

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.