'une aide aux industries de transformation alimentaire tout en élargissant l'accès aux services aux entreprises.

PROGRAMMES DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS URBAINS

Dans le cadre de son programme « Villes sans bidonvilles », le Maroc a obtenu un succès notable dans l'amélioration des bidonvilles et la réinstallation de leurs habitants, déclarant 54 agglomérations sans bidonvilles (sur un objectif initial de 83, entre 2004 et 2013) (Ibrahim, 2016). Le programme comprend trois volets : les habitants des bidonvilles ont été relogés (surtout dans des immeubles d'habitation collectifs) ; ils ont reçu une parcelle viabilisée pour y construire leur propre logement ; enfin, une amélioration de la voirie et des services a été réalisée (Baverel, 2008). Le programme de construction de logements a stimulé la demande privée en fournissant des garanties hypothécaires partielles et des subventions

financées en partie par un nouvel impôt sur le ciment, et des dispositions ont été prises pour permettre aux institutions de microfinance d'accorder des prêts au logement et d'exploiter un apport de 272 millions de dollars fourni par les partenaires de développement européens. Les incitations fiscales accordées aux promoteurs privés pour la construction de logements sociaux ont stimulé la concurrence, amélioré la qualité et réduit les coûts (Ibrahim, 2016).

En Éthiopie, le programme intégré de développement du logement vise des objectifs urbains et industriels en améliorant l'offre de logements urbains tout en soutenant le secteur de la construction. Ce programme a été lancé en 2005 en réponse à l'urbanisation rapide, à une forte pauvreté urbaine et à une grave pénurie de logements dans les villes³. Les ménages sont invités à ouvrir un compte d'épargne auprès du programme afin de se voir attribuer un logement plus tard. Les fonds placés dans ce compte peuvent être utilisés pour un apport personnel initial allant de 10 % à 40 % du coût de la construction, et le solde est payé grâce à un prêt hypothécaire sur 20 ans. Les logements nouvellement construits sont attribués aux bénéficiaires par un système de loterie qui réserve aux femmes 30 % des premiers logements construits⁴. Les unités plus petites sont subventionnées jusqu'à 30 % par la vente d'unités plus grandes. Les coûts de la viabilisation, du terrain et du financement sont exclus de ce que paient les ménages, et il y a donc là une subvention publique (Banque mondiale, 2015). Entre 2006 et 2010, ce programme a remis plus de 142 802 logements aux ménages, dont 56 % à Addis-Abeba (Ministère du développement urbain, du logement et de la construction, 2015). Entre 2010 et 2015, 90 000 logements de plus ont été construits dans cette ville (Development Workshop, 2015).

La création de capacités entre dans la stratégie de l'Éthiopie en direction de l'entreprise locale pour qu'elle bénéficie de la croissance résultant du secteur du bâtiment. À la fin de la période du plan de croissance et de transformation, 2010-2011 à 2014-2015, 41 entrepreneurs nationaux du bâtiment et 35 bureaux d'architectes éthiopiens ont été qualifiés comme compétitifs sur le plan international (Commission nationale du Plan, mai 2016 ; Plan de croissance et de transformation II 2015-2016 à 2019-

En Éthiopie, le programme intégré de développement de l'habitat est censé avoir des effets positifs sur l'urbanisation et l'industrialisation, étant donné que la construction de logements en milieu urbain est bénéfique au secteur du bâtiment.

2020, Addis-Abeba). Le gros œuvre est souvent réservé aux très petites entreprises du bâtiment, qui doivent être homologuées. Si elles sont qualifiées, elles peuvent recevoir une aide, notamment des facilités d'atelier, l'accès au crédit, des moyens de formation et des subventions dans l'achat de machines.

Cependant, ce programme intégré de développement du logement n'échappe pas à la critique. Alors que les logements construits sont moins coûteux que ceux fournis par le secteur privé, ils restent hors d'atteinte de la plupart des Éthiopiens, de sorte que certains des acheteurs louent à leur tour leur logement pour couvrir le remboursement des prêts hypothécaires. En outre, ces immeubles d'appartements ne sont pas conformes aux principes généraux de l'urbanisme car ils sont souvent groupés dans des lotissements uniquement résidentiels à la périphérie des villes, ce qui allonge les déplacements quotidiens des habitants (Croese, Cirolia et Graham, 2016 ; Mota, 2015)⁵. La viabilité financière à long terme du projet est douteuse (Banque mondiale, 2015).

LES MARCHÉS PUBLICS ET LE CONTENU LOCAL DANS LES TRAVAUX PUBLICS URBAINS

L'expansion des investissements publics dans la construction et les travaux publics urbains peut soutenir l'industrie nationale. Ainsi, le Ghana a obtenu une croissance du secteur de la construction grâce aux investissements publics au début des années 2000, dans la construction de logements peu coûteux, de grands travaux routiers et le gazoduc ouest-africain. Le secteur de la construction doit jouer un rôle clef dans la croissance économique industrielle du Ghana aux termes de la politique industrielle actuelle (Ackah, Adjasi et Turkson, 2016). En Afrique du Sud, la politique du contenu local dans les marchés publics est un moyen d'utiliser les dépenses publiques pour le développement industriel ; le contenu local visé est de 75 % dans les travaux publics (IPAP 2016-2017 à 2018-2019). Ce chiffre n'a pas toujours été atteint, mais la politique du contenu local appliquée aux compagnies d'autobus a permis à des entreprises sud-africaines de fabriquer les châssis de plus de 700 autobus (Industrial Development Corporation, 2016) et d'améliorer ainsi la mobilité des citoyens.

Au Mozambique, la place importante faite aux achats locaux dans les marchés publics explique la croissance rapide du secteur de la construction grâce à des investissements dans les barrages et les routes (Politique et stratégie industrielle nationale, 2015-2025). Entre 2011 et 2015, les 11 cimenteries ont augmenté leur production et emporté des parts de marché au détriment

L'augmentation des investissements publics dans la construction et les infrastructures en milieu urbain est à l'avantage de l'industrie locale. C'est ainsi qu'au début des années 2 000 le Ghana a vu son secteur du bâtiment tirer profit d'investissements publics dans le logement social, les infrastructures routières et le gazoduc d'Afrique de l'Ouest.

des fabricants de ciment importé. Cependant, la plupart de ces cimenteries doivent toujours se procurer les matières premières en dehors du Mozambique étant donné les retards dans les livraisons de produits locaux. Au Cameroun, les investissements publics créent une certaine demande de produits industriels : les cibles en matière de contenu local demeurent faibles, mais la capacité de production nationale est souvent insuffisante pour répondre aux besoins, en même temps que les normes de qualification sont trop rigoureuses pour les petites et moyennes entreprises nouvelles (Kemajou et al., 2007).

Les PME peuvent se charger de petits ouvrages faiblement techniques exigeant beaucoup de main-d'œuvre, et c'est là un important moteur de création d'emplois dans les villes. Les capacités intérieures sont souvent un obstacle, mais les technologies à forte densité de main-d'œuvre peu qualifiée ont un important potentiel dans les investissements publics, notamment la construction de routes. Entre 2005 et 2008, l'Éthiopie, grâce à un programme de pavage des routes, a créé plus de 90 000 emplois à l'intention des jeunes, et cela s'est traduit par la création de 2 000 petites ou moyennes entreprises. Le projet comporte des liaisons en amont vers la production locale (les pavés) et utilise une main-d'œuvre abondante dans l'extraction dans les carrières, la taille, le transport et la pose des pavés. Le programme, appliqué dans 140 villes et villages, a permis de construire environ 350 km de routes (Asrat, 2014). L'Éthiopie a créé 845 900 emplois dans des opérations de construction de logements et de travaux publics, notamment la fabrication de pavés, durant la période 2010-2011 à 2014-2015 (Commission nationale éthiopienne du Plan, Plan de croissance et de transformation II 2015-2016 à 2019-2020).

Mais ce projet ne représente qu'une faible part de l'investissement routier éthiopien. L'investissement dans la construction de routes entre 1997 et 2009 a permis d'augmenter de plus de 70 % la densité du réseau routier, et la proportion de routes en bon état est passée de 22 % à 54 % (Shiferaw et al., 2012).

L'investissement dans les travaux publics a été un important moteur de croissance pour l'économie éthiopienne : en 2011, il venait au troisième rang dans le monde pour sa part dans le PIB (18,6 %), dépassé seulement par le Turkménistan (38,6 %) et la Guinée équatoriale (24,3 %) (Banque mondiale, 2013a). En 2013, ce chiffre était de 20,2 %. Le secteur de la construction, dans le PIB, a vu sa part passer de 4 % en 2009-2010, à 8,5 % en 2014-2015 (Commission nationale éthiopienne du Plan, Plan de croissance et de transformation II 2015-2016 à 2019-2020).

Les services aux entreprises créent des emplois et améliorent la productivité industrielle dans les villes

Les services fournis aux entreprises sont, dans les villes, un important catalyseur de la productivité industrielle et de la création d'emplois⁶. Le secteur des TIC, encore peu développé, est un puissant moteur de croissance et d'emplois. Les informaticiens indépendants, qui sont souvent jeunes, ont accès au marché mondial des travaux informatiques en ligne. L'Afrique du Sud, l'Égypte, le Kenya et le Nigéria figurent parmi les 25 premiers pays dans le monde pour le nombre d'informaticiens indépendants. L'emploi total dans le secteur des TIC et la sous-traitance des opérations de gestion des entreprises à Maurice en 2013 était estimé à 15 000 personnes et à 6,5 % du PIB. En Afrique du Sud, ce secteur de la sous-traitance est déjà développé ; le Kenya progresse dans cette voie ; une évolution similaire est en cours dans beaucoup de pays africains comme le Botswana, le Ghana et le Sénégal. Les pépinières d'entreprises en informatique se développent dans les grandes villes africaines. On peut citer en exemple : MEST à Accra, Bongo Hive à Lusaka, iLab Liberia à Monrovia, Co-Creation Hub Nigeria à Lagos, ActivSpaces Cameroun à Buea et Ihub à Nairobi (Benner, 2014).

Les services exportables peuvent augmenter la productivité de l'industrie manufacturière, mais il faut pour cela que des liaisons soient en place car elles ne se

Les services aux entreprises urbaines constituent un autre moteur de la productivité industrielle et de la création d'emplois.

forment pas naturellement, comme le montre le cas du Kenya, où les exportations de services sont relativement fortes mais les liaisons avec les autres secteurs sont plus fragiles que dans des pays similaires (Banque mondiale, 2016a). L'intégration dans l'économie des services fournis aux entreprises, et notamment manufacturières, a été plus réussie au Rwanda (encadré 5.3).

Pour la croissance des PME, le secteur financier urbain est particulièrement important. Le Soudan a pris des mesures pour améliorer l'accès au crédit, en particulier pour les entreprises industrielles, et donc les PME. Comme la capitale administrative et principale ville du Soudan, Khartoum, pourrait devenir un pôle financier national, la ville connaît déjà une forte demande de services financiers, une enquête indiquant que 1,5 million des habitants de Khartoum souhaiteraient contracter un microprêt (Banque mondiale, 2013b). L'intermédiation financière est encore faible mais, au Soudan, les comptes gérés selon les principes de la finance islamique représentent deux tiers des transactions de ce type en Afrique. Les mesures prises en 2013 ont simplifié la réglementation de l'accès au crédit et de nouvelles agences bancaires ont été ouvertes ; la banque centrale a préparé le terrain à l'avènement de la banque mobile. Les réformes visent les petites entreprises, qui constituent 93 % des entreprises industrielles, en obligeant les banques commerciales à réserver 12 % de leurs ressources à des microprêts (CEA, 2015a ; Banque mondiale, 2013b). En 2014, 15,3 % des entreprises, au Soudan, considéraient que l'accès au crédit était une contrainte majeure, mais c'est moins que la moyenne dans les pays d'Afrique du Nord (32,3 %) et dans toutes les autres sous-régions de l'Afrique⁷.

Les projets infrastructurels à forte intensité de main-d'œuvre et à faible intensité de technologie qui sont accessibles aux PME sont une source majeure d'emplois en milieu urbain. Bien que la faiblesse des capacités nationales demeure souvent un frein, les technologies à forte intensité de main-d'œuvre peu qualifiée ont un potentiel élevé dans certains secteurs d'investissement public, notamment les routes.

Dans les villes, les services fournis aux entreprises peuvent profiter à l'ensemble de l'économie et contribuer à un climat favorable à l'investissement, comme au Rwanda, troisième pays en Afrique au classement « Doing Business » de la Banque mondiale, derrière Maurice et l'Afrique du Sud. Ce bon classement s'explique en partie par les secteurs des services financiers et informatiques. Le secteur des services aux entreprises, au Rwanda, a bénéficié de l'appui d'une action de facilitation des investissements, d'une forte volonté politique, de la mise au point d'une stratégie et d'une amélioration de la réglementation.

C'est en 1992 que le Rwanda a adopté pour la première fois une politique informatique, et les politiques et plans actuels privilégient l'innovation, l'infrastructure informatique et les exportations (CNUCED, 2014). Le Gouvernement a coopéré avec l'Université Carnegie Mellon pour créer un centre d'excellence en informatique, et la faculté des sciences et de la technologie de l'Université du Rwanda a mis au point plusieurs programmes d'enseignement du génie informatique et des technologies de l'information.

La politique de développement des TIC a augmenté la pénétration des moyens informatiques dans la population, et la proportion de ménages urbains possédant un téléphone portable est passée de 26,5 % en 2005-2006 à près de 88 % en 2013-2014. Au cours de la même période, la proportion de citoyens possédant un ordinateur est passée de 1,8 % à 12,2 %. Les TIC représentent désormais 2 % du PIB, ayant plus que quadruplé entre 2006 et 2015 (NISR, 2015). Les progrès des TIC sont liés à une amélioration du climat général des affaires, par exemple par la création d'un registre en ligne des entreprises. Les services en ligne expliquent que le Rwanda, dans le classement « Doing Business », occupe l'une des premières places parmi les pays pour lancer une entreprise.

De même, le secteur des services financiers, au Rwanda, s'appuyant sur une politique stratégique définie par le Gouvernement, devrait contribuer à la transformation économique par la création d'emplois et son effet sur les autres secteurs. Depuis 1994, le secteur a connu une croissance rapide et il comprend désormais 12 banques commerciales, soit trois banques de microcrédit, une banque de développement et une mutuelle, qui s'ajoutent au grand nombre d'institutions financières non bancaires, comme les compagnies d'assurances et les caisses de retraite (Rwangombwa, 2016) ainsi que le marché financier naissant. Les services financiers au Rwanda représentaient 94 millions de dollars en 2006 mais plus de 256 millions en 2015, contribuant pour 3 % au PIB (NISR, 2016a). L'inclusion financière, mesurée par l'utilisation des services financiers, est passée de 47 % en 2008 à 72 % en 2012 (Ministère des finances et de la planification économique, 2013).

TABLEAU DE L'ENCADRÉ 5.2 Croissance de l'emploi et taille des entreprises dans les services aux entreprises privées, au Rwanda

	EMPLOIS EN 2011	EMPLOIS EN 2014	CROISSANCE 2011-2014 (EN POURCENTAGE)	GRANDES ENTREPRISES (EN POURCENTAGE)	PME (EN POURCENTAGE)	MICROENTREPRISES (EN POURCENTAGE)
TIC	1 621	1 824	13	6	56	38
Services financiers	6 343	11 195	76	3	80	17

Source : Recensement des établissements, 2014 ; Rapport de l'enquête intégrée sur les entreprises de services (NISR, 2015 ; NISR, 2016a).

Note : La taille des entreprises est celle de 2015.

Les prêts nouvellement autorisés aux activités manufacturières accordés par les institutions financières opérant dans le pays sont passés de 20,1 milliards de francs rwandais (FR) en 2011 à 51,2 milliards en 2015. Dans le secteur du bâtiment, les prêts aux travaux publics et aux activités de construction se sont montés à 237,3 milliards de FR en 2015, contre 90,3 milliards en 2011 (Rwangombwa, 2016).

Le développement du secteur des TIC a beaucoup contribué à celui des industries de pointe connexes. Parmi les nouvelles entreprises, il faut citer A-Link Technologies, filiale de ChinaLink, qui assemble des téléphones portables relativement peu coûteux sous une marque rwandaise à partir de pièces importées (CNUCED, 2014), et la société technologique sud-américaine Positivo BGH, qui a ouvert une filiale au Rwanda et qui fabrique et vend dans le pays des ordinateurs personnels et autres articles électroniques (Positivo BGH, 2015).

5.3 UN RÉSEAU URBAIN ÉQUILIBRÉ

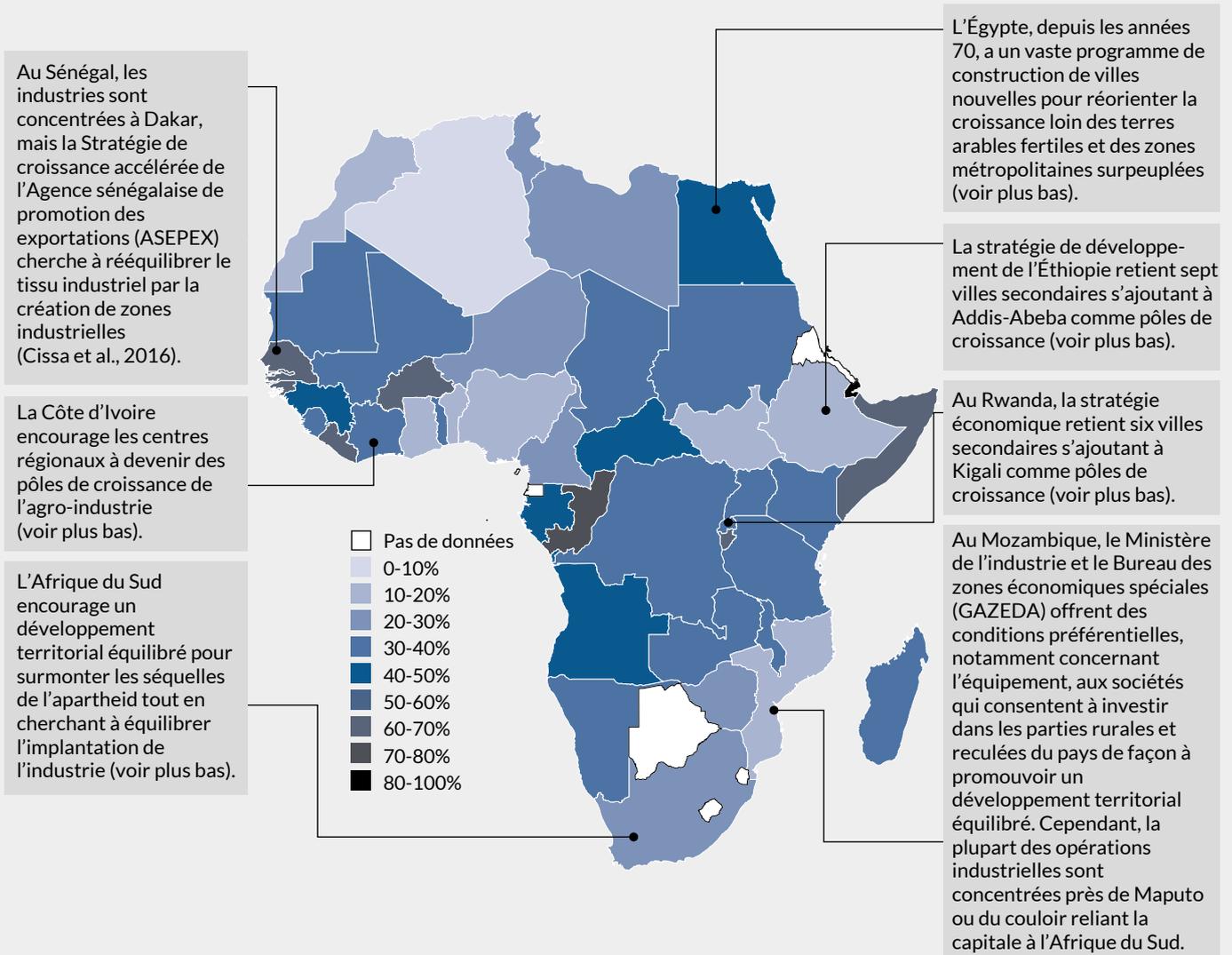
RENDRE LES DIVERS RÉSEAUX URBAINS MIEUX RÉSISTANTS AUX CHANGEMENTS ÉCONOMIQUES

Les pays africains, bien souvent, ont un réseau urbain mal équilibré, avec une très grosse ville primaire et des villes secondaires moins compétitives (chap. 4). Au moment où les industriels choisissent un emplacement pour de nouvelles implantations, des réseaux urbains peu diversifiés les empêchent de tirer parti des possibilités locales attrayantes. Pour cette raison, les pays africains ont suivi des politiques visant à rééquilibrer leur réseau urbain national (fig. 5.2). Mais ces politiques ne sont pas toujours couronnées de succès, en particulier si elles méconnaissent les indispensables investissements dans la ville primaire et compromettent sa fonctionnalité

qui demeure un moteur économique d'importance critique. Ainsi, les politiques visant à développer les villes secondaires risquent de se traduire par un gaspillage de ressources rares quand ces villes n'ont pas le potentiel compétitif voulu (Annez et Buckley, 2009).

Cet arbitrage suppose un examen attentif des avantages comparatifs liés au site choisi. Les villes secondaires peuvent prospérer en développant un ensemble spécialisé de produits et en animant les liaisons entre les zones rurales et les grandes villes. Par exemple, la ville de Garoua, au Cameroun, est de taille moyenne mais c'est aussi un important centre industriel qui dispose d'une large agglomération d'entreprises de transformation agroalimentaire, souvent gérées par des femmes (Sautier *et al.*, 2006). Parmi les conditions favorables figure la

FIGURE 5.2 Pourcentage de la population urbaine dans la plus grande ville du pays et mesures de promotion d'un réseau urbain équilibré, 2015



Source : Indicateurs du développement dans le monde ; frontières nationales ESRI.

présence d'un port fluvial qui facilite l'accès au marché régional et aux terres arables fertiles du voisinage. Le développement de Garoua était organique en raison surtout des avantages liés à la nature, mais un ensemble de pays ont tenté d'utiliser ce type de politique pour développer les villes secondaires et rééquilibrer un réseau trop centralisé en développant l'industrie en dehors de la capitale. La meilleure stratégie pour équilibrer un réseau urbain dépend de la situation et des perspectives de chaque pays. Aucune politique bien définie n'a encore été choisie comme la pratique optimale dans le choix difficile qu'impose la planification du développement régional.

Des réseaux urbains mieux équilibrés offrent des options plus larges pour la localisation des industries. Le Nigéria, par exemple, présente l'un des réseaux urbains les mieux équilibrés d'Afrique puisqu'on compte dans ce pays sept villes de plus d'un million d'habitants et une douzaine d'autres ayant une population entre 500 000 et 1 million. Un grand nombre de villes du Nigéria existaient bien avant la colonisation comme comptoirs de commerce et avaient un rôle et une population qui ont changé avec l'évolution du paysage économique du pays. Lagos est maintenant la plus grande mégapole d'Afrique, et d'autres villes de la côte se sont développées en réponse à l'exploitation du pétrole. Abuja, conçue d'abord comme la capitale administrative, est désormais un pôle de croissance industrielle de bon aloi. Kano et les autres villes du nord du pays sont aux prises avec l'insécurité mais continuent à jouer un rôle dynamique dans l'industrie et le commerce régional (Bloch *et al.*, 2015) ; Kano figure même sur la liste McKinsey des villes offrant les meilleures perspectives de croissance d'ici à 2025 (McKinsey Global Institute, 2012).

Les politiques visant à rééquilibrer les réseaux urbains peuvent poser des problèmes si elles négligent les investissements dont a cruellement besoin la ville principale et si elles pénalisent les principaux fondements de l'économie.

Au Nigéria, les zones industrielles ont parfois réussi à se développer mais ont parfois échoué ; en dépit des problèmes de réalisation des zones industrielles, les entreprises manufacturières se sont regroupées spontanément ; c'est le cas du village informatique d'Otigba, près de Lagos, des fabricants de pièces automobile de Nnewi et du groupe d'ateliers de fabrication de chaussures et de vêtements d'Aba (Chete *et al.*, 2016).

La meilleure stratégie à suivre à cet égard dépend de la situation et des possibilités de chaque pays. Il n'existe pas encore de solution universelle pour gérer les choix difficiles à faire en matière de planification du développement régional.

RÉÉQUILIBRER LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

En dépit de l'importance de la ville primaire du pays, les villes secondaires qui possèdent un ensemble d'industries spécialisées peuvent offrir les avantages de la localisation économique sans l'effet du surpeuplement des villes primaires. Ces villes peuvent également assurer la liaison entre la production agricole locale et les marchés, créant ainsi une valeur ajoutée et des emplois. Certaines mesures visant à développer les villes secondaires et un réseau urbain mieux équilibré sont résumées à la figure 5.2 et exposées en détail dans le texte qui y fait suite.

NIGÉRIA

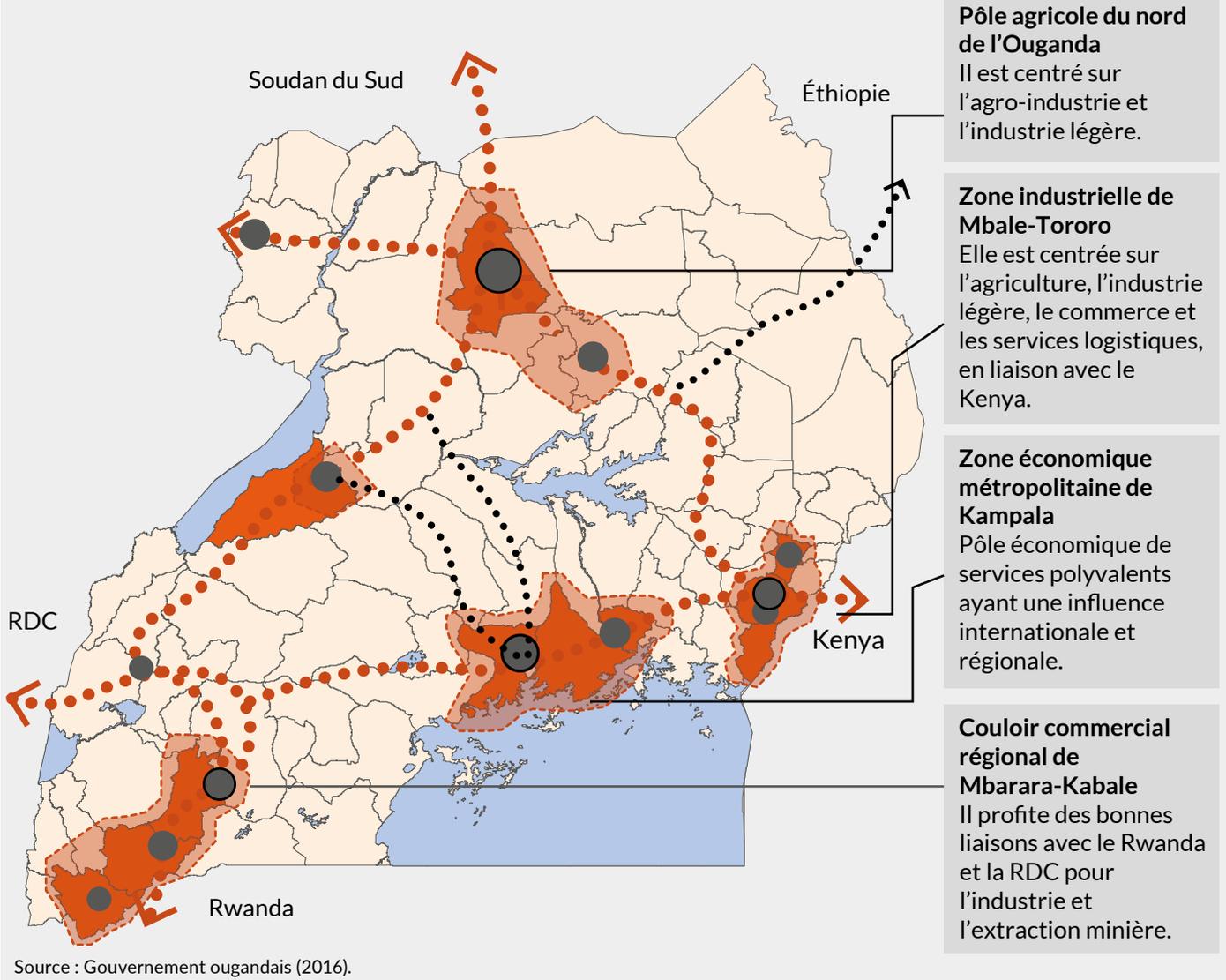
Les entreprises peuvent souhaiter s'installer dans des villes secondaires pour travailler directement avec les industries qui peuvent répondre à leurs besoins. Par exemple, l'État d'Ogun, au Nigéria, a attiré un grand nombre d'entreprises industrielles venues de Lagos mais, initialement, on n'avait pas prévu de logements pour la population ouvrière. La société Coleman Wires and Cables a bien repéré ce problème et s'est chargée elle-même de construire des logements. Dans des cas semblables, au Nigéria, là où les États ont attiré des entreprises industrielles sans avoir créé l'infrastructure nécessaire, des accords ont été passés avec les grandes sociétés pour attirer les investissements indispensables, notamment pour l'installation de lignes électriques.

OUGANDA

Un document directif récent du Gouvernement ougandais dans le cadre du *New Climate Economy Partnership* (Nouveau partenariat économique pour le climat - 2016) présente la démarche de géographie économique spatiale intégrée qui sera la base du plan urbain national et des stratégies d'application en cours, reconnaissant que le temps presse pour orienter la trajectoire de développement du pays : « Par rapport à 2040, trois quarts au moins de l'infrastructure du pays, et des zones industrielles et urbaines, ne sont pas encore sortis de terre » (p. v).

Le plan de croissance proposé pour l'Ouganda prend en compte la géographie des chaînes de valeur régionales,

FIGURE 5.3 Scénario de croissance urbaine cohérente en Ouganda



les itinéraires de transport de marchandises et les rôles différents que jouent Kampala et les villes secondaires ; trois villes secondaires principales s'ajoutant à Kampala ont été retenues pour un rôle économique majeur (fig. 5.3). Le plan met l'accent sur un contrat et sur une structure connexe de développement urbain afin de réduire les coûts d'infrastructure, élargir l'accès aux services sociaux et réduire l'impact sur l'environnement. Les mesures d'exécution mettent l'accent sur des modes de transport verts dans les villes et entre elles. Le plan souligne qu'il faut intégrer la planification économique et spatiale et assurer la coordination de l'action de divers organismes d'exécution.

Dans sa Vision 2020, le Rwanda table sur un taux d'urbanisation de 35 % en 2020, qui lui permettrait de créer des emplois dans les secteurs autres que l'agriculture et de réussir la transformation structurelle de son économie.

RWANDA

Au Rwanda, le cadre de développement national retient expressément comme objectif une trajectoire de croissance urbaine équilibrée par le développement des villes secondaires. Loin d'être opposé à l'urbanisation, le programme à long terme Vision 2020 adopté en 2000 prend pour objectif une urbanisation de 35 % pour faciliter la création d'emplois non agricoles et la transformation structurelle de l'économie. Le Gouvernement a sélectionné six villes secondaires en dehors de Kigali comme pôles de la croissance économique durable et inclusive. Les villes secondaires au Rwanda ont attiré des initiatives économiques spécialisées reposant sur les avantages comparatifs existants. Les initiatives de développement comprennent une décentralisation financière progressive, l'établissement de centres polyvalents de services pour faciliter l'obtention des autorisations d'implantation et d'activités et la création de pôles d'emploi (agakiro). Chaque district a défini un plan de développement assorti d'une stratégie de mobilisation de son potentiel conforme aux politiques nationales.

Nonobstant le phénomène de primauté urbaine, les villes secondaires accueillant des groupements d'industries spécialisées peuvent offrir des avantages liés aux économies de localisation sans avoir les effets de surpeuplement qui caractérisent les villes principales. Elles peuvent également relier la production rurale et les marchés, ce qui crée de la valeur ajoutée et des emplois.

Plusieurs villes secondaires encouragent le développement industriel en fonction de leurs avantages comparatifs. Par exemple, Huye, au centre d'une région fertile, a développé son agro-industrie avec l'appui de l'Institut national de la recherche scientifique de l'Université nationale du Rwanda et de plusieurs laboratoires locaux de recherche sur les semences. Les carrières de granit de Nyagatare produisent des matériaux de construction. L'East African Granite Industries, principal opérateur dans le secteur des carrières et de la transformation du granit dans ces districts, produit des carreaux de salles de bain, des plans de travail de cuisine et d'autres matériaux de construction utilisés sur le marché local et régional. Rubavu, en outre, a mobilisé ses avantages naturels pour son développement en tirant parti des vastes dépôts de méthane et de dioxyde de carbone que recèle le lac Kivu et qui sont utilisés pour la production d'électricité. Un projet de 200 millions de dollars est réalisé par l'entreprise américaine Contour Global pour extraire le méthane et produire jusqu'à 100 mégawatts d'électricité.

La géographie économique du réseau urbain est étroitement liée à la perspective de développement du Rwanda. Les villes secondaires ne sont qu'un des éléments de la hiérarchie urbaine et rurale du pays qui comporte aussi les chefs-lieux de district, les petites villes commerçantes et les villages (umudugudu), chacun de ces niveaux ayant défini des directives de croissance urbaine génératrice de croissance inclusive (Code de l'aménagement urbain, 2015). D'autres stratégies d'urbanisation sont définies dans la politique nationale d'urbanisation (2016) récemment approuvée. Au Rwanda, les villes secondaires continuent à se heurter à un manque de compétitivité économique, et notamment à un manque de travailleurs qualifiés, une faible capacité administrative et un manque d'équipements.

ÉTHIOPIE

En Éthiopie, les politiques urbaines cherchent à encourager le développement planifié des villes secondaires pour anticiper l'urbanisation car les entreprises industrielles

sont relativement concentrées dans le pays : en 2009-2010, Addis-Abeba comptait 11 fois plus d'entreprises industrielles que la deuxième ville du pays à cet égard, Awassa (Gebreyesus, 2016). Addis-Abeba, ces dernières années, a connu une profonde transformation physique du fait d'investissements publics et privés massifs dans l'infrastructure et le logement, mais il y a encore un manque d'investissement à combler pour que la ville surmonte les obstacles à son développement industriel et commercial. La stratégie urbaine de l'Éthiopie cherche à permettre à Addis-Abeba de mobiliser son potentiel compétitif comme ville primaire, mais elle comprend aussi sept villes dispersées dans le pays qui seront les futurs centres d'une croissance équilibrée. La stratégie urbaine cherche à aider ces villes à valoriser leur potentiel économique diversifié dans leur région et à soutenir la croissance économique rapide du pays.

Les villes secondaires peuvent devenir des pôles régionaux de croissance si elles sont bien reliées entre elles, et avec les zones rurales environnantes, par des routes et des voies ferrées. Durant les 10 premières années du siècle, l'Éthiopie a affecté 3 % de son PIB à la construction de routes, et la qualité du réseau est maintenant équivalente à ce qu'elle est dans les autres pays à faible revenu d'Afrique (Foster et Morella, 2010). La nouvelle voie ferrée Addis-Abeba-Djibouti a été achevée à la fin de 2016 et inaugurée en janvier 2017 ; 53 % des voies de l'ancienne voie ferrée ont été remplacés, de sorte que les trains de voyageurs peuvent atteindre une vitesse de 160 km/h, et 120 km/h les trains de marchandises, le temps du trajet étant ainsi réduit des deux tiers⁸. Alors que le coût du fret d'une tonne est de 42,8 dollars par la route, le chemin de fer devrait ramener ce coût à 15,3 à 35,6 dollars par tonne⁹.

Les politiques urbaines de l'Éthiopie sont axées sur le développement harmonieux des villes secondaires en prélude à l'urbanisation, essentiellement parce que les entreprises industrielles fonctionnent plutôt dans le cadre de groupements d'entreprises.

La création de zones industrielles bien desservies, comportant des centres de services intégrés et accordant aux investisseurs des exemptions fiscales, est une autre stratégie allant dans le même sens. Chaque zone industrielle est centrée sur un groupe particulier d'industries, par exemple les textiles, et située dans une grande ville ou dans les environs, de façon à occuper la main-d'œuvre urbaine ou périphérique disponible. Ainsi, des zones industrielles ont été créées autour d'Addis-Abeba et de Hawassa ; d'autres sont prévues, notamment

près d'Adama, Arerti, Debre Berhan, Kombolcha, Dire Dawa et Mekelle (Commission éthiopienne des investissements, 2016a). La zone industrielle de Hawassa, en 2016, avait déjà attiré 15 entreprises de fabrication de vêtements et de textiles (Commission éthiopienne des investissements, 2016b), et un accord a été conclu pour le recrutement et la formation de 30 000 travailleurs du textile (Société de développement des zones industrielles, 2016). Cette politique équilibrée de développement semble déjà donner des résultats positifs. La stratégie comprend aussi la création de zones agro-industrielles intégrées, qui seront axées sur la transformation de produits agricoles destinés au marché intérieur et aux exportations en regroupant des entreprises apparentées et en leur permettant de disposer d'équipements et de services de vulgarisation, de sorte qu'elles pourront valoriser les économies d'échelle dans leurs transactions commerciales.

CÔTE D'IVOIRE

Le plan national de développement (2016-2020) privilégie le thème des villes compétitives en encourageant un développement équilibré dans le pays, de façon à valoriser à nouveau les avantages comparatifs antérieurs

Dans son plan de développement national, la Côte d'Ivoire a fait de certaines villes secondaires des pôles régionaux de croissance fondés sur des industries à forte valeur ajoutée qui sont reliées à la production agricole.

au conflit, qui découlait des conditions agroclimatiques favorables, et à réduire les embouteillages à Abidjan. Le plan distingue certaines villes secondaires pour en faire des pôles de croissance utilisant des industries à forte valeur ajoutée liées aux produits agricoles. Les politiques de soutien au développement agro-industriel comprennent la création de centres de formation technique et de recherche dans ces pôles de croissance. Les politiques antérieures cherchaient à alléger les pressions sur la capitale, Abidjan, et ont assez bien réussi à créer des infrastructures : la croissance rapide de l'agglomération de San-Pedro, sur la côte à 340 km d'Abidjan, est liée à la construction d'un port en eau profonde pour l'exportation de cacao et de produits à base de cacao.

ENCADRÉ 5.4 LES VILLES NOUVELLES EN AFRIQUE DU SUD, EN ÉGYPTÉ ET AU KENYA

En Égypte, la surpopulation des très grandes villes, en particulier le Grand Caire et Alexandrie, ainsi que l'expansion urbaine qui grignote les terres agricoles fertiles, a conduit au lancement, en 1977, d'un programme de construction de villes nouvelles, au nombre de 22. La plupart de ces villes nouvelles entrent dans l'une des trois catégories suivantes : les villes-satellites surtout résidentielles autour du Caire ; les villes jumelées à une petite ville déjà existante mais ayant une base économique propre ; et les villes indépendantes, dont certaines auraient leur propre base industrielle.

La première génération de villes nouvelles en Égypte a été construite entre 1977 et 1982 ; il s'agit surtout de villes indépendantes et, en 2014, 18,4 % de l'objectif de population initial était atteint (2 millions sur 11 millions). La deuxième génération de villes ont été construites entre 1986 et 1997 comme villes-satellites ou villes jumelles ; l'objectif de population atteint était de 23 % du but fixé (2 millions sur 9 millions). La troisième génération, celle des villes jumelées, construites surtout entre 1999 et 2000, n'a atteint que 2,2 % de l'objectif de population, cinq de ces sept villes étant toujours inhabitées en 2014. Parmi les problèmes de cette ambitieuse entreprise figurent une gouvernance très centralisée, l'absence de coordination ou le caractère conflictuel des priorités de développement entre les administrations centrales, ainsi que les difficultés dans la distribution des terrains (ONU-Habitat, 2015). Malgré cela, le Gouvernement égyptien poursuit son projet de créer une nouvelle capitale dans le désert à l'est du Caire qui aurait 1,75 million d'emplois permanents et 1,1 million de logements (The Capital, 2015).

Le Kenya a également l'ambition de créer une ville nouvelle en dehors de la capitale Nairobi, qui s'appellerait Konza Techno City et qui serait, selon la vision proposée, « la Silicon Savannah de l'Afrique ». Des plans ont été publiés en 2013, mais la construction est encore à peine commencée, et les promoteurs ont exprimé des préoccupations liées aux transports en commun et à l'infrastructure électrique, mais aussi à la spéculation foncière (Ochieng, 2016).

L'Afrique du Sud a annoncé des plans pour la création d'une nouvelle ville qui s'appellerait Vaal River dans le district de Sedibeng, juste au sud de Johannesburg, qui est décrite comme « la première ville sud-africaine de l'après-apartheid », et qui pourrait coûter jusqu'à 800 millions de dollars. Cet important investissement devrait aider à créer une économie nouvelle pour une région qui est sinistrée depuis l'effondrement de la sidérurgie. Mais depuis l'annonce du projet en mai 2015, des problèmes environnementaux ont retardé le début de la construction (Le Cordeur, 2015 ; Sedibeng Ster, 2016). Les besoins concurrents de l'entretien de l'infrastructure et des investissements nécessaires pour gérer les problèmes économiques dans d'autres parties de la province du Gauteng, notamment dans les principaux pôles de croissance économique et industrielle, ont amené à remettre en cause les énormes dépenses prévues dans les zones restées à la traîne

RÉPUBLIQUE DU CONGO

Un réseau urbain fonctionnel suppose de bonnes liaisons entre le milieu urbain et le milieu rural et des liens entre les régions du pays. Un rapport constate que « l'augmentation d'un écart type de la densité routière par km² sur le territoire national, ou de la densité des cours d'eau intérieurs navigables par km², toutes choses égales par ailleurs, réduit de 10 % la prépondérance de la ville primaire » (Nallari, Griffith et Yusuf, 2012). Pour exploiter ces avantages, la République du Congo, où deux villes spécialisées abritent la grande majorité de la population urbaine, améliore son réseau routier. Ces villes sont Brazzaville, la capitale politique et administrative, et Pointe Noire, le centre commercial et industriel doté d'une économie urbaine reposant sur l'exploitation des réserves pétrolières en mer.

Les deux villes sont maintenant reliées par une grande route récemment achevée, ce qui permet aussi de desservir des villes et des villages plus petits, et donc de valoriser les complémentarités économiques. Un déficit d'infrastructure subsiste cependant entre le secteur agricole et les centres urbains. Comme les produits agricoles représentent le deuxième poste des importations et du fait de la forte demande de projets agricoles dans les pays voisins, il est indispensable d'investir dans l'infrastructure et faciliter la formation d'une chaîne de valeur alimentaire si l'on veut renforcer les liens avec le secteur de l'agro-industrie.

AFRIQUE DU SUD, ÉGYPTÉ ET KENYA

Le dysfonctionnement des très grandes villes a amené certains gouvernements à proposer la création de villes nouvelles (encadré 5.4). Mais les petites villes doivent atteindre un certain seuil pour devenir compétitives, ce qui suppose une augmentation de leur population et des investissements plus importants que ce qui est réalisable (Gelb, Tata, Ramachandran et Rossignol, 2015 ; O'Sullivan, 2007). Ces villes nouvelles peuvent aussi connaître les problèmes institutionnels qui se posent déjà dans les villes existantes.

POUR UN DÉVELOPPEMENT SPATIALEMENT ÉQUITABLE : LA THÉORIE ET LA PRATIQUE

Un développement territorial équilibré, comportant une industrialisation des zones qui accusent un retard, est une stratégie susceptible de réduire les inégalités et d'améliorer largement la création d'emplois. Mais cette notion n'est pas toujours compatible avec les exigences des entrepreneurs en matière de lieu d'implantation de leur activité. Cet arbitrage difficile est mis en évidence par l'Afrique du Sud, où la politique suivie tente de remédier aux effets de la planification

Le dysfonctionnement des grandes villes a conduit certains gouvernements à proposer comme solution de rechange la construction de villes nouvelles. Toutefois, pour que les petites villes deviennent compétitives, il y a un seuil à franchir, ce qui exigerait sans doute une population ou des investissements d'une importance hors de leur portée.

spatiale et économique léguée par l'apartheid. Comme le résume le plan de développement national : le lieu de vie et de travail importe beaucoup. Durant l'apartheid, l'aménagement du territoire consignait la majorité des Sud-Africains dans des emplacements très éloignés de leur lieu de travail, où les services ne pouvaient être bien organisés et où il était difficile de profiter des avantages de la vie en société et de participer à l'économie ... Les inefficacités et les inégalités du mode d'habitat de l'Afrique du Sud sont profondément enracinées. Pour les éliminer, il faut des mesures audacieuses (p. 233, en anglais).

Selon le plan de développement national, la politique industrielle de l'Afrique du Sud consiste avant tout à encourager la décentralisation industrielle par des zones économiques spéciales afin d'améliorer l'égalité en faveur des zones marginalisées. C'est ce que reprend l'actuel plan d'action de politique industrielle (2016-2017 à 2018-2019), qui recommande de poursuivre le programme de développement des zones industrielles, lancé en 2015, par une revitalisation des anciens parcs industriels publics des zones accusant un retard, et notamment les townships (quartiers de ségrégation historique) et les zones rurales. Cependant, ce document de politique donne la liste des problèmes : accès limité aux marchés, méconnaissance de la stratégie, intégration et utilisation tardives de la technologie et connaissance limitée des effets du développement des zones industrielles (p. 63). Ce programme prévoit une subvention allant jusqu'à 10 millions de rands (781 000 dollars) aux groupements de cinq entreprises au moins participant au développement d'une chaîne de valeur, avec le soutien d'une meilleure collaboration, d'une infrastructure partagée et d'un accroissement du nombre des fournisseurs.

Une réunion organisée en novembre 2011 par le Centre sud-africain pour le développement et l'entreprise afin d'examiner l'expérience du pays en matière de zones de développement industriel est parvenue à la conclusion que cette politique n'avait pas donné les résultats voulus en matière d'emplois et d'effets économiques, notant que les zones économiques

spéciales sont mal adaptées au développement des régions pauvres (Altbeker, McKeown et Bernstein, 2012, p. 4). Cette impression apparaît aussi dans un examen de l'expérience des zones économiques spéciales en Afrique en général, qui conclut que : malgré des preuves du contraire existant de longue date, les gouvernements essaient d'utiliser ces zones comme instrument de développement régional, et habituellement échouent. Presque tous les pays de l'étude ont créé au moins une zone de ce type dans une région sous-développée ou éloignée, mais rares sont ceux qui avaient ce qu'il fallait pour assurer la connectivité des infrastructures, développer les qualifications de la main-d'œuvre et faciliter l'accès à l'offre. Il n'est pas surprenant que les investisseurs étrangers dédaignent ces zones, en leur préférant des agglomérations où ils peuvent avoir accès à une infrastructure de qualité, à un marché du travail diversifié et aux retombées des connaissances acquises » (Farole, 2011, p. 11) (voir aussi l'encadré 4.3.).

MOYENNANT UNE BONNE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE, LES VILLES PROCHES DES FRONTIÈRES OFFRENT DES POSSIBILITÉS INTÉRESSANTES

L'intégration régionale offre des possibilités intéressantes de mobiliser l'urbanisation pour accroître la demande industrielle, notamment à travers les frontières. L'infrastructure, en particulier les transports et la logistique, est d'importance critique pour relier des villes et des zones frontalières de production industrielle.

Au Rwanda, la croissance de l'industrie manufacturière est moins rapide que celle de l'ensemble de l'économie, en raison surtout de la stratégie de croissance des services choisie par le Gouvernement (voir encadré 5.3). Mais l'activité manufacturière importe beaucoup pour un développement riche en emplois (voir chap. 3). L'exiguïté du pays et la faiblesse de son revenu signifient que les marchés intérieurs sont étroits, alors que l'intégration

régionale offre des possibilités intéressantes. Pour un pays sans littoral, l'infrastructure est une composante importante d'une intégration régionale. Selon l'Indice africain d'intégration régionale, le Rwanda se classe assez mal (tableau 5.2) pour l'infrastructure. Le pays vient d'adhérer à la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC), ce qui lui ouvre de vastes possibilités, en particulier parce que les pays membres sont d'importants importateurs de denrées alimentaires, souvent importées à grands frais d'Europe et d'Afrique du Sud. Les exportations de marchandises pourraient augmenter de 7,8 % dans une stratégie tendant à augmenter les exportations de produits manufacturiers vers les pays de la CEEAC (CEA, 2015b).

L'intégration régionale offre des possibilités d'exploiter l'urbanisation au service de la demande industrielle, y compris dans un contexte transfrontière.

L'une des possibilités d'intégration régionale, au Rwanda, est l'existence de la ville et de l'économie de Gisenyi, tout près de la frontière avec la République démocratique du Congo où se trouve la ville beaucoup plus peuplée de Goma. Les deux villes ont une économie commune, puisque 25 % des habitants de Gisenyi vont travailler à Goma. Gisenyi serait bien placée pour alimenter le marché de biens de consommation plus important de Goma si la ville possédait de meilleures installations frigorifiques à la proximité de la frontière ou si des investissements étaient consacrés au port sur le lac Kivu. Une telle infrastructure pourrait améliorer l'accès aux moyens de production, difficulté citée par les fabricants rwandais comme un obstacle (Ministère du commerce, 2011).

À l'autre bout de la République démocratique du Congo, la République du Congo offre des avantages comparatifs potentiels qui pourraient aider à satisfaire l'importante demande transfrontière de marchandises. Brazzaville

TABLEAU 5.2 Classement et score du Rwanda pour l'indice africain d'intégration régionale, 2016

	COMMUNAUTÉ D'AFRIQUE DE L'EST		COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE DES ÉTATS D'AFRIQUE CENTRALE	
	SCORE (0-1)	RANG (SUR 5)	SCORE (0-1)	RANG (SUR 11)
Ensemble	0,553	3	0,485	6
Infrastructure régionale	0,366	4	0,416	6

Source: AU, AfDB and UNECA (2016).

a l'avantage particulier d'être très proche de Kinshasa (par le fleuve Congo), ce qui donne à penser qu'il y aurait des avantages potentiels à améliorer le passage de la

frontière : il faut en moyenne 2 heures et demie à un citoyen ordinaire pour franchir les obstacles administratifs alors que le trajet en bateau ne dure que cinq minutes.

5.4 ÉLIMINER LES OBSTACLES AUX ÉCONOMIES D'AGGLOMÉRATION DANS LES VILLES

Les économies d'agglomération donnent aux grandes villes un avantage productif marqué. Dans les grandes villes, les entreprises ont plus facilement accès à la main-d'œuvre, aux marchés, aux facteurs de production et aux connaissances. Mais en Afrique, beaucoup de grandes villes n'exploitent pas pleinement leur potentiel d'agglomération en raison du mauvais fonctionnement des marchés foncier et immobilier, des options insuffisantes de mobilité et de l'hypertrophie des banlieues, comprenant parfois une ségrégation résidentielle.

LA PRÉCARITÉ DU MARCHÉ FONCIER ET IMMOBILIER COMPROMET LA COMPÉTITIVITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DES GRANDES VILLES

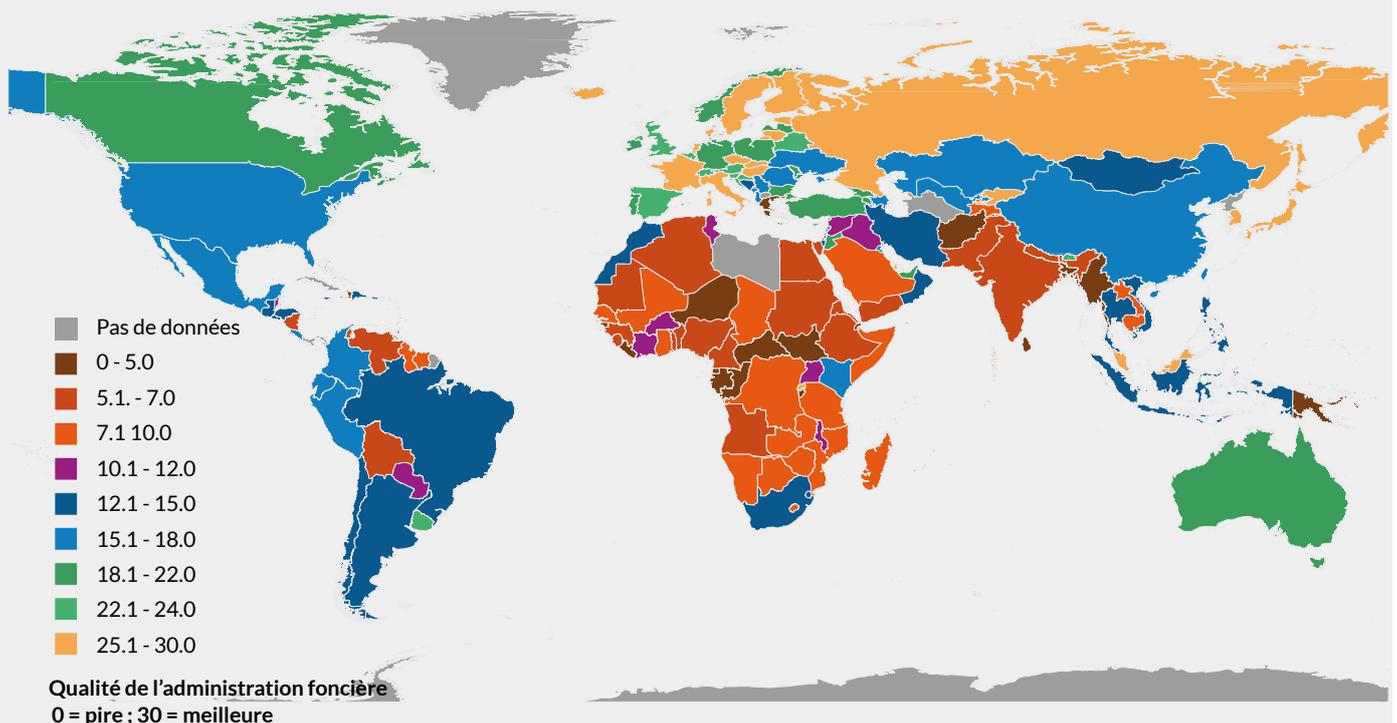
Dans les grandes villes, le mauvais fonctionnement du marché foncier et immobilier pose de graves problèmes et compromet les économies d'agglomération et les

L'ampleur des économies d'agglomération donne aux grandes villes un avantage décisif en matière de productivité. En effet, les entreprises qui se trouvent dans les villes ont un meilleur accès à la main-d'œuvre, aux marchés, aux intrants et au savoir.

principales fonctions urbaines. Les pays africains sont particulièrement mal classés selon l'Indicateur de qualité de l'administration foncière par rapport à d'autres régions du monde (fig. 5.4), ce qui défavorise les grandes villes du continent.

La question des terrains est un facteur qui compromet la compétitivité économique des villes : dans tous les pays [étudiés] on constate une absence de procédures claires pour l'affectation des sols au développement, et l'essentiel de l'urbanisation et de l'industrialisation qui se

FIGURE 5.4 Indicateur de qualité de l'administration foncière, 2016



Source : D'après la Banque mondiale (2016b).

produisent effectivement à lieu dans le secteur informel (Roberts, 2014). Le mauvais fonctionnement des marchés fonciers explique qu'il n'y a pas de corrélation entre le potentiel productif d'une grande ville et le coût de ses terrains. Par exemple, le coût des terrains non résidentiels n'est pas nécessairement lié au PIB par habitant dans les grandes villes africaines ; des villes comme Tunis et Nouakchott ont des loyers peu élevés par rapport au PIB par habitant, ces loyers étant plus élevés à Lusaka ou Dakar (fig. 5.5).

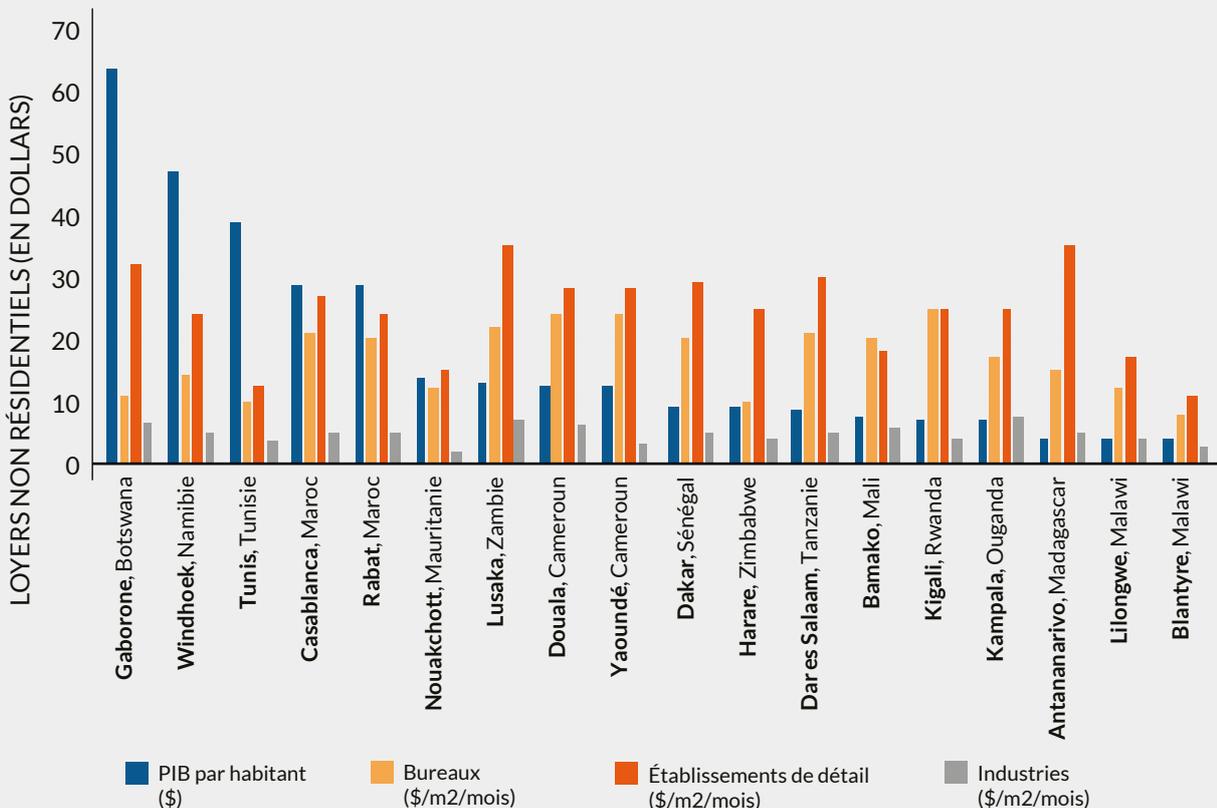
La possession de la terre est souvent liée au pouvoir politique, ce qui rend les réformes difficiles. Nairobi abrite certains des pires et des plus vastes bidonvilles d'Afrique, enracinés de longue date, en dépit du fait que depuis 1996 cette ville abrite l'organisme des Nations Unies créé pour résoudre les problèmes urbains (ONU-Habitat). Les litiges fonciers sont souvent à la source de conflits violents dans beaucoup de grandes villes africaines et font directement obstacle au développement industriel. À Addis-Abeba, les conflits fonciers ont empêché d'appliquer les plans d'implantation spatiale et industrielle et introduit un facteur d'instabilité économique. Au Nigéria, ces conflits ont retardé l'établissement de zones industrielles. La construction d'Ogidigben Gas City en est un exemple, où un long conflit violent entre les groupes ethniques

Le dysfonctionnement des marchés de l'immobilier crée un décalage entre le potentiel de productivité d'une ville et le coût des terrains. C'est ainsi que dans les villes africaines le coût des terrains à usage non résidentiel n'est pas nécessairement proportionnel au PIB par habitant.

explique de longs retards dans l'aménagement de cette zone (Onabu, 2015 ; Blyth, 2015).

La régularisation des titres fonciers, en Afrique, donne des résultats mitigés, en particulier quand des considérations d'équité sociale entrent en jeu. Il y a parfois eu un effet positif sur la condition féminine et sur les pauvres quand ces groupes ont été pris directement en compte dans la régularisation, mais dans d'autres cas les pressions marchandes sur les parcelles nouvellement dotées d'un titre de propriété ont entraîné l'éviction des pauvres et la formation de nouveaux bidonvilles (Payne *et al.*, 2015). En Ouganda, la réforme foncière s'est trouvée compromise par la méfiance à l'égard du Gouvernement (Banque mondiale, 2009), tandis qu'au Cameroun le passage de

FIGURE 5.5 Loyers non résidentiels dans certaines villes africaines, 2015



Sources : Knight Frank (2015) ; Indicateurs du développement dans le monde.

Note : Les pays sont classés par ordre décroissant du PIB par habitant.

ENCADRÉ 5.5 UNE RÉGULARISATION PEU COÛTEUSE ET ÉQUITABLE DE L'OCCUPATION DES TERRES AU RWANDA

L'exemple du Rwanda montre qu'une vaste régularisation de la propriété foncière est financièrement et administrativement réalisable. Après la publication en 2004 de la politique foncière, un programme de régularisation de l'occupation des terres a permis de recenser et d'enregistrer 8,4 millions de parcelles, d'abord au cours d'une période d'essai entre 2008 et 2010, suivie d'une mise au plein régime en 2010-2013 (Ministère des infrastructures, 2015). Ce programme emploie 110 000 Rwandais, dont 99 % qui travaillent dans leur propre quartier ou village, tout en maintenant à un niveau très bas pour ce type de programme le coût par titre, à 7 dollars environ (DAI, n.d.). En 2014, 81 % des parcelles délimitées ont été approuvées pour l'octroi d'un titre de propriété (pleine propriété ou bail) et 0,1 % seulement des parcelles étaient non enregistrées en raison de litiges non réglés (Gillingham et Buckle, 2014).

Le programme a amélioré l'égalité entre les sexes par une réglementation et une action éducative qui a abouti à l'inclusion du nom de la femme mariée sur les parcelles et une meilleure égalité entre hommes et femmes au regard des droits de succession (Ali, Deininger et Goldstein, 2013) ; 92 % des parcelles enregistrées le sont avec indication du nom d'une femme (DAI, sans date).

Le plein impact sur le développement urbain et économique n'est pas encore évalué. Une étude sur la banlieue de Kigali signale que 72 % des propriétaires de terrain sont incités à les bâtir ou à transférer le titre à mesure que leur situation se régularise (Fosudo, 2014), ce qui peut profiter à la production agricole des zones rurales voisines où la propriété de la terre est extrêmement fragmentée. La régularisation de l'occupation des terres a également accéléré le développement urbain, causant paradoxalement certains problèmes, notamment la crainte de contribuer à l'étalement urbain ou à la disparition de terres arables rares (Ministère des infrastructures, 2015). La nouvelle réglementation du Rwanda, sur l'utilisation des terres, qui cherche à protéger les zones arables les plus productives, est toujours en cours de diffusion (Ministère des infrastructures, 2015).

la possession coutumière du sol à la distribution de titres officiels de propriété a créé des occasions de corruption et d'une nouvelle oppression des populations vulnérables (Njoh, 2013). Le Rwanda a au contraire mis en œuvre un programme complet de régularisation des titres fonciers qui a eu beaucoup de succès (encadré 5.5).

Les efforts de régularisation du régime foncier en Afrique ont eu des résultats mitigés, en particulier en ce qui concerne l'équité sociale. Il y a eu des cas où on a constaté des conséquences positives pour les femmes et les pauvres, lorsque ceux-ci ont été directement concernés par le processus de régularisation.

Les lacunes de la gestion des terres ont des conséquences pour les recettes municipales. L'absence de cadastre à jour et de mécanisme d'évaluation de la terre et de la propriété foncière empêche les villes de collecter les recettes locales attendues. Au Mozambique, une étude des municipalités a montré que les taxes immobilières dans ce pays, où toute la terre est la propriété de l'État, représentent 18 % des recettes des administrations locales (contre la moitié des recettes territoriales dans les pays de l'OCDE). Cette mauvaise performance de la location des terres au Mozambique résulte de la

médiocrité des opérations d'évaluation, de calcul de l'assiette et de collecte de l'impôt.

LA MOBILITÉ INSUFFISANTE COMPROMET LES ÉCONOMIES D'AGGLOMÉRATION, ET NOTAMMENT L'ACCÈS INDUSTRIEL À LA MAIN-D'ŒUVRE

Les économies d'agglomération sont compromises par la mauvaise connectivité et par la mobilité insuffisante des citoyens pauvres. La difficulté qu'ont ceux-ci à se déplacer dans la ville limite les possibilités de mise en commun de la main-d'œuvre et d'un partage des connaissances, pourtant d'importance critique pour la productivité des entreprises. Une étude révèle que l'écart de productivité dans l'industrie, au Kenya, est nettement plus élevé qu'en Inde ou en Chine, puisqu'elle est, entre entreprises situées au 80^e et au 20^e centile trois fois plus forte qu'en Inde et quatre fois plus forte qu'en Chine (Banque mondiale 2016).

La voirie est mal planifiée et mal connectée, les routes insuffisantes et, avec la montée de la motorisation, les embouteillages sont graves dans beaucoup de villes africaines. L'investissement routier est souvent biaisé au profit des autoroutes et des rocade au détriment de la circulation au centre de la ville elle-même, de sorte que la rémission temporaire rendue possible par la création d'un espace routier nouveau est rapidement annulée par

la multiplication du nombre de conducteurs et par le fait que la ville devient moins dense du fait de meilleures connections avec la banlieue. Les investissements dans l'infrastructure piétonnière et les moyens de transit sont minuscules à côté des besoins des usagers qui sont des piétons ou des cyclistes. Les obstacles couramment rencontrés par ceux-ci, dans sept villes africaines, sont résumés au tableau 5.3.

Plusieurs gouvernements africains privilégient maintenant les modes de déplacement non motorisés et les réseaux d'autobus rapides. L'idée est d'offrir le confort et les avantages du rail (qui fait mieux concurrence à la voiture individuelle que la plupart des autres modes de transport en commun) mais au coût moins élevé d'un réseau d'autobus. Les facteurs critiques pour le succès d'un système de transport par autobus rapide sont la vitesse, le faible temps d'attente, la fiabilité et le confort. Un tel système est moins coûteux qu'un réseau ferré, notamment parce qu'il partage l'équipement existant (les routes) avec d'autres modes de transport et ne nécessite pas une emprise nouvelle ou un réseau ferré. Mais pour donner un avantage compétitif au transport par autobus rapide par rapport aux véhicules particuliers et ainsi encourager un déplacement vers ce mode, un réseau

Les lacunes en matière de connectivité et de mobilité urbaine constituent des obstacles aux économies d'agglomération. Les difficultés de circulation des personnes entre les villes réduisent les possibilités de mise en commun des ressources en main-d'œuvre et de partage des connaissances, lesquels sont si importants pour la productivité des entreprises.

d'autobus rapides doit avoir des couloirs réservés aux autobus et la priorité au feu rouge (ou autres mécanismes).

Lagos s'est dotée en 2008 d'un réseau d'autobus rapides reliant l'île de Lagos à la terre ferme, ce qui réduit le temps du trajet de 25 minutes. Ce réseau transporte désormais un quart des passagers sur cet itinéraire ; il emploie 2 000 personnes : chauffeurs, conducteurs, vendeurs de tickets, mécaniciens, et il a créé 10 000 emplois indirects de gardiens des parcs relais et dans les services de cantines (Peltier-Thiberge, 2015). Johannesburg est une autre grande ville africaine ayant rapidement appliqué

TABLEAU 5.3 Principaux obstacles que rencontrent les piétons et les cyclistes dans certaines villes africaines, 2016

VILLE	MARCHE À PIED	CYCLISME
Abidjan, Côte d'Ivoire	Dangers liés aux véhicules à moteur	Climat, absence de pistes cyclables, difficulté de se procurer une bicyclette, dangers liés aux véhicules à moteur, longueur des distances, longueur des ponts où le trafic est rapide
Addis-Abeba, Éthiopie	Mauvaise qualité des rues, dangers liés aux véhicules à moteur	Absence de pistes cyclables, dangers liés aux véhicules à moteur
Khartoum, Soudan	Climat, longueur des trajets, marchands et autres obstacles sur les aires piétonnières	Climat, absence de pistes cyclables, mauvaise qualité des routes
Kigali, Rwanda	Relief, longueur des trajets	Relief, absence de pistes cyclables, dangers liés aux véhicules à moteur
Lagos, Nigéria	Dangers liés aux véhicules à moteur, longueur des trajets	Absence de pistes cyclables, mauvaise qualité des routes, dangers liés aux véhicules à moteur, longueur des trajets, obstacles culturels divers
Nairobi, Kenya	Mauvaise qualité des routes, dangers liés aux véhicules à moteur, longueur des trajets, crainte de la criminalité, trottoirs encombrés	Absence de pistes cyclables, mauvaise qualité des routes, dangers liés aux véhicules à moteur
Tanger, Maroc	Pas de marche à pied. Obstacles occasionnels dus au manque de voies piétonnes, mauvaise qualité des rues, dangers liés aux véhicules à moteur, marchands et autres obstacles dans les zones réservées aux piétons	Absence de pistes cyclables, dangers liés aux véhicules à moteur

Source : Auteurs et contributeurs divers.

ce réseau de transit rapide avec le système Rea Vaya en 2009, qui assure la liaison entre les emplois industriels et les zones résidentielles. D'autres grandes villes sud-africaines ont depuis développé leur propre réseau d'autobus rapides dans le cadre de la stratégie nationale des transports publics (Gouvernement sud-africain, 2014). Le Caire, Dar es-Salaam et Kampala construisent de leur côté leur propre réseau de transport par autobus rapides.

Même s'il n'y a pas de système de transit rapide par autobus, il est possible d'améliorer les transports en commun. À Kigali, le plan directeur pour les transports de 2013 a mis en place un réseau d'autobus circulant sur des itinéraires déterminés et à des horaires fixes. Près de 85 % des habitants de Kigali disent être satisfaits de la qualité des transports en commun en 2013-2014 (NISR, 2016b).

UNE FORME D'HABITAT URBAIN À FAIBLE DENSITÉ, MAL INTÉGRÉ, SOUVENT LÉGUÉ PAR LES RÉGIMES COLONIAUX OU L'APARTHEID

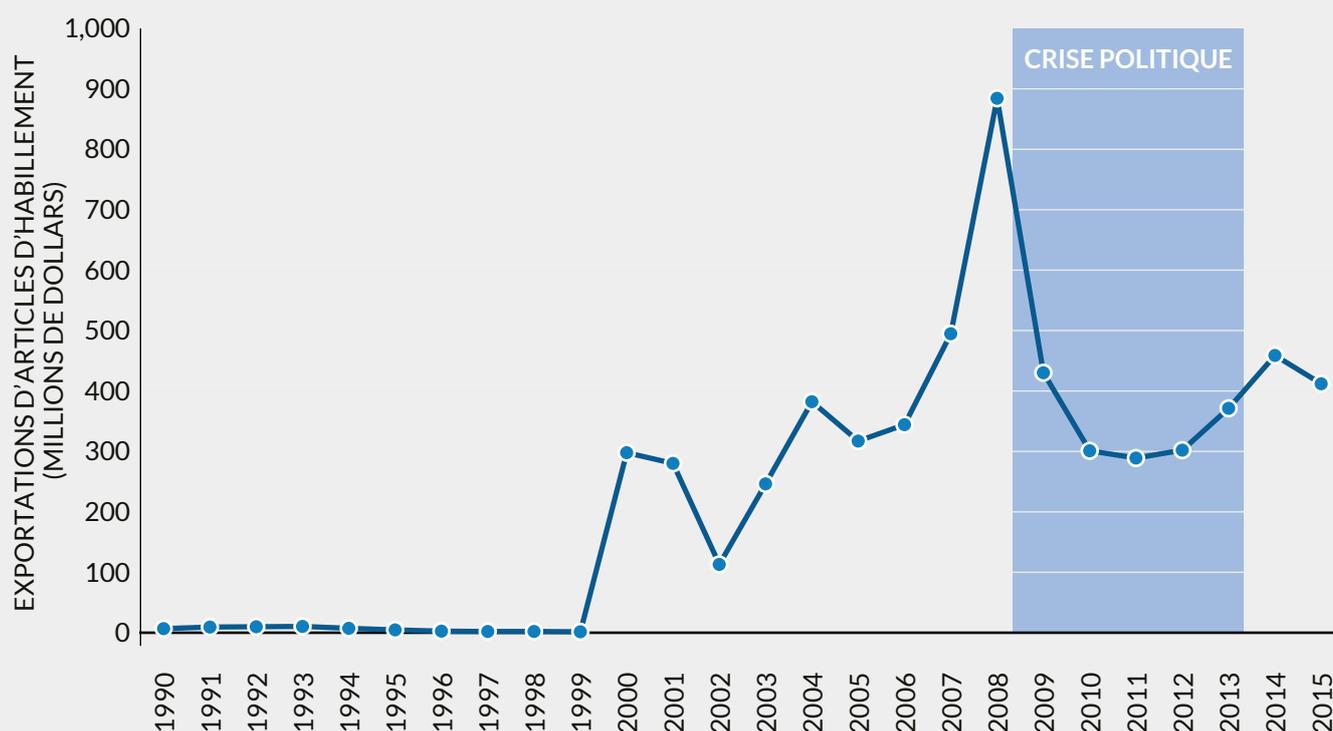
Les codes restrictifs d'affectation des sols, souvent hérités de la période coloniale, et leurs contreparties modernes expliquent souvent le caractère mal intégré des villes africaines. Dans beaucoup de villes du Cameroun, des codes d'urbanisme anciens continuent à distinguer les

La dispersion des activités contribue à une faible densité et à un développement disparate, ce qui alourdit le coût des infrastructures et accroît les distances à parcourir.

affectations des sols et les types de logement et limitent la densité d'occupation. Des codes de construction rigoureux et le temps nécessaire pour obtenir un permis de construire expliquent le gonflement des prix et la limitation de l'offre de logements. La séparation des affectations des sols contribue à la faible densité et à un développement mal intégré, de sorte que la création d'infrastructures est plus coûteuse, que les temps de trajet augmentent, et que les femmes craignent avec raison d'être attaquées dans les transports en commun ou quand elles sont chez elles dans des quartiers isolés (Njoh, 2000). Il est parfois exigé d'importer des matériaux de construction au lieu d'utiliser les matériaux locaux, et cela réduit les possibilités d'essor du secteur des matériaux de construction, tandis que la réglementation des techniques de construction prive les femmes de la possibilité de participer à la construction de logements.

Il n'est pas facile de reconstituer l'unité des villes divisées. La planification spatiale décentralisée, à Johannesburg (Afrique du Sud), par exemple, a donné des résultats mitigés (encadré 5.6).

FIGURE 5.6 Valeur des exportations d'articles d'habillement, Madagascar, 1990-2015



Source : Base de données du commerce, ONU.

ENCADRÉ 5.6 À JOHANNESBURG, LES AUTORITÉS S'EFFORCENT DE RÉDUIRE LA DISTANCE ENTRE LES LIEUX DE TRAVAIL ET LES LIEUX D'HABITATION

La planification spatiale léguée par l'apartheid explique la forte compartimentation des villes sud-africaines : à des degrés divers, quelle que soit leur taille, les villes sud-africaines sont caractérisées non seulement par une répartition inégale des infrastructures, des aménités et des moyens de transport, mais en outre la distance entre les quartiers pauvres et les quartiers riches aggrave cette inégalité. Ces facteurs expliquent aussi l'inefficacité de la répartition spatiale des activités, le coût de l'installation et de l'entretien des infrastructures étant particulièrement élevé et les transports en commun difficiles à fournir (Berrisford, 2011, p. 249).

La fragmentation spatiale, à Johannesburg, a coupé les travailleurs de leur lieu de travail. L'accès à la main-d'œuvre est un facteur limitatif majeur du développement industriel en Afrique du Sud en général (Altbeker, McKeown et Bernstein, 2012). Environ 40 % de la population habite à Soweto, au sud-ouest, tandis que la plupart des emplois du secteur moderne sont dans le nord de l'agglomération. La ceinture minière, qui s'étend d'est en ouest entre les deux, est un important obstacle pour les transports en commun car elle sépare les emplois des logements ; c'est un héritage de l'urbanisme de l'apartheid, qui a délibérément logé la population noire sous le vent des mines et l'a séparée du cœur de la ville.

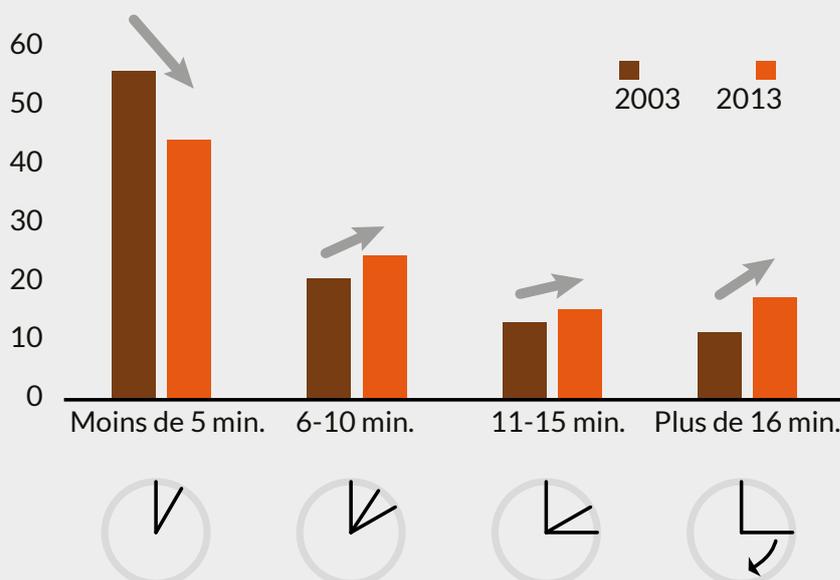
Le centre-ville traditionnel est en déclin économique, car les grandes sociétés se regroupent à Sandton, nouveau quartier d'affaires situé au nord de la ville. Les résidences sécurisées se multiplient aussi au nord, et notamment un vaste quartier de résidences intitulées Waterfall Estate, dont le coût se chiffre en milliards de dollars (Steyn, 2016). Cette évolution montre assez que si l'apartheid a été aboli, il n'en est rien de la ségrégation par le revenu.

Les autorités municipales ont tenté d'éliminer ces divisions spatiales héritées du passé. Un système d'autobus rapides créé en 2009 et qui ne cesse de se développer relie Soweto aux emplois, situés dans le nord de l'agglomération ; le nombre de passagers augmente rapidement malgré les retards et l'intermittence de la desserte. Pourtant, la densité de l'activité économique et de l'affectation des sols n'a toujours pas répondu à l'attrait du couloir de transit rapide, puisque les temps de parcours à pied jusqu'aux arrêts d'autobus ou de train ont en fait augmenté entre 2003 et 2013 (voir figure), et le banlieusard typique continue à mettre en moyenne 92 minutes d'autobus pour se rendre au travail dans la province de Gauteng (Statistics South Africa, 2014).

Le nouveau plan directeur, adopté en juin 2016, donne la priorité à un développement nodal autour des principaux itinéraires de transport, et donne aussi la priorité aux mesures visant à reconstituer l'unité de la ville pour rendre le tissu urbain plus compact et inclusif. Si ce plan réussit, les conditions de vie à Johannesburg s'en trouveront également améliorées.

La ville donnait jusqu'à présent la priorité à des investissements locaux dans les quartiers défavorisés pour rééquilibrer les inégalités spatiales, mais cette stratégie n'a pas encore donné un retour sur investissement suffisant sous forme de recettes fiscales, alors que l'agglomération se rapproche de son plafond d'endettement. Elle a dû récemment modifier sa stratégie pour ne réaliser d'investissements importants que dans les quartiers où leur rendement est élevé.

FIGURE DE L'ENCADRÉ 5.2 Temps de parcours à pied pour atteindre les transports en commun, province de Gauteng, 2003 et 2013



Source : Statistics South Africa (2014).

ZONES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES ET AVANTAGES DE L'AGGLOMÉRATION

Les zones économiques spéciales sont un moyen de créer des poches de compétitivité industrielle. Au mieux, elles peuvent contribuer à améliorer le climat des affaires dans l'ensemble de l'économie grâce à un transfert des connaissances et une amélioration des compétences pratiques. Cela a été le cas à Maurice. Le programme de création de zones économiques spéciales de ce pays, lancé en 1970, a permis d'améliorer les qualifications et de mieux définir les politiques ; cela a joué un rôle dans la transformation structurelle de l'économie mauricienne, notamment parce que les politiques préférentielles étaient appliquées à toutes les entreprises, quel que soit leur emplacement, leur permettant ainsi de choisir le lieu de leur implantation en fonction de leurs préférences tout en élargissant l'impact des réformes qui améliorent le climat des affaires (Altbeker, McKeown et Bernstein, 2012).

Cependant, les zones économiques spéciales ne peuvent pas isoler complètement l'industrie des problèmes macroéconomiques du pays, comme on le voit à Madagascar où les zones économiques spéciales créées depuis 1989 souffrent de la médiocrité générale des conditions de l'activité économique et de la faible coordination des institutions et des politiques. La crise politique de 2009-2013 a en outre compromis l'essor du secteur de l'habillement (fig. 5.6). Pour la période 2009-2014, Madagascar est privée des avantages offerts par l'African Growth and Opportunity Act des États-Unis, et cela a déclenché le départ des entreprises asiatiques (Morris, Staritz et Plank, 2014).

Un projet de la Banque mondiale tendant à soutenir l'industrie du vêtement à Antananarivo pendant cette période a été mis à mal par l'instabilité politique et la corruption liée à l'enregistrement foncier (Gelb *et al.*, 2015). Le retour à la démocratie en 2014 ne s'est

Les zones économiques spéciales (ZES), lorsqu'elles accueillent des groupements d'entreprises, permettent l'accès aux économies de localisation. C'est ainsi que le Maroc a eu des succès dans le secteur automobile, grâce à une ZES située à la périphérie de Tanger, qui a tiré profit à la fois de l'infrastructure disponible, de l'accès aux marchés européens et des économies de localisation.

Pour que les ZES tirent un plus grand profit des économies d'agglomération, il convient de bien choisir leur lieu d'implantation, comme le démontre le succès des ZES du secteur automobile en Afrique du Sud.

vraisemblablement pas encore traduit par une reprise de ce secteur (voir fig. 5.6). À l'échelle mondiale, le secteur des articles d'habillement est de plus en plus intégré verticalement, de sorte que les dernières entreprises malgaches dans ce secteur peinent à nouer des liens en amont, ces difficultés s'expliquant en partie par l'absence de soutien des autorités (Morris, Staritz et Plank, 2014). Contrairement à ce que l'on espérait initialement, les zones économiques spéciales n'ont pas eu de retombées industrielles au-delà des limites d'Antananarivo.

L'emplacement choisi pour les zones économiques spéciales doit également chercher à rapprocher les industries de la main-d'œuvre qualifiée. Les retombées de l'amélioration des connaissances jouent dans les deux sens – les villes profitent de l'amélioration de la formation et de la qualification des travailleurs dans les zones économiques spéciales, et vice-versa. Au Mozambique, dans le parc industriel de Beluluane près de Matola, les entrepreneurs se heurtent à une pénurie de travailleurs ayant des qualifications pratiques. Dans ce parc industriel, les entreprises peuvent faire venir des travailleurs qualifiés étrangers pour un temps limité, et cela se traduit par un certain transfert de compétences, mais pas assez pour répondre pleinement aux besoins des entreprises en question. La difficulté d'obtenir des mécaniciens qualifiés et des opérateurs de machine compétents a amené certaines entreprises à former des habitants du lieu. L'Institut Armando Emilio Guebuza pour l'industrie et l'informatique, situé près du parc industriel, dispense une formation professionnelle. L'établissement de liens avec les secteurs favorisant l'expansion des connaissances est important pour la productivité industrielle – les entreprises installées dans le parc industriel considèrent l'inefficacité des services fournis aux entreprises comme un facteur limitatif.

Les zones économiques spéciales seront plus susceptibles de tirer parti des économies d'agglomération si elles sont bien situées, comme le montre le cas de la zone économique spéciale consacrée à la construction automobile en Afrique du Sud (voir encadré 3.1). Le secteur de l'automobile dans ce pays employait 31 260 personnes dans la fabrication des véhicules en 2015 et 82 100 dans la fabrication des pièces, engendrant des recettes d'exportation de 11,8 milliards de dollars (Lamprecht,

Tanger dispose de plusieurs zones industrielles dans sa périphérie, ce qui en fait un pôle de croissance prometteur dont les moteurs sont le secteur manufacturier, le commerce et la logistique.

2016). Le groupe d'entreprises de construction automobile dans la province du Gauteng a profité des politiques suivies depuis 1995 : ces entreprises se procurent une main-d'œuvre abondante d'un bon niveau d'instruction, et profitent de services aux entreprises de première qualité et de la proximité des fournisseurs de marchandises intermédiaires, indépendamment d'une bonne infrastructure de transport et de logistique.

Les zones économiques spéciales permettent aux entreprises d'accéder aux économies de localisation si des entreprises du même secteur s'y trouvent aussi. Le Maroc a obtenu des succès dans le secteur de l'automobile grâce à une zone économique spéciale située près de Tanger, ce qui lui a permis de profiter des avantages communs de l'infrastructure, de l'accès aux marchés (européens) et des économies de localisation. Le secteur de l'automobile a été relancé par un investissement de 2,1 milliards de dollars réalisé par Renault sur un site de 280 hectares à 30 km de Tanger, avec une bonne liaison ferroviaire et routière au port de cette ville. L'usine a commencé à fonctionner en 2012 et en 2015 elle produisait 288 053 véhicules. À la fin de 2015, elle employait directement 9 600 personnes recrutées localement et formées dans l'Institut de formation aux carrières de l'automobile créé avec le soutien commun de Renault et des pouvoirs publics. Renault exporte surtout des véhicules vers l'Europe (et bientôt vers l'Amérique du Sud) mais vend aussi sur le marché intérieur. Renault possédait 39 % de parts de marché en 2013 (Oxford Business Group, 2014).

Le lancement de l'industrie automobile a fortement augmenté la capacité d'exportation du Maroc, alimenté ses activités portuaires et engendré une chaîne d'offre qui

comporte un ensemble de production d'équipementiers, comme les accessoires extérieurs et intérieurs, l'emboutissage, l'injection plastique, les sièges, le circuit électrique, les systèmes de sécurité, d'étanchéité et de climatisation (Oxford Business Group, 2014). Ainsi, une trentaine de sous-traitants internationaux se seraient installés auprès de l'usine Renault, établissant leur production à Tanger, surtout dans la zone franche de la cité automobile de Tanger. Ford a également installé dans la région sa fabrication de composants, qui approvisionne les usines automobiles Ford en Espagne. Quatre-vingts pour cent des entreprises du secteur automobile marocain se trouvent à Tanger et elles emploient près de 60 000 travailleurs, mais on trouve aussi un ensemble plus réduit d'usines automobiles à Casablanca, qui produisent plutôt pour le marché intérieur.

L'industrie automobile à Tanger fait partie d'un pôle industriel plus vaste qui regroupe quatre zones franches à Tanger ou à proximité : la zone franche de Tanger, la zone de Melloussa où se trouve Renault, la cité automobile de Tanger et la zone franche commerciale de Fnideq. Ces zones franches s'étendent sur près de 3 000 hectares affectés au développement industriel, dont 1 200 sont déjà viabilisés. Deux autres zones industrielles, à Tétouan, se consacrent à l'industrie légère et comportent des petites et moyennes entreprises et des activités extraterritoriales. Ces zones constituent un système de développement industriel dans un rayon de 80 km à partir du port de Tanger-Med. La banlieue de Tanger compte aussi plusieurs parcs industriels, ce qui en fait un centre prometteur de croissance animé par l'industrie, le commerce et la logistique (Oxford Business Group, 2014).

Les infrastructures de transport et de logistique comprennent le port de Tanger-Med, qui présente deux terminaux pour les transports d'automobiles et plusieurs liaisons ferroviaires avec Rabat, Casablanca et Marrakech au sud, et Méknès, Fez et Oujda dans l'est du Maroc. Il y a aussi une autoroute depuis 2005 qui relie Tanger à Rabat et d'autres villes, l'aéroport international de Tanger et des liaisons maritimes régulières avec l'Espagne, la France et l'Italie.

5.5 INTÉGRATION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET INDUSTRIEL

La réflexion sur le développement national, en Afrique, a renouvelé l'intérêt pour les questions urbaines, mais malgré l'importance économique des grandes villes africaines, les politiques suivies ne leur portent qu'un intérêt insuffisant, de sorte qu'un développement urbain mal inspiré serait à long terme une menace grave pour la compétitivité et la productivité économique du milieu urbain.

Les gouvernements africains se trouvent donc face aux problèmes connexes de l'urbanisation et de l'industrialisation, et les politiques suivies pour les résoudre doivent donc progresser de front. Les pays qui naguère sont passés d'une économie agraire à une économie développée et urbanisée, notamment les nouveaux pays industriels d'Asie de l'Est, avaient des gouvernements qui aidaient la ville et l'entreprise à surmonter les obstacles de la transformation structurelle (Lin, 2012).

L'Afrique est un continent très divers et il n'y a pas de pratique optimale unique d'application universelle, même si on peut dégager certains thèmes communs. Les

dysfonctionnements de l'infrastructure et des marchés fonciers, les défaillances du marché, les externalités négatives et les problèmes de coordination affectent les grandes villes et les industries ; tous ces problèmes appellent une action des pouvoirs publics. Il existe des possibilités de synergie et d'efficacité si les politiques industrielles et urbaines et leur application sont bien coordonnées, en particulier dans le cadre de plans de développement national comme en Éthiopie (encadré 5.7).

Beaucoup de pays africains, aujourd'hui, ont défini des visions, des plans ou des stratégies à long terme et ont rendu leurs fonctions aux ministères, commissions ou autorités nationaux chargés de la planification du développement. L'industrialisation figure en bonne place dans cette planification (tableau 5.4).

Face aux défis combinés de l'urbanisation et de l'industrialisation, les gouvernements africains doivent adopter des politiques qui suivent des voies parallèles.

ENCADRÉ 5.7 LA PLANIFICATION DU DÉVELOPPEMENT NATIONAL EN ÉTHIOPIE

L'Éthiopie n'en est encore qu'au début de son développement industriel et urbain, mais elle a déjà défini les grandes lignes de la réflexion sur le développement urbain et industriel du pays. Le plan de développement accéléré et soutenu pour venir à bout de la pauvreté, 2005-2006 à 2009-2010, est un tournant dans la politique urbaine. Il a infléchi l'orientation générale de la stratégie de développement industriel antérieure en élargissant les secteurs industriels visés et en y intégrant le développement urbain (Gebreyesus, 2016 ; ONU-Habitat, 2014).

Ce plan a été suivi par une politique nationale de développement urbain (2005) et par la préparation d'une stratégie nationale de développement urbain. Cette dernière comprend un ensemble de mesures de développement urbain visant à créer des emplois dans le secteur du logement et de la construction, et grâce à un ensemble de mesures de gouvernance urbaine dont l'objet est de surmonter les facteurs limitatifs matériels et immatériels qui pèsent sur l'infrastructure et retardent la croissance urbaine et le développement industriel.

Le plan de croissance et de transformation subséquent (2010-2011 à 2014-2015) et le Programme de croissance et de gouvernance résiliente et verte, tous deux alignés sur la vision nationale du développement pour les secteurs urbains et industriels dans des villes fonctionnelles, placent le programme d'urbanisation au centre, en particulier le rôle des villes dans la promotion de l'industrialisation, de l'accumulation du capital et d'une plus grande intégration dans les marchés mondiaux (ONU-Habitat, 2014, p. 40).

La valeur ajoutée par l'industrie manufacturière en Éthiopie demeure faible mais elle a augmenté en moyenne de près de 12 % par an entre 2005 et 2015, soit un peu plus que l'ensemble de l'économie (Indicateurs du développement dans le monde). L'Éthiopie est le seul pays africain, après le Lesotho, où la part de l'emploi dans l'industrie approche la fraction de la population habitant les villes (voir fig. 3.9). Le cas de l'Éthiopie, pourtant, n'est pas un succès sans mélange. Le plan métropolitain pour Addis-Abeba, rédigé en 2012-2013, s'est heurté à des désordres civils majeurs, liés en partie au problème des droits fonciers.

On peut améliorer les effets de synergie et l'efficacité des politiques industrielles et urbaines si on choisit d'en coordonner la mise en œuvre, en particulier dans le cadre des plans de développement nationaux.

ENSEIGNEMENTS DES ÉTUDES DE CAS POUR LE CHOIX DES POLITIQUES

En s'appuyant sur les conclusions dégagées de l'expérience de chaque pays décrites dans le présent chapitre, on propose ici trois enseignements pour le choix de politiques.

FAIRE EN SORTE QUE LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL REPOSE SUR LA DEMANDE URBAINE

Pour encourager l'industrialisation, la politique suivie doit viser délibérément l'agroalimentaire et les chaînes de valeur qui y sont liées, la construction de logements urbains, l'équipement urbain et les services aux entreprises

dans les villes, en particulier l'informatique et les services financiers. Or la capacité des entreprises nationales de répondre à la demande urbaine ne va pas de soi et les importations supplantent souvent la production nationale et la création d'emplois dans le pays. Pour mobiliser les possibilités qu'offre la demande urbaine, les pouvoirs publics doivent apporter un soutien ciblé, notamment par les politiques relatives aux infrastructures, la création de compétences et les politiques d'appui, le long de la chaîne de valeur.

DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE VILLES FORTEMENT PRODUCTIF

Les décideurs doivent envisager des investissements dans les villes secondaires qui sont près du seuil de compétitivité, mettre à profit leurs capacités industrielles là où elles ont un avantage comparatif, améliorer leurs liens avec la ville primaire, mais continuer à investir dans celle-ci car c'est le principal pôle de croissance du pays.

En dehors de l'action de stimulation des villes secondaires, la politique suivie doit veiller à ce que les ressources ne soient pas gaspillées dans des zones en retard et à ce que les villes existantes soient améliorées avant que l'on envisage de créer des villes nouvelles.

TABLEAU 5.4 Textes définissant les politiques

	PLAN NATIONAL DE DÉVELOPPEMENT	POLITIQUE INDUSTRIELLE	POLITIQUE URBAINE
République du Congo	Plan national de développement (PND) 2012-2016	Intégrée dans le PND ; Lettre de politique industrielle (2011-2016)	Intégrée dans le PND
Côte d'Ivoire	Plan national de développement (PND) 2016-2020	Code d'investissement (2012)	Intégrée dans le PND
Éthiopie	Deuxième plan de croissance et de transformation 2015-2016 à 2019-2020	Politique industrielle (2002) ; stratégie de développement industriel	Politique nationale de la ville (1995) ; Politique de développement urbain (2013)
Nigéria	Nigéria Vision 2020	Plan national de révolution industrielle (2014)	Politique nationale de développement urbain 1992 (mise à jour en 2012)
Rwanda	Rwanda Vision 2020 ; deuxième stratégie de développement économique et de réduction de la pauvreté (2013-2018)	Politique industrielle (2011)	Politique nationale d'urbanisation ; Plan stratégique sectoriel pour l'urbanisation et les établissements ruraux (2012-2013 à 2017-2018)
Afrique du Sud	Plan national de développement (Vision 2030)	Politique industrielle avec son plan d'action (IPAP) 2016-2017 et 2018-2019	Cadre intégré de développement urbain avec son plan d'application, 2016-2019 ; Perspective nationale de développement spatial

Source : Auteurs et contributeurs.

Pour favoriser l'industrialisation, les politiques doivent cibler l'agro-industrie et les chaînes de valeur correspondantes, la construction de logement en milieu urbain, la mise en place d'infrastructures urbaines et les services aux entreprises implantées en milieu urbain, en particulier dans les domaines des TIC et du financement.

SURMONTER LES OBSTACLES À LA VALORISATION DES ÉCONOMIES D'AGGLOMÉRATION

Beaucoup de villes africaines ne se sont pas encore dotées d'un plan de développement spatial articulé sur la planification du développement économique, en particulier parce qu'elles se heurtent à des difficultés qui les ont empêchées de mettre à profit les économies d'agglomération. Pour cela, les zones économiques spéciales doivent être reliées à des villes qui fonctionnent déjà bien, alors que jusqu'à présent elles n'ont que partiellement réussi à créer des poches de compétitivité.

Les villes doivent bénéficier d'une politique mieux ciblée. Malgré une volonté nouvelle de résoudre les difficultés qui se présentent à la ville, les graves problèmes de la mobilité, du cloisonnement et de l'affectation des sols constituent des facteurs limitatifs majeurs qui compromettent la productivité et la compétitivité des villes. Par rapport à l'ampleur des problèmes urbains et compte tenu de l'importance économique des grandes villes, les politiques à suivre pour les résoudre sont encore trop rares, peu élaborées et mal coordonnées.

Les grandes villes africaines ont d'urgence besoin de principes directeurs fermes. En Afrique, les politiques et leur application ont généralement encore beaucoup à faire pour valoriser pleinement les avantages que procurent les économies d'agglomération pour les chaînes de valeur industrielles et plus généralement l'économie du pays. La présente période est d'importance critique pour investir dans des villes qui fonctionnent mieux. L'urbanisation se produit alors que la fenêtre de tir est assez étroite, et les villes qui se développeraient de façon anarchique en subiraient les conséquences pendant des décennies tout en ralentissant la performance économique du pays.

DES POLITIQUES À L'APPLICATION

Msami et Wangwe écrivent qu'en Afrique, il y a une abondance de stratégies dont la rédaction est impressionnante, mais qui pèchent par leur manque d'application (2016, p. 172).

COORDINATION

La coordination des politiques est d'importance critique. Une étude de 11 pays dans le *Rapport économique sur l'Afrique 2014* constate que la coordination des politiques industrielles aux plus hauts niveaux est minime – et que dans certains pays elle est complètement absente. En particulier, il est frappant que le secteur privé soit oublié (CEA, 2014). Quand ceux qui gèrent les villes et ceux qui gèrent le développement industriel travaillent ensemble, ils peuvent résoudre les problèmes communs que sont la circulation automobile et la mobilité, le logement ouvrier, l'affectation des sols et la fourniture des services publics. Par exemple, autour de la baie de Nacala dans le nord du Mozambique, le développement industriel a avancé rapidement, mais cela s'est traduit par une longue enfilade d'usines entourées de clôtures le long de la grande route, qui coupe l'accès des habitants des zones voisines (fig. 5.7). Les autorités locales dans la zone concernée ont créé des plans de développement urbain durable et travaillent actuellement avec l'Agence nationale des zones économiques spéciales, la GAZEDA, pour promouvoir des formes d'habitat urbain mieux intégrées pour soutenir le développement à long terme.

FINANCE

L'application des politiques est bien sûr impossible sans les moyens financiers voulus. Les autorités locales fournissent des services publics sur la base du potentiel économique des villes, mais leur budget est habituellement insuffisant pour réaliser pleinement des investissements publics indispensables. Mais certaines localités ont réussi à décentraliser le financement. Au Rwanda, les dépenses d'équipement peuvent représenter une part importante des budgets municipaux : en 2014-2015, elles représentaient 63 % du budget total de la ville de Kigali (Ville de Kigali, 2013).

Les transferts de l'administration centrale aux administrations locales permettent aussi de financer les dépenses d'équipement, de sorte que les plans locaux de

La coordination des politiques revêt une importance cruciale. Lorsque les responsables des villes et les responsables du développement industriel travaillent main dans la main, ils peuvent surmonter leurs problèmes communs, liés notamment à la circulation et la mobilité, au logement, à la gestion des ressources foncières et à la prestation de services publics.

FIGURE 5.7 Une zone résidentielle (à droite) est coupée de la grande route par une série d'usines entourées de clôtures à Nacala Porto, Mozambique



Source : Image satellite fournie par Google.

développement peuvent aboutir, moyennant un choix judicieux des priorités et du calendrier. Au Kenya, la constitution de 2010, qui prévoit la décentralisation et la création de comtés, a permis d'organiser de nouveaux services publics dans le nord encore peu développé du pays. Les organisations internationales apportent leur soutien au renforcement des capacités administratives dans cette région du pays, qui sera d'importance critique car les ressources naturelles encore inexploitées commencent à attirer un développement industriel.

Les transferts de l'administration centrale ne sont pas le seul moyen de décentraliser le financement. En Éthiopie, les municipalités d'Addis-Abeba et de Dire Dawa ont vu leurs attributions fiscales élargies et constituent progressivement un potentiel de recettes fiscales locales, notamment par la collecte de l'impôt sur le revenu

et sur la plus-value et en mobilisant diverses autres sources de recettes. En 2010-2011, les recettes fiscales par habitant à Addis-Abeba étaient de 146 dollars, beaucoup plus que le budget moyen par habitant d'autres municipalités urbaines de l'Éthiopie. Pour la même année, ce chiffre, pour Dire Dawa, était 2,4 fois la moyenne nationale (Ministère du développement urbain, du logement et de la construction, 2015). Sur la base des chiffres budgétaires de l'année 2015, plus de 90 % des recettes fiscales à Addis-Abeba proviennent des impôts, notamment sur la valeur ajoutée, les ventes, le chiffre d'affaires des services et les impôts indirects. La principale source de recettes est l'impôt sur le revenu et les gains en capital, qui représentent les deux tiers de toutes les recettes fiscales. La ville trouve également des fonds par la location de terrains : durant l'exercice 2015, les recettes provenant des baux fonciers représentaient environ 7 % du total.

La participation du secteur privé peut favoriser le financement du développement industriel et urbain, en particulier pour ce qui est de combler les importants déficits de financement des infrastructures.

La base fiscale locale des autres administrations territoriales en Éthiopie est étroite. Les sources locales de recettes sont limitées et les baux urbains fonciers ne représentent que 21,5 % des recettes locales, les recettes locales ou municipales en moyenne ne représentant que 15,6 % du budget total. Les administrations locales sont donc fortement dépendantes des crédits budgétaires quand elles veulent réaliser des investissements importants d'équipement urbain pour développer ou

améliorer les infrastructures (Ministère du développement urbain, du logement et de la construction, 2015).

La taxation des plus-values foncières est un instrument fiscal insuffisamment utilisé, qui comporterait des avantages de soutien aux villes productives et améliorerait leur capacité de financer leur équipement. Les impôts et taxes sur la plus-value foncière sont généralement considérés comme les formes d'imposition les plus efficaces économiquement car les gains qui reviennent aux propriétaires de terrain grâce aux investissements publics réalisés et à la bonne gestion urbaine sont des gains d'aubaine et ne reposent pas sur des décisions que les propriétaires auraient prises. De nombreux instruments fiscaux peuvent être utilisés pour taxer la plus-value foncière, notamment les impôts fonciers annuels reposant sur la valeur du terrain, les impôts locaux sur les plus-values, la vente de droits de valorisation foncière (par exemple les taxes sur les dérogations à la limite de hauteur des constructions) et divers droits spéciaux que les propriétaires fonciers paient directement pour contribuer au coût d'améliorations précises dont ils bénéficient. L'utilisation efficace de la fiscalité foncière en particulier peut être la première étape vers la solvabilité et la capacité d'emprunt des administrations territoriales, et donc leur accès au financement d'équipement. Cependant, ces instruments peuvent être politiquement difficiles à utiliser car ils sont très visibles et largement appliqués (Walters, 2016). Les gouvernements se sont souvent contentés de formes de fiscalité qui sont faciles à imposer mais causent des distorsions économiques du fait de leur coût élevé sur une base fiscale étroite (ONU-Habitat, 2016).

Malgré les difficultés qu'elles rencontrent, certaines villes africaines utilisent de mieux en mieux la fiscalité foncière. En Sierra Leone, la ville de Makeni a augmenté de 600 % à 700 % ses recettes foncières en une seule année après avoir pris des mesures incluant un cadastrage des biens fonciers, une évaluation des terrains selon une formule claire et transparente, une campagne d'information et l'envoi des factures par courrier (Walters et Gauntner, 2016). En Somalie, grâce à un programme établissant une base de données nouvelle du Système d'information

géographique (SIG) de la propriété foncière, un système automatique et transparent de facturation et la mise à jour du cadre légal de la collecte de l'impôt foncier, les recettes fiscales foncières de la ville de Hargeisa ont atteint 1 million de dollars en 2015, soit près de 300 % de plus qu'en 2008. D'autres villes du Somaliland et du Puntland ont également fortement augmenté leurs recettes fiscales grâce au même programme (Engindeniz, Mohamoud et Glass, 2016). Dans plusieurs pays comme le Cameroun, Madagascar et le Sénégal, la participation active du contribuable a amélioré les recettes provenant de la fiscalité foncière, ce qui montre bien que faire participer le contribuable à l'élaboration du budget présente des avantages (Monkam et Moore, 2015).

L'amélioration de la gestion financière et la bonne collecte des recettes fiscales foncières peuvent être la première étape de l'amélioration de la cote de crédit des autorités territoriales, et donc la possibilité d'émettre des obligations. Les obligations municipales sont rares en Afrique, à l'exception du Cameroun, du Nigéria et de l'Afrique du Sud. En 2014, Dakar était prête à emprunter 41,8 millions de dollars à une échéance de sept ans et avec une garantie partielle offerte par l'agence de développement de l'USAID. La somme devait être investie dans la construction d'un marché qui aurait été utilisé par 3 500 marchands (USAID, 2014). Le montant est modeste, mais c'était une étape majeure vers l'ouverture d'une nouvelle source de financement pour les municipalités sénégalaises. En fin de compte, le Gouvernement n'a pas donné son approbation à cette initiative qui ne s'est pas concrétisée (Swope et Kassé, 2015).

La participation du secteur privé est très prometteuse pour le financement du développement industriel et urbain, en particulier si l'on veut combler les vastes lacunes du financement des infrastructures. Dans de nombreux cas, le secteur privé peut emprunter et a donc accès au crédit, il peut donc agir plus rapidement que les administrations. Le rendement financier du développement industriel peut stimuler la participation du secteur privé si les conditions d'investissement sont bonnes. Au Nigéria, des entreprises ont coopéré avec les administrations des États pour réaliser de grands ouvrages d'équipement (y compris des logements ouvriers) quand elles ont pu en profiter.

Des partenariats public-privé d'un type plus habituel sont également prometteurs pour la création d'infrastructures. On peut citer en exemple la route à péage N4 entre la province sud-africaine du Gauteng et le port mozambicain de Maputo, qui relie entre eux les industries et les marchés, en particulier au Mozambique. Conclu en 1996, l'accord initial de concession a été complètement financé par les intérêts privés avec

L'amélioration de la gestion financière et de la collecte des taxes foncières, notamment, peuvent constituer un premier pas vers la solvabilité infranationale et la capacité de lancer des émissions obligataires.

une prise de participation de 20 %. Le financement n'a pas compris de subventions publiques, mais les deux gouvernements ont garanti l'emprunt. La concession, qui dure 30 ans, a confié les responsabilités dans le financement, la conception, la construction, la remise en état et l'exploitation et l'entretien à un consortium privé, et la propriété de la route reviendra aux deux gouvernements en 2027. Malgré les risques financiers, et notamment le risque de concurrence des itinéraires de transport de moindre qualité et le risque d'une croissance économique plus lente que prévu au Mozambique, le volume de la circulation sur cette route a suffi à en assurer la solvabilité financière, et les paiements reçus sur le tronçon sud-africain ont subventionné le tronçon mozambicain. Le projet a cependant été critiqué du fait qu'il exclut les usagers à faible revenu, en particulier les petites entreprises implantées le long du tracé de la route (PPIAF, 2009 ; Farlam, 2005).

En Côte d'Ivoire, la participation du secteur privé au financement de la planification du développement national a été un facteur de succès dans le redémarrage économique du pays après 2011. La part du secteur privé dans les investissements est passée de 30 % en 2005 à près de 70 % en 2015, alors même que le montant total des investissements augmentait aussi. L'un des facteurs de succès a été la promotion en 2014 d'entreprises d'économie mixte et la participation du secteur privé à un code d'investissement nouvellement publié. Le plan de développement national 2016-2020 prévoit de réserver au financement privé 60 % du coût total de 60 milliards de dollars de son exécution. Une grande partie des investissements consistera à améliorer ou à créer des infrastructures : adduction d'eau, réseau routier, production d'électricité (BAD, OCDE et PNUD, 2016). Déjà, les émissions d'obligations pour des projets inscrits au plan de développement ont été sursouscrites par les partenaires de développement.

POUR RÉSUMER...

Les principaux éléments du succès sont les suivants :

- Mécanisme officiel de coordination entre les organismes d'exécution, en particulier ceux qui gèrent le développement industriel et ceux qui gèrent le développement urbain ainsi qu'entre les administrations nationales et territoriales ;
- Capacités (humaines, techniques et financières) des administrations territoriales d'appliquer les politiques suivies à leur niveau ;
- Finances et gestion financière, notamment une budgétisation en fonction des politiques définies, une gestion décentralisée des finances publiques et la génération de recettes locales ;
- Participation du secteur privé au financement (notamment par des partenariats public-privé) et mise en œuvre coordonnée.

Enfin, alors même qu'il existe de vastes recherches sur les économies d'agglomération et le développement industriel, les données empiriques relatives à l'efficacité des politiques suivies, en particulier en Afrique, restent lacunaires. À mesure que les pays se développent et appliquent leurs politiques, ils devraient pouvoir suivre et évaluer leur effet, ce qui leur permettrait d'adapter les politiques pratiquement en temps réel et ainsi constituer une base de connaissances recueillant les pratiques optimales africaines.

Dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de leurs politiques, les pays africains doivent suivre et évaluer les impacts susmentionnés, ce qui leur permettra de procéder à des ajustements en temps réel et de créer un recueil de bonnes pratiques propres à l'Afrique.

BIBLIOGRAPHIE

- Ackah, C., C. Adjasi et F. Turkson, 2016. "Industrial Policy in Ghana : Its Evolution and Impact". In C. Newman, J. Page, J. Rand, A. Shimeles, M. Söderbom et F. Tarp (dirs. de publ.), *Manufacturing Transformation : Comparative Studies of Industrial Development in Africa and Emerging Asia* (pages 50-71). Helsinki, Université des Nations Unies, Institut mondial de recherche sur les aspects économiques du développement (UNU-WIDER).
- Ali, D., K. Deininger et M. Goldstein, 2013. "Environmental and Gender Impacts of Land Tenure Regularization in Africa : Pilot Evidence from Rwanda". *Journal of Development Economics* No 110, pages 262-275.
- Altbeker, A., K. McKeown et A. Bernstein, 2012. "Special Economic Zones : Lessons for South Africa from International Evidence and Local Experience". *CDE Round Table*. Johannesburg (Afrique du Sud) : Centre for Development and Enterprise.
- Annez, P. et R. Buckley, 2009. "Urbanization and Growth : Setting the Context". In M. Spence, P. C. Annez et R. Buckley (dirs. de publ.), *Urbanization and Growth*. Washington, Commission on Growth and Development.
- Asrat, F., 2014. *Ethiopia Country Report for the 2014 Ministerial Conference on Youth Employment*. Addis-Abeba (Éthiopie), Ministère de l'éducation.
- Automotive Industry Export Council, 2013. *Automotive Export Manual 2013*. Pretoria (Afrique du Sud).
- , 2016. *Automotive Export Manual 2016*. Pretoria (Afrique du Sud).
- BAD (Banque africaine de développement), OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) et PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement), 2016. *Perspectives économiques en Afrique 2016 : Villes durable et transformation structurelle*. Paris, Publications OCDE. À consulter à l'adresse suivante : <http://www.africaneconomicoutlook.org/>.
- Banque mondiale, 2009. *Uganda—Post Conflict Land Policy and Administration Options : The Case of Northern Uganda*. Washington.
- , 2013a. *Ethiopia Economic Update II - Laying the Foundation for Achieving Middle Income Status*. Washington.
- , 2013b. *Building Businesses for Sudan's Poorest*. À consulter à l'adresse suivante : <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2013/04/04/building-businesses-for-sudan-s-poorest>.
- , 2015. *Urbanization Review : Urban Institutions for a Middle-income Ethiopia*. Washington.
- , 2016a. *Kenya Country Economic Memorandum : From Economic Growth to Jobs and Shared Prosperity*. Washington.
- , 2016b. Base de données « Doing Business ». À consulter à l'adresse suivante : <http://www.doingbusiness.org/>.
- Baverel, A., 2008. "Best Practices in Slum Improvement : The Case of Casablanca." *Development Innovations Group* 9 (4).
- Benner, C. 2014. "Digital Dynamics : New Technologies and Work Transformations in African Cities". In S. Parnell et S. Oldfield (dirs. de publ.), *The Routledge Handbook on Cities of the Global South*. Abingdon (R.-U.), Routledge.
- Berrisford, S., 2011. "Unravelling Apartheid Spatial Planning Legislation in South Africa". *Urban Forum* No 22, pages 247-263.
- Bloch, R., S. Fox, J. Monroy et A. Ojo, 2015. *Urbanization and Urban Expansion in Nigeria*. Londres, IFC International.
- Blyth, H., 2015. "Conflict Briefing : Warri South West, Delta State". Washington, The Fund for Peace. À consulter à l'adresse suivante : <http://library.fundforpeace.org/conflictbulletin-epz-ugborodo-1505>.
- CEA (Commission économique pour l'Afrique), 2013. *Rapport économique sur l'Afrique 2013 : Tirer le plus grand profit des produits de base africains : l'industrialisation au service de la croissance, de l'emploi et de la transformation économique*. Addis-Abeba.
- , 2014. *Rapport économique sur l'Afrique 2014 : Politique industrielle dynamique en Afrique*. Addis-Abeba.
- , 2015a. *Profil de pays : Soudan*. Addis-Abeba.
- , 2015b. *Profil de pays : Rwanda*. Addis-Abeba.
- Chete, L., J. Adeoti, F. Adeyinka et F. Ogundele, 2016. "Industrial Policy in Nigeria: Opportunities and Challenges in a Resource-rich Country". In C. Newman (traducteur), *Manufacturing Transformation: Comparative Studies of Industrial Development in Africa and Emerging Asia*. Helsinki, Université des Nations Unies, Institut mondial de recherche sur les aspects économiques du développement (UNU-WIDER).
- CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement), 2014. *Services Policy Review: Rwanda*. Genève.
- Croese, S., L. Cirolia et N. Graham, 2016. "Towards Habitat III: Confronting the Disjuncture between Global Policy and Local Practice on Africa's 'Challenge of Slums'". *Habitat International* No 53, pages 237-242.
- DAI (Development Alternatives Incorporated), non daté. *Support for Land Tenure Regularization*. À consulter à l'adresse suivante : <https://dai.com/our-work/projects/rwanda%E2%80%94support-land-tenure-regularisation>.
- Development Workshop, 2015. *Learning from Integrated Housing Development Program in Addis Ababa*. À consulter à l'adresse suivante : <http://www.dw.angonet.org/forumitem/learning-integrated-housing-development-program-addis-ababa>.
- Engindeniz, E., A. Mohamoud et E. Glass, 2016. *Strengthening Local Governance and Municipal Finance through Property Taxation*. Nairobi, Programme des Nations Unies pour les établissements humains.
- Ethiopian Investment Commission, 2016a. *Extensive Development of Industrial Parks*. Addis-Abeba. À consulter à l'adresse suivante : <http://www.investethiopia.gov.et/investment-opportunities/strategic-sectors/industry-zone-development>.
- , 2016b. *Hawassa Industrial Park Inaugurated*. Addis-Abeba. À consulter à l'adresse suivante : <http://www.investethiopia.gov.et/information-center/news-and-events/343-hawassa-industrial-park-inaugurated>.
- Ethiopian Railways Corporation, 2011. *Projects*. Addis-Abeba. À consulter à l'adresse suivante : <http://www.erc.gov.et/index.php/projects/5-erc-projects/7-projects.html>.

- Farlam, P., 2005. *Working Together: Assessing Public-private Partnerships in Africa*. Johannesburg (Afrique du Sud), The South African Institute of International Affairs.
- Farole, T., 2011. *Special Economic Zones in Africa: Comparing Performance and Learning from Global Experience*. Washington, Banque mondiale.
- Foster, V. et E. Morella, 2010. "Ethiopia's Infrastructure: A Continental Perspective". Document de travail sur la recherche de politique. Washington, Banque mondiale.
- Fosudo, O., 2014. *Land Tenure Regularization in Rwanda: The Outcome for Agricultural Land Use Change in Peri-urban Kigali*. Enschede (Pays-Bas), Université de Twente.
- Gebreyesus, M., 2016. "Industrial Policy and Development in Ethiopia". In C. Newman, J. Page, J. Rand, A. Shimeles, M. Söderbom et F. Tarp (dirs. de publ.), *Manufacturing Transformation: Comparative Studies of Industrial Development in Africa and Emerging Asia*. Helsinki, Université des Nations Unies, Institut mondial de recherche sur les aspects économiques du développement (UNU-WIDER).
- Gelb, A., G. Tata, V. Ramachandran et I. Rossignol, 2015. "When Agglomeration Theory Meets Development Reality: Preliminary Lessons from Twenty World Bank Private Sector Projects". Document d'orientation du CGD No 054. Washington, Center for Global Development.
- Gillingham, P. et F. Buckle, 2014. *Rwanda Land Tenure Regularisation Case Study*. Londres, Evidence on Demand.
- Gollin, D. et A. Haas, 2016. *Kampala, Where Urbanisation is Not Synonymous with Industrialization*. Londres, International Growth Centre. À consulter à l'adresse suivante : <http://www.theigc.org/blog/kampala-where-urbanisation-is-not-synonymous-with-industrialisation/>.
- Gouvernement ougandais et New Climate Economy Partnership, 2016. *Better Growth, Better Cities: Achieving Uganda's Development Ambition*. Kampala, Gouvernement ougandais.
- Gouvernement sud-africain, 2014. *Bus Rapid Transit System (BRT)*. À consulter à l'adresse suivante : <http://www.gov.za/about-government/government-programmes/bus-rapid-transit-system-brt>.
- Ibrahim, W., 2016. *Slum Eradication Policies in Marrakech, Morocco: Assessing the Semi-private-state Nexus of the Villes Sans Bidonvilles Program*. Exposé préparé pour la Conférence de la Banque mondiale sur les terres et la pauvreté. Washington, Banque mondiale.
- Industrial Development Corporation, 2016. *Eighth IPAP Requires Break from the Past*. Sandton (Afrique du Sud). À consulter à l'adresse suivante : <http://www.idc.co.za/home/media-room/articles/859-eighth-ipap-requires-break-from-the-past.html>.
- Industrial Parks Development Corporation, 2016. *Agreement Signed to Source, Recruit and Train 30,000 Workers for Hawassa Industrial Park*. À consulter à l'adresse suivante : <http://www.ipdc.gov.et/index.php/en/news-and-information>.
- Kemajou, A., O. Bergossi, T. Tatietsé et T. Diboma, 2007. *Is Industrial Development Incompatible with Constraints of Industrial Ecology in Cameroon?* Douala (Cameroun), Université de Douala.
- Knight Frank, 2015. *Africa Report 2015: Real Estate Markets in a Continent of Growth and Opportunity*. Londres, Knight Frank.
- Lamprecht, N., 2016. *South Africa Automotive Export Manual*. Pretoria (Afrique du Sud), Automotive Industry Export Council.
- le Cordeur, M., 2015. New Mega City for Gauteng. *Fin24*. À consulter à l'adresse suivante : <http://www.fin24.com/Economy/Gauteng-launches-first-ever-post-apartheid-city-20150506>.
- Lin, J., 2012. *The Quest for Prosperity: How Developing Economies Can Take Off*. Princeton, Princeton University Press.
- Massmart Walmart, 2015. *Supplier Development Fund Annual Report 2014*. Sandton (Afrique du Sud). À consulter à l'adresse suivante : <http://www.massmart.co.za>.
- McKinsey Global Institute, 2010. *Lions on the Move: The Progress and Potential of African Economies*. McKinsey and Company.
- , 2012. *Urban World: Cities and the Rise of the Consuming Class*. McKinsey and Company.
- Ministère éthiopien du développement urbain, du logement et de la construction, 2015. *National Report on Housing and Sustainable Urban Development*. Addis-Abeba (Éthiopie), Gouvernement éthiopien.
- Ministère rwandais de la construction, du logement et du développement urbain, 2015. *Rapport d'Habitat III*. Kigali (Rwanda), Gouvernement rwandais.
- Ministère rwandais des finances et de la planification économique (MINECOFIN), 2013. *Rwanda Financial Sector Strategy 2013-2018*. Kigali (Rwanda), Gouvernement rwandais.
- Ministère rwandais des infrastructures, 2015. *Habitat III: Rapport sur le Rwanda*. Kigali (Rwanda), Gouvernement rwandais.
- Ministère rwandais du commerce et de l'industrie (MINICOM), 2011. *Rwanda Industrial Survey*. Kigali (Rwanda), Gouvernement rwandais.
- Ministère sud-africain du commerce et de l'industrie, 2016. *IPAP 2016/17-2018/19*. Pretoria (Afrique du Sud), Gouvernement sud africain.
- Monkam, N. et M. Moore, 2015. *How Property Tax Would Benefit Africa*. Londres, Africa Research Institute.
- Morris, M. et J. Barnes, 2006. "Organising Cluster Cooperation and Learning Networks in South Africa". *African Studies* No 65, vol. 1, pages 79-104.
- , 2007. "Regional Development and Cluster Management: Lessons from South Africa". In A. J. Scott et G. Garofoli (dirs. de publ.), *Development on the Ground: Clusters, Networks, and Regions in Emerging Economies*. Londres, Routledge.
- Morris, M., C. Staritz et L. Plank, 2014. *Regionalism, End Markets and Ownership Matter: Shifting Dynamics in the Apparel Export Industry in Sub-Saharan Africa*. Vienne, Fondation autrichienne de recherche pour le développement (ÖFSE).
- Mota, N., 2015. *From the Kebele to the Condominium: Accommodating Social and Spatial Practices in Ethiopia's Politics of Affordable Housing*. Delft (Pays-Bas), Université de Delft.
- Msami, J. et S. Wangwe, 2016. "Industrial Development in Tanzania". In C. Newman, J. Page, J. Rand, A. Shimeles, M. Söderbom et F. Tarp (dirs. de publ.), *Manufacturing Transformation: Comparative Studies of Industrial Development in Africa and Emerging Asia*. Helsinki, Université des Nations Unies, Institut mondial de recherche sur les aspects économiques du développement (UNU-WIDER).

- Nallari, R., B. Griffith et S. Yusuf, 2012. *Geography of Growth: Spatial Economics and Competitiveness*. Washington, Banque mondiale.
- NISR (Institut national de statistique du Rwanda), 2015. *Establishment Census 2014*. Kigali (Rwanda).
- , 2016a. *Gross Domestic Product—2016 Q1*. Kigali (Rwanda).
- , 2016b. *Rwanda Integrated Household Living Conditions Survey*. Kigali (Rwanda).
- Njoh, A., 2000. "Some Development Implications of Housing and Spatial Policies in Sub-Saharan African Countries with Emphasis on Cameroon". *International Planning Studies* No 5 vol. 1, pages 25-44.
- , 2013. "Equity Fairness and Justice Implications of Land Tenure Formalization in Cameroon". *International Journal of Urban and Regional Research* No 37 vol. 2, pages 750-768.
- Ochieng, L., 2016. "Investors Raise Concerns over Multi-billion Konza City Plan". *Daily Nation*. À consulter à l'adresse suivante : <http://www.nation.co.ke/lifestyle/smartcompany/Investors-raise-concerns-over-multi-billion-Konza-City-plan/1226-3049122-dibjgez/index.html>.
- Onabu, O.-J., 2015. "Gas City Project: Jonathan Performs Groundbreaking in Delta". *This Day*. À consulter à l'adresse suivante : <http://allafrica.com/stories/201503271433.html>.
- ONU-Habitat (Programme des Nations Unies pour les établissements humains), 2014. *Structural Transformation in Ethiopia: The Urban Dimension Building 'Economically Productive, Socially Inclusive, Environmentally Sustainable and Well Governed' Cities*. Nairobi.
- , 2015. *Preparation of the General and Detailed Plans of New Alamein: Preliminary Studies and Initial Assessment*. Le Caire.
- , 2016. *Structural Transformation in Developing Countries: Cross Regional Analysis*. Nairobi.
- Oxford Business Group, 2014. *A Thriving City: Tangiers-Tétouan's Sprawling Industrial Network Sprang Up in a Decade*. Londres. À consulter à l'adresse suivante : <https://www.oxfordbusinessgroup.com/analysis/thriving-city-tangiers-t%C3%A9touan%E2%80%99s-sprawling-industrial-network-sprang-decade>.
- , 2016. *Egypt's Domestic Automotive Industry Shows Promise*. Londres. À consulter à l'adresse suivante : <https://www.oxfordbusinessgroup.com/analysis/changing-gears-while-prospects-domestic-automotive-sector-are-promising-there-are-challen-0>.
- Payne, G., J. Mitchell, L. Kozumbo, C. English et R. Baldwin, 2015. *Legitimate Land Tenure and Property Rights: Fostering Compliance and Development Outcomes*. Londres, Ministère du développement international (DFID).
- Peltier-Thiberge, N., 2015. *Lagos' Bus Rapid Transit System: Decongesting and Depolluting Mega-cities*. Washington, Banque mondiale. À consulter à l'adresse suivante : <http://blogs.worldbank.org/transport/lagos-bus-rapid-transit-system-decongesting-and-depolluting-mega-cities-0>.
- Positivo BGH, 2015. *Positivo BGH*. Kigali (Rwanda).
- PPIAF (Public-Private Infrastructure Advisory Facility), 2009. *Toolkit for Public-Private Partnerships in Roads and Highways [Module 6]*. Washington, Banque mondiale.
- Reardon, T., D. Tschirley, B. Minten, S. Haggblade, C. Timmer et S. Liverpool-Tasie, 2013. "The Emerging 'Quiet Revolution' in African Agrifood Systems". Note d'information pour : *Harnessing Innovation for African Agriculture and Food Systems: Meeting Challenges and Designing for the 21st Century*. Addis-Abeba, Union africaine.
- Roberts, B., 2014. *Managing Systems of Secondary Cities*. Bruxelles, Cities Alliance.
- Rwangombwa, J., 2016. *Monetary Policy and Financial Stability Statement*. Kigali (Rwanda), Banque nationale du Rwanda.
- Sautier, D., H. Vermeulen, M. Fok et E. Biénabe, 2006. *Case Studies of Agri-Processing and Contract Agriculture in Africa*. RIMISP (Centre latino-américain pour le développement rural). À consulter à l'adresse suivante : http://sarpn.org/documents/d0002434/Agriculture_Africa_Nov2006.pdf.
- Sedibeng Ster, 2016. "Vaal River City Development Update". Vanderbijlpark (Afrique du Sud).
- Shiferaw, A., M. Söderbom, E. Siba et G. Alemu, 2012. *Road Infrastructure and Firm Level Productivity Dynamics in Ethiopia*. Londres, International Growth Centre. À consulter à l'adresse suivante : <http://www.theigc.org/project/road-infrastructure-and-firm-level-productivity-dynamics-in-ethiopia/>.
- Statistics South Africa, 2014. *National Household Travel Survey 2013: Statistical Release P0320*. Pretoria (Afrique du Sud).
- Steyn, L., 2016. "Waterfall Development a R16bn City in the Making". *Mail & Guardian*. À consulter à l'adresse suivante : <http://mg.co.za/article/2016-03-17-waterfall-development-a-r16bn-city-in-the-making>.
- Swope, C. et T. Kassé, 2015. "How Dakar (Almost) Got its First Municipal Bond to Market". *Citiscopes*. À consulter à l'adresse suivante : <http://citiscopes.org/story/2015/how-dakar-almost-got-its-first-municipal-bond-market>.
- The Capital, 2015. À consulter à l'adresse suivante : <http://thecapitalcairo.com>.
- Tschirley, D., S. Haggblade et T. Reardon, 2013. *Africa's Emerging Food System Transformation*. East Lansing, Michigan State University, Global Center for Food Systems Innovation.
- Tschirley, D., T. Reardon, M. Dolislager et J. Snyder, 2014. *The Rise of a Middle Class in East and Southern Africa: Implications for Food System Transformation*. Helsinki, Université des Nations Unies, Institut mondial de recherche sur les aspects économiques du développement (UNU-WIDER).
- UA (Union africaine), BAD et CEA (Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique), 2016. *Indice de l'intégration régionale en Afrique, Rapport 2016*. Addis-Abeba (Éthiopie) et Abidjan (Côte d'Ivoire). À consulter à l'adresse suivante : http://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/arii-report2016_en_web.pdf.
- USAID (United States Agency for International Development – Agence des États-Unis pour le développement international), 2014. "Supported by USAID Guarantee, City of Dakar Announces First West African Municipal Bond at USAID Frontiers in Development". Washington. À consulter à l'adresse suivante : <https://www.usaid.gov/news-information/press-releases/sep-18-2014-supported-usaid-guarantee-city-dakar-announces-first-west-african>.

Ville de Kigali, 2013. *City of Kigali Budget for Fiscal Year 2014-2015*. Kigali, Gouvernement rwandais.

Walters, L., 2016. *Leveraging Land: Land-based Finance for Local Governments*. Nairobi, ONU-Habitat.

Walters, L. et L. Gauntner, 2016. "Sharing the Wealth: Private Land Value and Public Benefit". In M. Kamiya et L.-Y. Zhang (dirs. de publ.), *Finance for City Leaders Handbook*. Nairobi, ONU-Habitat.

NOTES

- 1 L'urbanisation et l'industrialisation peuvent se renforcer mutuellement. Cependant, la façon dont l'urbanisation peut contribuer au mieux à une croissance industrielle créatrice d'emplois intéresse davantage les décideurs que la façon dont l'industrie stimule l'urbanisation. Pour cette raison, le présent rapport porte surtout sur le premier effet.
- 2 Ceci est décrit dans McKinsey Global Institute (2010).
- 3 Le programme a également pour objectif d'aider les femmes à accéder à la propriété foncière et de créer des emplois, en particulier pour les jeunes.
- 4 Les particuliers sont inscrits et la loterie est administrée par la ville. Initialement, le programme portait sur Addis-Abeba, mais il a par la suite été adopté par d'autres villes.
- 5 Pour réduire cette difficulté, les pouvoirs publics s'efforcent d'améliorer les transports publics, notamment au moyen d'un métro léger, dont un premier tronçon fonctionne déjà.
- 6 L'informatique en particulier offre un moyen pour les jeunes d'entrer dans le marché officiel du travail, et cela peut contribuer au dividende démographique.
- 7 D'après les enquêtes sur les entreprises menées par la Banque mondiale, à l'aide des données les plus récentes de la période 2005-2015.
- 8 <http://www.nazret.com/2017/01/11/ethiopia-djibouti-railway-officially-inaugurated/>, consulté le 11 janvier 2017.
- 9 https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/Transport_Meeting/S4-Djibouti-Ethiopia_Railway-Final-EN.pdf; le Djibouti-Ethiopia Railway, Financing Transport for Growth in Africa, décembre 2007.

URBANISER POUR INDUSTRIALISER: MESURES INDIQUÉES



L'Afrique passe actuellement par une période d'urbanisation rapide, et cela a des conséquences considérables pour l'industrialisation, qui est une condition impérative de la transformation structurelle inclusive. Dans d'autres continents, l'urbanisation et l'industrialisation sont étroitement liées, mais en Afrique ce lien est fragile ou absent. Là où il existe, il s'est souvent développé spontanément plutôt que par des politiques délibérément choisies, même si les dirigeants africains, dès les années 60, ont bien reconnu qu'il importait de coordonner développement industriel et développement urbain (CEA, 1962). Le problème, pour l'Afrique, est de transformer sa croissance économique en un développement inclusif et soutenu en profitant

de l'urbanisation pour encourager la diversification économique, l'accent étant mis sur l'industrialisation, qui crée des emplois, réduit l'inégalité et la pauvreté et améliore l'accès aux services publics de base.

Dans le présent chapitre, on résume les principaux problèmes et on donne des indications pour le choix de politiques intersectorielles susceptibles de réunir à nouveau les domaines historiquement séparés du développement urbain et du développement industriel. Ce chapitre devrait être utile aux dirigeants politiques et aux chercheurs, aux acteurs de la société civile et autres.

Les politiques suivies doivent expressément viser des sous-secteurs de la demande urbaine nationale et régionale, et encourager la création de valeur ajoutée et d'emplois, en renforçant les services et l'industrie.

6.1 PRINCIPAUX PROBLÈMES ET MESURES POSSIBLES

L'urbanisation rapide en Afrique est un puissant facteur de transformation structurelle – *si toutefois* elle a lieu dans un cadre stratégique assez large. L'Afrique est, après l'Asie, la région du monde où l'urbanisation est la plus rapide. Dans moins de 20 ans, plus de la moitié des Africains habiteront dans les villes et la population urbaine totale aura doublé, ce qui offre à la fois des possibilités et des difficultés pour la gestion de l'urbanisation.

Pourtant, malgré l'importance des villes pour le développement industriel, et vice versa, les processus de planification et les cadres institutionnels ne sont pas correctement intégrés. Les politiques sont souvent formulées et appliquées de façon cloisonnée, sans qu'il y ait de véritable analyse de l'impact des tendances urbaines et de la géographie économique sur l'industrialisation dans les plans nationaux de développement.

Les politiques suivies doivent expressément viser des sous-secteurs de la demande urbaine nationale et régionale, et encourager la création de valeur ajoutée et d'emplois, en renforçant les services et l'industrie. Ces politiques doivent également promouvoir la production agricole – indispensable pour réaliser la transformation structurelle. À son tour, le développement industriel doit stimuler l'économie des villes et des campagnes par son impact sur l'emploi, sur les revenus et sur les recettes fiscales, ainsi que sur la demande de facteurs de production locaux et de matières premières agricoles. Pour tirer parti des possibilités suscitées par la demande urbaine, un ensemble de mesures stratégiques devraient soutenir les activités à toutes les étapes de la chaîne de valeur dans l'agriculture, l'industrie et les services, et notamment l'amélioration des qualifications professionnelles, des infrastructures, de l'accès aux services fournis aux entreprises et la promotion des politiques de développement spatial.

Pour accélérer le développement industriel, il est également indispensable de créer progressivement un réseau urbain national. L'augmentation de la production industrielle et des échanges intérieurs, régionaux et mondiaux suppose l'existence dans le pays d'un réseau de villes qui sont fonctionnellement et spatialement reliées entre elles. Un réseau diversifié de villes est important pour offrir aux différents sous-secteurs des possibilités d'implantation répondant à leurs préférences. Des villes secondaires compétitives peuvent apporter une impulsion au développement

industriel en reliant les marchés industriels et urbains aux zones rurales et aux régions ayant un important potentiel agricole et des ressources naturelles.

Mais souvent, les pays africains sont excessivement centralisés – avec une ville primaire trop grande et des villes secondaires trop petites – et les grandes villes se heurtent à des économies d'échelle, tandis que les petites villes sont trop mal desservies pour offrir des avantages spatiaux compétitifs aux entreprises industrielles. Un pays doit se doter d'un réseau urbain comportant des villes de tailles différentes et ayant des fonctions complémentaires ainsi que d'un meilleur système de transport, de logistique et de connectivité pour être en mesure de résoudre le problème structurel

L'augmentation de la production industrielle et des échanges intérieurs, régionaux et mondiaux suppose l'existence dans le pays d'un réseau de villes qui sont fonctionnellement et spatialement reliées entre elles.

et soutenir l'activité des chaînes de valeur, y compris par des opérations dépassant les frontières.

Mais les avantages potentiels des économies d'agglomération dans les villes peuvent être compromis par la nature des institutions, l'état des infrastructures et la forme de l'habitat urbain. Les villes africaines deviennent progressivement moins denses mais aussi plus compartimentées. Elles n'ont pas les infrastructures et les services essentiels et leur activité est compromise par la difficulté de se déplacer. Cela fait que les villes africaines ont des coûts élevés¹; de ce fait, les entreprises africaines peinent à être rentables. Dans beaucoup de grandes villes en Afrique, les coûts de la main-d'œuvre, des terrains et des transports sont disproportionnellement élevés.

En bref, les dirigeants politiques doivent mettre à profit le dynamisme des villes en utilisant au mieux la productivité urbaine et en éliminant les obstacles par un ensemble cohérent de politiques d'urbanisme, de planification et d'investissement bien conçues et répondant aux objectifs et aux priorités du développement industriel.

6.2 L'INTÉGRATION DE LA POLITIQUE URBAINE ET DE LA POLITIQUE INDUSTRIELLE

Une hypertrophie anarchique des villes risque de perpétuer en Afrique une croissance non inclusive et non viable à terme (chap. 1 et 2). Étant donné le rôle de la planification nationale du développement dans la définition des objectifs économiques, environnementaux et sociaux durables et dans le choix d'une croissance inclusive conformément aux engagements mondiaux et continentaux, il est important de mettre à profit le potentiel qu'offrent les villes dans la réalisation de ces objectifs. Une planification intersectorielle du développement national permettra des interventions stratégiques profitant aussi bien à la politique urbaine qu'à la politique industrielle. Les politiques sectorielles à elles seules ne suffisent pas à la tâche et ne peuvent répondre à l'ambition des perspectives à long terme pour la croissance et la transformation structurelle. Pour relier les deux types de politique, il faut traiter des questions qui vont au-delà de la mission des politiques sectorielles et des administrations publiques distinctes. Par exemple, les

priorités d'investissement infrastructurel régional sont souvent définies au niveau national et non par secteur, alors qu'elles répondent à des impératifs de politique industrielle et urbaine.

LES CADRES DE LA PLANIFICATION NATIONALE DU DÉVELOPPEMENT

Dans le cadre d'une planification nationale du développement, les dirigeants doivent faire des choix difficiles pour le développement urbain et industriel. Si un ordre de priorité n'est pas établi dans les investissements et les ressources, les actions entreprises risquent de se diluer et de n'avoir guère de résultats. Le ciblage est donc nécessaire pour encourager simultanément la productivité urbaine et industrielle. Par exemple, les investissements et les ressources publiques doivent être dirigés en priorité vers les secteurs industriels et leurs chaînes de valeur,

ENCADRÉ 6.1 LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LES PLANS NATIONAUX DE DÉVELOPPEMENT: RWANDA ET AFRIQUE DU SUD

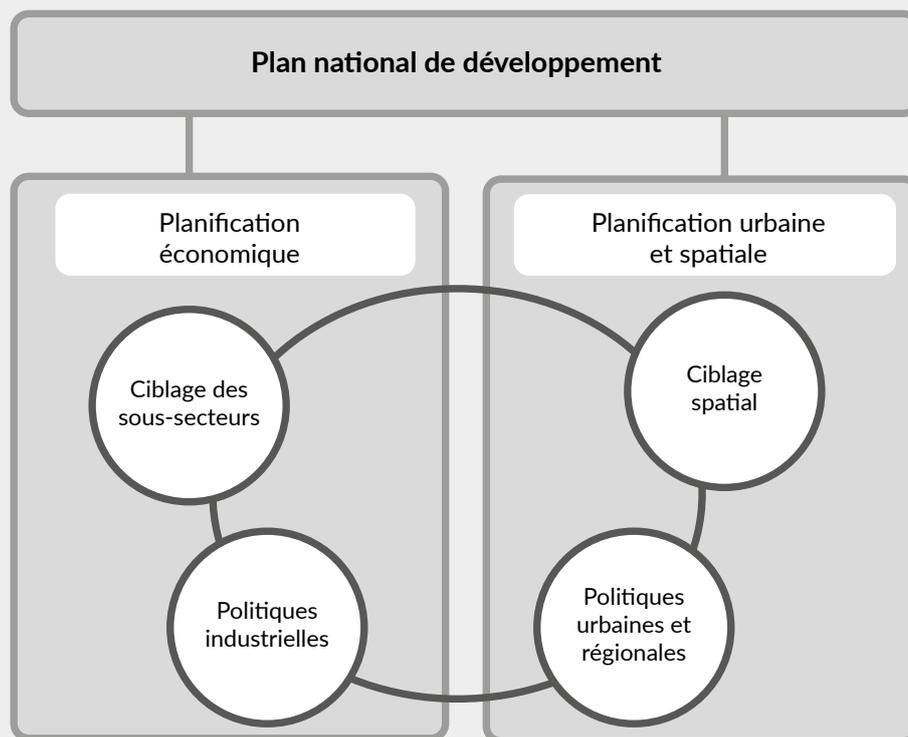
Au Rwanda, l'objectif à long terme (Vision 2020) fait de l'urbanisation un élément essentiel de l'entrée du pays dans la catégorie des pays à revenu intermédiaire, avec comme cible une population urbaine de 30 % de la population totale par le développement planifié de Kigali et de six villes secondaires (Ministère des finances et de la planification économique, 2000).

De même, la stratégie de développement économique et de réduction de la pauvreté affirme que dans le cadre des priorités de la transformation économique, les six villes secondaires seront développées comme des pôles de croissance, des plaques tournantes de l'activité non agricole. On prévoit de réaliser des projets économiques stratégiques et d'améliorer les liens entre la capitale et les autres villes et les zones rurales par une amélioration de l'infrastructure tangible et intangible, mais la stratégie conserve à Kigali son rôle de pôle sous-régional. L'urbanisation verte sera un des piliers de l'économie verte retenus par la stratégie. Celle-ci présente expressément les liens entre transformation structurelle et urbanisation (Ministère des finances et de la planification économique, 2013).

En Afrique du Sud, le Plan national de développement à l'horizon 2030 considère la croissance urbaine comme une chance à saisir. Ce plan comporte une analyse des grandes tendances et de l'économie mondiale, et, dans ce cadre, il examine l'impact de l'essor de la classe moyenne sur la consommation et les perspectives d'activité. Le plan note également que l'urbanisation non seulement réduit le nombre de personnes employées dans la petite agriculture, mais aussi facilite la diversification de l'économie. Les effets conjugués d'une diminution des taux de dépendance et de l'urbanisation devraient avoir un effet appréciable sur la productivité de la main-d'œuvre (p. 86).

Le plan mentionne également l'augmentation prévisible du revenu discrétionnaire dans les villes et l'effet positif des dépenses de consommation sur l'activité des banques, des entreprises de télécommunications et sur les fabricants d'articles de grande consommation, mais il constate aussi que les villes ne sont pas assez productives pour créer suffisamment d'emplois en raison d'une part, de leur peine à retenir le pouvoir d'achat local ou à attirer l'investissement productif ou, d'autre part, de la performance médiocre de l'industrie. Le plan définit une approche du développement spatial qui crée des agglomérations urbaines dynamiques, équilibrées et fonctionnellement bien intégrées (Commission nationale de planification, sans date).

FIGURE 6.1 Les liens entre les politiques de développement national, industriel et urbain



Source: Auteurs

car ces sous-secteurs sont ceux qui souvent permettent le mieux de réaliser les priorités de développement définies dans les plans de développement national. Une industrie manufacturière à forte intensité de main-d'œuvre doit donc figurer en bonne place en raison de sa capacité unique d'absorber une main-d'œuvre nombreuse et semi-qualifiée tout en posant les bases d'une convergence de la productivité et d'une large croissance (voir chap. 3). Un tel ciblage doit également faire une place importante aux femmes dans la formation et le recrutement pour réaliser l'égalité des sexes.

Beaucoup d'États africains ont récemment confirmé qu'ils devaient se doter d'un plan national de développement comprenant des objectifs à long terme et les moyens de les réaliser. Le plan est le cadre général idéal pour relier les objectifs de l'urbanisation et de l'industrialisation. Mais les pronostics de développement urbain diffèrent nettement d'un plan à l'autre. La plupart des plans n'ont qu'une approche limitée, privilégiant le logement ou cloisonnant les mandats des administrations, mal reliées entre elles, et rares sont ceux qui considèrent l'urbanisation dans l'optique des objectifs généraux de croissance. En outre, ces plans n'ont pas de perspective spatiale (de même que les plans d'urbanisme oublient l'aspect économique), même si certains pays sont plus avancés que d'autres à cet égard (encadré 6.1).

Une fois qu'on a bien compris que l'urbanisation et l'industrialisation se renforcent mutuellement, on peut choisir des mesures de politiques intégrées qui comprennent un bon ciblage sous-sectoriel, des mesures de politique industrielle, un ciblage spatial et des politiques urbaines ou régionales s'inscrivant dans le cadre plus général de la planification nationale du développement (fig. 6.1).

CIBLAGE DES SOUS-SECTEURS PAR LA POLITIQUE INDUSTRIELLE

L'impact de l'investissement et des ressources publiques sera d'autant plus grand qu'ils aideront à renforcer l'activité de certains sous-secteurs industriels et leur chaîne de valeur en fonction des objectifs de développement inscrits dans le plan national de développement.

PRIORITÉ AUX INDUSTRIES DE MAIN-D'ŒUVRE

L'activité manufacturière à forte intensité de main-d'œuvre doit être un élément privilégié en raison du nombre d'emplois qu'elle peut créer (voir chap. 3). Réciproquement, les politiques qui encouragent avant tout les sous-secteurs à forte croissance mais créent peu d'emplois – directement ou par leur effet multiplicateur – contribueront peu à la transformation structurelle et ne parviendront pas à exploiter le dividende démographique ni à mettre fin à la pauvreté. C'est un problème particulier

pour les pays fortement tributaires des ressources naturelles. Ces pays doivent utiliser le revenu que procurent les ressources naturelles pour investir dans des réseaux urbains fonctionnels, qui sont la base d'une croissance économique stable à long terme, et privilégier les politiques et les investissements de création de valeur ajoutée établissant des liens avec les industries à forte densité de main-d'œuvre.

VALORISATION DES AVANTAGES COMPARATIFS EN FONCTION DE LA DOTATION DE RESSOURCES ET DE LA GÉOGRAPHIE DU PAYS

Le ciblage des sous-secteurs à retenir pour l'industrialisation et la bonne gestion des arbitrages entre les stratégies d'investissement doivent examiner leurs avantages comparatifs. Pour les pays, ces avantages peuvent être le résultat de la combinaison de leur dotation en ressources naturelles, de leur trajectoire de croissance, de leur situation géographique et de la dynamique régionale. Il est important de choisir les sous-secteurs industriels où l'économie du pays peut être compétitive en fonction des ressources naturelles disponibles, mais il peut y avoir des avantages à entrer dans des sous-secteurs à plus forte productivité où il n'y a pas encore d'avantages comparatifs, ceux-ci pouvant être acquis progressivement (Redding, 1999).

L'élargissement et l'approfondissement des chaînes de valeur liées à la dotation en ressources naturelles sont d'importance critique pour la politique industrielle en Afrique. Les rapports précédents ont bien souligné l'importance d'une industrialisation basée sur les matières premières comme moyen de diversifier les économies africaines à long terme tout en constituant progressivement des avantages compétitifs dans les pays riches en ressources (ERA 2014). La politique industrielle doit retenir de préférence les sous-secteurs qui peuvent répondre à la croissance et à la refonte des structures de la consommation urbaine, en tenant compte du potentiel agricole du pays, de sa dotation en ressources naturelles et des chaînes de valeur correspondantes.

Les avantages comparatifs liés à la géographie peuvent résulter de la proximité des marchés continentaux et non africains ou des liaisons avec ceux-ci; c'est le cas de Tanger, dont l'industrie automobile prospère en raison en partie de la proximité des marchés européens. Le commerce international de l'Afrique présente des possibilités d'un grand intérêt, et les exportations intra-africaines représentent une gamme plus diversifiée de marchandises et de services que les exportations vers les autres continents.

Au niveau sous-régional, les avantages géographiques, en particulier, devraient être renforcés par les communautés

L'impact de l'investissement et des ressources publiques sera d'autant plus grand qu'ils aideront à renforcer l'activité de certains sous-secteurs et leur chaîne de valeur en fonction des objectifs de développement inscrits dans le plan national de développement.

économiques régionales de l'Afrique et par la zone continentale de libre-échange qui est proposée. Par exemple, le Rwanda est un pays enclavé dont le marché intérieur est réduit, mais c'est aussi un leader dans les services exposés au commerce international, qui pourraient être mieux reliés aux industries sous-régionales, et son industrie agroalimentaire pourrait mieux desservir les marchés sous-régionaux si la logistique et les ports intérieurs étaient mieux organisés.

Sur la base de la dotation en ressources naturelles, le ciblage spatial des sous-secteurs industriels doit être coordonné avec le développement urbain. Les sous-secteurs qui dépendent le plus des ressources naturelles ou dont les facteurs de production sont peu mobiles se concentreront sans doute dans des localités qui possèdent ces avantages. Ces préférences peuvent être guidées et soutenues, tout en étant reliées à la conception d'ensemble de l'urbanisation et du réseau urbain national.

SOUTIEN AUX SOUS-SECTEURS EXISTANTS

Les sous-secteurs industriels existants ne doivent pas être oubliés, en particulier ceux qui se sont développés spontanément en réponse à la demande. Ces sous-secteurs peuvent être créateurs d'emplois et améliorer la compétitivité du pays moyennant une politique bien conçue, en particulier dans la petite activité manufacturière informelle où les petites entreprises sont paralysées par le mal qu'elles ont à se procurer les principaux facteurs de production (terrains, électricité, crédit ou qualifications).

À l'aide de données par industrie et par entreprise, il est indispensable de repérer les sous-secteurs qui sont en pointe, ou au contraire en retard, naissants ou en déclin. Les dirigeants peuvent également examiner la position du pays dans chaque espace de produit² pour orienter l'activité industrielle du pays vers un ensemble d'articles dont la production est susceptible d'améliorer les qualifications, les capacités et les liens avec d'autres articles similaires, ouvrant ainsi des possibilités de diversifier l'économie vers des produits similaires.

SATISFAIRE LA DEMANDE URBAINE PAR L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE NATIONALE

L'augmentation de la demande et l'essor d'une classe de consommateurs en Afrique sont, des signes de l'existence d'un marché porteur de possibilités pour le développement industriel en général et pour certains sous-secteurs en particulier, notamment les quatre sous-secteurs suivants.

Logements urbains. Les villes africaines souffrent actuellement d'un grave manque de logements. Les autorités peuvent mobiliser la construction de logements par le marché ou de logements sociaux pour développer la construction et le secteur des matériaux de construction dans le pays, notamment par la passation de marchés publics et en appliquant une politique de contenu local qui soutiennent le développement des entreprises et des fournisseurs le long de la chaîne de valeur. La politique des marchés publics devrait aller de pair avec une aide aux entreprises et aux travailleurs pour leur permettre d'acquérir les qualifications nécessaires. Les programmes qui privilégient les petites et moyennes entreprises, les femmes et les jeunes sont bien placés pour engendrer des avantages, en matière de création d'emplois, du boom de la construction qui est étroitement lié à l'urbanisation dans l'ensemble de l'Afrique.

Infrastructures urbaines. La structure spatiale des villes africaines et leur compétitivité sont mises à mal par un manque cruel d'infrastructures. Pour soutenir la productivité industrielle, il faut d'urgence créer des services et des infrastructures efficaces, mais les investissements correspondants doivent être planifiés de façon à répondre aux besoins de l'industrie, créer des emplois et renforcer la capacité locale de construction. L'investissement dans les infrastructures doit également s'appuyer sur l'industrie nationale, dans certains cas par la passation de marchés publics favorisant les sous-traitants locaux. Mais les chaînes d'offre locales devront être modernisées pour suivre les normes et répondre aux besoins d'infrastructures. Les ouvrages faiblement techniques, à forte densité de main-d'œuvre, ont un impact favorable sur la création locale d'emplois, comme

L'augmentation de la demande et l'essor d'une classe de consommateurs en Afrique sont des signes de l'existence d'un marché porteur de possibilités pour le développement industriel en général et pour certains sous-secteurs en particulier, notamment le logement, les infrastructures, la filière agroalimentaire et les services aux entreprises.

on l'a vu avec les travaux de pavage de routes en Éthiopie. Les zones urbaines offrent également des possibilités d'avènement d'un modèle vert pour l'équipement de l'Afrique et pour l'industrie connexe. La consommation d'énergie, la construction, les transports et la gestion des déchets sont des domaines qui, dans les villes, présentent un potentiel d'économie verte et de création d'emplois (CEA, 2016).

La filière agroalimentaire dans les villes. Sous l'effet de l'urbanisation rapide, la demande alimentaire augmente rapidement dans les villes et s'oriente vers des aliments déjà transformés. Cela offre des possibilités de modernisation agricole par le canal de la transformation des denrées agricoles et pour un ensemble d'entreprises industrielles et associées se trouvant le long de la filière alimentaire – depuis l'exploitation agricole, jusqu'à la vente de détail, en passant par les transports et la logistique. L'industrialisation du secteur agroalimentaire est d'importance critique en Afrique car la plupart des pays sont encore fortement dépendants de l'agriculture de subsistance. Cependant, le repérage des possibilités de valeur ajoutée le long de la filière a un fort élément spatial: le regroupement et l'implantation des entreprises doivent être géographiquement déterminés en fonction de l'avantage comparatif et s'appuyer sur des infrastructures matérielles et immatérielles de qualité. Les villes et les autres implantations possibles le long de la chaîne d'offre doivent être reliées entre elles pour assurer une bonne circulation des facteurs de production, des consommations intermédiaires et des produits finals sur le marché. Il est essentiel que les villes moyennes servent d'intermédiaires entre la demande urbaine et le secteur agroalimentaire.

La grande distribution exerce particulièrement son pouvoir dans les filières des produits alimentaires transformés, et ce pouvoir peut être mobilisé pour développer les chaînes d'offres. Ainsi, en Afrique du Sud, on peut citer en exemple le Fonds Massmart de développement des fournisseurs.

Services fournis aux entreprises dans les villes. Les services aux entreprises tendent à se regrouper dans les grandes villes où ils ont accès à de la main-d'œuvre qualifiée et à des connaissances pratiques, et ces services constituent un environnement plus favorable pour les entreprises s'ils sont reliés aux besoins de l'industrie. Les services qui sont exposés au commerce international tels que les services financiers, les assurances, l'immobilier, la comptabilité, l'informatique et autres services aux entreprises ont un rôle double par leurs liens avec l'urbanisation d'un côté et avec la croissance économique de l'autre. Ces services sont d'importance vitale pour la productivité de l'industrie, en particulier l'industrie manufacturière et la

TABLEAU 6.1 Les coûts et les avantages du ciblage spatial

LES INVESTISSEMENTS SERONT SANS DOUTE LES PLUS FRUCTUEUX DANS UNE VILLE QUI...	LES INVESTISSEMENTS SERONT SANS DOUTE LES PLUS COÛTEUX DANS UNE VILLE QUI...
<ul style="list-style-type: none"> • Répond à la préférence des industries visées par sa politique industrielle • Est plus peuplée (un plus grand nombre de gens peuvent profiter des investissements réalisés) • Compte un grand nombre d'entreprises existantes • Est déjà près du seuil où la ville en question deviendra, pour les entreprises, une implantation compétitive • Est bien reliée aux réseaux stratégiques nationaux, régionaux et internationaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque des infrastructures essentielles • Est coupée des réseaux nationaux, régionaux et internationaux existants • N'a pas la capacité, au niveau local, de gérer l'investissement, le fonctionnement et l'entretien des infrastructures • N'intéresse pas beaucoup les industries visées

ENCADRÉ 6.2 UN PLAN DIRECTEUR SPATIAL EN AFRIQUE DU SUD

Le ciblage spatial est un principe fondamental du plan directeur spatial pour les établissements humains en Afrique du Sud. Conformément à l'impératif d'efficacité énoncé dans le plan national de développement

à l'horizon 2030, le Ministère des établissements humains est invité à diriger les investissements vers les implantations qui optimisent la capacité existante de (leurs) établissements humains (introversion)

avant de se lancer dans des créations d'établissements fiscalement coûteux (extroversion) (Ministère des établissements humains, 2014).

construction. Ces services créent des emplois et c'est un moyen de poursuivre la transformation structurelle et de rechercher la croissance économique. Un régime de financement inclusif, cherchant à permettre aux petites et moyennes entreprises de se lancer et de fonctionner, doit faire partie de toute stratégie à cet égard.

Certaines méthodes ont réussi à stimuler l'activité de ces services. Au Rwanda, la politique de soutien à l'informatique et aux services financiers a été couronnée de succès, les principaux avantages allant aux entreprises et aux investissements technologiques. Le Soudan, de son côté, apporte son appui au sous-secteur de la microfinance et de la finance islamiques.

Les possibilités et les problèmes de la croissance urbaine doivent être expressément pris en compte dans la politique industrielle. Les mesures de politique industrielle qui ont obtenu le plus de succès dépendent d'un ensemble de conditions et de facteurs spatiaux.

CONSIDÉRATIONS SPATIALES DANS LA POLITIQUE INDUSTRIELLE

Les possibilités et les problèmes de la croissance urbaine doivent être expressément pris en compte dans la politique industrielle, mais c'est rarement le cas. Les mesures de politique industrielle qui ont obtenu le plus de succès dépendent d'un ensemble de conditions et de facteurs spatiaux. Ces mesures cherchent à déterminer la nature de la production industrielle et son implantation idéale. Les mesures doivent être adaptées aux besoins spatiaux des sous-secteurs et des entreprises visés, et différents types d'agglomérations urbaines pourront répondre aux différents besoins des industries. Le ciblage spatial des investissements (voir plus bas) et le développement d'un réseau urbain réunissant des villes fonctionnellement complémentaires doivent être incorporés aux politiques industrielles et urbaines.

L'efficacité ou l'inefficacité des villes et des régions urbaines détermine la relative performance de l'industrie. Des marchés fonciers fonctionnant mal, un déficit d'infrastructures urbaines essentielles, un manque d'équipements de transport et d'énergie et la pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans les villes retardent le développement industriel.

Les responsables de la politique industrielle – et pas seulement les urbanistes – doivent reconnaître que la

disposition spatiale des villes retentit sur la productivité industrielle. Les politiques d'affectation des sols dans les villes doivent donc prévoir une croissance industrielle future dans un cadre conceptuel compatible avec les autres besoins du développement. Ces politiques doivent chercher à améliorer l'accès aux terrains pour les entreprises existantes et les jeunes pousses, et faciliter le regroupement d'entreprises pour recueillir les économies d'agglomération. Là encore, la mobilité est essentielle, dans les villes et entre les villes, les régions urbaines et couloirs régionaux, tandis que l'offre de logements et le coût abordable du logement exercent un effet de retour sur le marché du travail, en affectant la possibilité de l'industrie de se procurer de la main-d'œuvre.

Les politiques et les investissements dans l'enseignement et la formation techniques et professionnels peuvent réduire le déficit de qualifications dans les sous-secteurs industriels prioritaires; il faut donc que les responsables de la politique urbaine et industrielle de même que les opérateurs privés s'intéressent à cette question.

CIBLAGE SPATIAL D'UN RÉSEAU URBAIN NATIONAL

Le ciblage spatial détermine dans quelles villes et régions urbaines les industriels devront choisir leurs implantations, et cela doit déterminer la priorité des investissements dans les infrastructures. Quand la planification est bien coordonnée, les projets industriels et les investissements dans les infrastructures doivent aller de pair dans les villes et régions urbaines retenues en priorité. Le corollaire est que les décideurs doivent prendre en compte le coût probablement trop élevé d'un investissement dans les régions accusant du retard, au moins initialement, et chercher d'autres méthodes pour promouvoir un développement national équilibré. Le ciblage spatial doit évaluer les avantages et les coûts inhérents aux différentes villes (tableau 6.1 et encadré 6.2).

Il faut aider les villes ciblées à travailler avec les investisseurs potentiels au recensement et à la satisfaction des besoins des sous-secteurs industriels; ces villes doivent pouvoir s'organiser pour une croissance future, obtenir des terrains pour un futur développement et investir dans le logement, les infrastructures et les services de base. Au besoin, un soutien sera accordé aux entreprises et aux travailleurs qui déménagent.

Le développement industriel moderne exige un réseau urbain national offrant des options spatiales répondant à la diversité des besoins de l'industrie. Les décisions relatives à l'emplacement des grands investissements économiques déterminent la géographie économique

Les grandes villes offrent un ensemble de services spécialisés et présentent des conditions favorables à l'innovation, la concurrence et l'esprit d'entreprise, ce qui les rend tout à fait indiquées pour les pépinières d'entreprises et les entreprises émergentes. Les pouvoirs publics doivent donc encourager leur compétitivité à long terme.

du pays, et l'évolution du réseau urbain national composé de villes, de régions métropolitaines et de zones à développer. Ces décisions guident les futures décisions d'investissement industriel et c'est pourquoi les investissements industriels (par exemple la création de zones économiques spéciales) et les grands investissements d'aménagement du réseau urbain national – réseaux routiers, grands axes, villes nouvelles, centres de croissance et projets d'aménagement urbain – doivent être soigneusement adaptés aux besoins de la politique industrielle à long terme et aux moyens de la géographie économique urbaine nationale, en prenant en considération les aspects suivants.

UN RÉSEAU URBAIN NATIONAL MIEUX ÉQUILIBRÉ

La forte centralisation urbaine des pays africains constitue une contrainte pour les entreprises industrielles. Mais malgré les problèmes liés à cette forte concentration, les politiques visant à y remédier et donc à renforcer le rôle des villes secondaires doivent être définies avec prudence, pour dans un développement à long terme. Ces politiques doivent éviter deux erreurs: négliger la ville primaire (ce qui réduirait la performance de l'ensemble) et tenter d'orienter l'industrie vers des zones en retard mal desservies (ce qui compromettrait la performance du secteur concerné).

Les grandes villes offrent un ensemble de services spécialisés et donnent des conditions favorables à l'innovation, la compétition et l'entreprise, ce qui les rend tout à fait indiquées pour les pépinières d'entreprises et les entreprises émergentes. Les entreprises peuvent préférer commencer leur activité dans des grandes villes puis se déplacer vers des villes secondaires à mesure que leur activité acquiert de la maturité ou si elles s'estiment désavantagées par la montée des coûts des terrains, de la main-d'œuvre et de l'encombrement. Les pouvoirs publics doivent donc encourager la compétitivité des grandes villes à long terme³ en investissant dans les infrastructures physiques et dans les domaines qui stimulent l'innovation et le transfert de connaissances. L'élimination des obstacles et la maximisation de l'investissement dans ces villes, quand le pays est relativement pauvre, peuvent être un moyen d'économiser le capital physique et de

permettre à un plus grand nombre d'Africains de profiter à moindre coût de la concentration de la population que ce ne serait le cas des années plus tard.

Les stratégies d'aide aux petites villes doivent privilégier leurs avantages comparatifs propres. Les petites villes, les villes marchées proches des ressources naturelles ou ayant un fort potentiel agricole, bien desservies et reliées aux autres villes, peuvent prospérer grâce à la présence de services spécialisés et d'industries de transformation qui ne peuvent que resserrer les liens entre le milieu urbain et le milieu rural. Le choix des villes secondaires comme pôles de croissance devrait se porter sur celles qui sont tout près de leur seuil de compétitivité par leur taille, leurs infrastructures et leur activité économique.

Il est particulièrement important de renforcer les moyens de transport et les liens logistiques entre les villes, en particulier entre les villes secondaires et la ville primaire, et les liens qui entretiennent les chaînes de valeur associées. Cette connectivité, si elle s'inscrit dans une conception spatiale à long terme, amènera l'apparition d'un réseau urbain de villes secondaires qui commenceront à révéler leur dynamisme et compléteront les grandes villes.

La création de villes nouvelles est une politique dont l'intention est souvent de surmonter les inconvénients des zones urbaines existantes. Pourtant, ces villes nouvelles nécessitent habituellement des investissements massifs, ne parviennent pas toujours à atteindre leur seuil de compétitivité et peuvent connaître aussi les problèmes institutionnels qui se posent déjà dans les villes plus anciennes.

SATISFAIRE LES BESOINS SPATIAUX DES SOUS-SECTEURS VISÉS

Les priorités du ciblage spatial doivent être guidées par les besoins et les préférences des sous-secteurs visés en matière d'implantation, en fonction de leur dépendance à l'égard des connaissances, de la technologie, de la main-d'œuvre, des consommations intermédiaires et de l'accès aux marchés finals. Il est donc important que les planificateurs industriels examinent de près les caractéristiques naturelles de l'implantation en question, ainsi que les facteurs puissants que sont l'existence d'une infrastructure et d'une économie d'agglomération. Les entreprises font des choix différents en matière d'implantation, certaines préférant se regrouper avec des

entreprises appartenant à divers autres sous-secteurs (économie d'urbanisation), tandis que d'autres préféreront se regrouper avec des entreprises appartenant à leur propre sous-secteur (économie de localisation).

L'expérience acquise et les études empiriques effectuées permettent de dégager certains principes généraux:

- Les entreprises nouvelles, les sous-secteurs fortement dépendants de l'innovation ou des connaissances préfèrent en général les grandes villes, plus diverses;
- Les entreprises industrielles établies de longue date peuvent souhaiter se décentraliser vers la périphérie des villes ou vers les villes secondaires où les terrains et la main-d'œuvre sont moins coûteux;
- Les petites villes spécialisées peuvent offrir des avantages de localisation liés au regroupement sans subir les coûts des grandes villes diversifiées;
- Les sous-secteurs à forte intensité de main-d'œuvre apportent un équilibre entre le besoin d'avoir accès à une main-d'œuvre abondante et les coûts de l'activité dans une ville, et tendent donc à choisir des villes de taille moyenne;
- Les sous-secteurs gros consommateurs de matières premières, comme le bois, tendent à se rapprocher des sources de ces matières premières;
- Les entreprises industrielles créatrices de valeur ajoutée et de produits de consommation préfèrent en général l'accès au marché, sous la forme d'une importante population urbaine ou de la proximité d'un port ou d'une grande route.

L'accès aux facteurs de production, aux marchés et aux infrastructures permet de savoir si une ville (ou le quartier d'une ville) sera bien indiquée pour une entreprise industrielle et si le concept d'accès basé sur la proximité et la mobilité, l'utilisation des terrains et les transports peuvent devenir des éléments déterminants de l'accès à la main-d'œuvre, aux facteurs de production, aux marchés et aux connaissances, avec les avantages associés d'amélioration de la productivité du fait des économies d'agglomération.

L'INTÉRÊT DES ZONES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES DANS UN CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE DE BONNE DESSERTE

Les zones économiques spéciales sont un choix possible pour assurer la bonne desserte spatiale d'une industrie et la valorisation des économies d'agglomération dans des zones bien desservies, et ces zones ont l'avantage d'améliorer les conditions de l'activité, notamment par un meilleur accès aux infrastructures. Les responsables de l'aménagement du territoire, au lieu de planifier des zones économiques spéciales isolées des avantages productifs offerts par les villes, devraient au contraire

L'accès aux facteurs de production, aux marchés et aux infrastructures permet de savoir si une ville (ou le quartier d'une ville) sera bien indiquée pour une entreprise industrielle.

Les objectifs industriels devraient servir de base et d'inspiration aux politiques nationales d'urbanisme et d'aménagement du territoire ou aux plans d'urbanisme.

faciliter la desserte de ces zones économiques spéciales avec les éléments suivants: une main-d'œuvre abondante; l'existence de groupements d'entreprises du même sous-secteur et leur potentiel de transfert des connaissances; les services d'appui; les liaisons en amont et en aval (y compris avec les entreprises informelles); et le pouvoir d'achat présent dans les vastes marchés urbains, en particulier quand la production vise la consommation nationale. Les avantages des zones économiques spéciales du point de vue de l'emplacement doivent être assez puissants pour permettre aux entreprises d'être compétitives sur les marchés régionaux et plus tard mondiaux.

GÉOGRAPHIE DES AVANTAGES COMPARATIFS, NOTAMMENT LA PROXIMITÉ DES RESSOURCES NATURELLES ET DE RÉSEAUX

Les stratégies de ciblage spatial doivent prendre en compte les avantages comparatifs qu'offre la ville pour le développement industriel, ces avantages étant variables. Par exemple, certaines localités peuvent permettre un accès plus facile aux ressources naturelles et aux produits agricoles et donc offrir un cadre bien adapté à la création de valeur économique ou à la transformation de produits agricoles. D'autres localités peuvent présenter l'avantage de la proximité de marchés d'échelle variable (marchés national, régional et international), offrir des perspectives pour la production de biens et de services pour ces marchés. D'autres encore peuvent être déjà des villes spécialisées qui pourront améliorer la productivité des sous-secteurs par des investissements dans l'enseignement et la formation technique et professionnelle ou dans les infrastructures. Certaines villes offrent une main-d'œuvre à l'échelle voulue et peuvent donc attirer des activités à forte intensité de main-d'œuvre.

ENCOURAGER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES VILLES DANS LE RÉSEAU URBAIN NATIONAL

Le réseau urbain national doit optimiser les fonctions complémentaires des différentes villes, répondre ainsi aux différents besoins des entreprises industrielles et empêcher les villes secondaires de se faire une concurrence excessive sur une gamme étroite de produits. Par exemple, même si la politique industrielle vise la transformation du maïs, toutes les villes secondaires ne peuvent pas (et ne doivent pas) se spécialiser dans cette activité; certaines pourront être mieux indiquées pour

participer à l'aviculture ou à un groupement d'activités de production d'engrais, de services financiers – ensemble d'activités qui sont en relation avec la filière du maïs. Alors que la capitale ou la ville primaire continuent à voir se produire une concentration de l'activité économique dans la plupart des pays africains, les petites villes peuvent servir d'indispensables intermédiaires entre les grandes villes et l'économie rurale. Les villes peuvent différer par leurs fonctions: certaines ont une économie diversifiée, d'autres sont plus spécialisées.

Un réseau urbain national bien desservi et équilibré assure une complémentarité entre les villes dont la structure, la taille et les fonctions varient, en particulier par l'existence d'un réseau de transport mais aussi par des liens économiques. Pour que le réseau national de villes facilite le développement industriel, il doit en outre être bien relié aux autres pays de la région ou d'ailleurs.

POLITIQUES URBAINES

Rares sont les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire ou les plans d'urbanisme qui sont définis pour répondre aux besoins du développement industriel. Pourtant, les objectifs industriels devraient être à la base de ces politiques et les inspirer. De même, les objectifs de développement économique et industriel des plans d'urbanisme sont souvent mal intégrés ou n'ont pratiquement pas de base solide dans l'économie spatiale.

Les connaissances accumulées sur les politiques les plus indiquées montrent comment répondre aux problèmes nouveaux de l'urbanisme. Par exemple, la méthode définie par ONU-Habitat, qui comporte trois volets (coordination et choix de priorités dans l'urbanisme, cadre législatif et réglementaire de la politique urbaine, financement municipal), est un précieux cadre de réflexion. Il repose sur l'argument selon lequel l'urbanisme doit s'appuyer sur une réglementation bien définie et sur des plans de financement réalisables. Mais en Afrique, où la croissance économique soutenue, le développement industriel et la création d'emplois sont loin d'être acquis, il importe de relier de façon expresse ces règlements et plans (ou l'urbanisme en général) aux objectifs de développement national et aux priorités industrielles.

Les urbanistes doivent concevoir des villes qui jouent le mieux leur rôle dans la transformation structurelle de l'économie, en donnant la priorité aux facteurs spatiaux critiques pour le développement économique. Ils peuvent le faire en implantant les

entreprises des sous-secteurs visés et leurs chaînes de valeur dans les villes et agglomérations urbaines où les avantages économiques présents et futurs découlant des forces de l'économie spatiale pourront être portés au maximum. Les urbanistes doivent également améliorer les éléments fondamentaux de la géographie économique urbaine, en particulier dans la ville principale et dans les villes secondaires, pour y encourager toutes les activités économiques.

MIEUX GÉRER LES FORMES NOUVELLES D'HABITAT URBAIN

La ville africaine ne cesse de grandir, et bien souvent, elle est moins dense, moins bien desservie et plus compartimentée qu'autrefois. Une trop faible densité, un cloisonnement résidentiel et la séparation artificielle des affectations des sols, souvent héritées des codes d'urbanisme et de construction de l'époque coloniale, amenuisent l'avantage économique de la ville. Les banlieues se développent souvent sans prévoir de plans de rues ou des couloirs pour les transports en commun. Les progrès de l'informatique ont sans doute amélioré la connectivité à certains niveaux, mais ils ne sauraient remplacer les avantages économiques de la proximité et de la mobilité dans le milieu urbain⁴.

Pour aider les villes à avoir une croissance compacte, articulée, les gouvernements devraient éliminer le zonage et les restrictions sur la densité, tout en évitant l'implantation d'industries qui causent des nuisances sur leur environnement immédiat du fait de la pollution, du bruit, des odeurs, etc. Les autorités devraient également intégrer le logement social dans le tissu urbain au lieu de le refouler vers des banlieues éloignées. Et elles doivent à l'avance planifier et protéger le réseau de rues pour anticiper une croissance imprévue, notamment la croissance spontanée et l'expansion des opérations des promoteurs privés.

L'habitat urbain ne peut être économiquement efficace si les marchés fonciers et immobiliers fonctionnent mal.

Un tel urbanisme d'emblée tourné vers l'avenir peut éviter d'avoir plus tard à engager des dépenses, car il s'avère généralement très coûteux de moderniser une zone urbaine initialement mal conçue, en particulier parce qu'il faut créer alors les infrastructures qui manquent. Il existe pourtant des stratégies éprouvées pour la remise en état de zones mal conçues, notamment par un remembrement des parcelles, mais cela est généralement socialement difficile et prend beaucoup de temps.

Dans les villes, il est indispensable d'améliorer la mobilité pour faciliter le développement industriel, non seulement par des moyens de transport en commun, mais en aménageant des équipements pour les piétons et les cyclistes pour permettre aux travailleurs de se rendre dans les établissements industriels.

AMÉLIORER LES MARCHÉS FONCIERS ET IMMOBILIERS

L'habitat urbain ne peut être économiquement efficace si les marchés fonciers et immobiliers fonctionnent mal. Ce mauvais fonctionnement affaiblit la valorisation des économies d'agglomération, le financement hypothécaire et la collecte des recettes territoriales.

La première étape de l'amélioration de l'aménagement foncier est de régulariser les institutions qui régissent le fonctionnement de ces marchés, notamment l'enregistrement foncier qui doit être numérisé, systématique et facilement mis à jour. Il faut également améliorer la transparence pour réduire la corruption. L'information sur les terrains doit être facilement accessible et gérée par un organisme de surveillance neutre. Il faut protéger les droits des femmes à la propriété foncière.

INVESTIR DANS LA MOBILITÉ MULTIMODALE

Dans les villes, il est indispensable d'améliorer la mobilité pour faciliter le développement industriel, non seulement par des moyens de transport en commun mais en aménageant des équipements pour les piétons et les cyclistes pour permettre aux travailleurs de se rendre dans les établissements industriels, la majorité des citoyens africains n'ayant pas d'autres moyens de se déplacer. Cependant, les gouvernements, bien souvent, font tout le contraire en subventionnant l'utilisation des véhicules particuliers dans les villes par la construction d'équipements très coûteux, destinés à la voiture, et en subventionnant le carburant, ce qui ne fait qu'aggraver les embouteillages. Beaucoup de gouvernements investissent aussi dans la construction d'autoroutes et de roades, sans assurer la bonne liaison entre la rue et les transports en commun, ce qui entrave le bon fonctionnement urbain.

Avant de construire des roades, il conviendrait de mieux relier entre elles les différentes parties de la ville. (La construction de roades aggrave souvent la situation à long terme en suscitant une nouvelle demande de déplacements.) Les autorités devraient planifier d'avance le quadrillage des rues en prévoyant un espace suffisant

ÉTHIOPIE. Depuis 2006, le programme intégré de création de logements a permis de construire plus de 396 000 logements dans des copropriétés de taille variable. Le programme est financé par des émissions d'obligations publiques de la Banque commerciale d'Éthiopie, s'élevant à 153 millions de dollars à la fin de 2011. Les matériaux et équipements de construction ont été détaxés, et cette décision a aidé à accroître l'offre de logements d'un prix abordable, de réduire leur coût, ce qui les rend accessibles à une proportion appréciable des groupes à faible revenu.

MAROC. Le Gouvernement a lancé plusieurs programmes d'amélioration de l'accès au logement, et il a été en mesure de déclarer qu'entre 2004 et 2014, 51 villes et centres urbains sur 85 ont été débarrassés de leurs bidonvilles. Environ 306 000 ménages ont vu leurs conditions de vie s'améliorer. La construction de ces nouveaux logements a permis de réduire de moitié en 2013 le déficit de logements, qui était de 1,24 million d'unités en 2002. Pour 2016, l'objectif est de réduire encore ce déficit de 400 000 unités (environ un tiers). Depuis 2010, 736 contrats ont été signés pour la fourniture de 1,26 million de logements sociaux. En 2014, 366 000 logements étaient en construction.

AFRIQUE DU SUD. Entre 1994 et 2014, le Gouvernement a dépensé 125 milliards de rands (8,87 milliards de dollars) pour le développement d'établissements humains et 16 milliards de rands (1,14 milliard de dollars) pour les projets infrastructurels connexes. Ainsi, avec le concours du secteur privé, le secteur public a pu livrer 5 677 614 logements modernes depuis 1994, et le Gouvernement subventionne plus de 3,7 millions de logements à bon marché, permettant à 12,5 millions de ménages pauvres de se loger dans la sécurité.

Sources: Ministère éthiopien du développement urbain, du logement et de la construction (2014); Royaume du Maroc (2014); Ministère sud-africain des établissements humains (2014).

pour un revêtement ou un élargissement ultérieurs de la voie publique⁵. Dans les villes africaines, certaines solutions sont sous-utilisées, notamment le métro léger, les autobus urbains rapides, les couloirs réservés aux camions, le parc relai, la tarification de l'encombrement et les impôts sur les plus-values foncières. Pourtant, on constate de bonnes pratiques dans plusieurs programmes de création de réseaux d'autobus rapide comme à Lagos, au Cap, à Johannesburg, et d'un métro léger à Addis-Abeba, Rabat et Johannesburg (le Gautrain). L'effet de démonstration du métro léger est tel que le Nigeria et le Sénégal envisagent d'en construire un (en Afrique du Sud, le Gautrain est sur le point d'étendre son réseau de 200 km de nouvelles lignes)⁶.

ATTÉNUER LA PÉNURIE DE LOGEMENTS

Les villes africaines souffrent d'une très forte pénurie de logements, et la majorité de la population urbaine du continent vit dans des établissements spontanés (qui sont souvent des bidonvilles). Le logement influence souvent les choix qui s'offrent aux ouvriers d'industrie. Le logement absorbe aussi une grande partie des terrains disponibles et détermine donc la forme de la ville. Si les établissements spontanés continuent à

proliférer, la facilité d'accès et l'aménagement urbain spatial seront compromis; il est donc important de desserrer les contraintes qui pèsent sur le secteur du bâtiment, de viabiliser les terrains, d'éliminer certains obstacles réglementaires et de faciliter le financement hypothécaire.

Ces interventions du côté de l'offre doivent être accompagnées d'un programme de construction de logements sociaux afin de traduire le besoin de logements en une demande effective, celle de la population urbaine qui n'est pas encore en mesure de se loger dans des logements modernes. Les programmes nationaux de construction de logements qui offrent des logements subventionnés ont aidé à satisfaire ces besoins en Éthiopie, au Maroc et en Afrique du Sud (encadré 6.3).

Si l'on veut développer l'industrie manufacturière, il faut que les zones d'habitation des populations à faible revenu soient reliées aux emplois par des transports en commun peu coûteux et par des équipements réservés aux piétons. Il faut interdire la création de résidences sécurisées qui limitent l'accès aux grandes rues et aux artères. Les nouvelles opérations réalisées dans les lotissements doivent être conformes aux réseaux de rues existants et assurer la liberté d'accès de tous.

INVESTIR EN PRIORITÉ DANS LES INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES

La qualité et la facilité d'accès des infrastructures urbaines déterminent le succès de la politique industrielle. Les gouvernements africains doivent mettre en route et coordonner de tels investissements, en particulier dans

Les gouvernements africains doivent mettre en route et coordonner des investissements dans les infrastructures urbaines, en particulier dans la production d'électricité et les transports, tant pour aider les entreprises industrielles que pour répondre aux besoins des citoyens.

la production d'électricité et les transports, tant pour aider les entreprises industrielles que pour répondre aux besoins des citoyens.

Dans les villes, la médiocrité de la connectivité, de la mobilité et des infrastructures empêche de mettre en valeur les économies d'agglomération, réduit la productivité industrielle et les perspectives d'emploi des chômeurs. Les coupures d'électricité gênent beaucoup les établissements industriels.

Les investissements dans le réseau routier et la logistique, pour relier entre elles les différentes villes du pays, constituent une première étape dans la création d'un réseau urbain national qui contribue au développement économique par une amélioration des liaisons entre les villes dans un développement national équilibré, et facilite l'accès de l'industrie aux marchés, à la main-d'œuvre et aux autres facteurs de production.

DONNER LA PRIORITÉ À L'INDUSTRIE DANS LA PLANIFICATION DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL

Le développement industriel doit être l'une des priorités de l'urbanisme, de l'aménagement urbain et

de l'administration des villes. Les municipalités doivent élaborer des plans d'action industriels reflétant les politiques industrielles et urbaines nationales, elles doivent être inspirées par le plan national de développement et intégrer les différents atouts de certaines villes.

De tels plans seront d'autant plus efficaces qu'ils feront partie d'un plan de développement économique local, visant le long terme et l'inclusion. Ces plans seront aussi susceptibles de mobiliser les avantages et les ressources économiques locaux. Contrairement aux politiques traditionnelles cherchant, par une surenchère, à attirer des industries lourdes – politiques qui exigent de fortes subventions ou de trop généreuses dérogations fiscales –, la plupart des plans de développement économique local, désormais, privilégient l'efficacité générale de l'industrie et de l'activité commerciale par une politique d'affectation des sols et par des investissements judicieux dans les actifs et ressources locaux. Il s'agit d'activités continues, pour lesquelles les villes doivent s'inventer ou se réinventer de façon à s'adapter à des réalités nouvelles déterminées par l'évolution de la géographie industrielle, technologique et spatiale (encadré 6.4).

6.3 MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES

Les crédits budgétaires et les dispositions administratives doivent refléter une bonne coordination des politiques de développement urbain et industriel. Les échecs sont souvent attribuables à une mauvaise coordination de différents éléments. Ainsi, si l'on ne peut adapter les crédits budgétaires et les dispositions administratives aux politiques que l'on entend mener, ce sont celles-ci qu'il faut modifier. L'établissement de liens robustes entre ces deux éléments suppose une démarche multisectorielle intervenant à de nombreux niveaux (continental, national et territorial).

La procédure budgétaire nationale et territoriale, en particulier pour le financement des grands ouvrages, doit reposer sur une bonne coordination des politiques industrielles et urbaines. Les investissements envisagés doivent être classés par ordre de priorité en fonction des cibles spatiales et industrielles.

Pour que les villes contribuent davantage au développement industriel, il est impératif de confier aux municipalités les moyens financiers de mieux gérer et planifier les villes.

TROUVER LES MOYENS DE FINANCEMENT

Pour que les villes contribuent davantage au développement industriel, il est impératif de confier aux municipalités les moyens financiers de mieux gérer et planifier les villes. Le Programme d'action d'Addis-Abeba, par exemple, reconnaît le rôle des collectivités territoriales dans le financement du développement. Mais la décentralisation doit s'accompagner d'une dévolution des moyens de financement, et une capacité trop faible de gestion financière et de production de recettes est un difficile problème dans beaucoup de villes africaines. Il est indiqué de faire correspondre la décentralisation des attributions avec une action de création de capacités locales et d'assurer un financement par des transferts ou en améliorant la capacité locale de lever les impôts et les redevances. Les grandes villes peuvent être autorisées à emprunter à l'extérieur, par exemple en émettant des obligations municipales. Les dépenses publiques consacrées à l'investissement et à des marchés publics ont un important effet de promotion du contenu local, de développement des entreprises et des chaînes d'offre, ce qui accroît progressivement le rôle des autorités municipales locales.

Les mécanismes permettant de taxer les plus-values foncières permettent de relier les investissements

urbains et les recettes publiques s'il existe un système fonctionnel d'enregistrement foncier et de détermination des valeurs foncières. Les taxes foncières annuelles, reposant sur la valeur actuelle des biens fonciers, les baux sur les terrains publics, les impôts sur les plus-values foncières, les redevances d'équipement et la vente des droits de viabilisation recèlent un énorme potentiel de financement efficace et équitable de l'urbanisation.

La participation et la transparence dans la budgétisation et la détermination des dépenses sont un moyen de renforcer la confiance dans l'activité des pouvoirs publics et donc d'améliorer la collecte de l'impôt. La budgétisation participative, où les habitants ont un contrôle direct d'un ensemble de dépenses budgétaires en exerçant leur droit de vote, offre des possibilités, en particulier celle d'assurer une meilleure inclusion. Ce processus engendre aussi une participation du public au développement économique et industriel local et il pourrait contribuer à la création d'emplois et d'avantages sociaux pour tous les groupes, y compris les plus vulnérables.

Le secteur privé peut beaucoup contribuer aux politiques industrielles. Les capitaux privés peuvent aider à répondre aux besoins de financement du développement des pays africains, selon trois moyens. D'abord, les économies africaines doivent mobiliser les ressources financières privées, intérieures et extérieures, de façon à pouvoir investir dans les infrastructures; elles doivent aussi éliminer les obstacles que sont l'absence d'une réglementation des partenariats public-privé et la faible capacité technique et institutionnelle de concevoir et de gérer ces partenariats. Deuxièmement, dans l'application d'une nouvelle génération de politiques de ce type, il sera utile de faire participer des acteurs privés à l'examen des politiques urbaines et industrielles et à l'établissement des priorités. Troisièmement et surtout, il est essentiel de coordonner l'investissement de création d'infrastructures dans les villes et dans les zones industrielles pour s'assurer que l'investissement public a bien pour effet d'attirer des investissements privés de façon à valoriser les synergies possibles et promouvoir un développement économique dans les sous-secteurs et dans les localités choisis en priorité.

COORDONNER LA PLANIFICATION ET L'EXÉCUTION

La mise en œuvre coordonnée des politiques urbaines et industrielles suppose l'existence d'un cadre institutionnel correspondant à la structure de ces politiques. Mais beaucoup de pays africains souffrent toujours de contraintes institutionnelles les empêchant de bien coordonner les politiques urbaine et industrielle.

Une plate-forme pluridisciplinaire d'exécution, réunissant les secteurs urbain et industriel, aiderait à aligner les priorités et à renforcer les actions économiques dans le cadre du développement urbain.

L'aménagement urbain et la gestion des villes sont un processus multisectoriel complexe impliquant de nombreuses administrations à différents niveaux – municipal, métropolitain, territorial. Typiquement, c'est au principal organisme de développement urbain qu'il appartient de s'acquitter d'un ensemble de fonctions qui vont du choix de la forme et de la structure de la ville aux différents niveaux d'intervention: la politique du logement et les services publics et sociaux d'accompagnement; la politique foncière de la ville pour guider les structures de la croissance urbaine et maîtriser la spéculation; le développement administratif et politique qui suppose la création d'unités administratives géographiquement optimales et une bonne répartition des autorités territoriales; le soutien à ces différents organismes pour leur donner les capacités financières, administratives et institutionnelles voulues.

Le développement urbain est également tributaire de nombreux autres secteurs et sous-secteurs, en particulier l'industrie, la construction, l'infrastructure, l'énergie et les télécommunications. La dispersion de ces compétences entre différentes entités – qui parfois se chevauchent – est un problème d'ordre institutionnel.

Les principaux organismes de développement urbain, bien qu'ils reconnaissent de mieux en mieux le rôle des villes et des réseaux urbains comme moteurs de croissance, réfléchissent surtout aux problèmes de l'affectation des sols et du logement – qui, pour importants qu'ils soient, ne sont pas le lien essentiel entre planification économique et industrialisation. L'urbanisation se joue à de multiples échelles géographiques différentes, ce qui ajoute encore à la complexité et rend la coordination nécessaire, non seulement entre les organismes de développement urbain et industriel mais aussi entre les différents niveaux de l'administration.

Une plateforme pluridisciplinaire d'exécution, réunissant les secteurs urbain et industriel, aiderait à aligner les priorités et renforcer les actions économiques dans le cadre du développement urbain. Une note conceptuelle, ou encore un livre blanc, qui définirait les principes de la rédaction des politiques urbaines et industrielles et préparerait la création d'une telle plateforme, serait extrêmement utile.

La coordination s'impose aussi dans la planification industrielle et spatiale nationale. La planification industrielle exprime les priorités et les objectifs dans des projets et programmes et les met en rapport avec les budgets. Il est indispensable d'analyser les conditions de l'activité industrielle et les facteurs spatiaux, y compris les infrastructures, la main-d'œuvre et les matières premières, avant de formuler des programmes et stratégies industriels. C'est aussi une étape importante à franchir pour déterminer les préférences des industriels en matière d'implantation dans le cadre de la programmation. L'exercice peut largement profiter du cadre national de développement spatial dans lequel s'élabore la politique urbaine à long terme de la ville, et une conception de la hiérarchie des villes, des zones de développement et des couloirs de transport. À ce niveau, la coordination permet aux dirigeants de créer un plan spatial de l'industrie en plaquant le développement urbain sur les priorités industrielles. Cela permet aussi à ces dirigeants de diriger les investissements vers les infrastructures et vers les zones économiques spéciales de façon à faire progresser les priorités et les objectifs urbains et industriels.

Ce caractère multidisciplinaire de l'étude de l'urbanisation, et la complexité du phénomène, imposent une coordination avec les secteurs et sous-secteurs autres que l'industrie. L'énergie, les transports, les communications et la technologie sont notamment les secteurs importants dans la formation du cadre de développement urbain. Un mécanisme doit être chargé de coordonner la planification du développement urbain et industriel. Si ces deux volets peuvent se rapprocher, il faut que les multiples secteurs, sous-secteurs et acteurs participent à la planification et l'exécution des politiques choisies. Ce mécanisme devrait également permettre des consultations avec les acteurs du secteur privé, obtenir leur participation, et notamment celle des dirigeants industriels et des responsables de l'immobilier.

Les actions à mener, des deux côtés, s'exercent à une échelle multiple et doivent être gérées à différents niveaux, du niveau local au niveau national. La décentralisation reste importante et elle progresse dans

beaucoup de pays, mais les compétences en matière de développement économique se trouvent surtout au niveau de l'administration centrale, et bien souvent les autorités locales ne s'intéressent pas aux programmes économiques ou n'ont pas la compétence nécessaire pour les formuler et les exécuter. En dehors de l'Afrique du Sud et de l'Afrique du Nord, bien souvent les villes n'ont pratiquement pas d'expérience de la planification économique locale; et là où elles ont cette expérience, celle-ci ne s'applique qu'à une échelle territoriale et organique trop limitée pour avoir un impact important. De plus, de telles initiatives sont rarement en interaction avec les priorités nationales et territoriales. Ainsi, la coordination au niveau national est nécessaire pour rendre conformes les priorités urbaines et industrielles avec le concours des autorités territoriales et elle doit s'accompagner d'un soutien technique, financier et institutionnel. Les plans nationaux n'ont de l'intérêt que s'ils sont effectivement appliqués, et les acteurs locaux sont d'importance critique dans cette réalisation.

Pour évaluer les différentes options et les arbitrages, mettre sur le papier de bonnes stratégies et en mesurer l'impact, il est indispensable de disposer de données factuelles pour bien comprendre les complexités de l'urbanisation et ses liens avec le développement industriel. De plus, le développement urbain et les objectifs de croissance économique à long terme doivent s'inscrire dans un cadre d'analyse qui les relie et s'appuyer sur des méthodes solides et une bonne matrice d'indicateurs. Mais les données économiques spatiales, en particulier au niveau territorial, sont absentes s'agissant de l'emploi, de la géographie économique, des économies d'agglomération, des marchés foncier et immobilier, des recettes et des dépenses territoriales, de l'encombrement et de la faible mobilité dans la ville (y compris dans les transports en commun) et de la qualité de l'équipement. La coopération entre les administrations urbaines, les services statistiques nationaux et éventuellement des groupes de réflexion, pourrait pourtant améliorer les choses.

Pour conclure, il est indispensable d'élaborer des directives sur les moyens de coordonner la formulation et l'exécution des politiques urbaines et industrielles en s'inspirant des objectifs nationaux de croissance et de transformation. Si les dirigeants apprécient à sa juste valeur la nécessité de lier ces politiques entre elles, ils doivent également renforcer les capacités. Sur la base des pratiques qui se sont révélées efficaces en Afrique et ailleurs, il sera important d'aider les États et les partenariats parmi les différentes communautés économiques régionales.

Pour bien évaluer les différentes options et les arbitrages, mettre sur le papier de bonnes stratégies et en mesurer l'impact, il est indispensable de disposer de données factuelles permettant de bien comprendre les complexités de l'urbanisation et ses liens avec le développement industriel.

BIBLIOGRAPHIE

CEA (Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, 1962. "Report on Workshop on Urbanization in Africa: Economic Factors in Urban Growth in Africa and the Role of Industrialization: Comment on the Work Programme of the Economic Commission for Africa Division for Industry, Transport and Natural Resources". Addis-Abeba. À consulter à l'adresse suivante: <http://repository.uneca.org/bitstream/handle/10855/6815/Bib-46876.pdf?sequence=1>.

---, 2016. *Rapport économique sur l'Afrique 2016*. Addis-Abeba.

Henderson, J., Z. Shalzi et A. Venables, 2001. "Geography and Development." *Journal of Economic Geography* No 1, vol. 1, pages 81 à 85.

Ministère éthiopien du développement urbain, du logement et de la construction, 2014. *National Report on Housing and Sustainable Urban Development*, Addis-Abeba (Éthiopie).

Ministère rwandais des finances et de la planification, 2000. *Vision 2020*. Kigali (Rwanda). <http://www.sida.se/globalassets/global/countries-and-regions/africa/rwanda/d402331a.pdf>.

---. 2013. "Economic Development and Poverty Reduction Strategy II 2013-2018." Kigali (Rwanda). À consulter à l'adresse suivante: http://www.rdb.rw/uploads/tx_sbdownloader/EDPRS_2_Main_Document.pdf.

Ministère sud-africain des établissements humains, 2014 "Concept Document: National Human Settlements Spatial Plan August 2014". Pretoria (Afrique du Sud). À consulter à l'adresse suivante: [https://www.thehda.co.za/uploads/files/140814_MSP_Concept_document_\(2\).pdf](https://www.thehda.co.za/uploads/files/140814_MSP_Concept_document_(2).pdf).

National Planning Commission. sans date. "National Development Plan: Our Future, Make it Work 2030". À consulter à l'adresse suivante: <http://www.gov.za/sites/www.gov.za/files/Executive%20Summary-NDP%202030%20-%20Our%20future%20-%20make%20it%20work.pdf>

NYCEDC (New York City Economic Development Corporation), sans date. "The Industrial Action Plan". New York. À consulter à l'adresse suivante: <http://www.nycedc.com/industry/industrial>.

Redding, S., 1999. "Dynamic Comparative Advantage and the Welfare Effects of Trade" *Oxford Economic Papers* No 51, 1999, pages 15 à 39. À consulter à l'adresse suivante: <https://www.princeton.edu/~reddings/pubpapers/DCAOEP1999.pdf>.

Royaume du Maroc, 2014. *Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable*. Rabat (Maroc).

Secrétariat d'Habitat III, CEA et ONU-Habitat, 2017. "Habitat III Africa Regional Report".

Ville de Chicago. 2017. "Repositioning Chicago's Industrial Corridors for Today's Economy". Chicago. À consulter à l'adresse suivante: https://www.cityofchicago.org/city/en/depts/dcd/supp_info/repositioning-chicago-s-industrial-corridors-for-today-s-economy.html.

NOTES

- 1 Ces mythes sont les suivants: les politiques d'amélioration de la ville stimulent les migrations et ajoutent encore au surpeuplement des villes. Les dirigeants doivent privilégier le développement rural pour ralentir l'urbanisation. La vie dans la ville africaine est bon marché. Des villes de bonne qualité pousseront naturellement grâce au libre fonctionnement du marché. L'industrie se portera mieux si elle est séparée de l'anarchie des villes. Les questions urbaines sont des questions sociales et non des questions économiques.
- 2 Par « espace de produit » on entend, selon Ricardo Haussmann qui a élaboré la notion, un réseau de produits et de secteurs liés entre eux par l'utilisation des mêmes facteurs de production.
- 3 Les villes primaires étudiées dans les différentes régions du monde sont celles qui conservent leur importance centrale depuis au moins 100 ans grâce en partie à l'investissement physique et institutionnel progressivement accumulé (Henderson, Shalzi et Venables, 2001).
- 4 Les nouvelles données géographiques numérisées peuvent beaucoup faciliter une planification et une conception urbaine « intelligentes ».
- 5 L'Université de New York et ONU-Habitat pilotent actuellement des approches novatrices de la planification du réseau routier dans l'optique de la croissance. Voir: http://marroninstitute.nyu.edu/uploads/content/A_New_Plan_for_African_Cities_Oct_19_2015.pdf and <http://unhabitat.org/urban-initiatives/initiatives-programmes/planned-city-extensions/>.
- 6 Secrétariat d'Habitat III, CEA et ONU-Habitat (2017).

NOTE STATISTIQUE



L'édition 2017 du Rapport économique sur l'Afrique s'appuie sur les chiffres actualisés et harmonisés les plus récents provenant d'un éventail de sources, notamment des questionnaires élaborés par les auteurs. Les principales variables économiques et sociales sont obtenues de la base de données du Département des affaires économiques et sociales (DAES) de l'ONU. Ont également été mises à contribution les bases de données statistiques du Fonds monétaire international (FMI), de l'Economist Intelligence Unit (EIU), de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), de la Banque mondiale et de certains ministères de pays africains pour divers indicateurs économiques. Il se pourrait que les données indiquées dans le Rapport diffèrent de celles des éditions précédentes en raison des récentes hypothèses et révisions.

La base de données des Perspectives économiques mondiales du DAES fournit des données comparables sur la croissance du produit intérieur brut (PIB) de l'ensemble des pays africains, à l'exception des Seychelles et du Swaziland, pour lesquels elles sont extraites de la base de données de l'EIU. Les taux de croissance du PIB réel sont générés à partir des données de pays, 2010 étant l'année de référence. Les taux d'inflation sous-régionaux des groupements de pays sont des moyennes pondérées, la pondération se fondant sur le PIB aux prix de 2010. Les prévisions du scénario de base reposent en partie sur le projet LINK et le modèle de prévisions économiques mondiales du DAES.

Les données sociales reposent sur les informations les plus récentes obtenues auprès du Centre africain pour la statistique (CAS) de la CEA, de la Banque africaine de développement, de l'UNICEF, du PNUD, du DAES, de la Division de statistique de l'ONU, de l'UNESCO, des Indicateurs du développement dans le monde de la Banque mondiale et des bases de données de PovcalNet. Les données sur l'emploi et la productivité proviennent des Indicateurs clefs du marché du travail de l'OIT (ICMT) et des bases de données du World Employment and Social Outlook, alors que celles du commerce (exportations et importations) viennent de la CNUCED et de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Les pays sont classés en régions géographiques et groupes de pays. Sauf indication contraire, les données couvrent 53 pays africains (à l'exclusion du Soudan du Sud pour lequel les données historiques ne sont pas disponibles). Les régions géographiques sont : l'Afrique de l'Est, l'Afrique centrale, l'Afrique du Nord, l'Afrique australe et l'Afrique de l'Ouest. Certaines analyses reposent également sur des groupes de pays tels que les pays importateurs de pétrole, les pays exportateurs de pétrole, les pays riches en ressources minérales et les pays pauvres en ressources minérales. On entend par « pays exportateurs de pétrole » ceux dont les exportations de pétrole sont supérieures d'au moins 20 % à leurs importations de pétrole. Il s'agit de l'Algérie, de l'Angola, du Cameroun, du Congo, de la Côte d'Ivoire, du Gabon, du Ghana, de la Guinée équatoriale, de la Libye, du Niger, du Nigéria, de la République démocratique du Congo, du Soudan et du Tchad. Les pays importateurs de pétrole sont l'Afrique du Sud, le Bénin, le Botswana, le Burkina Faso, le Burundi, le Cabo Verde, les Comores, Djibouti, l'Égypte, l'Érythrée, l'Éthiopie, la Gambie, la Guinée, la Guinée-Bissau, le Kenya, le Lesotho, le Libéria, Madagascar, le Malawi, le Mali, le Maroc, Maurice, la Mauritanie, le Mozambique, la Namibie, l'Ouganda, la République centrafricaine, le Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, le Sénégal, les Seychelles, la Sierra Leone, la Somalie, le Swaziland, la Tanzanie, le Togo, la Tunisie, la Zambie et le Zimbabwe. Les pays riches en ressources minérales sont ceux dont les exportations de minéraux représentent plus de 20 % de leurs exportations totales. Ils comprennent l'Afrique du Sud, l'Algérie, le Bénin, le Botswana, le Burkina Faso, Djibouti, l'Érythrée, la Guinée, la Guinée équatoriale, le Lesotho, le Liberia, Madagascar, le Mali, la Mauritanie, le Mozambique, la Namibie, le Niger, la République centrafricaine, la République démocratique du Congo, le Rwanda, la Sierra Leone, le Soudan, la Tanzanie, le Togo, la Zambie et le Zimbabwe. Les pays pauvres en ressources minérales sont les suivants : Angola, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Kenya, Libye, Malawi, Maroc, Maurice, Nigéria, Ouganda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Somalie, Swaziland, Tchad et Tunisie. Ces groupements de pays s'inspirent des données sur le commerce issues de la base de données de la CNUCED pour les années 2012 et 2013 (CTCI 33 pour le pétrole et la CTCI 27 + 28 + 32 + 34 + 35 + 68 + 667 + 971 pour les minéraux).

Les pays exportateurs de produits de base agricoles sont ceux dont les exportations sont composées à plus de 20 % de produits agricoles. Il s'agit du Bénin, du Burkina Faso, du Burundi, du Cabo Verde, du Cameroun, de la Côte d'Ivoire, de l'Égypte, de l'Éthiopie, du Ghana, du Kenya, de Madagascar, du Malawi, du Mali, du Maroc, de Maurice, de la Mauritanie, de la Namibie, de l'Ouganda, de la République centrafricaine, du Rwanda, de Sao Tomé-et-Principe, des Seychelles, du Soudan, de la Tanzanie et du Zimbabwe.

La partie thématique du Rapport utilise des données et des informations de sources primaires, recueillies au moyen de questionnaires, puis harmonisées et analysées par le personnel de la CEA. Plusieurs entretiens ont été menés dans 11 pays faisant l'objet d'études de cas: Afrique du Sud, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Éthiopie, Madagascar, Maroc, Mozambique, Nigéria, Rwanda et Soudan.