

Chapitre 6

Les conséquences de l'urbanisation sur la transformation structurelle de l'Afrique

L'impact profond de l'urbanisation sur les sociétés africaines est de mieux en mieux compris, mais l'on s'est jusqu'ici peu intéressé aux moyens de mettre ce processus au service d'une transformation structurelle réelle et durable du continent. Pour pallier cette lacune, ce chapitre analyse la diversité et la spécificité des modèles d'urbanisation observés en Afrique. Les chapitres 7 et 8 se pencheront ensuite sur les moyens de saisir les opportunités offertes par l'urbanisation. L'annexe au chapitre 6 décrit la méthode d'analyse typologique de l'urbanisation et de la transformation structurelle dans différents pays africains.

En bref

L'urbanisation de l'Afrique s'opère à un rythme sans précédent dans l'histoire, créant des opportunités et des défis considérables. À l'avenir, elle peut accélérer la transformation structurelle, à condition qu'elle s'accompagne d'emplois productifs et de biens publics pour tous. Les modèles d'urbanisation sont divers sur le continent africain, mais ils confirment en général qu'une urbanisation sans planification peut, au contraire, ralentir la transformation structurelle.

Pour stimuler un développement économique, social et environnemental, il faut que les modèles d'urbanisation soient rendus plus durables qu'ils ne le sont actuellement. Dans nombre de pays africains, une part importante de la population active urbaine reste cantonnée à des activités de service informelles et peu productives et ont un accès limité aux biens publics. Les activités urbaines entretiennent de plus en plus de liens avec les zones rurales, et ces dernières demeurent un pilier des économies africaines. Malgré la lenteur de l'industrialisation, le coût de la dégradation de l'environnement est substantiel et ne cesse de s'alourdir, ajoutant aux défis économiques et sociaux engendrés par l'urbanisation. Les politiques publiques doivent veiller à ce que les infrastructures suivent le rythme de la croissance urbaine et qu'elles permettent de connecter les centres urbains entre eux. Elles doivent en outre promouvoir une meilleure planification et une meilleure gouvernance urbaines. L'Agenda 2063 et l'Objectif de développement durable n° 11 sur les villes donnent un nouvel élan à l'Afrique pour qu'elle réalise le plein potentiel de son urbanisation.

Les liens entre urbanisation et transformation structurelle en Afrique sont complexes et diversifiés

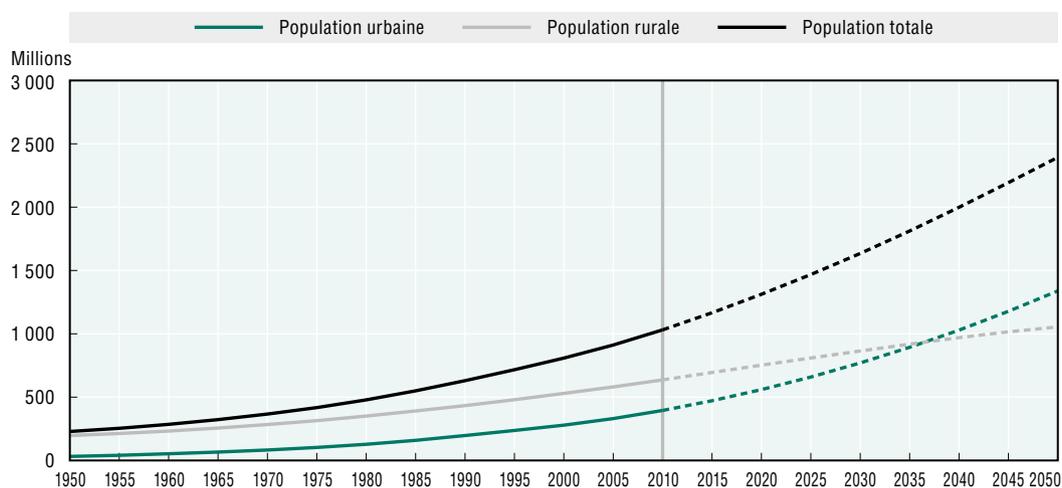
La première section ci-dessous décrit le rythme et l'ampleur de l'urbanisation de l'Afrique à la lumière des données les plus récentes. Elle replace l'urbanisation de l'Afrique dans le contexte de la « seconde vague » d'urbanisation, emmenée par l'Asie. La deuxième section analyse l'expérience africaine d'urbanisation rapide, qui s'accompagne d'une transformation structurelle lente. Cette situation contraste avec celle de nombreuses autres régions du monde, en particulier les pays de l'OCDE et de l'Asie de l'Est. La troisième section s'intéresse à la diversité des modèles d'urbanisation que l'on peut observer sur le continent. Enfin, la dernière section prend acte de la persistance de l'économie rurale en Afrique.

L'Afrique s'urbanise à un rythme parmi les plus rapides de l'histoire

Le continent africain s'urbanise rapidement. La part des citoyens s'est accrue, pour passer de 14 % en 1950 à 40 % aujourd'hui. D'après les projections, d'ici le milieu des années 2030, 50 % des Africains vivront dans des villes (graphique 6.1)¹. L'urbanisation devrait se poursuivre et se stabiliser aux environs de 56 % vers 2050.

À en juger par son ampleur et son rythme, l'urbanisation simultanée de l'Afrique et de l'Asie correspond à la deuxième grande vague d'urbanisation de l'histoire de l'humanité. La première grande vague d'urbanisation s'est produite entre 1750 et 1950 en Europe, en Amérique du Nord et dans une certaine mesure en Amérique latine et aux Caraïbes. La population urbaine est alors passée de 15 millions de personnes à près de 462 millions. La vague actuelle d'urbanisation est à la fois plus ample et plus rapide. D'ici 2050, ce sont 2.1 milliards de personnes qui viendront gonfler la population des villes africaines et asiatiques (graphique 6.2).

Graphique 6.1. Évolution de la population urbaine, rurale et totale en Afrique, 1950-2050

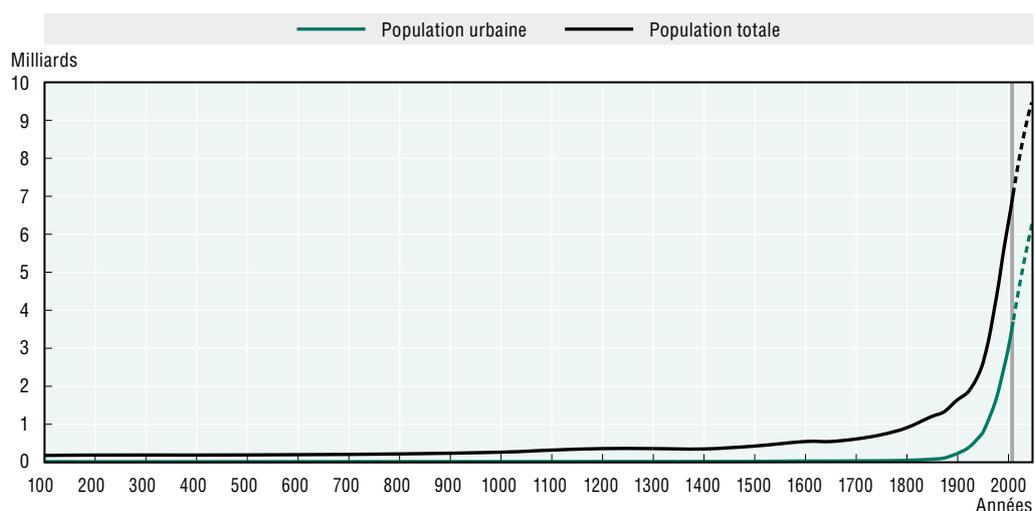


Note : À partir de 2010, les chiffres sont des prévisions qui se fondent sur le scénario de la fécondité moyenne de DAES-ONU.

Source : DAES-ONU (2014).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933351779>

Graphique 6.2. Croissance de la population urbaine mondiale de l'année 100 à 2050



Note : La ligne verticale représente l'année 2010 qui marque le début des projections.

Source : Données relatives à la population totale entre l'année 0 et 1940 d'après Kremer (1993), données sur la population urbaine entre l'année 100 et 1925 d'après Graumann (1977) et données de 1950 à 2050 d'après DAES-ONU, 2014, s'appuyant sur le scénario de fécondité moyenne de DAES-ONU à compter de 2010.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933351780>

Du fait de son ampleur, la vague actuelle d'urbanisation doit suivre un processus plus respectueux de l'environnement et moins consommateur de ressources que par le passé. En Chine, de même que dans plusieurs pays de l'OCDE, l'urbanisation rapide s'accompagne d'une dégradation de l'environnement proportionnelle au développement et au recul de la pauvreté : 12 des 20 villes les plus polluées au monde se trouvent en Chine, et environ 90 % des cours d'eau situés à proximité des zones urbaines sont fortement pollués (Banque mondiale, 2007 ; Zheng et Khan, 2013). De plus, l'urbanisation

de l'Afrique s'opère dans un monde dont les ressources sont limitées et sur lequel s'exercent des contraintes climatiques, ce qui n'était pas connu lors du précédent épisode d'urbanisation (Swilling, 2015 ; Currie et al., 2015). Il est d'une importance stratégique pour l'Afrique et pour le monde entier que la vague d'urbanisation actuelle soit plus durable que par le passé.

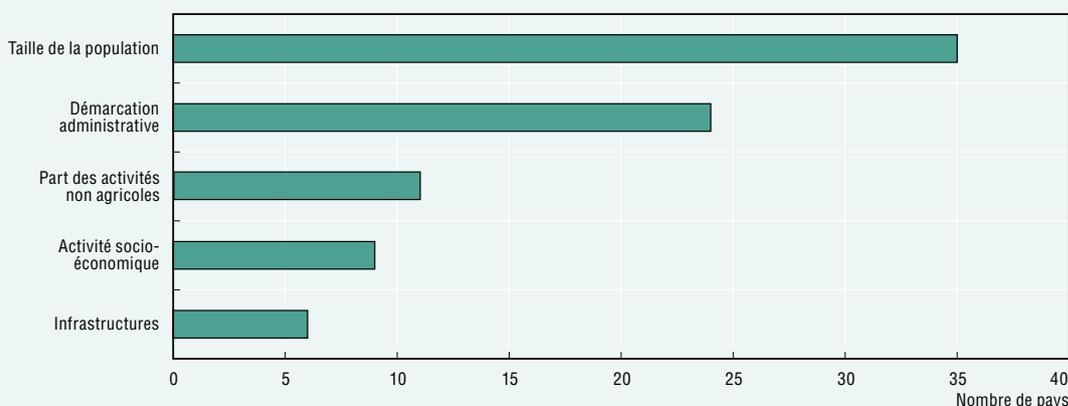
À l'instar de l'Asie, l'Afrique s'urbanise à un rythme deux fois plus élevé que celui de l'Europe. Il a fallu à cette dernière 110 ans pour que sa population urbaine passe de 15 % (1800) à 40 % (1910). L'Afrique a connu la même évolution en 60 ans, soit près de deux fois moins de temps. L'urbanisation de l'Afrique aurait progressé de 5.9 points de pourcentage entre 2000 et 2015, ce qui la place juste après l'Asie, avec 10.7 points sur la même période. En 2015, près de 472 millions d'Africains vivaient en zone urbaine (calculs des auteurs d'après DAES-ONU, 2014).

La croissance rapide de la population urbaine est encore plus frappante en valeur absolue, c'est-à-dire lorsqu'elle n'est pas comparée à la croissance de la population rurale (encadré 6.1). En 20 ans, la population urbaine a été multipliée par près de deux en Afrique, passant de 237 millions en 1995 à 472 millions en 2015. La population urbaine de l'Afrique devrait à nouveau presque doubler entre 2015 et 2035. Il n'y a pas si longtemps, en 1990, l'Afrique était la région du monde qui comptait le moins de citadins (197 millions). En 2020, l'Afrique affichera probablement la seconde plus grande population citadine au monde (560 millions) après l'Asie (2 348 millions).

Encadré 6.1. Définition des zones urbaines, des agglomérations, de l'urbanisation et de la croissance de la population urbaine

Les définitions officielles des zones urbaines diffèrent d'un pays africain à l'autre (graphique 6.3). Pour 35 d'entre eux, une zone urbaine se définit par la taille de sa population, mais les seuils varient : ils se situent entre 1 500 et 3 000 habitants dans 16 pays, à 5 000 habitants dans 11 pays, à 10 000 habitants dans 5 pays, à 20 000 au Nigéria et à 30 000 au Mali. Pour 24 pays, une zone urbaine se définit en fonction de critères administratifs ou politiques. Onze pays prennent en compte la présence d'activités non agricoles. Seuls 9 pays définissent les zones urbaines en fonction de l'activité socioéconomique, et rares sont ceux qui tiennent compte de l'infrastructure dans leur définition. Faute d'une définition unique et précise, il est difficile de recueillir et de calculer des statistiques urbaines et impossible de faire des comparaisons harmonisées aux niveaux continental et international (BAfD/OCDE/PNUD, 2015). Ce rapport s'appuie sur les chiffres de l'urbanisation issus des Perspectives de l'urbanisation dans le monde (*World Urbanization Prospects*) de DAES-ONU (2014), qui se fondent sur les chiffres officiels communiqués par les bureaux nationaux de statistique.

Graphique 6.3. Définitions d'une zone urbaine dans les 54 pays d'Afrique



Source : Classification des auteurs d'après DAES-ONU (2014).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933351798>

Encadré 6.1. Définition des zones urbaines, des agglomérations, de l'urbanisation et de la croissance de la population urbaine (suite)

Les agglomérations urbaines sont désignées par des noms différents, généralement en fonction de leur taille. Les **villes (cities)** sont souvent de vastes agglomérations urbaines, elles peuvent être grandes, de taille intermédiaire ou petites. Les **petites villes/bourgs (towns)** sont des agglomérations urbaines encore plus petites et les **villages** sont les localités les plus petites. Il convient de noter toutefois qu'il n'existe pas de seuil objectif et que l'anglais fait une distinction entre *city* et *town*, alors que le français ou le portugais (les trois langues dans lesquelles ce rapport est publié) n'ont qu'un seul vocable pour cette réalité. Une **mégapole** est une agglomération urbaine de 10 millions d'habitants ou plus, et une **mégalopole** une grande agglomération de centres urbains adjacents. Une **conurbation** est une agglomération urbaine composée de plusieurs villes, à l'origine séparées par des zones rurales, dont la croissance a entraîné la fusion, mais qui ont gardé leur indépendance administrative. Un **corridor urbain** relie des villes de tailles différentes par des axes de transport et économiques. Une **agglomération urbaine** est un terme générique qui ne tient pas compte de la taille.

Urbanisation n'est pas synonyme de croissance de la population urbaine. « **Urbanisation** » désigne l'augmentation de la part de la population totale d'un pays qui vit dans les zones urbaines. On la mesure généralement par le pourcentage de la population urbanisée sur la population totale d'un pays. De profonds changements accompagnent cette augmentation, qui sont notamment d'ordre économique, social et environnemental (encadré 6.2). **La croissance de la population urbaine** est la croissance, en valeur absolue, de la population urbaine d'un pays. Un pays ne s'urbanise pas lorsque sa population urbaine affiche un rythme de croissance inférieur à celui de sa population rurale.

Contrairement à une idée largement répandue, ce sont les petites villes et les villes intermédiaires qui sont à l'origine de l'urbanisation rapide de l'Afrique, plutôt que les grandes villes. Entre 2000 et 2010, les agglomérations urbaines de moins de 300 000 habitants ont représenté 58 % de la croissance urbaine de l'Afrique, celles de 300 000-1 million d'habitants seulement 13 % et celles de plus d'un million d'habitants 29 %. D'après les prévisions, entre 2010 et 2030, les petites agglomérations contribueront à 51 % de la croissance urbaine, celles de taille intermédiaire à 16 % et les plus grandes à 33 %.

Le rythme rapide de l'urbanisation et de la croissance urbaine de l'Afrique contrastent avec la lenteur de la transformation structurelle, comme le montre la sous-section qui suit. Dans nombre d'économies africaines, urbanisation et transformation structurelle ne se sont pas renforcées l'une l'autre.

L'urbanisation fait partie intégrante de la transformation structurelle

Depuis Adam Smith et Alfred Marshall, la théorie économique analyse les relations entre développement et urbanisation. Les premiers modèles d'« économie duale » considéraient l'urbanisation comme un processus d'exode rural dans lequel la main-d'œuvre agricole excédentaire quittait les zones rurales pour trouver des emplois plus productifs dans les industries urbaines et les services modernes (Haggblade, Hazell et Brown, 1989 ; Fei et Ranis, 1963 ; Johnston et Mellor, 1961 ; Lewis, 1954). Les technologies à faible intensité de main-d'œuvre et l'augmentation de la productivité agricole, sous l'effet d'une « révolution verte », peuvent inciter les ouvriers agricoles excédentaires à abandonner les activités traditionnelles des zones rurales (Gollin, Parente et Rogerson, 2002). Les villes fournissent un bassin de main-d'œuvre vaste et diversifié, un marché local dynamique, un meilleur rapport coût/efficacité pour l'accès aux fournisseurs et aux

services spécialisés, des coûts de transaction plus faibles, des réseaux de contacts plus diversifiés et davantage de possibilités de partage du savoir, ainsi qu'un environnement propice à l'innovation (Krugman, 1991 ; Spence, 2012 ; Banque mondiale, 2009 ; BAfD, 2010).

Encadré 6.2. Définition de la transformation structurelle

Dans son acception économique, la transformation structurelle est le processus consistant à ré-allouer des ressources économiques d'activités peu productives vers des activités à plus forte productivité (BAfD/OCDE/PNUD/CEA-ONU, 2013). Elle s'opère essentiellement via un facteur de répulsion, qui incite la main-d'œuvre à quitter l'agriculture traditionnelle, ce que l'on pourrait qualifier de « révolution verte », et via un facteur d'attraction, qui incite la main-d'œuvre à se diriger vers des activités manufacturières ou des services à plus forte productivité, que l'on appelle communément la « révolution industrielle ». La transformation structurelle passe par une réaffectation de ressources économiques depuis l'agriculture, peu productive, au profit d'activités plus productives. Ce processus peut également intervenir au sein d'un même secteur, comme l'agriculture.

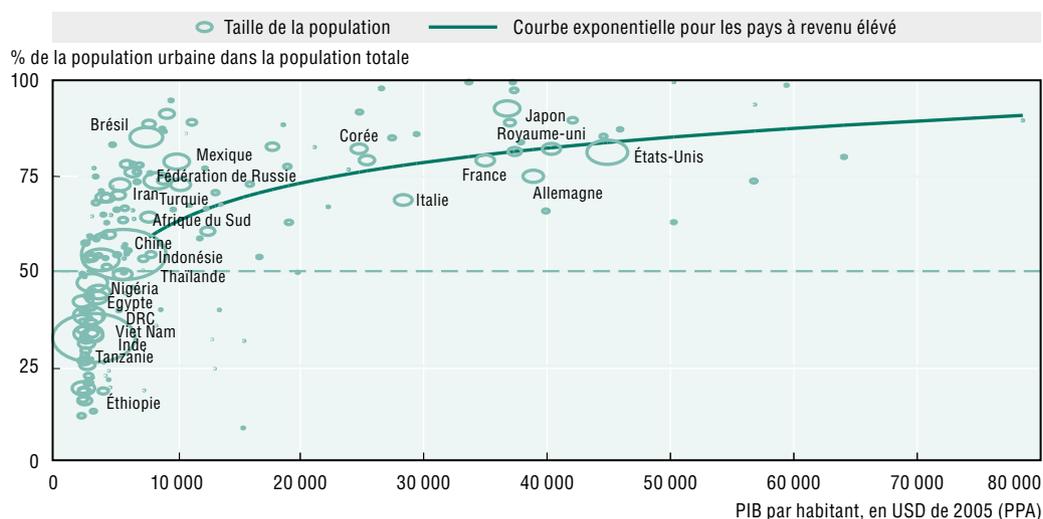
La transformation structurelle modifie en profondeur la société. En particulier, elle entraîne une urbanisation et une baisse du taux de fécondité total. Le taux de fécondité régresse à mesure que le niveau d'études et de revenu ainsi que la densité de population augmentent (Timmer et Akkus, 2008). Ce type de transformations radicales entraîne inévitablement des dysfonctionnements. Dans différentes régions du monde, ces processus n'ont pas été linéaires.

Les économies d'agglomération peuvent se révéler bénéfiques pour les villes, car elles permettent d'utiliser moins de ressources pour répondre aux besoins d'une population plus nombreuse. Les rendements croissants de l'agglomération renforcent l'attractivité des villes qui offrent une vie culturelle et un choix de services diversifié. Cette attractivité draine en outre les talents et les investissements, créant un cercle vertueux d'urbanisation et de développement. Ces avantages permettent aux villes d'accroître leur productivité et, partant, de tirer des avantages économiques grâce à trois grandes fonctions : l'appariement, le partage et l'apprentissage (Kayizzi-Mugerwa, Shimeles et Yaméogo, 2014 ; Turok, 2014 ; Duranton et Puga, 2004) :

- Premièrement, les grandes villes permettent, mieux que les petites villes, aux entreprises d'apparier (*matching*) leurs besoins spécifiques de main-d'œuvre, de facteurs de production matériels et de locaux. Des marchés plus vastes offrent davantage de choix et d'opportunités.
- Deuxièmement, les grandes villes permettent aux entreprises d'accéder à un éventail plus large de services et d'infrastructures partagés (*sharing*), du fait de l'échelle d'activité.
- Troisièmement, les entreprises bénéficient du flux d'information plus important dans les grandes villes, qui favorise l'apprentissage (*learning*) et l'innovation, ce qui accroît la valeur ajoutée des produits et des processus.

C'est ainsi que s'est opérée l'urbanisation des pays industrialisés. Dans le monde, l'urbanisation est étroitement liée au revenu national : tous les pays qui se situent au-dessus de la barre des 10 000 USD par habitant affichent un taux d'urbanisation d'au moins 50 % (graphique 6.4).

Graphique 6.4. Niveaux d'urbanisation et PIB par habitant dans le monde, 2014



Note : Courbe exponentielle pour les pays à revenu élevé. La taille des bulles est proportionnelle à celle de la population totale d'un pays.

Source : DAES-ONU (2014) et Banque mondiale (2015).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933351805>

L'urbanisation est une condition nécessaire, mais pas suffisante, à la transformation structurelle. Nombre de pays dont le taux d'urbanisation dépasse 50 % affichent toujours des niveaux de revenus faibles. L'urbanisation en soi ne génère pas de croissance économique, même si la concentration géographique des ressources économiques peut produire des effets positifs (Henderson, 2003). En outre, la rapidité de l'urbanisation n'est pas nécessairement corrélée à celle de la croissance économique : entre 1980 et 2011, le Gabon a affiché un taux annuel d'urbanisation élevé, à 1 point de pourcentage, malgré une croissance économique annuelle négative, à -0.6 % (Chen M. et al., 2014).

De surcroît, les avantages de l'agglomération sont largement déterminés par le contexte local, notamment par la disponibilité de biens publics. Ces derniers se caractérisent par la non-rivalité et la non-exclusivité de leurs bénéfices. Le manque ou l'insuffisance des biens publics existants ou la précarité de leur mise en œuvre peuvent faire peser des coûts considérables sur les tiers qui ne participent pas forcément aux transactions économiques. Les encombrements, la surpopulation, la saturation de l'infrastructure, les pressions sur les écosystèmes, la hausse du coût de la vie et l'augmentation des coûts salariaux et fonciers peuvent neutraliser les avantages nés de la concentration géographique des ressources économiques. Ces externalités négatives ont tendance à s'accroître lorsque les villes se développent. C'est notamment le cas lorsque le développement urbain est anarchique et que l'investissement public ne permet pas d'entretenir et de développer l'infrastructure essentielle. Les dysfonctionnements, les embouteillages, les coupures d'électricité et le caractère aléatoire de l'approvisionnement en eau alourdissent les charges pour les entreprises, érodent la productivité et découragent l'investissement privé. Dans les pays de l'OCDE, les villes de plus de 7 millions d'habitants ont tendance à générer ce type de déséconomies d'agglomération (OCDE, 2006). Par conséquent, c'est le solde entre économies et déséconomies d'agglomération qui détermine si les économies urbaines continuent de prospérer, stagnent ou amorcent un déclin.

L'expérience des pays de l'OCDE montre que de nombreux modèles d'urbanisation, comme l'industrialisation, peuvent conduire à la transformation structurelle. Les structures urbaines sont très différentes d'un pays de l'OCDE à l'autre et il n'existe pas de schéma universel. Dans plusieurs pays, des métropoles, comme Londres et Paris, dominent le réseau urbain. Dans d'autres pays, comme l'Allemagne ou l'Italie, le réseau urbain est plus équilibré et des villes intermédiaires, comme Stuttgart ou Turin, tirent l'industrialisation. En outre, il peut arriver que des régions rurales se développent plus rapidement que des régions urbaines. De 1995 à 2007, les régions de l'OCDE affichant un faible niveau de développement ont eu tendance à se développer plus rapidement que des régions plus riches, suggérant un effet de rattrapage du processus de croissance (OCDE, 2012a). En Italie, des grappes de petites et moyennes entreprises situées dans des villes intermédiaires ont favorisé l'industrialisation en se spécialisant dans des industries connexes et en formant des réseaux de production interconnectés.

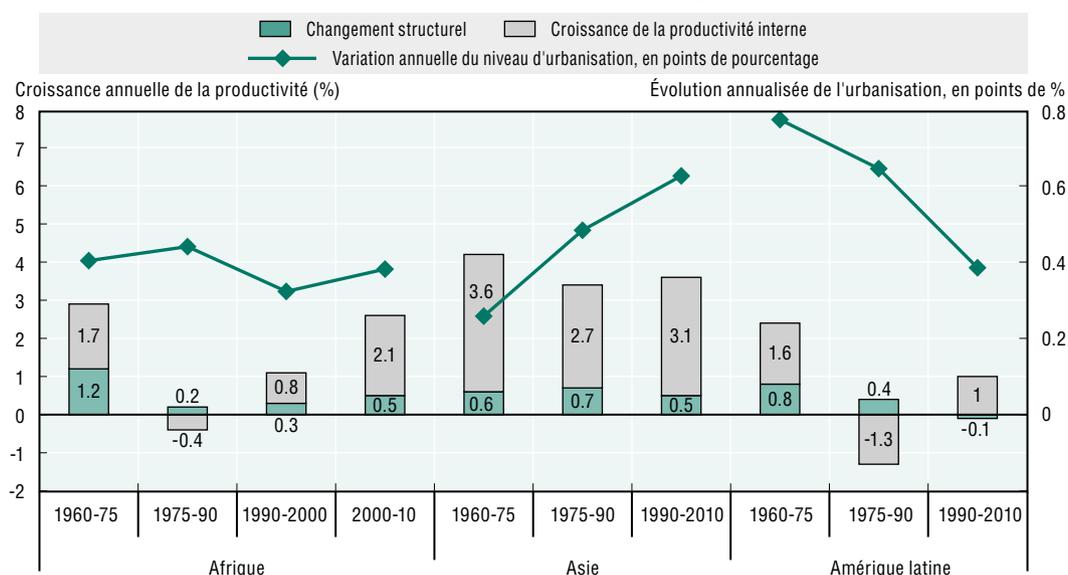
La transformation structurelle est lente en termes d'évolution des types d'emploi

On peut observer de faibles liens entre urbanisation et transformation structurelle dans beaucoup de régions du monde, même si les exemples les plus récents se situent en Afrique et en Amérique latine (ONU-Habitat et CEA-ONU, 2015). Les éditions précédentes des *Perspectives économiques en Afrique* ont mis en évidence la lenteur de la transformation structurelle dans une majorité d'économies africaines, en particulier en comparaison avec les performances de l'Asie (BAfD/OCDE/PNUD, 2013 ; BAfD/OCDE/PNUD, 2015 ; voir également McMillan et Harttgen, 2014). Le graphique 6.5 met cette comparaison en perspective en présentant le rythme de l'urbanisation et de la transformation structurelle dans trois ensembles régionaux : même si les 11 pays africains s'urbanisent à un rythme comparable à celui des 11 pays d'Asie, la productivité du travail y progresse plus lentement. Les 9 pays d'Amérique latine s'urbanisent plus rapidement que les pays africains, mais le changement structurel y est encore plus lent.

Le quasi-arrêt de l'industrialisation dans de nombreux pays d'Afrique à la fin du XX^e siècle semble constituer un tournant. De Vries, Timmer et de Vries (2015) montrent qu'après l'indépendance, l'emploi manufacturier a rapidement progressé en Afrique, passant de 4.7 % en 1960 à 7.8 % en 1975. Au cours de cette période, le niveau d'urbanisation s'est accru de 0.40 point de pourcentage par an. La trajectoire de développement a donc semblé suivre le modèle économique dual classique que nous avons décrit plus haut. Entre 1975 et 1990, toutefois, les troubles politiques et économiques ont tué le secteur manufacturier dans l'œuf, tandis que l'urbanisation se poursuivait. Le changement structurel s'est ralenti, à mesure que les services absorbaient les travailleurs qui quittaient l'agriculture, mais avec un rendement nettement inférieur à celui de l'industrie. Avec l'envolée de la croissance africaine depuis le début des années 2000, le changement structurel est redevenu positif, mais son rythme reste plus lent qu'en Asie.

De nombreux pays semblent faire l'impasse sur le stade manufacturier au profit du développement des services, et risquent de subir les conséquences d'une désindustrialisation prématurée. En Afrique subsaharienne, la part du secteur des services dans le produit intérieur brut (PIB) est passée de 47 % en 1965 à 58 % en 2014. Ce secteur a ainsi absorbé la majeure partie de la croissance de la main-d'œuvre. Dans les pays post-industrialisés, on observe en général une réaffectation à grande échelle de la main-d'œuvre vers les services, car les technologies qui économisent de la main-d'œuvre dans le secteur manufacturier progressent plus rapidement et que la demande de produits manufacturés recule (graphique 6.6). On craint aujourd'hui que les pays africains, et l'ensemble des pays actuellement en développement, passent trop tôt au secteur des services, sans avoir véritablement fait l'expérience de l'industrialisation (Rodrik, 2015). La « désindustrialisation prématurée » peut grever les perspectives de croissance futures d'un pays, car l'industrialisation constitue la voie la plus efficiente vers une croissance durable et la convergence économique.

Graphique 6.5. Croissance de la productivité du travail et urbanisation annualisées en Afrique, en Asie et en Amérique latine, 1960-2010

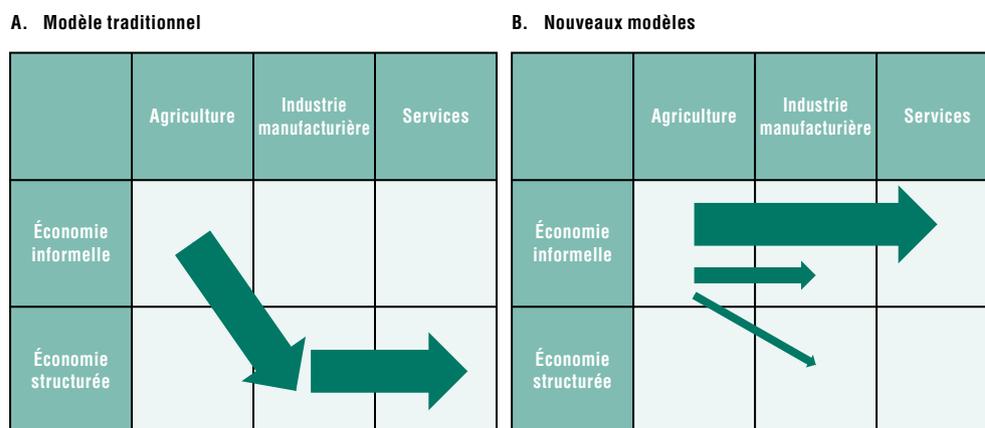


Note : Afrique : Afrique du Sud, Botswana, Éthiopie, Ghana, Kenya, Malawi, Maurice, Nigéria, Sénégal, Tanzanie et Zambie. Asie : Chine, Corée, Hong-Kong (Chine), Inde, Indonésie, Japon, Malaisie, Philippines, Singapour, Taïwan et Thaïlande. Amérique latine : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Mexique, Pérou et Venezuela. « Croissance de la productivité interne » désigne les gains enregistrés par les activités économiques existantes grâce à l'accumulation de capital ou au progrès technologique. Le « changement structurel » provient de la réaffectation de main-d'œuvre depuis des activités à faible productivité vers des activités à forte productivité, ce qui fait progresser la productivité agrégée du travail. Même si cette analyse recourt à une classification en 10 secteurs sur une période plus longue que l'analyse BAfD/OCDE/PNUD/UNECA (2013) mais avec moins de pays d'Afrique (11 contre 19), les deux analyses aboutissent aux mêmes résultats.

Source : Les chiffres relatifs au changement structurel sont adaptés à partir des graphiques 1 et 2 de De Vries et al. (2015) et les données sur l'urbanisation ont été calculées d'après DAES-ONU (2014).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933351811>

Graphique 6.6. Transformation structurelle : modèle traditionnel et modèles récents de mouvement de la main-d'œuvre entre secteurs et types d'emplois

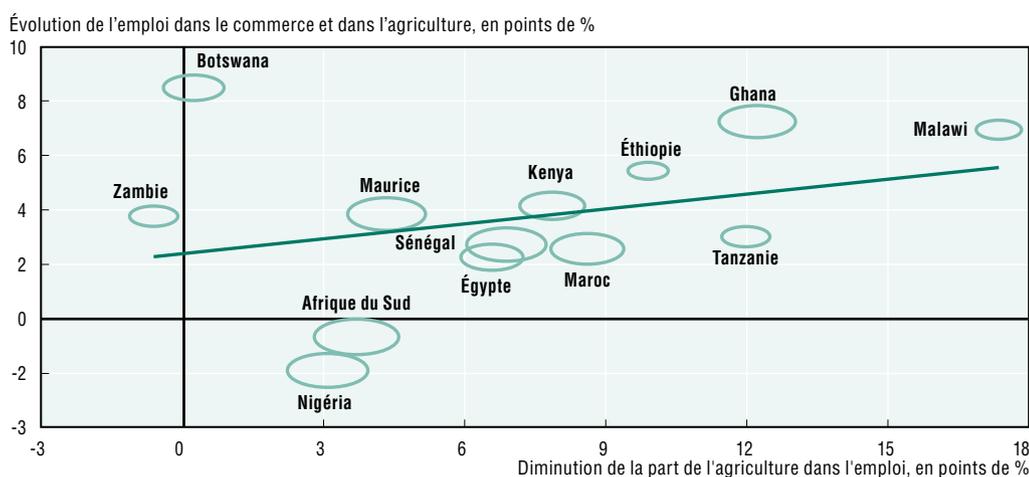


Source : Adapté de Rodrik (2014).

Les agriculteurs préfèrent souvent aller travailler dans les services urbains traditionnels ou informels, car la productivité y est souvent supérieure, même si elle est nettement inférieure à celle de l'emploi formel. Au Ghana, on estime que le différentiel de productivité entre le travail urbain informel et le travail agricole en zone rurale

s'établit à 2 pour 1 (Spence, Clarke Annez et Buckley, 2009 : xiv). Cette différence bénéficie fortement au segment du commerce, de l'hôtellerie et de la restauration, qui représente la part la plus importante du secteur des services et se compose essentiellement de micro et petites entreprises informelles, comme les colporteurs et les commerces de proximité. Le graphique 6.7 montre qu'entre 2000 et 2010, le recul de l'emploi agricole s'est accompagné d'une hausse de l'emploi dans le commerce, l'hôtellerie et la restauration (services formels et informels confondus) dans 9 pays africains sur 13.

Graphique 6.7. Évolution de l'emploi dans le commerce et dans l'agriculture dans 13 pays d'Afrique, 2000-10

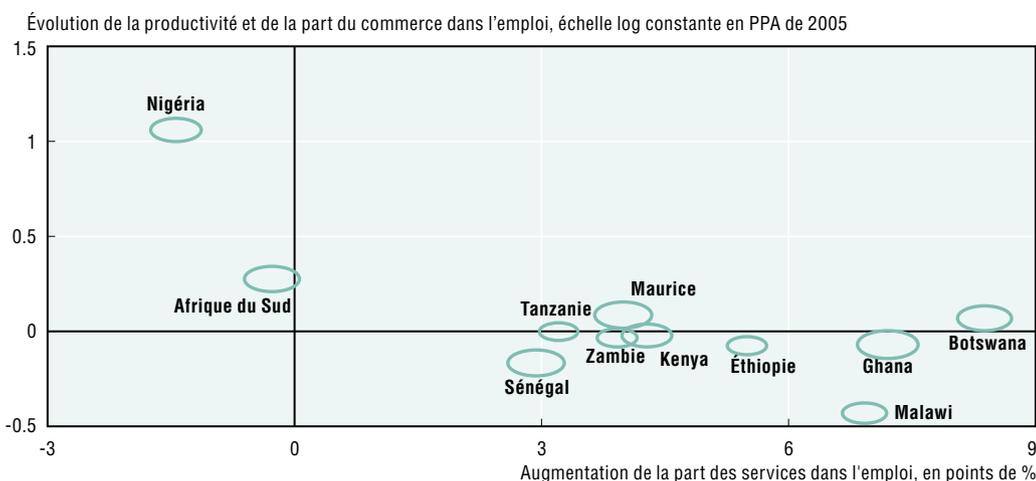


Note : La taille de la bulle est proportionnelle à celle de la part de la main-d'œuvre d'un pays travaillant dans le commerce en 2000.

Source : Calculs des auteurs d'après la base de données GGDC sur dix secteurs (Timmer, de Vries et de Vries, 2014).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933351837>

Graphique 6.8. Évolution de la productivité et de la part du commerce dans l'emploi dans 11 pays d'Afrique, 2000-10



Note : La productivité est corrigée des prix sectoriels en termes réels, disponibles pour 11 pays d'Afrique subsaharienne. La taille de la bulle est proportionnelle à celle de la part de la main-d'œuvre d'un pays travaillant dans le commerce en 2000.

Source : Calculs des auteurs d'après la base de données GGDC sur dix secteurs (Timmer et al., 2014).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933351842>

L'afflux massif de travailleurs non qualifiés vers le segment du commerce, de l'hôtellerie et de la restauration comprime la productivité de ce secteur. Dans 7 pays² sur les 11 présentés sur le graphique 6.8, ce segment apparaît comme le moins productif au sein des services alors qu'il contribue à l'emploi total à hauteur de 10 % à 25 %. Ce segment a connu une perte de productivité en termes réels dans ces sept pays. Entre 2000 et 2010, le segment du commerce de gros et de détail du Ghana a vu sa part dans l'emploi passer de 17 % à 25 % sans que sa production économique ne progresse.

Les emplois urbains informels à faible productivité prédominent surtout dans les pays qui se sont urbanisés tout en engrangeant les rentes issues de l'extraction de ressources naturelles et des exportations agricoles. Pour la Côte d'Ivoire et le Ghana, Jedwab (2013) observe que les recettes issues des exportations de cacao ont été dépensées de façon disproportionnée pour l'acquisition de biens et de services non marchands, entraînant l'apparition de « villes de consommation » (*consumption cities*). Au Ghana, les chiffres du recensement montrent que l'emploi informel a progressé sous l'effet de l'urbanisation pour passer de 74 % à 82 % de l'emploi total entre 2000 et 2010 (tableau 6.1). Ces emplois informels restent plus occupés par les femmes que par les hommes.

Tableau 6.1. Type d'emploi du chef de ménage, par sexe, au Ghana, 2000-10

Type d'emploi	Total		Hommes		Femmes	
	2000	2010	2000	2010	2000	2010
Public	9.6 %	8.7 %	10.8 %	9.7 %	6.5 %	6.5 %
Privé formel	14.6 %	8.4 %	15.4 %	10.3 %	12.7 %	4.3 %
Privé informel	74.0 %	82.0 %	71.7 %	79.0 %	79.7 %	88.6 %
Semi-public ou parapublic	1.0 %	0.2 %	1.2 %	0.2 %	0.5 %	0.1 %
Organisation non gouvernementale ou internationale	0.2 %	0.7 %	0.3 %	0.8 %	0.1 %	0.3 %
Autre	0.5 %	0.1 %	0.5 %	0.1 %	0.5 %	0.0 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Nombre de personnes	3 052 266	4 585 293	2 170 609	3 132 907	881 657	1 452 386

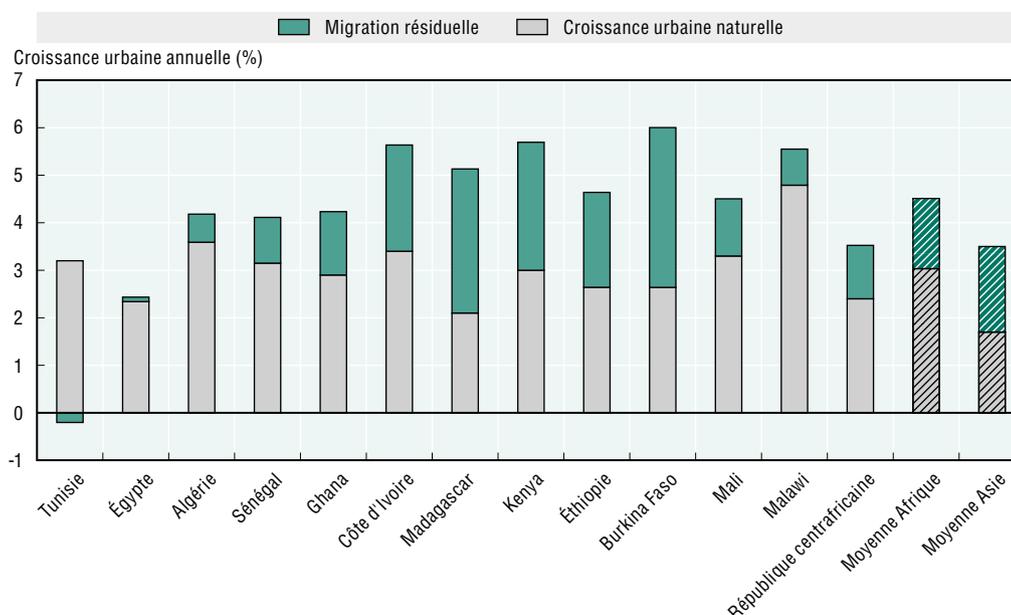
Source : Service statistique du Ghana, recensements de la population et du logement 2000 et 2010, cités dans Potts (2013).

La croissance rapide des villes africaines exacerbe les conséquences de la lenteur de la transformation structurelle

L'échec de l'industrialisation dans les décennies qui ont suivi leur indépendance, dans un contexte de croissance rapide de la population urbaine, explique en partie pourquoi la transformation structurelle n'a pas accompagné l'urbanisation dans la plupart des pays africains, en particulier ceux d'Afrique subsaharienne. L'accroissement démographique naturel des zones urbaines a pris le pas sur la migration de la population en âge de travailler qui quitte les zones rurales pour des motifs économiques. Cette croissance démographique excède la capacité des villes à proposer des opportunités économiques productives et des services.

La fécondité urbaine reste nettement plus élevée en Afrique qu'en Asie et explique l'essentiel de la croissance urbaine sur ce continent (graphique 6.9). Si l'Afrique affiche un taux d'urbanisation inférieur à celui de l'Asie, la croissance de sa population urbaine est la plus rapide au monde, à 4 % entre 1960 et 2010. Sur 2010-14, le taux de fécondité urbaine est resté supérieur à cinq enfants par femme au Burundi, au Mali, au Niger, au Nigéria et en République démocratique du Congo (RDC). Par exemple, une famille de migrants ruraux composée de 4 personnes en 1960 compterait 43 membres en 2010 au rythme annuel actuel d'accroissement de la population urbaine en Afrique subsaharienne (2.9 %), contre 24 membres en Asie (1.7 %) (Jedwab, Christiaensen et Gindelsky, 2015).

Graphique 6.9. Taux de croissance urbaine dans différents pays d'Afrique et en Asie, 1960-2010



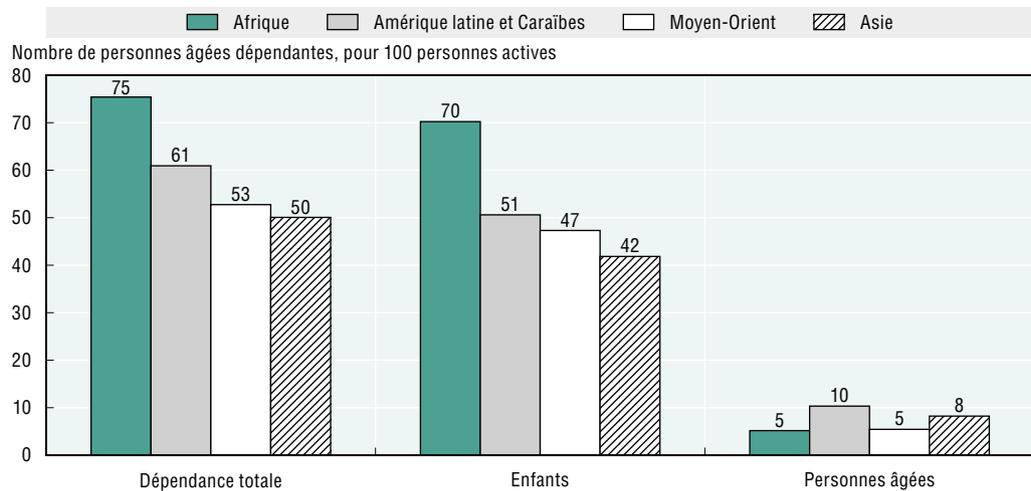
Note : La moyenne asiatique est calculée sur 12 pays : Bangladesh, Chine, Corée, Inde, Indonésie, Japon, Malaisie, Myanmar, Pakistan, Philippines, Sri Lanka et Thaïlande. La moyenne pour l'Afrique est une moyenne simple pour les 13 pays africains de l'échantillon.

Source : Adapté du tableau 3 en appendice de la version en ligne dans Jedwab, Christiaensen et Gindelsky (2015).
StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933351857>

La contribution de la migration à l'urbanisation de l'Afrique ralentit. Dans les années 60 et 70, en Afrique subsaharienne, la croissance urbaine était due pour moitié au moins à l'exode rural, contre 25 % environ dans les années 80 et 90 (Brockhoff, 1995)³. Dans 22 pays d'Afrique, l'exode rural entre pour moins d'un tiers dans la croissance de la population urbaine. Sa contribution n'est supérieure à 50 % que dans 7 pays africains (Afrique du Sud, Burkina Faso, Cabo Verde, Lesotho, Namibie, Rwanda et Seychelles), alors qu'il est responsable de la moitié de la croissance de la population urbaine en Asie (Potts, 2009 ; Tacoli, McGranahan et Satterthwaite, 2015). L'insatisfaction vis-à-vis des services publics locaux est l'une des principales raisons qui poussent les Africains à quitter la campagne pour la ville. En revanche, en Asie et en Amérique latine, ce sont les meilleures opportunités d'emploi qui attirent les gens vers les villes (Dustmann et Okatenko, 2014 ; BAfD/OCDE/PNUD, 2015). Les changements climatiques, le manque de terres, les conflits et les catastrophes naturelles incitent aussi les habitants des campagnes à migrer vers les villes (encadré 6.5).

De toutes les régions du monde, c'est en Afrique que les actifs urbains subviennent aux besoins du plus grand nombre de personnes dépendantes. Dans les zones urbaines de l'Afrique, on compte en moyenne 100 personnes en âge de travailler pour 75 personnes économiquement inactives. Le ratio est de 100 actifs pour 61 personnes dépendantes en Amérique latine, pour 53 personnes au Moyen-Orient et pour 50 en Asie. Le fort taux de dépendance des enfants est la cause principale des ratios de dépendance élevés observés dans les zones urbaines d'Afrique. Pour 100 travailleurs urbains, on dénombre 70 enfants de moins de 15 ans. En revanche, l'Afrique affiche le plus faible ratio de dépendance des personnes âgées, aux côtés du Moyen-Orient. Cette situation est due au faible niveau d'espérance de vie. Pour 100 personnes en âge de travailler, on dénombre 5 personnes de plus de 65 ans.

Graphique 6.10. Ratio de dépendance démographique pour les zones urbaines dans différentes régions en développement



Note : Moyennes non pondérées. L'échantillon compte 43 pays d'Afrique, 21 pays d'Asie, 23 pays d'Amérique latine et 9 pays du Moyen-Orient, d'après des données comprises entre 2000 et 2010.

Source : Calculs des auteurs d'après des données communiquées par Jedwab et al. (2015).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933351864>

Le rythme rapide de la croissance urbaine ne constitue pas en soi un obstacle à la transformation structurelle, à condition qu'il s'accompagne d'emplois productifs et de biens publics en nombre suffisant. En fait, la concentration des habitants dans les zones urbaines permet de répartir le coût de la fourniture de biens publics sur un plus grand nombre d'usagers, ce qui réduit le coût marginal par usager. Cependant, aussi diverses qu'ait pu être leurs formes, les politiques d'amélioration de la productivité et des biens publics ont échoué dans de nombreux pays africains, ce qui peut expliquer en partie l'absence de liens entre urbanisation et transformation structurelle dans diverses catégories de pays.

Les pays d'Afrique présentent divers modèles d'urbanisation, de transition de fécondité et de transformation structurelle

Pour continuer d'analyser le processus d'urbanisation de l'Afrique, il faut comprendre la grande diversité des situations qui prévalent dans ses 54 pays. On peut classer ces pays en cinq catégories en fonction du stade où ils se trouvent dans trois processus : urbanisation, transition en matière de fécondité et transformation structurelle. Cette dernière se manifeste notamment par l'évolution de la place de l'agriculture dans l'économie et par l'importance de l'extraction de ressources naturelles dans le pays. Le graphique 6.11 montre où les pays en sont dans cette typologie en comparant leur niveau d'urbanisation et leur taux de fécondité total. L'annexe 6.A1 présente la méthodologie utilisée pour cette analyse et le classement des pays par catégorie.

1. Les **pays à l'économie diversifiée** sont les cinq pays d'Afrique qui en sont au stade le plus avancé pour les trois processus. Leur niveau d'urbanisation est compris entre 40 % et 67 %. Ils ont également presque achevé leur transition de fécondité (ratio de fécondité totale : environ trois enfants ou moins par femme). Il s'agit de l'Afrique du Sud, de l'Égypte, de Maurice, du Maroc et de la Tunisie. Ces pays affichent le niveau de revenu le plus élevé d'Afrique (supérieur à 10 000 USD de revenu national brut [RNB] par habitant en 2013, à l'exception du Maroc) et de développement humain (indice de développement humain [IDH] supérieur à 0.60)⁴. Entre 1960 et 2010,

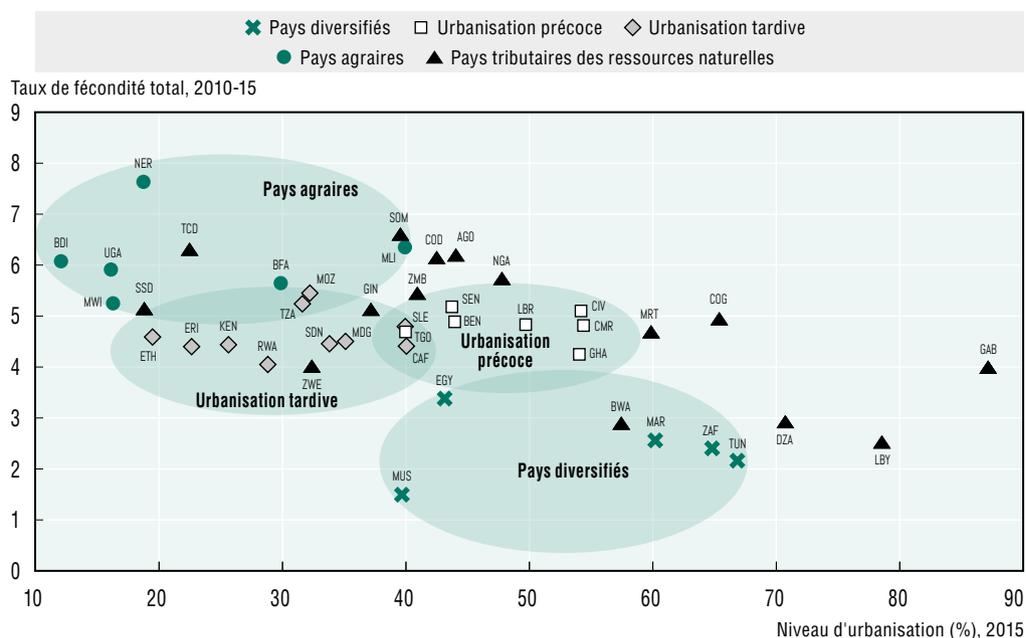
l'accroissement naturel de la population a stimulé la croissance urbaine en Égypte et au Maroc. Ces deux pays en sont au stade le plus avancé de leur transformation structurelle. L'agriculture génère moins de 16 % du produit intérieur brut (PIB) et les activités manufacturières 13-18 %. Ces pays doivent principalement renforcer leur productivité et leur complexité économique, car ils n'ont pas encore réussi à passer à des activités manufacturières sophistiquées. En effet, la part des activités manufacturières dans le PIB a culminé dans ces cinq pays à la fin des années 80 et dans les années 90, et recule depuis. Plusieurs pays se sont significativement désindustrialisés. Par exemple, en Afrique du Sud, la part de la main-d'œuvre manufacturière dans l'emploi total est passée de 16.8 % en 1981 à 11.6 % en 2011. Ces travailleurs se sont orientés vers les services et le poids du secteur manufacturier dans le PIB a reculé (23.6 % en 1990 contre 13.3 % en 2014).

2. Les **pays à urbanisation précoce** sont au nombre de sept. Ils ont fait des progrès sur le plan de l'urbanisation et de la transition de fécondité mais n'ont pas réussi à diversifier leur base économique. On les trouve essentiellement en Afrique de l'Ouest : Côte d'Ivoire, Ghana et Sénégal. Leur taux d'urbanisation est d'environ 35-50 % et leur ratio de fécondité total s'établit autour de cinq enfants par femme. Il s'agit généralement de pays à revenu faible à intermédiaire, tranche inférieure (1 000-4 000 USD de RNB par habitant en 2013), avec un niveau de développement humain faible à intermédiaire (IDH compris entre 0.40 et 0.57). De 1960 à 2010, la migration et l'accroissement démographique naturel ont été les moteurs de leur croissance urbaine. La migration vers des secteurs autres que l'agriculture pousse la main-d'œuvre vers les zones urbaines. Cependant, le secteur manufacturier est de petite taille (2 %-14 % du PIB) et peine à absorber la grande proportion de travailleurs non qualifiés. Le secteur urbain des services informels s'est nettement développé. Tous ces pays doivent passer à des activités à plus grande valeur ajoutée en particulier dans le secteur urbain formel. Ils doivent accorder la priorité aux activités manufacturières susceptibles d'absorber une main-d'œuvre peu qualifiée, adopter des politiques d'éducation ambitieuses, développer des services urbains à plus forte valeur ajoutée, augmenter encore leur productivité agricole et poursuivre leur transition démographique.
3. Les **pays à urbanisation tardive** sont huit pays essentiellement ruraux, mais qui ont commencé à s'urbaniser, à opérer leur transition de fécondité et leur transformation structurelle plus récemment. Ils se situent en Afrique de l'Est et il s'agit notamment de l'Éthiopie, du Kenya et de la Tanzanie. En général, moins d'un tiers de leur population vit en zone urbaine. Leur taux de fécondité total est de quatre à six enfants par femme. Leur niveau de revenu est bas (1 000-3 500 USD de RNB par habitant en 2013), et leur niveau de développement humain est faible à intermédiaire (IDH compris entre 0.38 et 0.54). Le secteur manufacturier entre pour moins de 4-12 % dans leur PIB. Même s'ils partent d'un niveau initial modeste, plusieurs d'entre eux, notamment l'Éthiopie et le Rwanda, ont réussi à transformer leur structure économique au cours des dix dernières années. Ces pays doivent en priorité continuer d'améliorer leurs infrastructures, en particulier les liaisons de transport entre pôles de croissance urbaine, pénétrer dans le secteur manufacturier et les services à plus forte valeur ajoutée à mesure que leur population délaisse l'agriculture, s'urbaniser et accélérer leur transition démographique. L'urbanisation rapide actuelle pourrait bénéficier du développement d'un réseau de villes intermédiaires.
4. Les **pays agraires** sont neuf pays essentiellement ruraux, et qui ont tout juste commencé à s'urbaniser et à opérer leur transition de fécondité. Nombre d'entre eux sont des pays sans littoral, comme le Niger, le Malawi et le Tchad. En général dans ces pays, moins d'un tiers de la population vit en zone urbaine, et les femmes ont en moyenne six enfants au moins. En 2013, leur niveau de revenu ne dépassait

pas 1 900 USD de RNB par habitant, et leur niveau de développement humain était faible (IDH compris entre 0.48 et 0.34). Leur économie repose principalement sur l'agriculture : ce secteur représente 25-58 % du PIB et les activités manufacturières 4-12 %. Dans ces pays, l'accroissement démographique naturel explique la croissance de la population urbaine entre 2000 et 2010. Même si l'exode rural pourrait s'intensifier à l'heure où ils amorcent leur transition urbaine, leur économie urbaine n'est pas assez développée pour attirer beaucoup de ruraux dans les zones urbaines. Ces pays doivent s'engager plus résolument sur la voie de la transformation structurelle en augmentant la productivité agricole et en planifiant leur urbanisation. Une fois que leur transformation structurelle s'accélérera, ils devraient commencer leur transition de fécondité.

5. Les **pays tributaires des ressources naturelles** se sont urbanisés grâce à la manne tirée de ces ressources, qui a poussé la main-d'œuvre à quitter l'agriculture. Comparés à d'autres pays présentant un niveau de revenu analogue, ces treize pays affichent un degré d'urbanisation plus élevé (40-78 %), un taux de fécondité généralement plus élevé et un niveau élevé de primauté urbaine, avec une capitale nettement plus peuplée que les autres villes du pays. La part du PIB dans l'agriculture est faible (3-21 %). Ces pays se différencient par de vastes écarts de revenu (500-20 000 USD par habitant), par le type de ressources naturelles qu'ils produisent (hydrocarbures, minéraux et métaux) et par leur géographie (la Libye est essentiellement aride alors que le Nigéria connaît des précipitations abondantes). Ces pays devront néanmoins tous s'efforcer d'utiliser leur avantage comparatif dans les échanges internationaux pour diversifier leur base économique au-delà des ressources naturelles, et faire baisser leur taux de fécondité, en particulier dans les zones urbaines. Cependant, ils ont actuellement besoin de politiques spécifiques pour faire face au contexte défavorable de la baisse des cours des matières premières.

Graphique 6.11. Niveaux d'urbanisation et taux de fécondité total, par type de pays d'Afrique



Note : Les pays tributaires des ressources naturelles ne sont pas regroupés dans le graphique car ils sont plus espacés. L'histoire et la capacité des États à investir les rentes provenant de ressources naturelles peuvent avoir des implications pour leur mode de développement.

Source : DAES-ONU (2015, 2014).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933351876>

Les zones rurales et les bourgs restent les piliers de l'urbanisation en Afrique

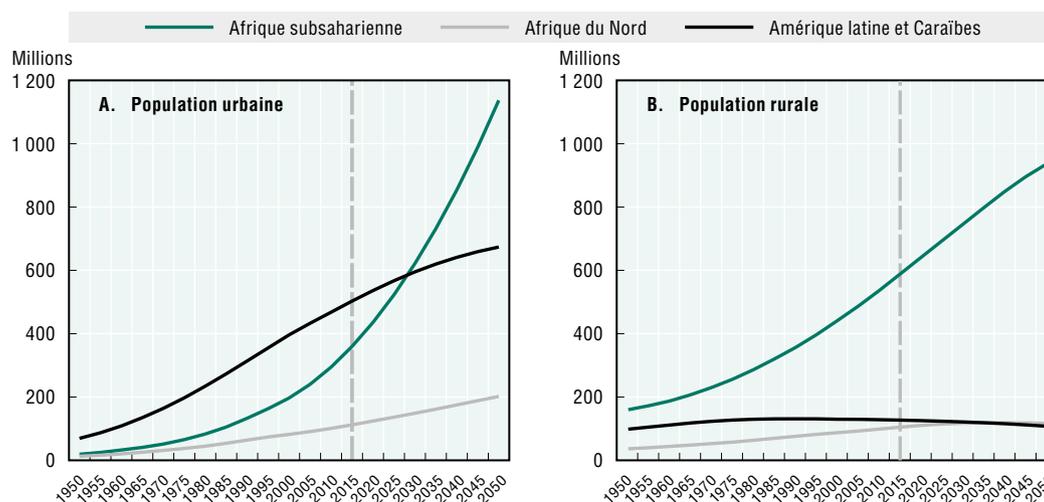
Comme nous l'avons vu, l'urbanisation n'entraîne pas toujours un recul de l'agriculture, ni même de l'ensemble de l'économie rurale. Dans la plupart des cas, la production agricole continue d'augmenter, bien que plus lentement, et accompagne la part de la croissance de l'industrie et des services à forte valeur ajoutée dans le PIB. Certaines régions rurales peuvent même se développer plus rapidement que certaines régions urbaines.

En Afrique, l'urbanisation ne fait pas disparaître les zones rurales, pour nombre de raisons. Premièrement, la lenteur de la transformation structurelle, la poursuite de la croissance démographique dans les campagnes et la diminution des flux migratoires en direction des grandes villes indiquent que les zones rurales continuent de jouer rôle essentiel dans beaucoup de pays d'Afrique. Deuxièmement, l'urbanisation offre des perspectives nouvelles aux zones rurales. En effet, elle accroît la demande de produits provenant de ces zones, tout en améliorant la chaîne de l'offre agricole et le marché des facteurs ruraux (voir le chapitre 7 pour une analyse plus détaillée). Troisièmement, le clivage traditionnel entre zones rurales et urbaines s'estompe : près des trois quarts de la population africaine vivent à l'interface entre zones rurales et urbaines, qui se compose de zones rurales et de villes de moins de 500 000 habitants. Quatrièmement, ces tendances ne sont pas linéaires et requièrent une analyse minutieuse. Par exemple, plusieurs pays ont connu des épisodes de décélération de l'urbanisation, voire de désurbanisation.

La croissance de la population rurale ralentira lentement

C'est l'une des caractéristiques de l'urbanisation en Afrique : exception faite du groupe des pays à l'économie diversifiée, on n'assiste pas à un dépeuplement rapide des zones rurales dans la plupart des cas (BAfD/OCDE/PNUD, 2015 ; OCDE, 2016). À mesure que l'Afrique s'urbanisera, sa population rurale continuera d'augmenter à un rythme supérieur à 1 % par an au-delà de 2045. En Afrique subsaharienne, la population rurale devrait s'accroître de plus de 353 millions de personnes entre 2015 et 2050. En outre, dans la majeure partie des pays de cette sous-région, la population rurale continue, elle aussi, de croître, contrairement à ce qui se passe dans d'autres régions du monde. À l'échelle planétaire, elle devrait commencer à diminuer au plus tard en 2020. Le graphique 6.12 montre que c'est d'ailleurs en Afrique subsaharienne que la population rurale continuera d'augmenter le plus, ce qui contrastera fortement avec les tendances dans la région Amérique latine/Caraïbes.

Graphique 6.12. Accroissement de la population en Afrique du Nord, en Afrique subsaharienne et dans la région Amérique latine/Caraïbes, 1950-2050

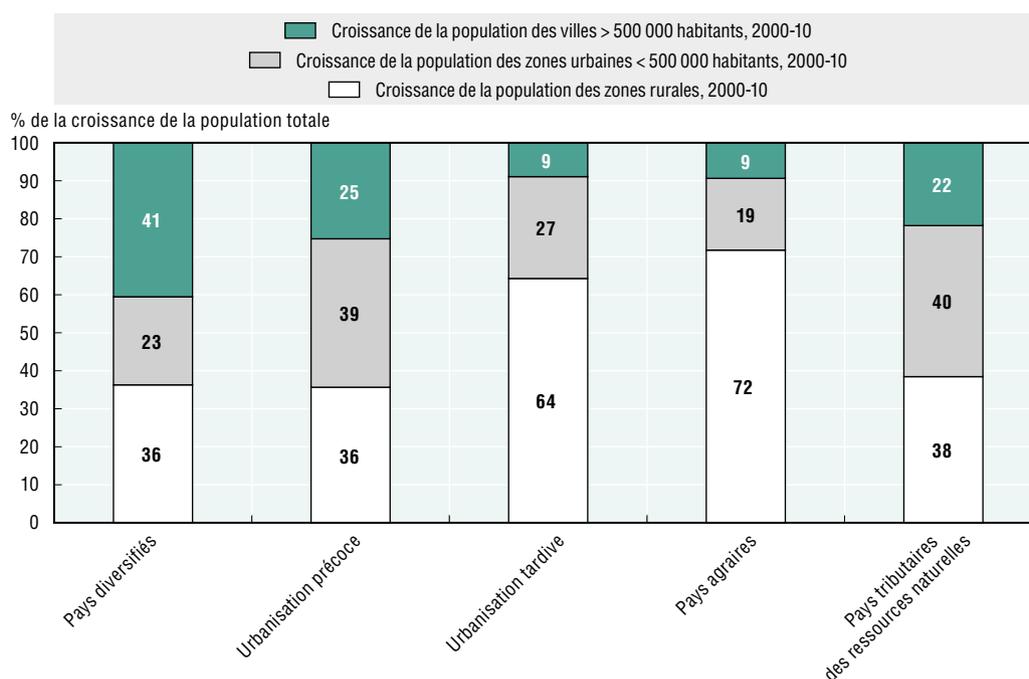


Source : Calculs des auteurs d'après DAES-ONU (2014).
StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933351886>

La croissance des petites villes et des villes intermédiaires renforce les liens réciproques entre développement rural et développement urbain

Bien que le débat sur l'urbanisation soit souvent centré sur les grandes villes, l'urbanisation s'opère principalement à l'interface entre zones rurales et urbaines, qui se compose d'un continuum de zones rurales, de villages, de bourgs et de villes de moins de 500 000 habitants⁵. Le graphique 6.13 indique que cette interface reste importante dans toute l'Afrique, surtout dans les pays à *industrialisation tardive* et dans les pays agraires où elle a absorbé plus de 90 % de la croissance de la population totale.

Graphique 6.13. Contribution à la croissance de la population en Afrique, par taille de la ville, et interface rurale-urbaine, par type de pays, 2000-2010



Note : L'annexe 6.A1 répertorie les pays de chaque groupe.

Source : Calculs des auteurs d'après DAES-ONU (2014).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933351897>

Plus de 952 millions de personnes, soit 82 % de la population de l'Afrique, vivent à l'interface entre zones rurales et urbaines. Dans les différentes sous-régions, la proportion de la population qui vit dans des établissements humains de moins de 500 000 habitants est la suivante : 91 % en Afrique de l'Est, 80 % en Afrique de l'Ouest, 77 % en Afrique du Nord, 74 % en Afrique centrale et 65 % en Afrique australe. On constate que 55 % des zones urbaines comptent moins de 500 000 habitants. L'urbanisation du continent africain revêt donc, dans une large mesure, la forme de « villages urbains », et la croissance se diffuse dans des villes plus petites. En 2010, ce sont les villes de moins de 500 000 habitants qui ont affiché la croissance la plus forte, derrière les plus grandes villes. L'importance de cette interface indique que la plupart des Africains conservent des liens étroits avec les zones rurales.

Encadré 6.3. Les dynamiques de peuplement en Afrique de l'Ouest

L'urbanisation est la manifestation la plus spectaculaire des dynamiques de peuplement observées en Afrique de l'Ouest au cours des dernières décennies. Entre 1950 et 2010, la population totale de cette sous-région a été multipliée par plus de quatre (de 72 à 320 millions de personnes), et la population urbaine par 22 (de 6 à 133 millions de personnes). L'Afrique de l'Ouest compte aujourd'hui 1 950 agglomérations urbaines de plus de 10 000 habitants. La distance moyenne entre les villes s'est réduite, tombant de 111 km à 28 km (OCDE, 2016). En 2000, 94 % des zones rurales à forte densité de population étaient situées dans des bassins urbains d'au moins 50 000 habitants (OCDE, 2013, voir carte 6.1). Ces zones rurales, où vivent, en moyenne, moins de 51 habitants au km², ont accueilli 58 % de la population rurale totale.

Les dynamiques de peuplement dans les bourgs et villes intermédiaires cartographiées par le projet Africapolis du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest montrent que les populations urbaine et rurale se rapprochent de plus en plus. Dans les zones rurales bien reliées aux marchés urbains, l'économie locale est plus diversifiée et les activités non agricoles représentent une plus grande part de l'emploi non agricole et des revenus. Un quart de la population rurale d'Afrique de l'Ouest a une activité non agricole. Aux niveaux d'urbanisation actuels, la part de l'emploi agricole atteint 50 %, contre 90 % en 1950 (Moriconi-Ebrard, Harre et Heinrigs, 2016).

Les clivages traditionnels entre zones rurales et urbaines s'estompent

Les concepts statiques de zone urbaine et de zone rurale ne permettent plus de rendre compte de la nature hybride des relations entre les villes et la campagne (Agergaard, Fold et Gough, 2010 ; Berdegué et Proctor, 2014). Le phénomène d'« urbanisation de la campagne et de ruralisation des villes » observé en Tunisie par Miossec (1985) caractérise désormais l'urbanisation du continent africain.

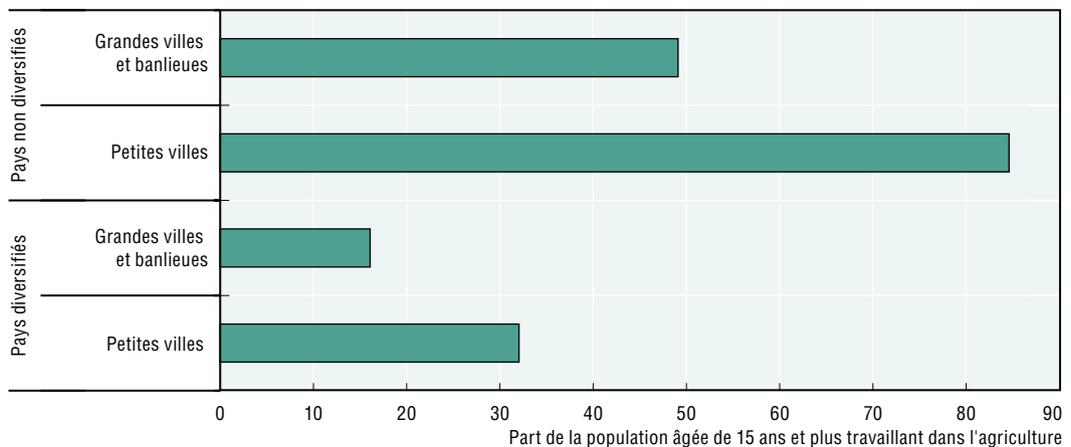
Les pratiques migratoires se sont diversifiées. En raison de la modernisation de l'infrastructure, et notamment de l'adoption de la téléphonie mobile, elles sont de plus en plus de courte durée et temporaires (Losch, Magrin et Imbernon, 2013). Aujourd'hui, des travailleurs peuvent, par exemple, migrer quelques semaines ou quelques jours, ou faire la navette entre leur domicile et leur lieu de travail tous les jours, lorsque les conditions de transport le permettent. Le degré d'évolution des pratiques migratoires reflète souvent la densité et la qualité des transports au niveau régional, d'où des différences sensibles entre les réseaux. La migration circulaire augmente depuis les années 80. Il s'agit de la migration vers une ville, suivie du retour vers une zone rurale, une année après, voire plusieurs décennies plus tard (Potts, 2012). En Afrique du Sud, on observe un accroissement de la migration circulaire et le développement d'une interface entre zones rurales et urbaines, ce qui exerce des pressions à la hausse sur les prix des logements formels et entraîne la formation de nombreux établissements humains informels temporaires (OCDE, 2008).

Cette mobilité accrue fait évoluer les structures familiales et les modes de vie. Il arrive ainsi que différents membres d'un ménage exercent des activités dans différents lieux (dans le village où vit le ménage, dans les villages voisins, en ville, dans la capitale, voire à l'étranger), afin de diversifier leurs sources de revenus (Guétat-Bernard, 1998 ; Tacoli, 2003). En général, ces pratiques ne nuisent pas à la cohésion familiale. Elles créent même, parfois, une sorte d'économie familiale d'archipel (Losch, Fréguin-Gresh et White, 2013). Le fait de vivre dans des lieux multiples génère des espaces fonctionnels qui, souvent, ne correspondent pas au découpage administratif (Cortes et Fayet, 2009 ; Ma Mung, 1999). Cette mobilité donne progressivement naissance à une économie rurale

plus diversifiée et fréquemment associée à une certaine forme d'économie urbaine (Haggblade, Hazell et Reardon, 2007).

Nombre de villageois s'urbanisent, tandis que les habitants des zones urbaines n'abandonnent pas certaines de leurs activités rurales antérieures, telles que l'agriculture. En Afrique, quelque 40 % des citoyens « participent à une activité agricole, sous une forme ou une autre » (FAO, 2012). Les données recueillies par Gallup pour la période 2009-14 indiquent que 85 % des personnes âgées de 15 ans et plus qui vivent dans les villes des pays d'Afrique à l'économie non diversifiée travaillent dans l'agriculture, contre 49 % dans les grandes villes et banlieues. Dans les pays d'Afrique à l'économie diversifiée, ces parts sont de 32 % dans les petites villes et de 16 % dans les grandes villes et banlieues (graphique 6.14).

Graphique 6.14. Agriculture urbaine dans les grandes et les petites villes d'Afrique, 2009-2014



Note : Les deux catégories de villes (« petites villes » et « grandes villes et banlieues ») sont établies par Gallup sur la base d'un questionnaire d'auto-identification. Les pays à l'économie non diversifiée sont l'Angola, le Bénin, le Botswana, le Burkina Faso, le Burundi, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Gabon, le Ghana, la Guinée, le Kenya, le Libéria, Madagascar, le Malawi, le Mali, la Mauritanie, le Mozambique, le Niger, le Nigéria, l'Ouganda, la République centrafricaine, la République démocratique du Congo, le Rwanda, le Sénégal, la Sierra Leone, la Tanzanie, le Tchad, le Togo, la Zambie et le Zimbabwe. Les deux pays à l'économie plus diversifiée sont l'Afrique du Sud (4 984 répondants) et Maurice (1 000 répondants)⁶.

Source : Calculs des auteurs d'après le Gallup World Poll (2015).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933351907>

Ces dynamiques font apparaître de nouveaux espaces entre zones rurales et urbaines, parfois loin du contrôle exercé par l'État (Diop, 2010). L'urbanisation s'opère le long d'un continuum d'établissements humains sans distinction nette entre zones urbaines et rurales. Outre l'apparition de mégapoles, la croissance de la population urbaine et l'étalement urbain se traduisent par la formation de corridors urbains (chapitre 7). Le Caire-Alexandrie, Ibadan-Lagos-Cotonou-Accra (600 km) et Kenitra-Casablanca-El Jadida en sont trois exemples. Ces conurbations peuvent aussi créer des régions urbaines ou des mégapoles, comme le Grand Caire ou Gauteng, qui regroupe Johannesburg, Midrand et Pretoria. La croissance urbaine périphérique représente souvent un défi pour les autorités locales qui ne peuvent pas procéder à des recensements et fournir des services aux populations concernées. Ainsi, l'expansion de la capitale du Togo, Lomé, a lieu essentiellement à l'extérieur des frontières administratives de cette ville. Faute de statistiques fiables, de plan d'urbanisme récent, voire d'un plan d'occupation des sols,

pour les zones qui ne font pas partie de son périmètre, cette municipalité n'a quasiment aucune possibilité d'accroître ses recettes (Paulais, 2012, p. 11 ; p. 76 ; p. 132).

Le processus d'urbanisation s'est inversé ou a ralenti dans certains pays

Les zones rurales restent importantes car l'urbanisation n'est pas un processus linéaire en Afrique : sa direction et son rythme varient au fil du temps. Depuis les années 80, d'après leurs recensements, la Côte d'Ivoire, le Mali et la République centrafricaine et la Zambie ont connu des périodes de désurbanisation. Au Bénin, au Burkina Faso, en Mauritanie, au Mozambique, au Niger, au Sénégal et au Zimbabwe, la croissance des villes de taille moyenne et des grandes villes stagne ou est lente (Potts, 2009, p. 253). Ces épisodes de désurbanisation ou d'urbanisation lente ont fréquemment coïncidé avec une crise économique imputable au faible volume des exportations de matières premières et à l'ajustement structurel qui a abouti à une baisse des subventions destinées aux populations urbaines (Potts, 2012). Même si d'autres régions du monde se sont, elles aussi, désurbanisées (par exemple, la Chine sous Mao, le Cambodge sous Pol Pot et la Thaïlande après la crise financière de 1998), les épisodes de désurbanisation ont été plus fréquents en Afrique subsaharienne au cours des 30 dernières années (Bairoch, 1988 ; Clark, 2009).

Tableau 6.2. Rythme de l'urbanisation dans plusieurs pays d'Afrique, 1980-2012

Contre-urbanisation (recul de la part des zones urbaines)	Urbanisation lente (< 2 % entre deux recensements)	Urbanisation rapide
Côte d'Ivoire 1988-98	Bénin 1992-2002	Burkina Faso 1996-2006
République centrafricaine 1988-2003	Éthiopie 1994-2007	Cameroun 1987-2005
Mali 1987-98	Malawi 1998-2008	Tanzanie 1998-2002
Zambie 1980-90, 1990-2000	Mauritanie 1988-2000	
Zimbabwe 2002-12	Niger 1988-2002	
	Soudan 1993-2008	
	Togo 1981-2010	

Source : Données du recensement national, cité par Potts, 2013, p. 11.

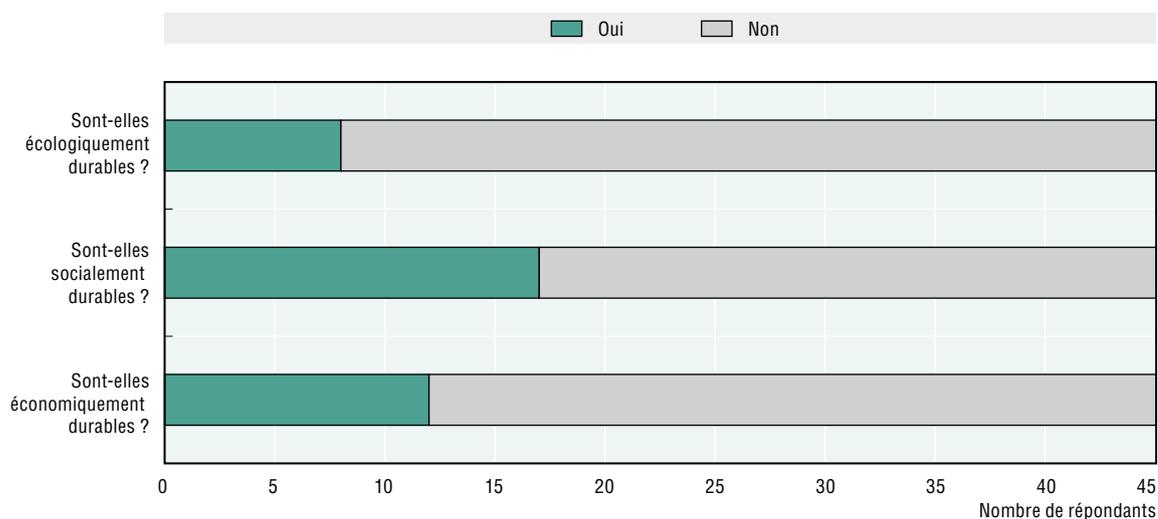
Selon les estimations des Nations Unies, entre 1990 et 2010, la croissance de la population rurale a été supérieure à celle de la population urbaine dans cinq pays d'Afrique : l'Égypte, le Libéria, Maurice, le Swaziland et la Zambie. Au total, 11 pays d'Afrique ont connu une urbanisation négative ou lente : sur cette période, le niveau d'urbanisation a augmenté de moins de 2.2 points de pourcentage aux Comores, à Djibouti, en Égypte, au Libéria, en Libye, à Maurice, au Niger, en République centrafricaine, au Swaziland, au Tchad et en Zambie. D'après les projections, entre 2010 et 2030, l'urbanisation sera lente (progression inférieure à 2 points de pourcentage) à Djibouti, au Swaziland et au Zimbabwe et négative à Maurice.

L'urbanisation est un défi pour le développement et l'environnement

Une urbanisation rapide accompagnée d'une transformation structurelle lente compromet largement la réalisation des objectifs de développement définis dans l'Agenda 2063, ainsi que celle des Objectifs de développement durable. Bien que très divers, les modes d'urbanisation en Afrique sont rarement considérés comme durables sur le plan économique, social ou environnemental, ainsi que le confirme l'enquête des PEA 2015 auprès des experts-pays (graphique 6.15). Faute d'emplois productifs dans les zones rurales de la plupart des pays, la main-d'œuvre quitte l'agriculture et migre vers les zones urbaines pour occuper des emplois de services informels peu qualifiés.

L'accès aux biens publics demeure très inégal, y compris au sein des zones urbaines, ce qui met souvent en péril le tissu social. Phénomène sans précédent, les grandes villes d'Afrique sont confrontées à la fois à des problèmes de développement et à des risques environnementaux accrus (insalubrité, changement climatique, pollution de l'air...).

Graphique 6.15. Les tendances de l'urbanisation sont-elles durables dans votre pays ? Les réponses des experts



Note : Réponses apportées par des économistes de la BAfD et du PNUD travaillant dans 45 bureaux de pays à l'enquête sur les tendances dans le pays qu'ils observent. Chaque pays reçoit une pondération de 1.

Source : Enquête auprès des experts-pays des PEA, 2016.

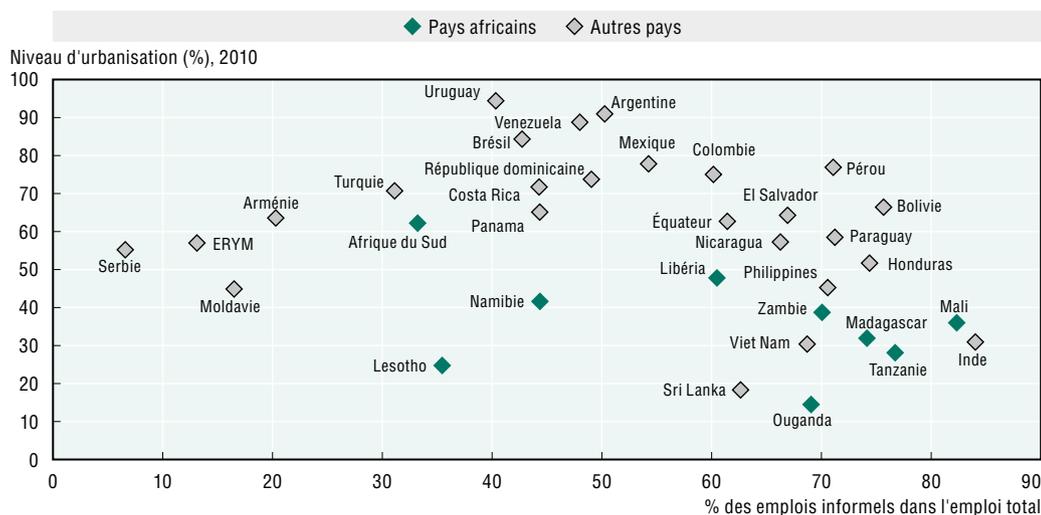
StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933351913>

Les établissements urbains cantonnent les travailleurs informels dans des activités de services à faible valeur ajoutée

La croissance économique constante et l'urbanisation rapide au cours des quinze dernières années ne se sont pas accompagnées de la création d'un nombre d'emplois formels suffisant. La proportion de la main-d'œuvre dont l'emploi est vulnérable n'a diminué que de 2 % entre 2000 et 2015, alors même que le PIB a affiché des taux de croissance supérieurs à 5 % par an, à la faveur du long boom des matières premières (Parnell, Pieterse et Haysom, 2016). La plupart des hommes et des femmes ont ainsi continué de travailler dans l'économie informelle, par exemple comme vendeurs de rue, sans perspective de pouvoir passer à des activités plus productives et d'améliorer durablement leurs moyens de subsistance. D'après les estimations, cette économie informelle représente 61 % de l'emploi urbain et 93 % des créations d'emplois (Kessides, 2005). Pour les Africaines, elle représenterait 92 % de l'ensemble des opportunités d'emplois non agricoles, principalement comme travailleuses indépendantes, malgré le manque de statistiques à jour (BIT, 2002, cité par Kessides, 2005). L'informalité demeure une caractéristique de nombreux pays d'Afrique, même si elle reste aussi très répandue dans beaucoup d'autres pays en développement, à différents niveaux d'urbanisation (graphique 6.16).

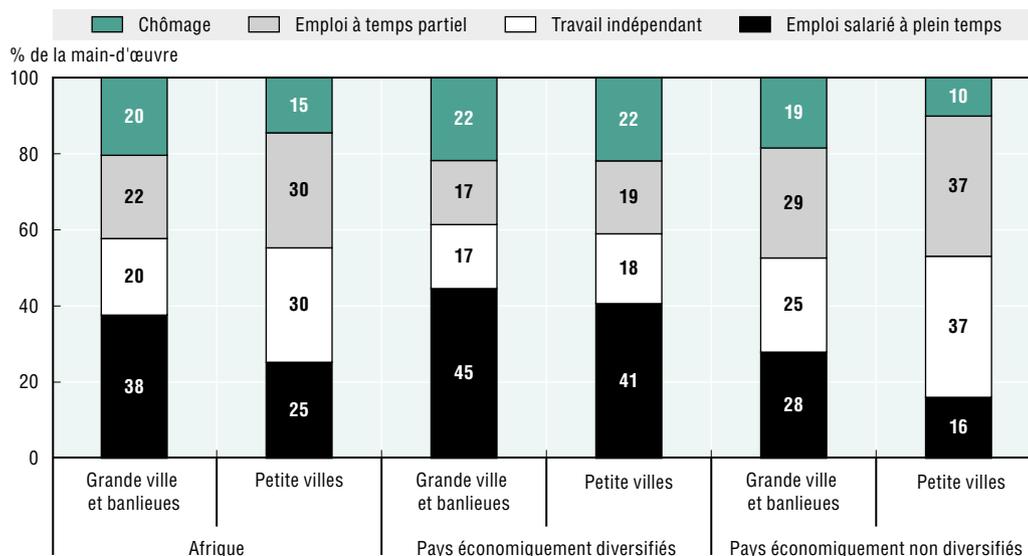
Les causes de l'informalité sont multiples. Elle résulte souvent d'une croissance démographique et économique rapide dans les villes. Elle s'explique également par des capacités institutionnelles insuffisantes pour protéger les droits de propriété, pour faire appliquer la législation et pour gérer l'expansion urbaine planifiée (Spence, Clark Annez et Buckley, 2009, pp. 26-27).

Graphique 6.16. Niveau d'urbanisation et part des emplois informels dans l'emploi total dans six pays d'Afrique et 26 pays d'autres régions du monde, 2010



Source : BIT (2012) et DAES-ONU (2014).
 StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933351922>

Graphique 6.17. Type d'emplois en fonction de la taille de la ville et des caractéristiques du pays (%), Afrique, 2009-2014



Note : Les deux catégories de villes (« petites villes » et « grandes villes et banlieues ») sont établies par Gallup sur la base d'un questionnaire d'auto-identification. Les catégories d'emplois sont également établies par Gallup. Les pays à l'économie diversifiée sont l'Afrique du Sud, l'Égypte, le Maroc et la Tunisie. Les pays à l'économie non diversifiée sont l'Algérie, le Botswana, le Burkina Faso, le Burundi, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Kenya, le Libéria, la Libye, le Malawi, le Mali, la Mauritanie, le Niger, le Nigéria, l'Ouganda, la République centrafricaine, la République démocratique du Congo, le Rwanda, le Sénégal, la Sierra Leone, la Somalie, le Soudan, la Tanzanie, le Tchad, la Zambie et le Zimbabwe (annexe 6.A.1).

Source : Calculs des auteurs d'après le Gallup World Poll (2015).
 StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933351934>

Les performances médiocres de l'industrie manufacturière et des activités de services modernes expliquent en partie pourquoi les emplois salariés sont rares et la plupart des travailleurs cantonnés dans des emplois vulnérables ou tout simplement exclus du marché

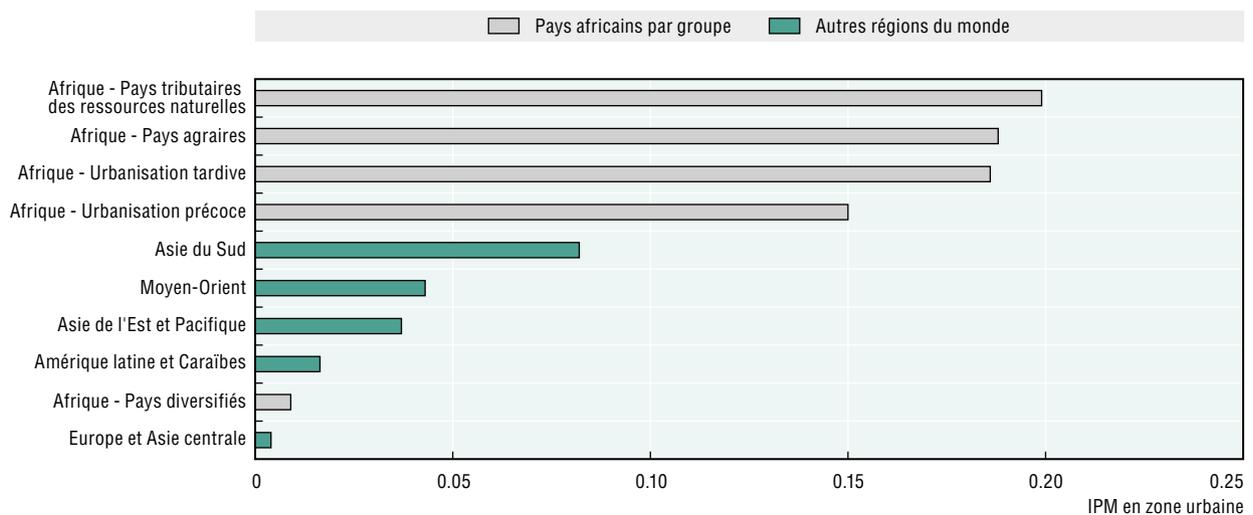
du travail. D'après une analyse des données Gallup, la population active de l'Afrique a une probabilité plus grande d'obtenir un emploi salarié dans les grandes villes que dans les petites villes : respectivement 38 % et 25 % (graphique 6.17). L'écart au niveau des emplois salariés à temps plein est plus marqué dans les pays à l'économie non diversifiée que dans les pays à l'économie diversifiée, ce qui témoigne d'une transformation structurelle de plus grande ampleur dans les petites villes des pays à l'économie diversifiée. En revanche, la proportion de travailleurs dans des emplois vulnérables et au chômage est plus élevée dans les petites villes que dans les grandes villes, et beaucoup plus élevée dans les petites villes des pays à l'économie non diversifiée : dans ces dernières, 84 % des répondants sont dans un emploi vulnérable ou au chômage, contre un total de 55 % dans les grandes villes des pays à l'économie diversifiée.

L'accès aux biens publics reste inégal dans la plupart des zones urbaines

Les pays diversifiés ont réduit la pauvreté urbaine plus rapidement que les autres

L'incidence de la pauvreté urbaine est nettement plus élevée en Afrique que sur d'autres continents : en Afrique, 62 % de la population urbaine vivent dans des bidonvilles (ONU-Habitat, 2008)⁷. Un ménage qui vit dans un bidonville est privé d'au moins l'un des éléments suivants : logement durable, espace de vie suffisant, accès à une source d'eau améliorée, accès à une infrastructure d'assainissement améliorée, sécurité d'occupation (ONU-Habitat, 2006). Nombre de pays d'Afrique sont confrontés à un risque réel de triplement de la population des bidonvilles d'ici 2050 (ONU-Habitat, 2014).

Graphique 6.18. Indice de pauvreté multidimensionnelle (IPM) par région du monde et en fonction de la typologie définie dans les *Perspectives économiques en Afrique 2016*



Note : Pays tributaires des ressources naturelles – Afrique : Congo, Guinée, Mauritanie, Nigéria, Somalie, Soudan du Sud, Zambie et Zimbabwe ; pays agraires : Burkina Faso, Burundi, Malawi, Mali, Niger, Ouganda ; pays à urbanisation tardive : Éthiopie, Kenya, Madagascar, Mozambique, Rwanda, Sierra Leone, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Soudan, Tanzanie et Tchad ; pays à urbanisation précoce : Bénin, Cameroun, Côte d'Ivoire, Ghana, Libéria, Sénégal et Togo ; Asie du Sud : Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan, Inde, Maldives, Népal et Pakistan ; Moyen-Orient : Iraq, Jordanie, Palestine, République arabe syrienne et Yémen ; Asie de l'Est et Pacifique : Cambodge, Chine, Indonésie, Mongolie, Philippines, République démocratique populaire lao, Thaïlande, Timor-Leste, Vanuatu et Viet Nam ; Amérique latine et Caraïbes : Barbade, Belize, Bolivie, Brésil, Colombie, Équateur, Guyana, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Pérou, République dominicaine, Sainte-Lucie, Suriname, Trinité-et-Tobago ; pays à l'économie diversifiée – Afrique : Afrique du Sud, Égypte, Maroc, et Tunisie ; Europe et Asie centrale : Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, ex-Répub. yougoslave de Macédoine, Moldova, Monténégro, Serbie, Tadjikistan, Ukraine et Ouzbékistan.

Source : Calculs des auteurs d'après les données de Alkire et Robles (2015).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933351948>

L'indice de pauvreté multidimensionnelle (IPM) fait apparaître une grande pauvreté urbaine en Afrique. L'IPM est une mesure composite du taux de pauvreté et de l'intensité des privations dont souffrent les ménages. Il ressort à 0.151 dans les zones urbaines de l'Afrique. C'est un niveau très supérieur à la moyenne de l'échantillon des 54 pays en développement non africains (0.026) et deux fois plus élevé qu'en Asie du Sud, la deuxième région la plus pauvre (graphique 6.18) :

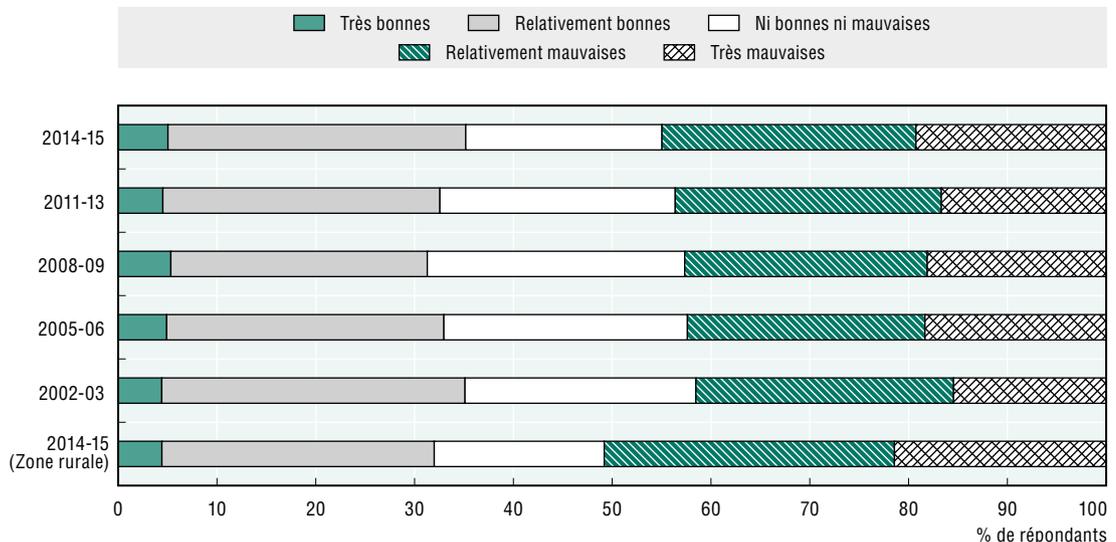
- Le groupe des pays d'Afrique à l'économie diversifiée affiche un IPM urbain de 0.009, ce qui constitue un niveau nettement inférieur à celui du reste du continent, et très nettement inférieur à celui de toutes les autres régions en développement, exception faite de l'Asie centrale et de l'Europe en développement.
- Les pays tributaires des ressources naturelles affichent l'IPM le plus élevé ; viennent ensuite les pays agraires, les pays à urbanisation tardive et les pays à urbanisation précoce.

En Afrique, les pauvres urbains sont exposés à quatre grands risques : i) risques sanitaires liés aux mauvaises conditions de vie, au surpeuplement et à l'absence d'accès aux services de base ; ii) risques liés à l'emploi vulnérable, à un emploi dangereux et à la discrimination sur le marché du travail, qui mettent en péril les moyens de subsistance ; iii) chocs externes dus à des catastrophes naturelles qui affectent les établissements humains informels de manière disproportionnée ; et iv) risques liés à une gouvernance qui n'est pas suffisamment attentive aux besoins (Tacoli, McGranahan et Satterthwaite, 2015). Dans le groupe des pays africains à l'économie non diversifiée, les zones urbaines de l'Afrique se caractérisent par des taux de pauvreté plus élevés, ainsi que par une plus forte intensité des privations, que les zones urbaines d'autres régions : 34 % des habitants de ces zones urbaines sont privés d'au moins trois des dix dimensions mesurées par l'IPM, contre 3 % dans le groupe des pays africains à l'économie diversifiée et 9 % dans d'autres pays en développement non africains. En Afrique, c'est de ses mauvaises conditions de vie dont la population urbaine pauvre souffre le plus et, en second lieu, de son manque d'accès aux soins de santé. Près d'un tiers des citoyens pauvres n'ont pas accès à un combustible propre pour cuisiner, et un quart n'ont accès ni à l'électricité ni à une infrastructure d'assainissement appropriée.

Les mauvaises conditions de vie nuisent au bien-être dans les zones urbaines

La dernière décennie de croissance économique robuste n'a pas amélioré le bien-être subjectif de la population urbaine de l'Afrique. Quelque 30 % des citoyens interrogés considèrent que leur niveau de vie est satisfaisant, et 5 % qu'il est très satisfaisant, mais la proportion des réponses positives reste constante (seulement 35 % environ) depuis 2002/03 (graphique 6.19). En revanche, la proportion des citoyens interrogés qui considèrent que leur situation économique est mauvaise ou très mauvaise est depuis toujours plus élevée, et elle est passée de 41 % à 45 %. Néanmoins, les habitants des zones urbaines s'estiment généralement mieux lotis que les habitants des zones rurales, dont 50 % jugent leurs conditions de vie défavorables.

Graphique 6.19. Auto-évaluation des conditions économiques individuelles par la population urbaine en Afrique



Note : Le nombre de pays couverts s'accroît : 34 pays en 2014/15, contre 16 pays en 2002/03.

Source : D'après Afrobaromètre (2015).

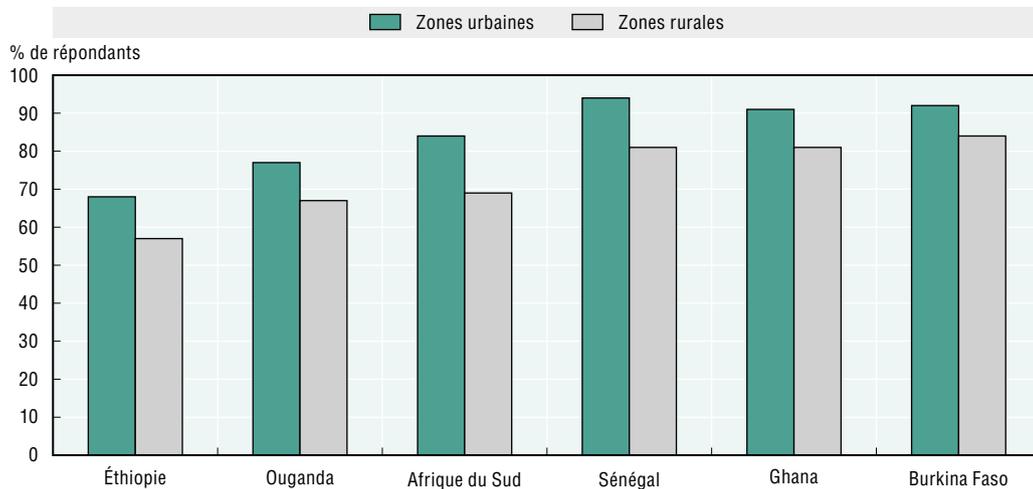
StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933351958>

En raison de fortes inégalités urbaines, la ségrégation compromet de plus en plus la cohésion sociale

L'Afrique compte quelques-unes des villes les plus inégalitaires au monde. La distribution des revenus entre ménages urbains mesurée par le coefficient de Gini⁸ ressort à 0.539 pour les zones urbaines dans un échantillon de 12 pays (ONU-Habitat, 2010a). Johannesburg affiche l'un des coefficients de Gini les plus élevés au monde, à 0.75 (ONU-Habitat, 2010b). Les conséquences sociales des inégalités urbaines pèsent sur le développement, limitent l'accès aux opportunités et perpétuent les inégalités (ONU-Habitat, 2008). Les taux de criminalité et d'insécurité sont élevés et tendent à augmenter avec la taille de la ville, comme par exemple à Johannesburg ou à Lagos. Une étude portant sur 9 pays d'Afrique subsaharienne montre que la criminalité est un problème qui préoccupe beaucoup plus les citoyens que les habitants des zones rurales : l'écart varie entre 8 et 15 points de pourcentage (graphique 6.20).

Le clivage spatial accroît les disparités sociales entre zones urbaines voisines. Les vastes ensembles résidentiels fermés (*gated communities*) accentuent la ségrégation et nuisent à la cohésion sociale. C'est le cas, par exemple, du projet d'aménagement urbain Eko Atlantic City, qui doit être réalisé sur une île artificielle à cinq kilomètres de Lagos et qui offrira des infrastructures exclusives à une élite d'expatriés et de personnes aisées (Kester, 2014). Pour les femmes en particulier, les risques de violence, perçus ou réels, influent directement sur leur capacité à se déplacer librement dans les espaces publics. À Nairobi, en 2010-11, plus de 700 cas de violence physique envers les femmes ont été recensés dans les espaces publics, notamment à des arrêts de bus et dans des parcs (McEvoy, 2012). Une étude réalisée à Kigali révèle que 42 % des femmes redoutent d'être sexuellement harcelées lorsqu'elles se rendent dans un établissement d'enseignement pendant la journée, et 55 % après la tombée de la nuit (ONU Femmes, 2013).

Graphique 6.20. Proportion des répondants qui estiment que la criminalité est un problème majeur dans leur pays (%), 2015



Source : Pew Research Centre (2015).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933351964>

Encadré 6.4. Le flux de réfugiés urbains dans les villes africaines

Le flux de réfugiés en direction des villes (réfugiés urbains) pose des problèmes particuliers concernant la cohésion sociale, la productivité économique urbaine et l'intégration sociale qui permettrait à ces populations de vivre dans des conditions décentes. Les migrations internationales intra-africaines sont en partie liées à des crises politiques et à des conflits armés ainsi qu'à leurs répercussions économiques, ce qui accroît le nombre de réfugiés dans les zones urbaines (Naudé, 2008).

Nairobi, au Kenya, accueille entre 46 000 et 100 000 réfugiés venant de huit pays voisins. Les camps de réfugiés tels que celui de Dadaab sont aujourd'hui aussi étendus que certaines villes. Depuis le début des années 90, ils abritent des centaines de milliers de réfugiés somaliens. À cette époque, l'afflux de réfugiés dans le quartier d'Eastlands a provoqué une envolée des prix des loyers, qui ont été multipliés par plus de cinq dans le cas d'un logement d'une pièce, contraignant nombre de Kenyans à partir et beaucoup de réfugiés à vivre dans des conditions insalubres, liées à la surpopulation (Campbell, 2006 ; Lindley, 2007). Mais, d'un autre côté, l'arrivée des réfugiés a dynamisé l'activité économique : entre sa fondation, en 1999, et 2005, la communauté des affaires du quartier d'Eastleigh (Eastleigh Business Community) a enregistré un total de 2 800 nouveaux commerçants, principalement des Somaliens (RCK, 2006).

D'autres pays sont également concernés :

- La capitale du Soudan, Khartoum, compte 1.5 million de personnes déplacées (Paulais, 2012).
- En Égypte, Le Caire accueille un million de réfugiés soudanais, en plus de ceux venant d'autres pays. Il en va de même à Alexandrie, la deuxième plus grande ville. En général, les politiques publiques ne prennent pas en compte les réfugiés urbains, alors même que nombre d'entre eux sont victimes d'abus (Paulais, 2012, p. 139).
- En Afrique du Sud, les autorités locales ont mis en place des bureaux d'aide aux migrants à Johannesburg, Matatiele, Musina et Tshwane. Elles ont tenté de contrer les violentes émeutes qui ont pris pour cible les étrangers en 2008 et en 2015 (BAfD/OCDE/PNUD, 2009).

Des risques environnementaux majeurs aggravent les problèmes de développement liés à l'urbanisation de l'Afrique

À mesure que le continent africain s'urbanise, il doit faire face à des problèmes d'environnement et de développement, qui n'ont pas été d'aussi grande ampleur et qui ne se sont pas survenus simultanément dans d'autres régions du monde. Parmi ces problèmes figurent notamment l'impact croissant de la pollution de l'air sur la santé des Africains et sur l'économie ainsi que les multiples conséquences du changement climatique mondial qui affecte les zones urbaines.

Les coûts de la pollution de l'air sont anormalement élevés

L'urbanisation de l'Afrique entraîne de nombreux problèmes d'environnement et de développement. Contrairement aux régions qui se sont industrialisées plus tôt, l'Afrique affrontent ces deux problèmes simultanément.

Les risques environnementaux (pollution de l'air, insalubrité de l'eau et assainissement inadéquat) requièrent davantage d'attention. En 2013, la pollution par les particules dans l'air ambiant a causé au moins 246 000 décès prématurés. De plus, le nombre des décès imputables à la pollution de l'air intérieur est en augmentation. Ce type de pollution est la première cause des maladies respiratoires chez les femmes et les enfants qui vivent dans les habitats informels africains (ONU-Habitat, 2008). En revanche, le nombre des décès dus à d'autres facteurs de risque environnementaux, tels que l'insalubrité de l'eau ou un assainissement inadéquat, ne cesse de diminuer (tableau 6.3).

Tableau 6.3. Décès prématurés liés à des facteurs de risque majeurs en Afrique, 1990-2010 (par périodes de cinq ans) et 2013

	1990	1995	2000	2005	2010	2013
Insalubrité de l'eau	837 702	780 095	751 892	644 136	561 342	542 855
Assainissement inadéquat	615 540	573 084	551 948	468 815	407 092	391 656
Insuffisance pondérale de l'enfant	474 819	467 921	420 606	309 945	273 294	275 813
Pollution de l'air intérieur	396 094	422 895	436 463	429 199	450 969	466 079
Pollution par les particules dans l'air ambiant	181 291	190 933	200 854	213 429	227 428	246 403

Source : Roy (à paraître).

Pour relever ces nouveaux défis, les villes d'Afrique peuvent difficilement mettre à profit l'expérience des autres régions du monde : celles-ci n'ont jamais connu une telle convergence de problèmes majeurs d'environnement et de développement. En Chine, en 1990, on dénombrait 1 décès d'enfant imputable à une insuffisance pondérale pour 11 dus à la pollution par les particules dans l'air ambiant. En 2013, ce pays n'enregistrait quasiment plus de décès d'enfants imputable à une insuffisance pondérale : leur nombre était devenu 671 fois inférieur au nombre des décès dus à la pollution par les particules dans l'air ambiant. L'Afrique n'est guère en mesure de lutter à la fois contre le nouveau facteur de risque que constitue la pollution par les particules dans l'air ambiant (environ 250 000 décès en 2013) et contre l'insuffisance pondérale des enfants, un problème ancien (275 000 décès). Les problèmes environnementaux tels que la pollution par les particules dans l'air ambiant résultent, en grande partie, de l'urbanisation et, plus précisément, de la motorisation. Même si cette pollution peut être considérée comme un risque post-industriel, elle est déjà relativement élevée en Afrique alors que ce continent n'en est qu'au début de son industrialisation. Les problèmes de développement tels que la sous-nutrition requièrent également de l'attention. La « sous-nutrition de l'enfant »⁹ reste le principal facteur de risque de décès prématuré en Afrique subsaharienne, et l'insuffisance pondérale est la troisième cause de décès prématuré en Afrique (tableau 6.3).

Roy (à paraître) calcule le coût économique des décès prématurés. En recourant à la méthode de la valeur statistique de la vie humaine et en mesurant le coût des mortalités dans l'ensemble de la société, il estime que la pollution de l'air a coûté à l'Afrique 447 milliards USD en 2013, c'est-à-dire un tiers de son PIB (tableau 6.4). Le coût économique estimé des décès prématurés liés aux quatre facteurs de risques analysés (pollution par les particules dans l'air ambiant, pollution de l'air intérieur, insalubrité de l'eau et assainissement inadéquat) est supérieur à 850 milliards USD en Afrique, ce qui représente près des deux tiers de son PIB.

Tableau 6.4. Coûts économiques des décès prématurés liés aux grands facteurs de risque considérés en Afrique (en millions USD), 2013

	Pollution par les particules dans l'air ambiant	Pollution de l'air intérieur	Insalubrité de l'eau	Assainissement inadéquat	Insuffisance pondérale de l'enfant
Total (des pays pour lesquels on dispose de données)	215 212	231 798	248 191	160 670	134 468

Note : Tous les calculs se fondent sur la valeur de référence calculée pour l'OCDE (3 millions USD en 2005), qui agrège les valeurs individuelles correspondant à de petites variations du risque de décès constatées dans les pays membres de l'OCDE (OCDE, 2012b). Cette valeur de référence est corrigée des différences de PIB par habitant, ainsi que de la croissance des revenus et de l'inflation après 2005. Par manque de données disponibles suffisantes, il n'est pas possible de procéder au calcul pour les pays suivants : Érythrée, Sierra Leone, Somalie et Zimbabwe.

Source : Roy (à paraître).

Le changement climatique et la croissance urbaine accentueront les pressions environnementales sur les zones urbaines

Les pays d'Afrique représentent moins de 4 % des émissions de gaz mondiales, mais le changement climatique entraîne des coûts de plus en plus élevés pour le continent (FAO, 2008). En Afrique, la hausse moyenne des températures devrait être comprise entre 1.5 et 3 °C à l'horizon 2050, ce qui amplifiera les effets déjà visibles de l'évolution du climat (PNUE, 2007). Si le changement climatique se poursuit au même rythme, en 2100, à cause du réchauffement, la plupart des pays africains seront plus pauvres qu'aujourd'hui (Burke, Hsiang et Miguel, 2015). La forte croissance démographique dans les villes accroît inévitablement les pressions environnementales qui pèsent sur les écosystèmes urbains. Ce sont les ménages les plus pauvres, fortement tributaires des ressources naturelles, qui pâtissent le plus de la dégradation de l'environnement.

En Afrique, l'impact du changement climatique et de la dégradation de l'environnement provoqués par la croissance urbaine diffère d'une ville et d'une région à l'autre :

- **Risques d'inondation dans les zones côtières basses** : En Afrique, 50 % des établissements humains comptant entre 1 et 5 millions d'habitants sont situés dans des zones côtières basses (Kamal-Chaoui et Robert, 2009). Les villes subissent plus souvent des inondations car elles ont des surfaces plus imperméables (Paulais, 2012). Les populations et l'infrastructure des villes portuaires comme Abidjan, Douala ou Tunis sont vulnérables à la montée du niveau de la mer. Les terres agricoles peuvent,

elles aussi, être submergées (carte 6.2). En Égypte, la zone côtière concentre 40 % de la population totale du pays et son PIB pourrait diminuer de 6.4 % pour chaque mètre d'augmentation du niveau de la mer (Brown, Kebede et Nicholls, 2011). On estime que le Nigéria perdrait 0.3 % de son PIB, et le Sénégal entre 12 et 17 %.

- **Changements météorologiques soudains** : de nombreux pays connaissent des changements météorologiques de durée et d'intensité variables. On constate en général que la pluviosité s'accroît en Afrique de l'Est, tandis que la sécheresse et les feux de brousse sévissent en Afrique australe. Dans certaines parties du Sahel, les précipitations inférieures à la moyenne pourraient réduire la production de blé et menacer l'approvisionnement alimentaire, par exemple à Nairobi, comme le montre l'indice de stress hydrique (FAO, 2014).
- **Évolution des régimes pluviométriques** : Une accélération du cycle hydrologique va intensifier les épisodes de précipitations extrêmes (GIEC, 2007). En Afrique, le coût annuel moyen de l'adaptation (secteur de l'eau et protection des côtes principalement) pourrait représenter au total 18 milliards USD entre 2010 et 2050. Alors que le débit d'eau moyen augmentera, la disponibilité de la ressource hydrique pourrait diminuer de 73 % dans la capitale de l'Éthiopie, Addis-Abeba, de 20 % en Afrique du Sud et au Botswana, et de 42 % en Somalie (BAfD, 2011).
- **Canicule** : La canicule et les îlots de chaleur urbains ont des répercussions sur la santé humaine et sur la végétation, et ils accentuent le réchauffement climatique (Huang et Lu, 2015). Les îlots de chaleur urbains élèvent la température dans les villes, sous l'effet de l'activité humaine, ce qui entraîne de la pollution, modifie les propriétés physiques et chimiques de l'atmosphère, et altère la couverture des sols. En Afrique du Nord, le stress thermique cause actuellement 2 000 décès par an, mais ce nombre devrait atteindre 47 000 en 2080 (OCDE, 2015). Les régions proches des grandes villes du Sahel comme Ouagadougou seront également touchées. À cette date, les pays d'Afrique pourraient déplorer un total de 907 000 décès par an en raison du stress thermique. Dans une grande ville telle que Johannesburg, les zones vulnérables les plus chaudes identifiées sont les banlieues, où la densité est forte et la couverture végétale faible (Hardy et Nel, 2015).
- **Déforestation** : En Afrique, les combustibles ligneux sont utilisés par plus de 80 % des ménages et représentent 90 % du bois récolté. La carte 6.3 indique qu'en Afrique centrale, la déforestation récente a lieu essentiellement autour des grands axes de transport et des centres urbains comme Kinshasa.
- **Désertification** : La dégradation des sols et les utilisations conflictuelles des terres résultent de la poursuite de la désertification, de la forte croissance de la population et de la surexploitation des ressources. La désertification touche déjà les deux tiers des terres et 65 % de la population de l'Afrique. Elle est dans une large mesure à l'origine de l'exode rural, par exemple au Burkina Faso en direction de la capitale, Ouagadougou (Pauleit, 2015). Au Sahel et dans la Corne de l'Afrique, 60 millions de personnes devraient migrer entre 2016 et 2020 à cause de la dégradation des terres.

Encadré 6.5. Changement climatique et exode rural en Afrique subsaharienne

En Afrique subsaharienne, le changement climatique entraîne un exode rural, en grande partie du fait que l'agriculture locale dépend largement de la pluviosité, plus encore que dans d'autres régions du monde (Barrios, Bertinelli et Strobl, 2006, p. 4).

- La diminution de la pluviosité se traduit par une augmentation du taux d'urbanisation en Afrique subsaharienne (ibid., p. 18).
- L'humidité plus faible (mesurée par un indice combinant la pluviosité et l'évapotranspiration potentielle) pèse sur la productivité agricole, provoquant un exode rural (Henderson, Storeygard et Deichmann, 2014, p. 2).
- La pluviosité ne cesse de décroître depuis les années 70. Selon les estimations, une réduction de 1 % des précipitations accroît le taux d'urbanisation de 0.45 % en Afrique subsaharienne (Barrios, Bertinelli et Strobl, 2006, p. 18).
- Parce qu'elle comprime la production agricole, la gestion inefficace des ressources hydriques et foncières en zone rurale contribue aussi à l'exode rural. De même, des régimes fonciers inadéquats ne sont pas propices aux investissements durables (Global Centre for Food Systems Innovation, 2014, p. 59).

Il est peu probable que l'urbanisation due à la diminution de la pluviosité encourage la transformation structurelle de l'Afrique. En chassant la main-d'œuvre des zones rurales, un environnement plus sec peut accroître la productivité dans les villes qui disposent d'une base industrielle, et en particulier dans celles où le secteur d'exportation ne dépend pas entièrement de l'agriculture locale (Henderson, Storeygard et Deichmann, 2014, p. 22). Cependant, rares sont les villes d'Afrique dont la base des exportations de produits industriels est suffisante pour permettre l'utilisation productive du flux de migrants ruraux (ibid., p. 25).

Les politiques publiques doivent s'attacher à offrir des emplois productifs et des biens publics à la population urbaine en pleine croissance

L'histoire de l'urbanisation en Afrique est certes singulière, mais pas fondamentalement différente de l'expérience de l'urbanisation vécue dans d'autres régions du monde. Elle doit principalement sa singularité au fait que le continent africain s'est urbanisé alors qu'il affichait de faibles niveaux de revenus, mais aussi aux nombreux dysfonctionnements des politiques au cours des dernières décennies (ONU-Habitat, 2014). Si des dysfonctionnements accompagnent inévitablement tout processus d'urbanisation, la croissance urbaine rapide en a exacerbé les conséquences, en particulier le surpeuplement urbain, le manque de connectivité et les inefficacités entravant la fourniture des biens publics.

L'investissement dans l'infrastructure urbaine doit suivre le rythme soutenu de la croissance urbaine

Parmi les facteurs tenant aux politiques publiques qui expliquent pourquoi l'infrastructure urbaine n'a pas suivi le rythme effréné de la croissance urbaine, trois méritent en particulier d'être cités : les acteurs publics et privés n'ont pas suffisamment œuvré à l'amélioration de l'infrastructure urbaine ; la persistance de taux de fécondité élevés dans les zones urbaines a contribué au surpeuplement via une croissance urbaine rapide, et les dysfonctionnements du marché de l'immobilier se sont traduits par l'explosion de l'habitat informel.

Les pouvoirs publics doivent améliorer l'infrastructure urbaine

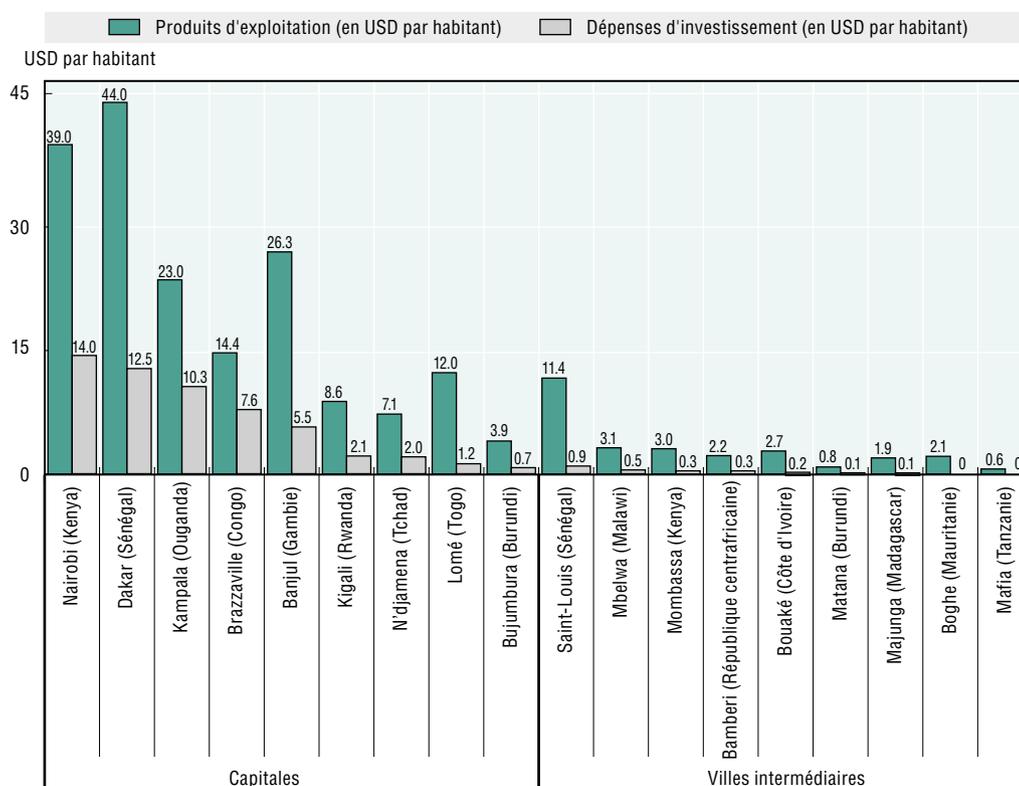
L'urbanisme et son financement restent considérablement à la traîne dans toute l'Afrique (ONU-Habitat, 2014 ; 2008). La plupart des pays d'Afrique se sont urbanisés plus tard que d'autres régions du monde. De nombreuses grandes villes sont un héritage de l'ère coloniale et n'avaient pas été dessinées pour accueillir une population aussi importante. Plusieurs capitales africaines sont en effet le fruit d'une conception de l'économie privilégiant les activités extractives, ou la quête de la rente, qui n'est pas propice à la transformation structurelle (BAfD/OCDE/PNUD, 2015).

Certaines villes qui ont été planifiées et construites peu après l'indépendance doivent faire face à une densité de population élevée, qui n'avait pas été prévue et qui conduit à des encombrements de grande ampleur. Ainsi, Nouakchott, la capitale de la Mauritanie, a été construite en 1958 pour servir de capitale administrative et avait été dimensionnée pour accueillir moins de 15 000 habitants. Or, elle enregistre une croissance de plus de 9 % par an depuis 1950, et comptait près d'un million d'habitants en 2015 (BAfD/OCDE/PNUD, 2015, p. 182). De même, en Angola, une croissance urbaine de 5.3 % par an a entraîné la saturation des capitales des provinces, où les systèmes en place avaient initialement été conçus pour des populations bien moins nombreuses. Les deux tiers de la population angolaise vivent dans des bidonvilles urbains et dans des zones périurbaines qui ne disposent que d'un accès limité aux services essentiels. En dehors de Luanda, seules quatre villes sont dotées de réseaux d'égouts, et ceux-ci ne desservent que les centres urbains, qui accueillent 17 % de la population (USAID, 2010).

L'investissement dans l'infrastructure urbaine s'est laissé distancer par le rythme rapide de la croissance de la population urbaine. Ce retard s'est traduit par une diminution de l'utilité marginale qui accompagne les économies d'échelle réalisées lorsque le nombre de consommateurs urbains augmente pour les services fournis. En moyenne, dans les pays d'Afrique subsaharienne, depuis 1960, l'investissement intérieur brut est resté constant, à moins de 22 % du PIB, alors qu'il a atteint 42 % dans les pays en développement d'Asie de l'Est (Banque mondiale, 2015). Des poches de pauvreté étendues et la précarité de l'emploi freinent souvent l'investissement public et privé dans l'infrastructure urbaine, ce qui intensifie les effets de saturation dans les zones urbaines.

Les zones urbaines représentent un tiers des besoins totaux d'infrastructure dans les pays en développement (UCLG, 2007). Les besoins d'investissement des villes africaines ressortent, selon les estimations, à environ 30 milliards USD par an, dont 20 milliards USD pour l'Afrique subsaharienne (Paulais, 2012, p. 100). Suivant leur degré de développement, les pays d'Afrique devraient consacrer à l'infrastructure publique entre 5 à 7 % de leur PIB, soit au minimum 100 milliards USD par an (Banque mondiale, 2005). Le calcul du besoin de financement non couvert pour une ville donnée dépend de ses besoins spécifiques, de la densité urbaine et de la méthode retenue.

Les autorités municipales des villes africaines ne disposent pas des ressources nécessaires pour relever elles-mêmes ces défis. Dans ces villes, les charges et les produits par habitant sont très faibles (graphique 6.21). À environ 40 USD par habitant et par an, les recettes engrangées par des capitales telles que Dakar et Nairobi sont très loin de couvrir les besoins financiers résultant de la croissance urbaine, et les dépenses d'infrastructure ne suffisent pas à répondre à la demande (graphique 6.21). La situation financière des villes intermédiaires est encore plus délicate, avec des dépenses d'infrastructure se chiffrant à moins de 1 USD par habitant et par an en moyenne.

Graphique 6.21. **Produit d'exploitation et dépenses d'investissement par habitant de plusieurs capitales et villes intermédiaires d'Afrique**

Source : Yatta (2016), d'après CGLUA (2014).
 StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933351975>

Une infrastructure indifférente à la dimension du genre contribue également aux dysfonctionnements urbains en exacerbant les inégalités entre hommes et femmes. Les femmes pâtissent en effet d'une infrastructure urbaine qui n'est pas adaptée à leurs besoins. En raison des grandes distances qu'elles doivent parcourir pour gagner le point d'eau le plus proche, les femmes manquent de temps : en moyenne, en Afrique subsaharienne, elles parcourent plus de 6 kilomètres chaque jour pour aller chercher de l'eau salubre, et ce sont les femmes et les filles qui assurent 71 % de la collecte de l'eau dans la région (Nations Unies et al., 2010). À Addis-Abeba, l'exposition à la violence et au harcèlement sexuel dans les lieux publics influe sur les emplois choisis par les femmes (ActionAid, 2011). Lorsque l'infrastructure n'intègre pas la question du genre, moins d'opportunités éducatives sont offertes aux filles et les femmes passent plus de temps que les hommes à s'occuper de leurs proches sans être rémunérées pour cela.

Les politiques publiques devraient offrir des logements formels plus accessibles financièrement

La précarité des droits fonciers peut constituer un frein pour les économies urbaines, et en particulier pour les marchés du logement formel. Ces marchés ne répondent pas avec efficacité à la demande croissante de logements urbains. Le marché formel est débordé par la demande, ce qui entraîne une pénurie de logements et contribue au niveau élevé des prix. Par conséquent, le logement formel est souvent financièrement inaccessible pour les ménages à revenu faible ou intermédiaire, qui doivent se tourner

vers le marché du logement informel. Au sein de la Communauté d'Afrique de l'Est, moins de 10 % de la population a les moyens de s'offrir un logement sur le marché formel (CAHF, 2015, p. 220). En Afrique subsaharienne, plus de 62 % des citoyens vivent dans des établissements humains informels.

Globalement, en Afrique, les marchés du logement souffrent de l'inadéquation et du manque de coordination des politiques dans ce domaine. Les droits fonciers et la propriété légale sont en général précaires, sauf dans les pays à l'économie diversifiée, dont certains ont réussi à contenir l'expansion de l'habitat urbain informel (chapitre 7). Dans la plupart des pays d'Afrique subsaharienne, les régimes d'occupation des sols sont hérités du droit coutumier, dans lequel les titres de propriété foncière n'existent pas. La propriété foncière est souvent mal définie, et le fondement juridique des établissements est contesté (Collier, 2013, p. 8). L'accaparement de terres, c'est-à-dire l'attribution indue de terrains publics à des acteurs privés bénéficiant de relations politiques, est monnaie courante et empêche de construire des logements financièrement accessibles. Parallèlement, le logement informel peut se révéler extrêmement onéreux si on le rapporte aux revenus des résidents. À Kibera et Mathare, les deux plus grands bidonvilles du Kenya, les propriétaires terriens qui investissent dans le logement locatif obtiennent parfois un retour sur investissement pouvant aller jusqu'à 100 % à Kibera et jusqu'à 70 % à Mathare (Paulais, 2012).

En revanche, les pays à l'économie diversifiée ont su remarquablement améliorer le marché du logement en zone urbaine. En Afrique du Nord, et en particulier au Maroc et en Tunisie, les bidonvilles ont nettement reculé (CAHF, 2015: 223). Dans les pays à l'économie diversifiée, une forte proportion des ménages sont propriétaires de leur logement. À Maurice, ils sont 89 % dans ce cas et une approche intégrée de la question du logement et des actifs fonciers a dans une large mesure contribué à faire de l'immobilier local un moteur de la croissance économique. De son côté, l'Afrique du Sud dispose d'un marché de l'immobilier bien établi et d'un système de cadastre qui n'a rien à envier aux meilleurs (ibid., pp. 136-181). L'allocation de droits fonciers clairement définis revêt une importance fondamentale pour l'investissement foncier comme pour le développement de l'infrastructure (King et Napier, 2015, p. 7).

Plus largement, le manque d'appui financier et la structure inadéquate des banques nuit au secteur de la construction et aux ménages. Les rares entreprises de bâtiment formelles qui existent en Afrique subsaharienne construisent des logements haut de gamme et des logements pour les fonctionnaires (Collier, 2013, p. 10). Faute d'organismes de crédit hypothécaire et d'une structure administrative adéquate pour les banques commerciales, les entreprises ne sont pas en mesure de financer de vastes parcs de logements. De plus, du fait de l'absence de garanties et des critères de prêt restrictifs appliqués, 85 % de la population urbaine africaine sont exclus du crédit immobilier formel (Fondation Mo Ibrahim, 2015, p. 22). Au sein de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale, seulement 5 % des salariés du secteur privé ont accès au crédit hypothécaire des banques commerciales (CAHF, 2015, p. 215).

Le niveau excessivement élevé des coûts de la construction renchérit le logement formel. Des matériaux tels que le ciment sont vendus environ trois fois plus chers que leurs cours mondiaux, ce qui explique également la piètre compétitivité des organismes d'épargne et de crédit (Collier, 2013, p. 6)¹⁰. Les chantiers de construction de quartiers résidentiels lancés par les pouvoirs publics ont parfois fini par donner naissance à des « villes fantômes » en raison de la cherté des appartements. C'est ce qui s'est notamment produit dans le district de Nova Cidade de Kilamba, construit à 30 kilomètres de Luanda, qui n'est occupé qu'à 10 % (Fondation Mo Ibrahim, 2015, p. 22).

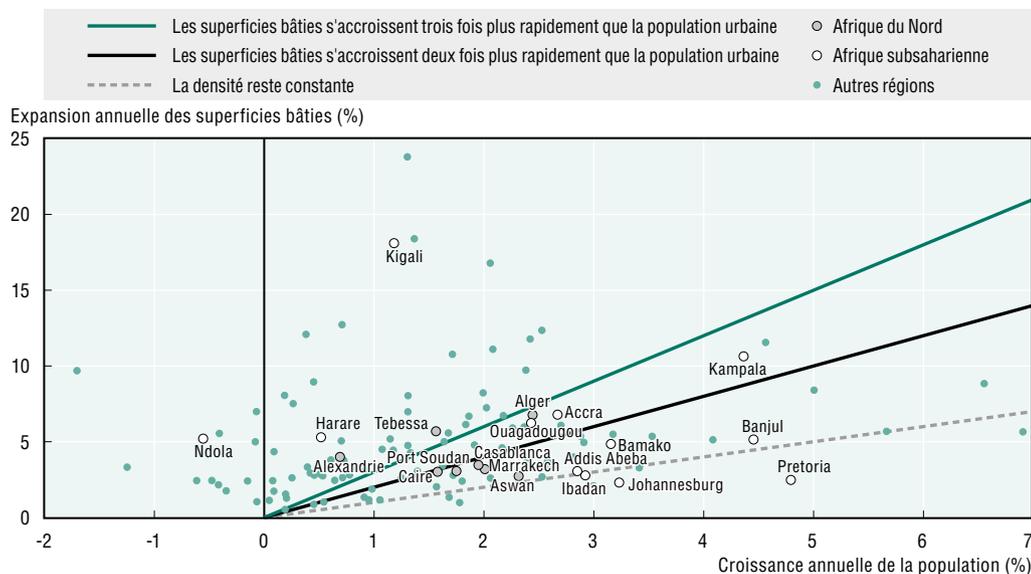
L'absence de connectivité urbaine annule les économies d'agglomération

La connectivité urbaine favorise les économies d'agglomération et permet de desservir une population plus nombreuse avec une infrastructure matérielle moins étendue. La politique urbaine doit mieux promouvoir la connectivité entre les travailleurs et les entreprises (marchés du travail), entre les entreprises elles-mêmes (marchés des facteurs de production), ainsi qu'entre producteurs et consommateurs (marchés de consommation locaux et internationaux) (Collier, 2016). L'étalement urbain éloigne les personnes les unes des autres et l'insuffisance de l'infrastructure de transport accroît le coût de la connectivité entre les personnes.

La plupart des villes se sont étendues sous l'effet de l'étalement urbain

Dans de nombreuses villes d'Afrique subsaharienne, l'expansion urbaine est fragmentée et éparse, et les nouveaux quartiers sont construits de plus en plus loin du centre (Angel et al., 2010a). Les villes africaines souffrent donc du problème posé par l'étalement urbain, qui amoindrit les bienfaits tirés de la connectivité dans les zones urbaines.

Graphique 6.22. Expansion des superficies bâties et croissance de la population dans les villes africaines, 1990-2000



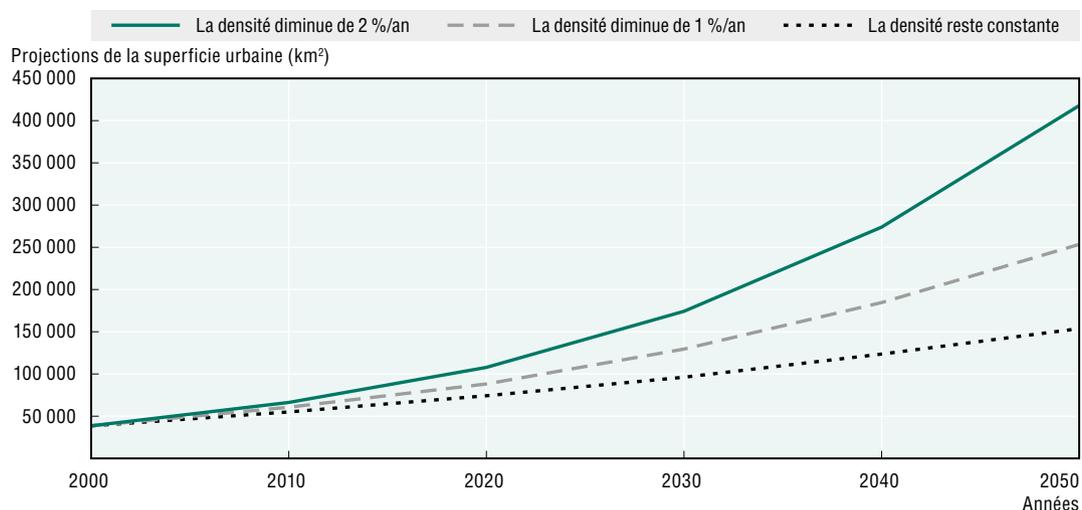
Source : Calculs des auteurs d'après Angel et al. (2010a).
StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933351986>

Les villes africaines s'étendent en empiétant sur les zones rurales, suivant en cela la tendance mondiale (Angel et al., 2010a). L'Atlas of Urban Expansion montre que 12 villes d'Afrique subsaharienne se caractérisent par une faible densité de population (81 habitants/km²), tandis que 6 villes d'Afrique du Nord affichent une densité analogue à celle de certaines villes d'Asie du Sud-Est (155 habitants/km²). Les villes africaines étudiées se sont constituées rapidement ; le taux d'expansion le plus faible s'établit à 2.3 % par an (Johannesburg). Ces taux surpassent souvent le taux de croissance de la population, et représentent même parfois plus du double. Kigali a ainsi connu un rythme d'expansion de 18 %, et sa population a triplé en l'espace de 15 ans seulement. Plusieurs villes, telles que Kampala, ont enregistré une forte croissance de leur population (4.3 %), et une expansion physique encore plus rapide (10.6 % par an), ce qui a fait diminuer leur niveau de densité (graphique 6.22).

En Afrique subsaharienne, le ratio terres urbaines/terres arables évolue rapidement, même s'il demeure faible, à 1.5 % actuellement. À Lagos, la construction de nouveaux quartiers résidentiels aux confins de la ville, sur d'anciens terrains agricoles ou dans d'anciennes zones forestières, porte déjà atteinte aux moyens de subsistance des populations rurales vivant à la périphérie de la ville. Ce problème est exacerbé par des facteurs institutionnels tels que la répartition inégale des terres privées, le coût élevé du foncier non bâti et les carences de la réglementation sur l'aménagement du territoire. Des réformes introduisant des régimes fonciers et une politique du logement favorables aux pauvres pourraient remédier à ces problèmes (Braimoh et Onishi, 2007).

Si les taux actuels de croissance de la population et de recul de la densité se maintiennent, les zones urbaines d'Afrique continueront de s'étendre rapidement. En Afrique subsaharienne, les superficies urbaines devraient être multipliées par au moins quatre entre 2010 et 2050, même si le rythme d'expansion reste constant, car on s'attend à un quadruplement de la population citadine, qui devrait passer de 295 millions à 1.15 milliard. Cependant, si la consommation de terres par habitant augmente de 1 % ou 2 % par an, la superficie des villes pourrait être multipliée par six ou huit, suivant le cas (graphique 6.23). Par comparaison, la densité des zones urbaines dans les pays en développement a reculé à un rythme avoisinant les 2.5 % par an entre 1990 et 2000. Entre 2000 et 2010, la densité d'Accra a ainsi diminué à un rythme annuel moyen de près de 2.5 %, contre 4.3 % par an à Alger (Angel et al., 2015). Des taux d'expansion urbaine aussi élevés ne semblent pas tenables sur le plan environnemental, car ils réduisent l'offre de services écosystémiques, comme les terres arables, l'eau douce et l'absorption des déchets. Ils peuvent également altérer les cycles hydrologiques et le couvert végétal (Grant, 2015).

Graphique 6.23. Projection des superficies urbaines en Afrique, 2000-50



Note : Ce graphique se fonde sur des projections de la population urbaine et du niveau de densité moyen. Les trois scénarios sont les suivants : recul de 1 % par an de la densité urbaine moyenne ; recul de 2 % par an de la densité urbaine moyenne ou pas d'évolution de la densité urbaine moyenne.

Source : Adapté de Angel et al. (2010b).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933351996>

Les systèmes de transports en commun doivent être améliorés

Il convient d'adopter des politiques publiques visant à renforcer la sécurité des transports formels et informels et à les rendre plus complets, réguliers et accessibles. Sachant que les transports en commun constituent un bien public, il est normal que l'État participe à leur fourniture. Aujourd'hui, en Afrique, beaucoup de systèmes de

transport continuent de faire appel à des solutions privées. Les transports publics ont été développés il y a peu et restent inaccessibles pour une grande partie de la population. Il faut à un habitant d'Accra en moyenne 25 minutes pour se rendre à son travail, contre 45 minutes pour un habitant d'Abuja et jusqu'à 60 minutes pour un habitant de Monrovia (ONU-Habitat, 2010b, pp. 107-109). Il est donc impératif de développer les réseaux de transports en commun si l'on veut rapprocher avec un bon rapport coût/efficacité les personnes et les emplois, et améliorer ainsi la productivité d'une ville. On considère que, pour qu'un système de transports publics soit viable, il faut une densité minimale de 150 habitants à l'hectare.

Des politiques propices à l'investissement dans les réseaux de transports publics d'un bon rapport coût/efficacité et économes en énergie sont donc nécessaires si l'on entend améliorer la durabilité et les stratégies de mobilité (ONU-Habitat, 2008). Les systèmes de transports en commun sont indispensables pour assurer la durabilité environnementale et éviter la dépendance vis-à-vis de la voiture (Glaeser, 2012). Ils atténuent également la dépendance vis-à-vis du pétrole et de l'essence, limitent la pollution de l'air, favorisent l'accessibilité et la mobilité et encouragent l'interactivité sociale dans les villes.

Les niveaux de revenus déterminent l'utilisation des transports. En Afrique du Sud, les travailleurs du quintile de revenus le plus faible choisissent en premier lieu la marche à pied, suivie par le taxi (25 %) et l'autobus (7 %) (Statistics South Africa, 2013). Les ménages aux revenus les plus modestes consacrent au moins 20 % de leur revenu disponible aux transports (note pays sur l'Afrique du Sud). Dans d'autres pays, plus de 50 % des déplacements s'effectuent à pied (Foster et Briceno-Garmendia, 2010).

La hausse des revenus se traduit par une amélioration de l'accès à la propriété d'un véhicule privé. Dans de nombreuses villes africaines, le transport motorisé privé est peu répandu : il représente 1 % et 7 % des moyens de transport utilisés respectivement à Dakar et à Dar-es-Salaam, 10-20 % à Harare et à Kinshasa, et jusqu'à 45 % à Ouagadougou, où les deux-roues à moteur sont monnaie courante (Fondation Mo Ibrahim, 2015). Les pays où le taux de propriété d'une voiture pour 1 000 habitants est le plus élevé sont la Libye (297), les Seychelles (182), Maurice (174), le Botswana (168) et l'Afrique du Sud (165). Les pays où ce taux est le plus faible sont l'Éthiopie (3.1), le Togo (2.3), Sao Tomé et Príncipe (2.2) et la République centrafricaine (0.31) (Banque mondiale, 2015).

Les tarifs des transports publics urbains étant trop élevés pour les populations pauvres, les moyens de transport informels prédominent. La famille moyenne ne peut pas s'offrir plus d'un aller-retour dans un autobus public, et les ménages les plus démunis sont exclus de ce mode de transport. Les minibus sont plus fréquentés que les grands autobus officiels (Accra : 52 % contre 10 %, Bamako : 10 % contre 1 % et Nairobi : 29 % contre 7 %) (Kumar et Barrett, 2008). Les tarifs des minibus varient et sont souvent inférieurs à ceux des grands autobus (un trajet en minibus revient en moyenne à 0.25 USD, contre 0.31 USD pour un trajet avec un grand autobus (Banque mondiale, 2011)). En moyenne, les ménages appartenant au quintile de revenus le plus bas consacrent chaque mois entre 30 et 50 % de leur revenu disponible aux trajets quotidiens, mais ces trajets représentent 105 % de leurs revenus à Lagos.

La structure des systèmes de transports publics exerce un effet démesuré sur l'emploi du temps et sur le bien-être des femmes. Les femmes sont moins nombreuses que les hommes à conduire une voiture et davantage susceptibles d'effectuer des trajets

multiplés et d'utiliser plusieurs formes de transports. À Bamako, par exemple, 87 % des femmes marchent pour effectuer la quasi-totalité de leurs déplacements, contre 57 % des hommes. Ainsi, les horaires des autobus, le coût du transport et les itinéraires qui ne prennent pas en compte les besoins de déplacement spécifiques des femmes peuvent augmenter la durée et le coût des trajets, et réduire par conséquent encore plus le temps dont disposent les femmes.

La disponibilité des transports et des services expliquent dans une large mesure les différences d'accessibilité entre les catégories de revenus. Une enquête Afrobaromètre a révélé que dans les pays à revenu faible, une personne interrogée sur cinq n'avait pas accès aux services de transport. Dans les pays à revenu intermédiaire, tranche supérieure, plus de 80 % des personnes interrogées vivent dans des zones comptant au moins trois services d'infrastructure (Leo, Morello et Ramachandran, 2015).

L'urbanisme et la gouvernance devraient s'attacher aux établissements humains informels

En Afrique, les établissements humains se sont, dans une large mesure, étendus de manière anarchique (ONU-Habitat, 2014 ; 2008 ; Grant, 2015). Des schémas directeurs, inspirés de l'expérience des villes européennes, avaient été conçus pour les villes africaines pendant la période coloniale. Cependant, il est rare que ces plans aient été mis en œuvre, car ils ne concordaient pas avec les spécificités sociales, politiques et économiques de l'Afrique. Le biais en faveur des zones rurales caractéristique des années 70 explique également que les autorités aient eu du mal à planifier les villes de manière cohérente. La pénurie d'urbanistes ainsi que d'autres professionnels du bâtiment qualifiés et en exercice n'a fait qu'exacerber les problèmes causés par des systèmes de planification et les cadres juridiques inadéquats et par des normes de construction obsolètes (Silva, 2015). De plus, la plupart des pays ne disposent pas de suffisamment de financements pour mener à bien les travaux d'urbanisme. Certains pâtissent également d'une mauvaise gouvernance, de la corruption et d'un gaspillage des ressources.

L'urbanisme devrait tenir compte des établissements informels. Certains gouvernements considèrent les établissements humains informels présents dans les villes, et où vivent et travaillent la plupart des citoyens, comme une source de gaspillage des ressources. Les autorités ont parfois tendance à expulser facilement les résidents des établissements informels, comme en témoigne l'éviction de 700 000 habitants des bidonvilles lors de l'opération Murambatsvina menée au Zimbabwe en 2005 (Watson et Agbola, 2013). Les urbanistes s'attachent depuis peu à moderniser des quartiers d'affaires centraux ou à planifier de nouvelles villes satellites. Certains projets immobiliers de luxe à grande échelle et des résidences fermées ont engendré une ségrégation spatiale et se sont implantés à l'écart des bidonvilles.

Dans les zones urbaines d'Afrique, les espaces publics réservés aux parcs et aux routes constituent environ 15 à 20 % des superficies urbaines, soit la moitié de la moyenne mondiale (30-40 %). Selon ONU-Habitat (2013), la norme minimale généralement acceptée pour l'espace public dans les zones urbaines est de 45 %, répartis en 30 % pour les rues et les trottoirs et 15 % pour les espaces verts. Cette norme vise une densité minimale de 150 habitants à l'hectare.

Encadré 6.6. Des villes pour les 2 milliards de citoyens à venir

D'après les projections de population établies par les Nations Unies, à l'échelle planétaire, le nombre de citoyens augmentera de plus de 2.3 milliards entre 2015 et 2050. Au milieu du siècle, la population urbaine sera supérieure à la population mondiale de l'année 2000. La forme urbaine a tendance à perdurer, et l'effet de verrouillage produit par les décisions d'urbanisation subsiste, si bien que les décisions d'urbanisation qui seront prises au cours des 30 à 60 prochaines années devraient façonner les conditions de vie pour les siècles à venir.

Une croissance urbaine massive constitue à la fois un défi et une opportunité. C'est un défi, parce que la réparation des erreurs commises coûtera cher, mais c'est également une opportunité d'engager des réformes diverses. Ainsi, l'urbanisation et la transformation structurelle doivent se renforcer l'une l'autre, en particulier via la politique d'urbanisation. La politique d'urbanisation doit régler les questions du capital humain, de l'entrepreneuriat et de l'industrialisation, et aussi les questions centrales de l'infrastructure et de la forme urbaine.

Sur le plan environnemental, les enjeux sont considérables. L'apparition de villes tentaculaires et dépendantes de la voiture pour accueillir les 2 à 3 milliards de nouveaux citoyens attendus constituerait un revers monumental pour l'environnement. Parallèlement, si l'on adopte des politiques favorisant l'aménagement de zones résidentielles autour des axes de transports en commun (*transit-oriented development*), la conception de bâtiments écologiques et l'utilisation durable des terres, il serait possible de faire de la vague d'urbanisation actuelle une partie de la solution aux problèmes environnementaux de la planète, et non un problème supplémentaire (OCDE, 2012c). Cependant, le temps presse : les villes grossissent rapidement et dans une grande partie du monde, elles grossissent d'une manière qui augure mal de l'avenir, au regard, par exemple, du changement climatique et de la qualité de l'air.

L'expérience des pays de l'OCDE, où l'urbanisation est dans une large mesure achevée, renferme des enseignements importants pour les pays qui sont en train de s'urbaniser rapidement :

- **La gouvernance est importante.** Les villes bien gérées sont des villes où les différents secteurs et les différentes juridictions sont coordonnés. Ce constat se vérifie particulièrement pour les aspects dynamiques tels que la résilience et la durabilité. Les pouvoirs publics doivent les intégrer aux processus des institutions et des politiques au lieu de les considérer comme des objectifs isolés à atteindre par telle ou telle intervention.
- **Certaines erreurs sont plus difficiles à corriger que d'autres.** Par exemple, le fait de ne pas réserver de terrains à l'infrastructure publique et aux équipements collectifs ou de ne pas prévoir un réseau d'artères routières peut coûter incroyablement cher lorsqu'il s'agit d'y remédier, et cette erreur peut même se révéler impossible à corriger après coup, lorsque l'aménagement a eu lieu et que les prix du foncier ont augmenté.

Pour tous ces aspects, la politique nationale d'urbanisme joue un rôle déterminant. Même dans les pays à régime décentralisé, l'administration centrale décide dans une large mesure ce que les villes peuvent faire et ce qu'il faut les inciter à faire. Les autorités nationales doivent savoir qu'il arrive que des politiques sectorielles créent des incitations et des limitations imprévues ou indésirables pour les villes, par exemple lorsque la réglementation et la fiscalité foncière favorisent une urbanisation extensive, en contradiction avec la politique de lutte contre l'étalement urbain.

Source : OCDE (2014 ; 2015).

Il est désormais temps que l'Afrique prépare sa transition urbaine

L'Afrique a l'opportunité de promouvoir une urbanisation durable et d'accélérer sa transformation structurelle

En Afrique, le rythme effréné de l'urbanisation appelle à investir massivement dans l'infrastructure. Pour pouvoir accueillir les citoyens africains de demain, les pouvoirs publics et le secteur privé devront avoir investi deux fois plus d'ici 2050 qu'ils ne l'ont fait

depuis l'indépendance. Les investissements dans l'infrastructure urbaine produisent un puissant effet de verrouillage et peuvent déterminer la croissance d'une ville pendant une cinquantaine d'années après qu'ils ont été décidés. L'expérience des pays de l'OCDE montre qu'il peut se révéler bien plus coûteux d'adapter l'infrastructure *a posteriori* que d'opter d'emblée pour une politique qui ne suscitera aucun regret (Brahmbhatt et al., à paraître).

Encadré 6.7. Le biais « urbain » des économistes à l'époque où l'Afrique était encore rurale

Le concept de biais urbain s'est imposé après l'accession des pays africains à l'indépendance. Ce point de vue théorique, qui prétend que les villes nuisent au développement rural, oppose les zones rurales aux zones urbaines et nuit à la perception du rôle que les villes peuvent jouer dans le développement de l'Afrique (Yatta, 2016). Les économistes du développement considèrent que ce « biais urbain » a trois manifestations principales :

- Une « distorsion des prix », qui conduit à l'exploitation du rural par l'urbain. Élaboré à la fin des années 60 et au début des années 70, ce modèle de distorsion des prix décrit comment les prix des biens produits en ville sont significativement supérieurs à ceux des produits ruraux, si bien que les produits agricoles sont vendus à des prix inférieurs à leur valeur (Corbridge et Jones, 2005).
- Une monopolisation de l'investissement qui parasite l'économie nationale. Les villes absorbent une grande proportion du budget national et deviennent des consommateurs nets de crédits tandis que les zones rurales fournissent l'approvisionnement (Schikele, 1968 ; Chandavarkar, 1985).
- Un gaspillage de ressources humaines, qui résulte du fait que l'on attire de la main-d'œuvre rurale vers le secteur informel urbain non productif et que l'on entraîne une pénurie alimentaire (Dumont, 1966 ; Balogh, 1966). Le paradoxe de Todaro, qui a fait date, montre que lorsqu'on augmente les opportunités d'emploi en zone urbaine, on augmente aussi le chômage urbain, car on encourage l'exode rural (Todaro, 1969).

Les organisations internationales se sont fait l'écho de ce débat théorique. Le « rapport Berg » de la Banque mondiale a suggéré que les régimes en place en Afrique subsaharienne avaient imposé des politiques présentant un biais urbain pour calmer l'agitation dans les grandes et les petites villes et pour soutenir leurs groupes d'intérêts (Berg, 1981).

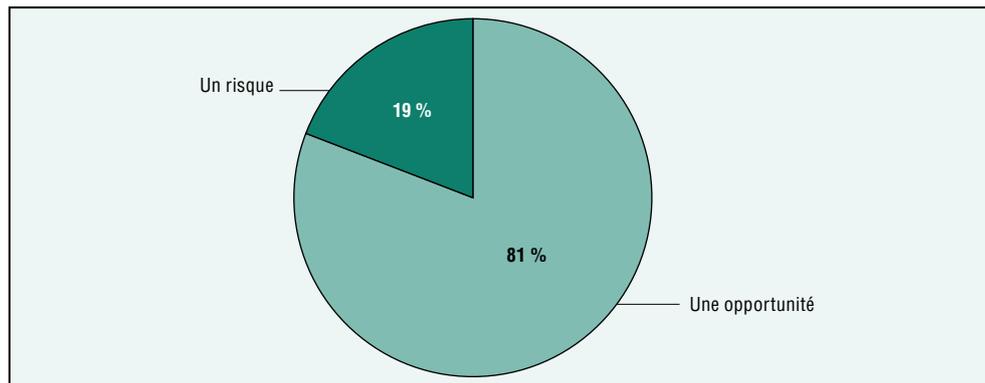
Dans les années 90, la position des organisations internationales a commencé à changer. En 1991, la Banque mondiale a montré comment les activités économiques urbaines pouvaient influencer positivement sur la croissance économique (Banque mondiale, 1991). Fondé en 1999 lors du sommet des maires, le projet « Villes sans taudis » de l'Alliance des villes (une initiative conjointe Banque mondiale/PNUD) a commencé à s'intéresser à la pauvreté urbaine dans les pays en développement. Cette perspective plus positive a été reprise dans le *Rapport sur le développement dans le monde 2009*, intitulé *Repenser la géographie économique* (Banque mondiale, 2009).

Les autorités sont de plus en plus conscientes de la place centrale que l'urbanisation occupe dans le processus de transformation structurelle (ONU-Habitat et CEA-ONU, 2015). Les quatre cinquièmes des personnes interrogées à l'occasion d'enquêtes considèrent l'urbanisation comme une opportunité pour le développement durable (graphique 6.24). Cette opinion s'écarte de l'approche qui prévalait après l'indépendance, qui tendait à juger que l'urbanisation de l'Afrique était trop rapide et ingérable et qu'elle devait être endiguée (encadré 6.7 sur le biais urbain). Cependant, les politiques destinées à freiner l'urbanisation au lieu d'en exploiter le potentiel au bénéfice de la transformation structurelle restent très répandues. Selon une enquête des Nations Unies, 80 % des pays d'Afrique continuent d'aspirer à un « changement majeur dans la distribution spatiale de

leur population », et une proportion comparable (85 %) ont mis en œuvre des politiques visant à freiner l'exode rural (Nations Unies, 2013, p. 109 ; p. 114).

Les débats internationaux actuels sur la contribution des villes et des établissements humains dans la réalisation des agendas de développement régional et mondial nous offrent par conséquent une belle occasion de repenser ces politiques. Nous avons ainsi la possibilité de revoir celles qui sont à l'origine des résultats peu satisfaisants que l'on constate aujourd'hui, afin de les rendre plus propices au développement durable et à une transformation effective à long terme.

Graphique 6.24. L'urbanisation est-elle perçue comme un risque ou comme une opportunité dans votre pays ?



Note : Réponses à l'enquête apportées par des économistes-pays de la BAfD et du PNUD travaillant dans 48 bureaux de pays en Afrique. Chaque pays reçoit une pondération de 1.

Source : Enquête auprès des experts-pays des PEA, 2016.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352007>

Des événements internationaux mettent en avant l'urbanisation et la transformation structurelle de l'Afrique

Aujourd'hui, l'actualité politique se concentre sur l'urbanisation et la transformation structurelle, tant au niveau panafricain qu'au niveau mondial (tableau 6.5). En coordination avec ses partenaires mondiaux, l'Union africaine est en train d'élaborer son programme d'urbanisation à l'appui de l'Agenda 2063. L'agenda urbain de l'Afrique (AUA) d'ONU-Habitat bénéficie du soutien du Ghana et du Nigéria et s'efforce de recueillir l'adhésion d'autres pays d'Afrique. Cet élan a inspiré la rédaction de la déclaration d'Abuja de février 2016, qui a vocation à alimenter une position africaine commune en vue de la troisième conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III), dans le cadre d'un « processus centré sur la population et mu par un leadership ». Le continent entend parler d'une seule voix afin que le Nouvel Agenda Urbain reflète la conception panafricaine de l'Agenda 2063.

L'Objectif de développement durable relatif aux villes gagne en visibilité

Au niveau international, les villes durables et les établissements humains sont au cœur des Objectifs de développement durable (ODD) adoptés lors de l'Assemblée générale des Nations Unies de septembre 2015. L'ODD 11 vise à « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ». Ce nouvel objectif, qui forme un tout, est novateur au sens où il reconnaît que les villes peuvent conduire au développement durable (Parnell, 2015). Le projet de position commune africaine sur Habitat III s'engage « à faire en sorte que l'Objectif 11, dans sa version

actuelle, soit considéré avec les Objectifs 8, 9 et 10 sur les aspects liés à la promotion de la croissance économique ainsi qu'au plein emploi productif ; à la construction de l'infrastructure, à l'industrialisation et à l'innovation, ainsi qu'à la lutte contre les inégalités dans et entre les pays » (AUHF, 2015).

La troisième conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable nous offre l'opportunité de mettre en avant la position de l'Afrique à propos du Nouvel Agenda Urbain. Cette conférence a pour but de confirmer l'engagement politique en faveur du développement urbain durable, d'évaluer les résultats obtenus jusqu'ici, de traiter la question de la pauvreté et de repérer les problématiques nouvelles et émergentes. Habitat III et le Nouvel Agenda Urbain proposeront une stratégie mondiale pour l'urbanisation pour les 20 prochaines années, jusqu'à la prochaine conférence Habitat.

Tableau 6.5. Événements panafricains et internationaux consacrés à l'urbanisation durable¹¹ et à la transformation structurelle, 2014-18

2014	L'Union africaine met en place un Comité technique spécialisé sur la fonction publique, le gouvernement local, le développement urbain et la décentralisation, réunissant les ministres africains du logement et du développement urbain.
Janvier 2014	La position commune africaine établie par l'Union africaine pour l'agenda post-2015 donne la priorité à la transformation structurelle et à la croissance inclusive.
Mars 2015	ONU-Habitat et la Commission économique pour l'Afrique organisent une discussion sur le rôle de l'urbanisation dans la transformation structurelle de l'Afrique, en marge de la Huitième Réunion annuelle conjointe du Comité technique spécialisé de l'Union africaine sur les finances, les affaires monétaires, la planification économique et l'intégration et de la Conférence des ministres africains des finances, de la planification et du développement économique de la Commission économique pour l'Afrique, à Addis-Abeba, en Éthiopie.
Avril 2015	Les ministres africains du logement et du développement urbain lancent le processus de rédaction d'une position africaine commune en vue de la troisième conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III).
Juin 2015	Le premier plan de mise en œuvre sur 10 ans (2014-23) de l'Agenda 2063 de l'Union africaine, qui énonce l'objectif d'un renforcement de l'investissement urbain, est adopté lors du 25 ^e Sommet de l'Union africaine.
Septembre 2015	L'Union africaine annonce qu'elle va élaborer une charte africaine sur le développement urbain et les établissements humains.
Décembre 2015	Le 7 ^e Sommet Africités se tient à Johannesburg, en Afrique du Sud, et est co-organisé par Cités et gouvernements locaux unis d'Afrique.
Mars 2016	Pendant la Conférence régionale africaine pour Habitat III à Abuja, au Nigéria, des ministres et des organisations de la société civile africains adoptent la déclaration d'Abuja, ouvrant la voie à une position africaine commune sur Habitat III.
Juillet 2016	Il est prévu que les chefs d'État et de gouvernement africains adoptent une position africaine commune sur Habitat III.
Octobre 2016	Habitat III se tiendra à Quito, en Équateur.
Novembre 2016	La 22 ^e session de la Conférence des Parties (COP 22) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques aura lieu à Marrakech, au Maroc.
Janvier 2018	ONU-Habitat accueillera le 9 ^e Forum urbain mondial à Kuala Lumpur, en Malaisie.

Annexe 6.A1. Méthode retenue pour l'analyse typologique de l'urbanisation et de la transformation structurelle dans les pays d'Afrique

Ce chapitre regroupe les 54 pays africains dans cinq catégories afin de mettre en évidence la diversité de leurs processus de transformation structurelle. Ces catégories sont les suivantes : *pays à l'économie diversifiée*, *pays à urbanisation précoce*, *pays à urbanisation tardive*, *pays agraires* et *pays tributaires des ressources naturelles*. Cette analyse typologique détermine les caractéristiques communes des pays.

Cette méthode s'intéresse aux caractéristiques des pays au niveau national. Nous avons regroupé les pays africains suivant les quatre composantes de la transformation structurelle décrites par Timmer et Akkus (2008) : i) diminution de la part de l'agriculture dans le PIB et dans l'emploi, ii) urbanisation, iii) transition démographique avec recul des taux de natalité et de mortalité et iv) essor d'une économie moderne industrielle et de services.

Nous avons commencé par filtrer les 54 pays en excluant 12 pays dont la population était inférieure à 2.5 millions d'habitants en 2013. Ces petits pays ont en effet tendance à afficher une proportion de population urbaine bien plus élevée que celle des pays plus étendus, ainsi qu'un processus d'urbanisation différent. La ville primaire des pays étendus compte souvent plus de 2.5 millions d'habitants. Malgré leur petite taille, nous avons conservé le Botswana et Maurice dans l'échantillon, car ces deux pays sont largement reconnus comme des cas d'école s'agissant de la transformation structurelle en Afrique.

Deuxièmement, nous avons identifié les *pays tributaires des ressources naturelles* dans les 42 pays restants. La littérature décrit les différences structurelles entre les pays tributaires des ressources naturelles et les autres. En nous appuyant sur les éditions antérieures des *Perspectives économiques en Afrique*, nous avons défini les pays tributaires des ressources naturelles comme étant ceux où la production de minéraux, métaux et hydrocarbures représentait plus de 30 % du PIB en 2010 (BAfD/OCDE/PNUD/CEA-ONU, 2013, tableau 6.3).

Troisièmement, nous avons classé les pays en fonction de leur niveau d'urbanisation en 2015, en nous appuyant sur DAES-ONU (2014). Nous avons défini les pays comme :

- des pays urbanisés, dès lors qu'au moins 60 % de leur population résident dans des zones urbaines ;
- des pays ayant amorcé leur processus d'urbanisation, dès lors qu'ils affichent un niveau d'urbanisation d'au moins 40 % et inférieur à environ 50 % ;
- des pays principalement ruraux, dès lors qu'ils affichent un niveau d'urbanisation inférieur à 20 %. Nous avons laissé le Burkina Faso et le Mali dans cette catégorie, car leur agriculture contribue à plus de 35 % de leur PIB.

Quatrièmement, nous avons opéré une distinction entre les pays en fonction de leur taux de fécondité total (TFT) pour la période pour laquelle nous disposons des données les plus nombreuses, à savoir entre 2010 et 2015, en nous appuyant sur DAES-ONU (2014). Pour la typologie démographique, nous nous sommes fondés sur les éditions antérieures des *Perspectives économiques en Afrique*, lesquelles regroupent les pays d'Afrique en fonction de leur TFT (BAfD/OCDE/PNUD, 2015 ; voir également Guengant et May (2013). Nous avons choisi d'utiliser les TFT nationaux au lieu des TFT urbains (Jedwab, Christiaensen et Gindelsky, 2015b), de manière à refléter les problèmes d'emploi au niveau national et à intégrer la dynamique rurale dans l'analyse de la transformation structurelle. L'utilisation du TFT urbain ne produirait pas de différences significatives dans le regroupement des pays en grappes. Cette typologie démographique a permis d'établir les catégories suivantes :

- Les pays sont considérés comme plus avancés dans leur transition démographique lorsque leur TFT tombe en dessous de 3.5 enfants par femme, ce qui correspond approximativement au TFT de l'Égypte.
- Les pays qui ont amorcé le processus de transition de fécondité sont ceux dont le TFT est compris entre 3.5 et 5.5 enfants par femme.
- Les pays affichant un TFT de 5.5 enfants ou plus sont classés dans la catégorie de ceux qui n'ont pas amorcé la transition de fécondité.

Les dimensions économiques utilisées pour l'analyse typologique sont décrites en détail dans la Partie II de ce rapport.

Sur cette base, nous avons établi la classification présentée au tableau 6.A1.1.

Tableau 6.A1.1. Pays d'Afrique répartis en catégories en fonction de leur niveau de transformation structurelle

Pays non tributaires des ressources naturelles				Pays tributaires des ressources naturelles
Pays à l'économie diversifiée Bien avancés dans la transition de fécondité, urbanisés	Pays à urbanisation précoce Ont amorcé leur transition de fécondité et leur urbanisation	Pays à urbanisation tardive Ont amorcé leur transition de fécondité mais pas encore leur urbanisation	Pays agraires N'ont amorcé ni leur transition de fécondité ni leur urbanisation	Pays tributaires des ressources naturelles
Égypte	Bénin	Érythrée	Burkina Faso	Algérie
Maurice*	Cameroun	Éthiopie	Burundi	Angola
Maroc	Côte d'Ivoire	Kenya	République centrafricaine**	Botswana*
Afrique du Sud	Ghana	Madagascar	Malawi	République du Congo
Tunisie	Libéria	Mozambique	Mali	République démocratique du Congo
	Sénégal	Rwanda	Niger	Guinée
	Togo	Soudan	Ouganda	Libye
		Tanzanie	Sierra Leone**	Mauritanie
			Tchad	Nigéria
				Somalie
				Soudan du Sud
				Zambie
				Zimbabwe

Note : * Pays maintenus dans l'échantillon bien que comptant moins de 2.5 millions d'habitants. ** La République centrafricaine et la Sierra Leone affichent un taux de fécondité total d'environ 4.5 enfants par femme et un niveau d'urbanisation d'approximativement 40 %. Pourtant, leur économie est principalement agricole (respectivement 58 % et 56 % du PIB).

Notes

1. D'après les estimations des Nations Unies, l'urbanisation de l'Afrique atteindra 50 % en 2037.
2. Ces pays sont le Botswana, l'Éthiopie, le Ghana, le Kenya, Maurice, le Malawi et le Sénégal.
3. Pour Weeks (1994) « des facteurs particuliers expliquent en partie le taux d'urbanisation rapide de l'Afrique dans la période qui a immédiatement suivi l'indépendance. À l'époque coloniale, la migration vers les villes était interdite en Afrique de l'Est, et, de manière générale, les restrictions sur les déplacements des populations suscitaient un profond ressentiment. Un ajustement de stock ponctuel qui n'a peut-être pas grand-chose à voir avec les facteurs économiques s'est opéré pendant les années qui ont immédiatement suivi l'indépendance ».
4. L'indice de développement humain du PNUD mesure les avancées des pays selon des dimensions clés du développement humain : santé, éducation et niveau de vie (voir chapitre 4). La santé est mesurée par l'espérance de vie à la naissance, l'éducation par les années de scolarisation pour les adultes de 25 ans et plus et par les années de scolarisation escomptées pour les enfants d'âge scolaire, et le niveau de vie par le revenu national brut (RNB) par habitant.
5. Il existe nombre de définitions différentes des villes intermédiaires. Pour une définition pratique, voir l'annexe 6.A3 des *Perspectives économiques en Afrique 2015* (BAfD/OCDE/PNUD, 2015, p. 170).
6. Seuls deux pays font partie du groupe des *pays en cours de diversification* car le cabinet Gallup n'a posé la question qu'aux pays d'Afrique subsaharienne.
7. Le rapport « *State of World Cities 2008/2009* » d'ONU-Habitat se fonde sur des données de 2005. Cette estimation globale n'a pas encore été actualisée.
8. Le coefficient de Gini mesure l'écart entre la distribution des revenus entre les individus ou entre les ménages, dans un pays, par rapport à une distribution parfaitement égale. Un coefficient de 0 correspond à l'égalité parfaite, et un coefficient de 100 à l'inégalité absolue.
9. La « sous-nutrition » englobe « l'insuffisance pondérale », « l'émaciation » et « le retard de croissance » chez l'enfant.
10. Un organisme d'épargne et de crédit est un établissement financier qui offre des services bancaires et des services financiers connexes, et en particulier des services d'épargne et de crédit hypothécaire.
11. L'urbanisation durable est le passage d'une société majoritairement rurale à une société majoritairement urbaine d'une manière respectueuse de l'environnement et de l'inclusion sociale. Cette notion revêt plusieurs dimensions (Allen, 2009). Ce rapport se concentre sur les dimensions économique, sociale et environnementale.

Références

- ActionAid (2011), *Women and the City*, ActionAid, Johannesburg.
- Afrobaromètre (2015), base de données Afrobaromètre, <http://afrobarometer.org/fr/données> (consulté en février 2016).
- Agergaard, J., N. Fold et K. Gough (éd.) (2010), *Rural-Urban Dynamics: Livelihoods, mobility and markets in African and Asian Frontiers*, Routledge, Abingdon, Oxon, Royaume-Uni.
- Alkire, S. et G. Robles (2015), *Multidimensional Poverty Index 2015: Brief Methodological Note and Results*, Oxford Poverty and Human Development Initiative, Oxford, Royaume-Uni.
- Allen, A. (2009), « Sustainable cities or sustainable urbanisation? », *Palette: UCL's Journal of Sustainable Cities*, été.
- Angel, S. et al. (2010a), « A planet of cities: Urban land cover estimates and projections for all countries, 2000-2050 », *Lincoln Institute of Land and Policy Working Papers*, n° 10SA3.
- Angel, S. et al. (2010b), *Atlas of Urban Expansion*, Lincoln Institute of Land and Policy, www.lincolnst.edu/subcenters/atlas-urban-expansion (consulté en février 2016).
- AUHF (2015), « Draft Africa common position on Habitat III (guided by Agenda 2063) », Union africaine, www.auhf.co.za/wordpress/assets/Draft-Africa-Common-Position-on-Habitat-III.pdf.
- BAfD (2011), « Middle of the pyramid: Dynamics of the middle class in Africa », *Market Brief*, Banque africaine de développement, Tunis.
- BAfD (2010), *The Bank Group's Urban Development Strategy: Transforming Africa's Cities and Towns into Engines of Economic Growth and Social Development*, Banque africaine de développement, www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Policy-Documents/Urban-Development%20Strategy-Rev%201.pdf.
- BAfD/OCDE/PNUD (2015), *Perspectives économiques en Afrique 2015 : Développement territorial et inclusion spatiale*, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/aeo-2015-fr>.
- BAfD/OCDE/PNUD (2009), « Note pays : Afrique du Sud », *Perspectives économiques en Afrique 2009*, Éditions OCDE, Paris.
- BAfD/OCDE/PNUD/CEA-ONU (2013), *Perspectives économiques en Afrique 2013 : Transformation structurelle et ressources naturelles*, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/aeo-2013-fr>.
- Bairoch, P. (1988), *Cities and Economic Development, From the Dawn of History to the Present*, Mansell, London, Royaume-Uni.
- Banque mondiale (2015), *World Development Indicators* (base de données), <http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators> (consulté en février 2016).
- Banque mondiale (2011), *Africa's Transport Infrastructure: Mainstreaming Maintenance and Management*, Banque mondiale, Washington, DC.
- Banque mondiale (2009), *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*, Banque mondiale, Washington, DC.
- Banque mondiale (2007), *Cost of Pollution in China: Economic Estimates of Physical Damages*, Banque mondiale, Washington, DC.
- Banque mondiale (2005), *Infrastructure and the World Bank: A Progress Report*, Banque mondiale, Washington, DC.
- Banque mondiale (1981), *Accelerated Development in Sub-Saharan Africa*, Banque mondiale, Washington, DC, <http://documents.banquemonde.org/curated/fr/1981/01/438047/accelerated-development-sub-saharan-africa-agenda-action>.
- Barrios, S., L. Bertinelli et E. Strobl (2006), « Climatic change and rural-urban migration: The case of sub-saharan Africa », *Core Discussion Paper*, n° 2006/46, http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=925652&download=yes (consulté en mars 2016).
- Berdegú, J. et F. Proctor (2014), « Inclusive-rural-urban linkages », *Working Paper Series*, n° 123, Working Group: Development with Territorial Cohesion, Territorial Cohesion for Development Program, Rimisp, Santiago, Chili.
- BIT (2012), *Statistical update on employment in the informal economy*, Département de statistique du BIT, http://laborsta.ilo.org/applv3/data/INFORMAL_ECONOMY/2012-06-Statistical%20update%20-%20v2.pdf.
- BIT (2002), *Travail décent et économie informelle*, 90^e session de la Conférence internationale du Travail, Organisation internationale du Travail.
- Brahmbhatt, M. et al. (à paraître), « Economic transformation and lessons from development experience for building a new climate economy in low-income Africa », rapport conjoint New Climate Economy/Overseas Development Institute, Londres et Washington, DC.

- Braimoh, A.K. et T. Onishi (2007), « Spatial determinants of urban land use change in Lagos, Nigeria », *Land Use Policy*, vol. 24/2, pp. 502-515, <http://doi.org/10.1016/j.landusepol.2006.09.001>.
- Brocknerhoff, M. (1995), « Child survival in big cities: The disadvantages of migrants », *Social Science and Medicine*, vol. 40/10, pp. 1371-1383, [http://doi.org/10.1016/0277-9536\(94\)00268-X](http://doi.org/10.1016/0277-9536(94)00268-X).
- Brown, S., A.S. Kebede et R.J. Nicholls (2011), *Sea-Level Rise and Impacts in Africa, 2000 to 2100*, rapport de la School of Civil engineering and the Environment, www.unep.org/climatechange/adaptation/Portals/133/documents/AdaptCost/9%20Sea%20Level%20Rise%20Report%20Jan%202010.pdf.
- Brundtland Commission (1987), *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*, Oxford University Press.
- Burke, M., S.M. Hsiang et E. Miguel (2015), « Global non-linear effect of temperature on economic production », *Nature*, vol. 527, pp. 235-239, <http://doi.org/10.1038/nature15725>.
- CAHF (2015), « Housing finance in Africa, a review of some of Africa's housing finance markets », 2015 Yearbook, Centre for Affordable Housing Finance in Africa (CAHF) Publishing.
- Campbell, E.H. (2006), « Urban refugees in Nairobi: Problems of protection, mechanisms of survival, and possibilities for integration », *Journal of Refugee Studies*, vol. 19/3, pp. 396-413, <http://doi.org/10.1093/jrs/fel011>.
- CGLUA (2014), *État des finances locales en Afrique, Cités et Gouvernements Locaux Unis d'Afrique (CGLUA)*, Rabat, Maroc.
- Chen, M. et al. (2014), « The global pattern of urbanization and economic growth: Evidence from the last three decades », *PLOS One*, vol. 9/8, e103799, <http://doi.org/10.1371/journal.pone.0103799>.
- Clark, P. (2009), *European Cities and Towns 400-2000*, Oxford University Press, Oxford, Royaume-Uni.
- CNUCED (2012), *Le développement économique en Afrique – Rapport 2012 : Transformation structurelle et développement durable en Afrique*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Publication des Nations Unies, Genève, http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/aldafrica2012_fr.pdf.
- Collier, P. (2016), « African urbanization: An analytic policy guide », International Growth Centre, www.theigc.org/wp-content/uploads/2016/01/African-UrbanizationJan2016_CollierFormatted-1.pdf.
- Collier, P. (2013), « Building African cities that work », rapport destiné au Centre for Development and Enterprise, commandé pour le projet Cities of Hope.
- Corbridge, S. et G.A. Jones (2005), « The continuing debate about urban bias: The thesis, its critics, its influence, and implications for poverty reduction », *Environmental and Spatial Analysis Research Papers*, n° 99, London School of Economics and Political Science, Department of Geography and Environment, London, Royaume-Uni.
- Cortes, G. et L. Fayet (2009), *Les circulations transnationales*, Armand Colin.
- Currie, P. et al. (2015), « Towards urban resource flow estimates in data scarce environments: The case of African cities », *Journal of Environmental Protection*, vol. 6, pp. 1066/1083.
- DAES-ONU (2015), *World Population Prospects* (base de données), Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, <http://esa.un.org/unpd/wpp/>.
- DAES-ONU (2014), *World Urbanization Prospects* (base de données), Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, <http://esa.un.org/unpd/wup/>.
- De Vries, G., M. Timmer et K. de Vries (2015), « Structural transformation in Africa: Static gains, dynamic losses », *The Journal of Development Studies*, vol. 51/6, pp. 674-688, <http://doi.org/10.1080/00220388.2014.997222>.
- Diop, A. (2010), « Les nouveaux enjeux de l'aménagement du territoire : à la recherche de territoires pertinents de développement », in *Systèmes spatiaux et structures régionales en Afrique*, Khartala, Paris.
- Durantón, G. et D. Puga (2004), « Micro-foundations of urban agglomeration economies », in Henderson, J.V. et J.F. Thisse (éd.), *Handbook of Regional and Urban Economics*, 1^{ère} édition.
- Dustmann, C. et A. Okatenko (2014), « Out-migration, wealth constraints, and the quality of local amenities », *Journal of Development Economics*, vol. 110, pp. 52-63. <http://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2014.05.008>.
- FAO (2014), *Understanding the Drought Impact of El Nino on the Global Agricultural Areas: An Assessment Using FAO's Agricultural Stress Index (ASI)*, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome.
- FAO (2012), *Growing Greener Cities in Africa: First Status Report on Urban and Peri-urban Horticulture in Africa*, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome.

- FAO (2008), « Africa could reduce greenhouse gases », Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome, www.fao.org/news/story/en/item/8664/icode/ (accessed in March 2016).
- Fei, J.C.H. et G. Ranis (1963), « Innovation, capital accumulation, and economic development », *The American Economic Review*, vol. 53/3, pp. 283-313, www.jstor.org/stable/1809159.
- Foster V. et C. Briceno-Garmendia (eds.) (2010), *Africa's Infrastructure: A Time for Transformation*, une co-publication de l'Agence française de développement et de la Banque mondiale.
- Gallup World Poll (2015), Gallup World Poll (base de données), www.gallup.com/services/170945/world-poll.aspx (consulté en février 2016).
- GIEC (2007), *Changements climatiques 2007 : Rapport de synthèse*, Contribution des Groupes de travail I, II et III à la Quatrième évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.
- Glaeser, H. (2012), *Triumph of the City, How our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier and Happier*, Macmillan Publisher, Londres, Royaume-Uni.
- Global Centre for Food Systems Innovation (2014), *Population Growth, Climate Change and Pressure on the Land – Eastern and Southern Africa*, Michigan State University.
- Gollin, D., S. Parente et R. Rogerson (2002), « The role of agriculture in development », *The American Economic Review*, vol. 92/2, pp. 160-164, <http://doi.org/10.2307/3083394>.
- Grant, R. (2015), « Sustainable African urban futures: Stocktaking and critical reflection on proposed urban projects », *American Behavioral Scientist*, vol. 59, pp. 294-310, <http://doi.org/10.1177/0002764214550301>.
- Graumann, J. (1977), *Orders of Magnitude of the World's Urban and Rural Population in History*, Division de la population, Département des affaires économiques et sociales, Nations Unies, <http://esa.un.org/unpd/wup/Archive/Files/studies/United%20Nations%20%281977%29%20-%20Orders%20of%20magnitude%20of%20the%20world's%20urban%20population%20in%20history.PDF>.
- Guétat-Bernard, H. (1998), « Nouvelles articulations villes-campagnes : pluri- appartenance et mobilité spatiale et professionnelle des ruraux du delta du Nil », *L'Espace Géographique*, vol. 27/3, pp. 253-264.
- Haggblade, S., P.B.R. Hazell et T. Reardon (éd.) (2007), *Transforming the Rural Nonfarm Economy, Opportunities and Threats in the Developing World*, International Food Policy Research Institute, The John Hopkins University Press, Baltimore.
- Haggblade, S., P. Hazell et J. Brown (1989), « Farm-nonfarm linkages in rural sub-Saharan Africa », *World Development*, vol. 17/8, pp. 1173-1201, [http://doi.org/10.1016/0305-750X\(89\)90232-5](http://doi.org/10.1016/0305-750X(89)90232-5).
- Hardy, C.H. et A.L. Nel (2015), « Data and techniques for studying the urban heat island effect in Johannesburg », *The International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences*, vol. XL/W3, 36th International Symposium on Remote Sensing of Environment, Berlin.
- Henderson, V. (2003), « The urbanization process and economic growth: The so-what question », *Journal of Economic Growth*, vol. 8/1, pp. 47-71, <http://doi.org/10.1023/A:1022860800744>.
- Henderson, V., A. Storeygard et U. Deichmann (2014), « Is climate change driving urbanization in Africa? », *World Bank Policy Research Working Paper*.
- Huang, Q. et Y. Lu (2015), « The effect of urban heat island on climate warming in the Yangtze River delta urban agglomeration in China », *International Journal of Environmental Research and Public Health*, vol. 12/8, pp. 8773-8789.
- Jedwab, R. (2013), « Urbanization without structural transformation: Evidence from consumption cities in Africa », *Working Paper*, George Washington University, Washington, DC.
- Jedwab, R., L. Christiaensen et M. Gindelsky (2015), « Demography, urbanization and development: Rural push, urban pull and...urban push? », *World Bank Policy Research Working Paper*, n° 7333.
- Johnston, B.F. et J.W. Mellor (1961), « The role of agriculture in economic development », *American Economic Review*, vol. 51, http://doi.org/10.1300/J064v07n02_10.
- Kamal-Chaoui, L. et A. Robert (éd.) (2009), « Competitive cities and climate change », *OECD Regional Development Working Papers*, n° 2, Éditions OCDE, Paris.
- Kayizzi-Mugerwa, S., A. Shimeles et N.D. Yaméogo (éd.) (2014), *Urbanization and Socio-Economic Development in Africa: Challenges and Opportunities*, Routledge African Studies, New York.
- Kessides, C. (2005), « The urban transition in sub-saharan Africa : Implications for economic growth and poverty reduction », *Transport and Urban Development Department, Working Paper Series*, n° 97, Banque mondiale, www.worldbank.org/afr/wps/wp97.pdf.

- Kester, A.A. (2014), « Emerging' new cities' in Africa and socio-spatial inequality : A case study of the Eko Atlantic City project in Lagos, Nigeria », thèse présentée à l'Université d'Amsterdam, Pays-Bas.
- King, N. et M. Napier (2015) « Market interventions for sustainable cities: Understanding land markets Competitive cities and climate change, *The Urban Land Paper Series*, vol. 1, South African Cities Network.
- Kremer, M. (1993), « Population growth and technological change: One million B.C. to 1990 », *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 108/3, pp. 681-716.
- Krugman, P. (1991), « Increasing returns and economic geography », *The Journal of Political Economy*, vol. 99/3, pp. 483-499.
- Kumar, A et F. Barrett (2008), *Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa*, Africa Infrastructure Country Diagnostic.
- Leo, B., R. Morello et V. Ramachandran (2015), « The face of African infrastructure: Service availability and citizens' demands », Center for Global Development, *Working Paper* n° 393.
- Lewis, W.A. (1954), « Economic development with unlimited supplies of labour », *The Manchester School*, vol. 22/2, pp. 139-191, <http://doi.org/10.1111/j.1467-9957.1954.tb00021.x>.
- Lindley, A. (2007), « Protracted displacement and remittances: The view from Eastleigh, Nairobi », *New Issues in Refugee Research*, vol. 143, pp. 1-18, www.unhcr.org/46ea519d2.html.
- Losch, B., S. Fréguin-Gresh et E.T White (2013), *Transformations rurales et développement : les défis du changement structurel dans un monde globalisé*, Banque mondiale et Agence française de développement.
- Losch, B., G. Magrin et J. Imbernon (2013), « A new emerging rural world: An overview of rural change in Africa », *Atlas for the NEPAD Rural Futures Programme*, Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement, Montpellier.
- Ma Mung, E. (1999), *Autonomie, migrations et alterité*, submission to earn the *Habilitation à diriger des recherches*, Université de Poitiers, <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00337679>.
- McEvoy, C. (2012), « Battering, rape, and lethal violence: A baseline of information on physical threats against women in Nairobi », *Small Arms Survey*, Working Paper n° 13.
- McMillan, M.S. et K. Harttgen (2014), « What is driving the 'Africa growth miracle'? », *NBER Working Paper* n° 20077.
- Miossec, J.-M. (1985), « Urbanisation des campagnes et ruralisation des villes en Tunisie », *Annales de Géographie*, vol. 94/521, pp. 38-62.
- Mo Ibrahim Foundation (2015), *Facts and Figures: African Urban Dynamics*, <http://static.moibrahimfoundation.org/u/2015/11/19115202/2015-Facts-Figures-African-Urban-Dynamics.pdf>.
- Nations Unies (sans date), *Introduction and Proposed Targets on Sustainable Development for the Post-2015 Development Agenda: Zero Draft Rev. 1*, United Nations, New York, <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/4523zerodraft.pdf>.
- Nations Unies (2013), *World Population Policies 2013*, Département des affaires économiques et sociales, ST/ESA/SER.A/341, Nations Unies.
- Nations Unies et al. (2010), « The right to water », *Fact Sheet*, n° 35, Nations Unies.
- Naudé, W. (2008), « Conflict, disasters and no jobs: Reasons for international migration from sub-Saharan Africa », *Research Paper* (85), Université des Nations Unies – WIDER.
- OCDE (2016), *A New Rural Development Paradigm for the 21st Century: A Toolkit for Developing Countries*, Études du Centre de développement, Éditions OCDE, Paris, <http://www.oecd.org/fr/publications/a-new-rural-development-paradigm-for-the-21st-century-9789264252271-en.htm>.
- OCDE (2015), *The Metropolitan Century: Understanding Urbanisation and Its Consequences*, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264228733-en>.
- OCDE (2014), *Perspectives régionales de l'OCDE 2014, Régions et villes : Les politiques publiques à la rencontre des citoyens*, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264201415-fr>.
- OCDE (2013), *Peuplement, marché et sécurité alimentaire*, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264187412-fr>.
- OCDE (2012a), *Promoting Growth in All Regions*, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264174634-en>.
- OCDE (2012b), *La valorisation du risque de mortalité dans les politiques de l'environnement, de la santé et des transports*, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264130807-fr>.

- OCDE (2012c), *Compact City Policies: A Comparative Assessment*, OECD Green Growth Studies, Éditions OCDE, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264167865-en>.
- OCDE (2008), *Territorial Reviews of Cape Town, South Africa*, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264049642-en>.
- OCDE (2006), *Competitive Cities in the Global Economy*, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264027091-en>.
- OCDE/CSAO (2016), *L'urbanisation des pays de l'Afrique de l'Ouest 1950-2010, Africapolis I - 2015*, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris.
- ONU Women (2013), *Safe Cities Global Initiative*, New York, www.unwomen.org/~media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2013/12/un%20women-evaw-safecities-brief-us-web%20pdf.ashx.
- ONU-Habitat (2014), *State of African Cities 2014: Reinventing the Urban Transition*, Nairobi.
- ONU-Habitat (2013.) *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity*, Nairobi.
- ONU-Habitat (2010a), *State of the World's Cities 2010/2011, Bridging the Urban Divide*, Nairobi.
- ONU-Habitat (2010b), *The State of African Cities 2010: Governance, Inequality and Urban Land markets*, Nairobi, <http://doi.org/10.1163/156853010X510807>.
- ONU-Habitat (2008), *State of the World's Cities 2008/2009, Harmonious Cities*, State of the World's Cities report, <http://doi.org/10.1142/9789814280730>.
- ONU-Habitat (2006), *Analytical Perspective of Pro-Poor Slum Upgrading Frameworks*, Nairobi.
- ONU-Habitat et CEA-ONU (2015), *Towards an Africa Urban Agenda*, Nairobi.
- Parnell, S. (2016), « Defining a global urban development agenda », *World Development*, vol. 78, pp. 529-540, <http://doi.org/10.1016/j.worlddev.2015.10.028>.
- Parnell, S., E. Pieterse et G. Haysom (2016), *African Dreams: Locating Urban Life and Infrastructure in the Post 2015 Developmental Agenda*.
- Paulais, T. (2012), *Financing Africa's Cities: The Imperative of Local Investment*, Banque mondiale, Washington, DC, <http://doi.org/10.1596/978-0-8213-9455-7>.
- Pauleit, S. et al. (éd.) (2015), « Urban vulnerability and climate change in Africa », *Future City*, vol. 4, Springer International Publishing Switzerland, doi: 10.1007/978-3-319-03982-4.
- Pew Research Centre (2015), *Global Attitudes and Trends* (base de données), www.pewglobal.org/ (consulté en février 2016).
- PNUD (2011), *Rapport sur le développement humain – Durabilité et équité : un meilleur avenir pour tous*, Programme des Nations Unies pour le développement.
- PNUE (2007), « Fact sheet: Climate change in Africa - What is at stake? », extraits des rapports du GIEC, de la Convention et du PAB, www.unep.org/roa/amcen/docs/AMCEN_Events/climate-change/2ndExtra_15Dec/FACT_SHEET_CC_Africa.pdf.
- Potts, D. (2013), « Cities of hope: Accelerating access to urban opportunities for young people in the developing world », document destiné au Centre for Development and Enterprise, commandé pour le projet Cities of Hope.
- Potts, D. (2012). *Whatever happened to Africa's rapid urbanisation?*, *Counterpoints Series*, Africa Research Institute, <http://dspace.cigilibrary.org/jspui/handle/123456789/32571>.
- Potts, D (2009), « The slowing of sub-Saharan Africa's urbanization: Evidence and implications for urban livelihoods », *Environment and Urbanization*, vol. 21/1, pp. 253-259.
- RCK (2006), *Improving Security and the State of Migration in Kenya: The Refugee Bill 2006*, The Refugee Consortium of Kenya, Nairobi.
- Rodrik, D. (2015), « Premature deindustrialization », *Economics Working paper*, n° 107, School of Social Science, Institute for Advanced Study, Princeton.
- Rodrik, D (2014), « The future of economic transformation in developing countries », www.odi.org/events/4213-economic-transformation-growth-dani-rodrik.
- Roy, R. (à paraître), « The cost of air pollution in Africa », *OECD Development Centre Working Paper*, Paris.
- Silva, C.N (éd.) (2015), « Urban Planning in Sub-Saharan Africa », in *Urban Planning in Sub-Saharan Africa, Colonial and Post-Colonial planning Cultures*, Routledge.
- Spence, M. (2012), *The Next Convergence: The Future of Economic Growth in a Multispeed World*, New York, Farrar, Straus and Giroux.

- Spence, M., P. Clarke Annez et R.M. Buckley (éd.) (2009), *Urbanization and Growth*, Commission on Growth and Development, Banque mondiale, Washington, DC.
- Statistics South Africa (2013), *National Household Travel Survey*, Statistical Release P0320.
- Swilling, M. (2015), *Greening African Cities: Urbanization, Structural Transformation and Sustainable Resource Use*, rapport commandé par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique.
- Tacoli, C. (2003), « The links between urban and rural development », *Environment & Urbanization*, vol. 15/1, pp. 1-10, <http://pubs.iied.org/pdfs/G00486.pdf>.
- Tacoli, C., G. McGranahan et D. Satterthwaite (2015), « Urbanisation, rural-urban migration and urban poverty », *IIED Working Paper*, Londres, <http://pubs.iied.org/10725IIED>.
- Timmer, B. and S. Akkus (2008), « The structural transformation as a pathway out of poverty: Analytics, empirics and politics », Center for Global Development, *Working Paper*, n° 150.
- Timmer, M., G. de Vries et K. de Vries (2014), « Patterns of structural change in developing countries », *Groningen Growth and Development Centre (GGDC), Research Memorandum*, n° 149, www.ggdc.net/publications/memorandum/gd149.pdf.
- Todaro, M.P. (1969), « A model of labor migration and urban unemployment in less developed countries », *The American Economic Review*, vol. 59, n° 1, pp. 138-148, www.jstor.org/stable/1811100.
- UCLG (2007), *United Cities and Local Governments network Support Paper on Local Finance*, background paper to the UCLG Policy Paper in Local Finance, UCLG, Barcelone.
- Turok, I. (2014), « Cities as drivers of development », in S. Kayizzi-Mugerwa, A. Shimeles et N.D. Yaméogo (éd.) (2014), *Urbanization and Socio-Economic Development in Africa: Challenges and Opportunities*, Routledge African Studies, New York.
- UCLG (2007), « United cities and local governments network support paper on local finance », background paper to the UCLG Policy Paper in Local Finance, United Cities and Local Governments, Barcelone.
- USAID (2010), *Angola: Water and Sanitation Profile*, United States Agency for International Development, Vermont, www.hip.fhi360.org/page/3332.html.
- Watson, V. et B. Agbola (2013), « Who will plan Africa's cities », *Counterpoints*, Africa Research Institute, www.africaresearchinstitute.org/newsite/wp-content/uploads/2013/09/ARI-Counterpoint-Who-will-plan-Africas-cities1.pdf.
- Weeks, J. (1994), « Economic Aspects of Rural-Urban Migration », in *Urbanization in Africa: A Handbook*, Tarver, J. (éd.). Greenwood Press, Londres.
- WWF (2016) « Policy demand: Why Africa's urban transition needs bold actions », *OECD Development Centre Background Papers for African Economic Outlook 2016*.
- Yatta, F. (2016), *Urbanisation et transformation structurelle en Afrique : comment supprimer les contraintes qui entravent le développement des économies locales*, *OECD Development Centre Background Papers for African Economic Outlook 2016*.
- Zheng, S et M.E. Kahn (2013), « Understanding China's urban pollution dynamics », *Journal of Economic Literature*, vol. 51/3, pp. 731-772.

Chapitre 7

Comment les villes durables peuvent contribuer au développement de l'Afrique

L'urbanisation peut être un moteur important du développement durable de l'Afrique. Toutefois, comme le montre le chapitre 6, il faut pour cela de nouvelles politiques de développement urbain plus efficaces. Ce chapitre analyse les canaux par lesquels l'urbanisation peut accélérer le développement économique, social et environnemental, et les politiques publiques qui permettraient de saisir les opportunités qu'elle offre pour la transformation structurelle. Les bonnes pratiques recensées en Afrique montrent que, pour développer des villes plus durables, il convient d'adopter des politiques territorialisées et participatives.

En bref

L'urbanisation joue un rôle essentiel pour le développement durable de l'Afrique, mais elle s'accompagne aussi de nouveaux défis, comme le soulignent les chapitres 4 et 6. Ce chapitre montre que l'urbanisation peut améliorer les perspectives de transformation structurelle du continent par ses effets d'entraînement économiques et l'innovation sociale. Pour cela, de nouvelles politiques de développement urbain devraient exploiter le potentiel des villes durables dans trois domaines :

- le développement économique, via une hausse de la productivité agricole, l'industrialisation, des services urbains plus productifs et l'investissement direct étranger (IDE) dans les corridors urbains ;
- le développement social, grâce à des systèmes de transport efficaces, des logements plus sûrs, des filets de protection sociale et un entrepreneuriat social opérant à plus grande échelle, dans des villes plus sûres ;
- le développement environnemental, par une gestion durable des ressources naturelles, notamment grâce à un meilleur accès aux énergies renouvelables, à l'eau salubre et à l'assainissement, et par un système durable de ramassage des ordures ménagères. Une urbanisation mieux maîtrisée permettra de combler le déficit énergétique, d'atténuer le coût de la pollution de l'air et de préserver les écosystèmes environnants, comme les zones humides urbaines.

Une annexe décrit la méthode utilisée pour cartographier les flux d'IDE vers les villes africaines.

L'urbanisation améliore les conditions du développement économique de l'Afrique

L'urbanisation peut contribuer au développement économique et à la transformation structurelle grâce à quatre principaux effets :

1. **les gains de productivité agricole et le développement rural**, via à une meilleure connexion des activités économiques rurales, en particulier les chaînes de production alimentaire, avec les grands marchés urbains ;
2. **l'industrialisation**, par l'instauration d'un environnement d'affaires propice où les entreprises peuvent réaliser des économies d'échelle et partager plus facilement leur savoir ;
3. **une croissance tirée par les services**, par l'encouragement de l'innovation et le développement des compétences de la population urbaine, ce qui augmentera l'offre de services modernes destinés à une classe moyenne citadine en croissance ;
4. **une augmentation de l'IDE dans les villes africaines**, en attirant des investissements grâce à des corridors urbains mieux connectés.

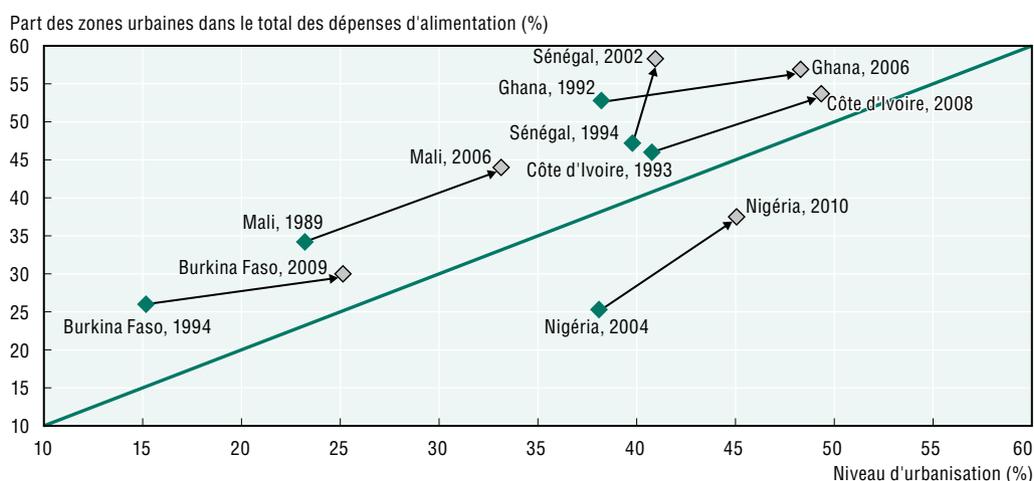
L'urbanisation fait évoluer les marchés du travail et les marchés des denrées alimentaires

L'urbanisation de l'Afrique pourrait induire des gains de productivité agricole et favoriser le développement rural en faisant évoluer les marchés du travail et les marchés des denrées alimentaires. Entre 2000 et 2013, le secteur agricole africain a connu un taux de croissance réelle de 5.1 % par an, qui est bien supérieur au taux de croissance de la population, de 2.7 %. Les systèmes alimentaires en Afrique sont en mutation profonde, et l'urbanisation tient une place centrale dans ce processus. L'urbanisation i) suscite une hausse de la demande de la production alimentaire, ii) renforce l'efficacité des activités situées en aval des exploitations agricoles et iii) transforme l'économie rurale, agricole et non-agricole (Reardon et Timmer, 2014). Les différents types de villes jouent des rôles différenciés dans la concrétisation de ces transformations.

L'urbanisation élargit la base des consommateurs, au bénéfice des producteurs africains de denrées alimentaires

Les marchés urbains sont devenus la principale destination de la production alimentaire en Afrique. Le commerce intérieur et intra-africain représente 95 % du marché des denrées alimentaires en Afrique subsaharienne. Les zones urbaines représentent actuellement 40 % de la population du continent, 50 % de la consommation alimentaire totale (y compris l'autoproduction) et 60 % du marché alimentaire (Reardon et al., 2013). Les importations alimentaires ne provenant pas du continent africain comptent pour moins de 5 % du marché alimentaire total, mais on observe d'importantes différences entre les pays¹. Le graphique 7.1 montre que dans six pays d'Afrique de l'Ouest, entre 1990 et 2010, les dépenses alimentaires dans les zones urbaines ont progressé plus vite que l'urbanisation. Même si les ménages urbains du Nigéria, par exemple, consacrent une part moindre de leurs dépenses à l'alimentation (55 %) que les habitants des campagnes (72 %), ils dépensent toujours davantage en valeur absolue en raison du différentiel de revenus.

Graphique 7.1. Évolution des niveaux d'urbanisation et de la part des zones urbaines dans les dépenses alimentaires totales consacrées aux principales catégories d'aliments, dans six pays d'Afrique de l'Ouest, 1990-2009



Note : Les principales catégories d'aliments sont les céréales, les racines et tubercules, les légumineuses, les huiles et oléagineux, les fruits et légumes, les produits d'origine animale et le poisson, les boissons et les autres produits alimentaires.

Source : Adapté du tableau 6.3, BAfD/FAO (2015) et Banque mondiale (2015a).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352013>

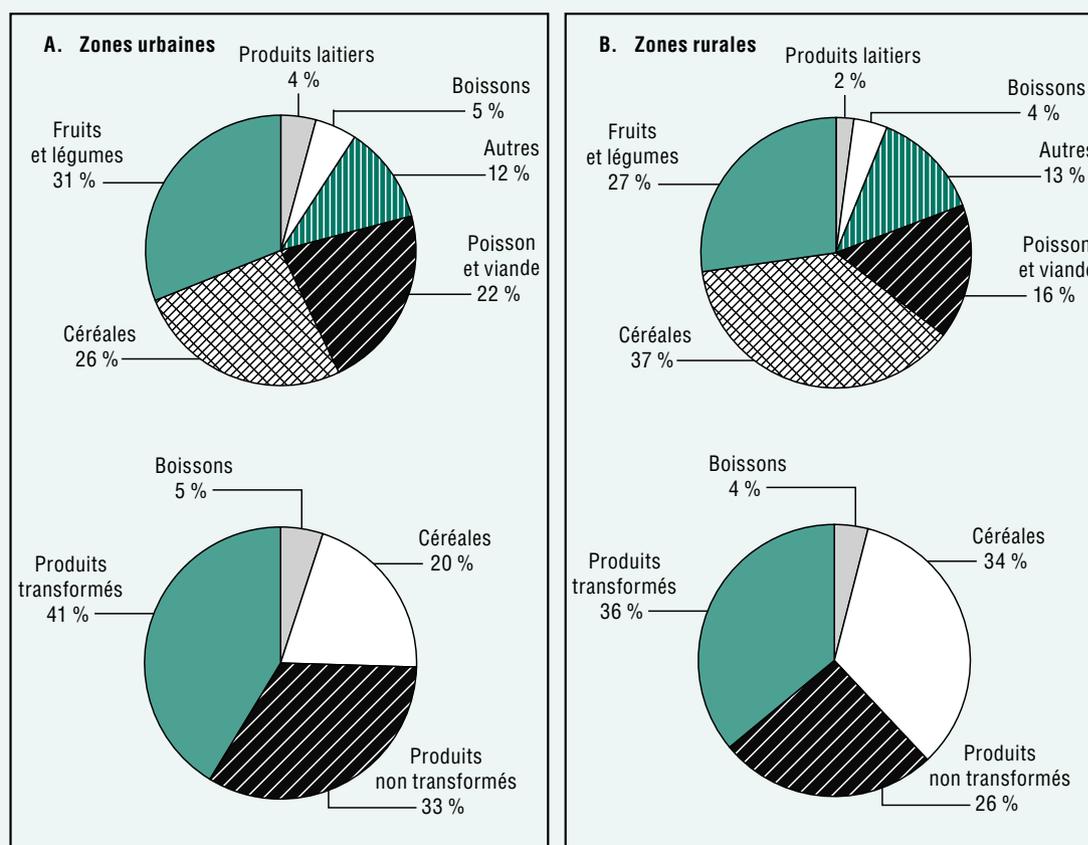
La diversification du régime alimentaire des citoyens pourrait entraîner une hausse des niveaux de productivité. Conformément à la loi de Bennett, à mesure que les consommateurs africains s'enrichissent, leurs préférences alimentaires changent : ils délaissent les féculents au profit d'aliments transformés et pré-cuisinés plus onéreux (De Haen et al., 2003 ; Popkin, 2001 ; voir l'encadré 7.1). Même si les exportateurs asiatiques dominent les marchés africains des céréales comme le blé et le riz, les citoyens consomment de plus en plus de viande et de fruits frais produits localement. En Afrique, les denrées alimentaires importées ne sont pas plus importantes dans la consommation de la classe moyenne urbaine que dans la consommation des populations urbaines pauvres.² Les produits locaux dégagent également des marges plus élevées pour les agriculteurs : la vente de viande et de produits laitiers en ville permet aux agriculteurs de multiplier leur revenu à l'hectare par 5-10 par rapport à celui de la culture des céréales (Tschirley et al., 2015a).

Encadré 7.1. L'urbanisation et l'émergence de l'économie alimentaire en Afrique de l'Ouest

Dans 17 pays d'Afrique de l'Ouest, l'urbanisation a induit une diversification des régimes alimentaires. Les fruits et légumes, ainsi que la viande et le poisson comptent désormais pour 50 % des dépenses alimentaires des ménages urbains, tandis que la consommation de céréales et de légumineuses recule. Toutes les catégories de revenu privilégient aujourd'hui ce qui est pratique, d'où l'essor de la cuisine de rue et la demande croissante d'aliments transformés et pré-cuisinés. Les aliments transformés représentent 41 % du budget alimentaire des ménages urbains, contre 36 % pour les ménages ruraux (graphique 7.2).

Selon les estimations, l'économie alimentaire en Afrique de l'Ouest pesait 178 milliards USD en 2010, soit 36 % du produit intérieur brut (PIB) régional, ce qui en faisait le secteur le plus important de l'économie de cette région. Dans de nombreux pays, le marché alimentaire intérieur séduit de plus en plus les agriculteurs, au détriment des cultures vivrières traditionnelles. Les activités post-récolte non agricoles de l'économie alimentaire, comme la transformation, la logistique et la vente au détail, se développent rapidement. D'après les dernières estimations du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, ces activités représentent 40 % de la valeur ajoutée du secteur, et elles poursuivront leur expansion à mesure que la région s'urbanisera davantage (Allen, à paraître).

Graphique 7.2. Composition du panier alimentaire en Afrique de l'Ouest, par catégories d'aliments et types de zones (urbaines/rurales), 2010



Note : L'échantillon comprend 17 pays d'Afrique de l'Ouest : Bénin, Burkina Faso, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone, Tchad et Togo.
Source : OCDE (2013a).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352025>

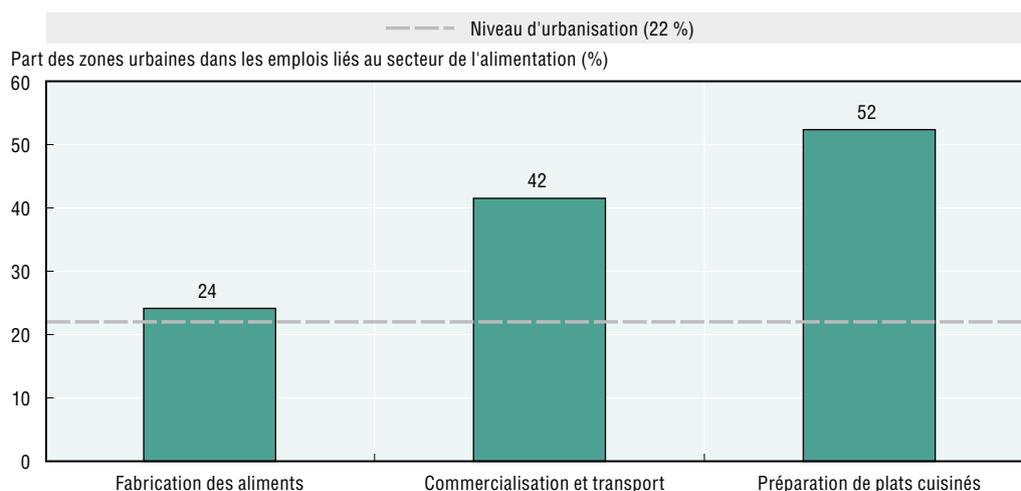
Dans les zones rurales également, les marchés jouent un rôle croissant dans l'offre de nourriture. Cette situation s'explique par la diversification croissante des économies rurales, la diffusion des produits urbains, l'évolution des modes de vie et des méthodes

agaires, ainsi que l'amélioration des transports. Le renforcement des liens entre zones rurales et urbaines aide les chaînes d'approvisionnement rurales à satisfaire la demande des zones urbaines. De nombreuses données montrent que les agriculteurs connectés aux marchés urbains et régionaux en plein essor ont pu augmenter leur production (Reardon et al., 2013). C'est notamment le cas des cultivateurs de teff en Éthiopie, de légumes au Mali ou au Sénégal, de pommes de terre au Rwanda, ou encore des exploitants de fermes laitières au Kenya. Ces agriculteurs ont investi dans la préservation des sols, ajouté de la matière organique à leurs terres, utilisé des semences, des espèces et des engrais offrant de meilleurs rendements, et même investi dans l'irrigation, et parfois dans des machines.

L'urbanisation peut stimuler les chaînes de valeur alimentaires en aval des exploitations

Les zones plus densément peuplées ont tendance à soutenir l'activité des segments des chaînes de valeur alimentaires situés en aval des exploitations, c'est-à-dire qui ne relèvent pas de la production primaire. Ces segments sont la vente en gros, la transformation, la logistique, la distribution, les commerces et la vente de rue, qui bénéficient des effets économiques de la concentration des zones urbaines. Grâce à l'extension de la base de consommateurs urbains, les entreprises sont à l'abri d'une sous-utilisation de leurs capacités et d'autres effets saisonniers. La recherche et le développement ainsi que la vulgarisation agricoles (c'est-à-dire la formation des agriculteurs aux pratiques et technologies innovantes) bénéficient des liens avec les universités et les instituts de recherche, qui alimentent le foisonnement des idées (Jacobs, 1969). Comme en Asie, une « révolution tranquille » est en train de se produire dans les chaînes d'approvisionnement africaines, où des petites et moyennes entreprises prennent l'initiative d'investir dans les activités intervenant en aval des exploitations, comme le transport routier, la vente en gros, l'entreposage, la réfrigération, la transformation et la vente au détail (Reardon et al., 2013). Dans six pays d'Afrique, les zones urbaines totalisent 42 % des emplois dans la commercialisation et les transports et 24% des emplois dans la fabrication des aliments, alors même que la population urbaine ne compte que pour 22 % de la population totale (graphique 7.3). D'ailleurs, l'efficacité des activités en aval des exploitations dépend de l'infrastructure de base disponible dans les zones urbaines et de la connectivité entre les exploitations et leurs marchés urbains. Des réseaux de transport et d'électricité efficaces sont nécessaires pour attirer des investissements permettant des gains de productivité dans les équipements de réfrigération et de stockage.

Graphique 7.3. Part des zones urbaines dans l'emploi sur chaque segment du secteur agroalimentaire en aval des exploitations, pour six pays d'Afrique



Note : Ces six pays d'Afrique sont l'Éthiopie, le Malawi, le Mozambique, l'Ouganda, la Tanzanie et la Zambie.

Source : Adapté et recalculé à partir du tableau VI dans Tschirley et al. (2015b).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352036>

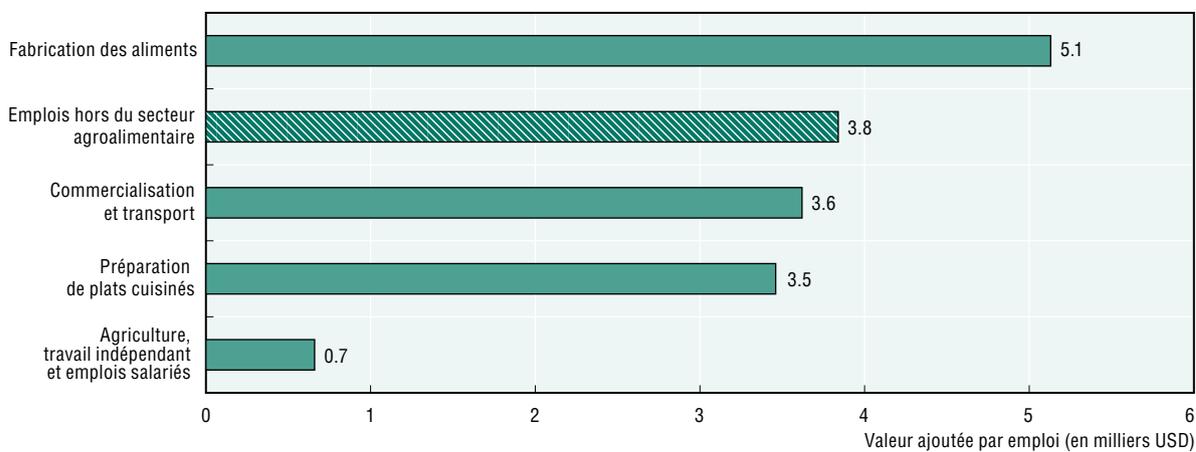
Ces segments agroalimentaires en aval des exploitations renferment un potentiel considérable d'amélioration de l'efficacité des chaînes de valeur dans l'alimentaire. Dans les six pays d'Afrique énumérés ci-dessus, ces segments pèsent déjà ensemble 31 milliards USD, soit 39 % des dépenses alimentaires intérieures (Tschirley et al., 2015b). Dans les villes secondaires, les agglomérations offrent l'opportunité de compléter les investissements dans les équipements de stockage et de réfrigération. Ces investissements sont essentiels pour les gains de productivité, en particulier parce qu'ils freinent les pertes dues à la dégradation des aliments. En Afrique subsaharienne, le volume annuel des aliments dégradés représente l'équivalent des besoins alimentaires d'environ 300 millions de personnes (FAO, 2011). Les villes secondaires et les petites villes peuvent également jouer un rôle important en renforçant l'efficacité des marchés de gros et des chaînes d'approvisionnement et en contribuant à améliorer le capital humain afin de répondre à la demande de compétences nouvelles dans le secteur agroalimentaire.

Dans certains pays, le développement des supermarchés contribue à la modernisation de la production alimentaire (Reardon et Timmer, 2014), mais ces pays doivent adopter des politiques visant à protéger les petits et moyens producteurs ainsi que les commerçants traditionnels. La demande des supermarchés peut accélérer l'entrée des exploitations dans le secteur formel et dans le système commercial, car l'impératif de renforcer l'efficacité des chaînes d'approvisionnement leur impose de se familiariser avec les technologies modernes. Les supermarchés locaux peuvent également réduire les coûts intermédiaires en traitant directement avec les agriculteurs. Cependant, il arrive que les producteurs et les usines de transformation de taille petite et moyenne peinent à entrer dans le système commercial. Ce sont souvent des entreprises familiales, qui constituent la grande majorité des acteurs de la chaîne de valeur alimentaire. Pour que le développement des supermarchés soit bénéfique aux plus pauvres, il faut adopter une approche graduelle, qui favorise la productivité, la concurrence et l'apprentissage technologique, tout en instaurant des mécanismes de protection à l'intention des pauvres, via la réglementation. Il est également utile d'associer les distributeurs, les petits exploitants et les communautés locales aux révisions de la réglementation de l'investissement direct étranger, du zonage et des horaires d'ouverture, des règles d'approvisionnement, sur le gaspillage alimentaire ou encore des normes environnementales pour assurer une élaboration et une mise en œuvre adéquates de ces textes (Altenburg et al., 2016). On peut également encourager le développement de chaînes d'approvisionnement courtes, afin de diversifier les modes de distribution des produits alimentaires, dans l'intérêt des producteurs comme dans celui des consommateurs.

L'urbanisation peut transformer l'économie rurale non agricole

Les emplois ruraux non agricoles plus productifs sont plus nombreux à proximité des villes, petites ou grandes. Les agriculteurs vivant près des zones urbaines et périurbaines peuvent également saisir les opportunités d'emploi saisonnier qu'elles offrent. Pour fonctionner correctement, l'économie rurale non agricole a besoin de vendre des biens et des services dans les zones urbaines. L'émergence d'entreprises agroalimentaires et d'usines de transformation locales crée davantage d'emplois productifs que l'agriculture, où les récoltes occupent les travailleurs trois mois par an en moyenne. En Éthiopie, les ménages ruraux sont 30 % plus nombreux à créer une entreprise non agricole lorsqu'ils vivent à proximité de groupes microentreprises, et 7 % plus nombreux lorsqu'ils vivent à proximité de grandes entreprises industrielles dans les zones urbaines (Ali et Peerlings, 2012). C'est dans la fabrication de produits alimentaires que la productivité du travail est la plus forte, suivie par la commercialisation et les transports, puis par la préparation de plats cuisinés (graphique 7.4).

Graphique 7.4. Productivité du travail sur différents segments du système agroalimentaire, dans six pays d'Afrique



Note : Ces six pays d'Afrique sont l'Éthiopie, le Malawi, le Mozambique, l'Ouganda, la Tanzanie et la Zambie.

Source : Adapté et recalculé à partir du tableau VI dans Tschirley et al. (2015b).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352047>

Les activités non agricoles qui profitent de l'urbanisation peuvent engendrer des gains de productivité agricole, de quatre manières :

1. Les revenus tirés de la migration circulaire et de l'emploi rural non agricole constituent une source de fonds importante pour les investissements agricoles.
2. L'urbanisation facilite le développement des marchés du crédit et des marchés d'autres intrants agricoles, dont les engrais, les autres produits agrochimiques, l'eau et les engins mécaniques, ainsi que les marchés de la location et de l'achat/vente de biens fonciers.
3. Les travailleurs ruraux peuvent acheter des services sur les marchés locaux et se spécialiser dans leur propre production. La spécialisation peut améliorer le volume annuel de travail par travailleur agricole, lequel constitue un déterminant important du différentiel de production entre les travailleurs agricoles et les autres catégories de travailleurs. En Éthiopie, au Malawi, en Ouganda et en Tanzanie, les travailleurs agricoles effectuent 700 heures de travail par an, contre 1 900 heures pour les travailleurs non agricoles (Resnick, 2015).
4. La réduction du nombre des travailleurs sur les exploitations accroît le ratio superficie/effectifs et permet à l'agriculture d'adopter des technologies modernes, à plus forte intensité capitaliste. Dans de nombreux pays comme l'Ouganda, la République démocratique du Congo (RDC) et le Rwanda, la disponibilité des terres arables est déjà très limitée (moins de 0.2 hectare par travailleur rural).

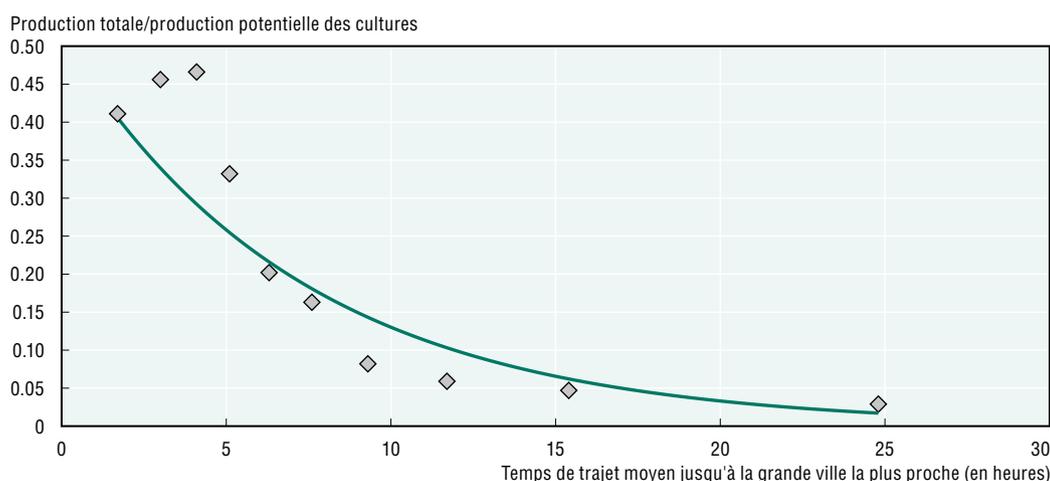
Les grandes villes et les villes intermédiaires jouent des rôles différents dans la transformation des zones rurales

Les villes et les bourgs de taille différente ne jouent pas le même rôle dans le processus de transformation né de l'intensification des liens réciproques entre zones urbaines et zones rurales. Reardon et Timmer (2014) classent les établissements humains en trois catégories en fonction du stade qu'ils ont atteint dans cette transformation.

- La première, les « zones commerciales dynamiques », correspond aux villes moyennes et grandes ainsi qu'à leurs aires de desserte situées à 8 à 10 heures de trajet.

- La deuxième, les « zones intermédiaires », facilite le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement alimentaire entre zones rurales et zones urbaines. Celle-ci donne l'impulsion économique à l'offre rurale. Leurs conditions climatiques et écologiques sont moyennement ou très favorables au développement agricole, mais ces zones n'ont pas encore pleinement exploité leur potentiel.
- La troisième, les « zones d'arrière-pays traditionnelles, de semi-subsistance », correspond à des zones plus éloignées, qui se heurtent à beaucoup plus de difficultés écologiques et climatiques pour développer leur agriculture.

Graphique 7.5. Temps de trajet et production des récoltes en Afrique subsaharienne, 2000



Note : Chaque diamant représente un décile du temps de trajet, établi à partir du temps de trajet nécessaire estimé pour rejoindre la ville d'au moins 100 000 habitants la plus proche. La courbe représente un ajustement exponentiel des 10 points de moyenne. Le ratio production totale/production potentielle des cultures mesure la production effective des cultures (en valeur) sur leur production potentielle (déterminée en fonction des caractéristiques agro-écologiques et agronomiques de chaque culture et de chaque région).

Source : Dorosh et al. (2012).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352050>

La Tanzanie offre des exemples des deux premiers types de zones. Dans sa ville primaire, Dar es-Salaam, la transformation du commerce de détail est plus avancée que dans deux de ses villes secondaires, Arusha et Mwanza (Ijumba et al., 2015). Les grands supermarchés et les nouveaux points de vente font d'abord leur apparition à Dar es-Salaam avant de gagner progressivement les villes intermédiaires. Néanmoins, des villes secondaires reliées aux marchés mondiaux peuvent prendre le relais des villes primaires : Arusha est plus avancée que Dar es-Salaam pour la transformation des denrées alimentaires, propose des services plus sophistiqués de conditionnement des produits et compte davantage d'entreprises bénéficiant d'une couverture nationale plus étendue. La productivité des activités agricoles, de la logistique et de la vente de gros dépend de la proximité des différents types de centres urbains. Les villes qui sont apparues à la faveur des interdépendances agricoles entre zones rurales et zones urbaines, comme dans la région de Kaolack, au Sénégal, où l'on pratique la culture de l'arachide, exercent un impact plus fort sur le développement des zones rurales environnantes que les villes formant des enclaves à proximité d'activités extractives telles les villes minières (Reardon et Timmer, 2014). De plus, l'amélioration de l'accès à l'infrastructure routière et aux marchés urbains pourrait, à long terme, permettre de mieux exploiter ce potentiel agricole. Dorosh et al. (2012) estiment que lorsqu'on réduit de 24 à 4 heures le temps de trajet jusqu'à la ville de 100 000 habitants la plus proche, on multiplie par 16 le ratio

de la production effective sur la production potentielle (graphique 7.5). Une meilleure production agricole dynamise également les activités rurales non agricoles dans les pays où la chaîne de valeur agricole en aval des exploitations est moins avancée. Ces effets engendrent un cercle vertueux entre développement agricole et développement rural.

Les villes peuvent créer des conditions propices à l'industrialisation de l'Afrique

L'urbanisation peut susciter une demande de produits industriels, contribuant par là même à la transformation structurelle. Sous l'effet de l'augmentation des revenus, la demande des ménages se porte sur les produits industriels, tandis que l'appétence des classes moyennes pour la diversité favorise la création de valeur via la différenciation. De plus, les chantiers engagés pour combler le déficit d'infrastructure et construire de nouvelles villes, des logements et des commerces en Afrique généreront une demande considérable de matériaux de construction et d'activités connexes. Rien qu'en Afrique subsaharienne, le déficit d'infrastructure représente plus de 93 milliards USD par an (Foster et Briceño-Garmendia, 2010).

Les villes engendrent également des économies d'agglomération, qui peuvent être classées dans trois fonctions : **appariement, partage et apprentissage** (voir les chapitres 4 et 6 ; Kayizzi-Mugerwa, Shimeles et Yaméogo, 2014). Premièrement, les villes peuvent aider les entreprises à satisfaire leurs besoins uniques de main-d'œuvre, de facteurs de production matériels et de locaux. Grâce à la concentration de travailleurs et de fournisseurs qu'elles y trouvent, les entreprises peuvent se spécialiser dans leur avantage comparatif et externaliser les activités non compétitives. De leur côté, les sous-traitants peuvent étendre leurs opérations aux clients potentiels présents dans ces pôles d'activité.

Deuxièmement, l'échelle plus étendue des villes facilite l'accès à davantage de services et d'infrastructures partagés. La concentration des usagers répartit le coût des biens et des équipements indivisibles, comme les transports en commun, les centres de formation, les universités et les équipements. Les investissements dans les villes améliorent la connectivité des régions environnantes avec les clients nationaux et mondiaux. Les villes offrent une diversité de facteurs de production qui permettent d'accroître les rendements grâce à la spécialisation.

Troisièmement, les villes favorisent le partage du savoir et le foisonnement des idées. La proximité facilite la communication et la diffusion d'idées complexes entre les entreprises, les pôles de recherche et les acteurs concernés via un processus de comparaison, de compétition et de collaboration. Grâce à ces contacts étroits, la confiance peut s'instaurer et des réseaux d'innovation formels et informels prennent naissance. Les gains de productivité induits par l'innovation attirent les capitaux mobiles et les talents, et un cercle vertueux de croissance endogène s'amorce.

Quelques études empiriques mettent en évidence une relation positive entre agglomérations et productivité en Afrique. Cependant, les données probantes solides sont rares en raison de la piètre qualité des statistiques et de la difficulté à isoler les économies d'agglomération des autres variables économiques. La plupart des études observent davantage d'économies de localisation résultant de la concentration d'entreprises appartenant au même secteur que d'économies d'urbanisation induites par la concentration d'entreprises opérant dans des secteurs variés :

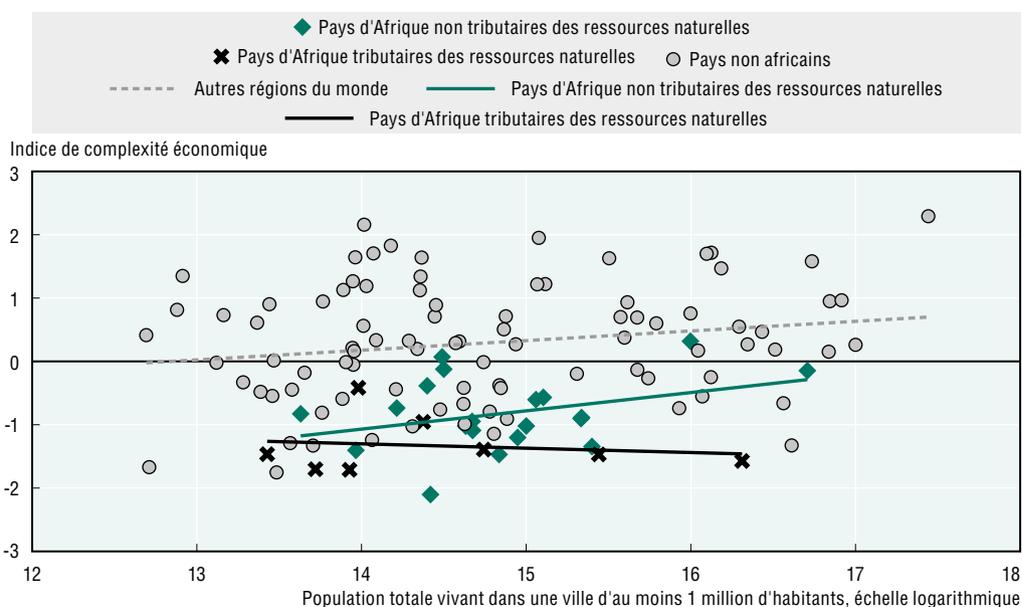
- Des enquêtes effectuées auprès des entreprises à Arusha, Dar es-Salaam, Mbeya (Tanzanie) et Kampala (Ouganda), montrent qu'augmenter de 10 % le nombre d'entreprises appartenant à un même secteur et la superficie permettrait de réduire les coûts de 0.3-0.4 % en moyenne pour les entreprises (Imi, Humphrey et Melibaeva, 2015).

- En se fondant sur un recensement des entreprises en Éthiopie, et après avoir neutralisé les effets de la dotation, Siba et al. (2012) ont constaté que l'entrée de chaque nouvelle entreprise dans un groupe augmentait de 0.91 % la productivité totale des facteurs de ses concurrentes voisines fabriquant le même produit, mais pas la productivité totale des facteurs des entreprises voisines fabriquant des produits différents.
- En Éthiopie également, grâce au partage de l'information, lorsqu'elles sont regroupées en grappes, les exploitations horticoles enregistrent un chiffre d'affaires par travailleur supérieur de 91 %, une valeur ajoutée par travailleur supérieure de 210 % et un bénéfice brut par travailleur supérieur de 273 % (Mano et Suzuki, 2013). En effet, les exploitations concentrées dans une même zone partagent souvent leur savoir technologique et des informations sur le marché qui les aident à améliorer la qualité de leurs produits, à lutter contre les maladies et les insectes et à prendre leurs décisions en fonction de la demande des consommateurs.

Les grandes villes peuvent faciliter l'innovation et l'adoption de nouvelles technologies, et aussi favoriser la diversification dans de nouveaux secteurs et dans des procédés de fabrication de haute technologie. Au niveau macro, un tissu économique multisectoriel est en général mieux à même d'absorber les risques de marché exogènes, comme les aléas mondiaux et la fluctuation des cours des matières premières. D'un point de vue microéconomique, ces villes diversifiées jouent un rôle de « pépinières » en développant de nouveaux produits et en testant des processus opérationnels empruntés à divers secteurs d'activités (Duranton et Puga, 2001). Ce processus de tâtonnements et de bricolage déductif enrichit le savoir-faire et la sophistication du pays. Cet effet peut se mesurer par l'indice de complexité économique, à partir du panier d'exportations de chaque pays. Pour les pays d'Afrique qui ne sont pas riches en ressources naturelles, la proportion de la population vivant dans les villes d'au moins 1 million d'habitants est corrélée avec le niveau de complexité économique du pays (graphique 7.6). Ce schéma se retrouve également pour l'échantillon mondial, mais pas encore chez les économies tributaires des ressources naturelles (l'une des cinq catégories de pays présentées au chapitre 6).

En revanche, les villes intermédiaires peuvent se spécialiser dans les secteurs matures et en favoriser le développement. Une fois qu'elles ont maîtrisé les processus opérationnels conduisant à la spécialisation, les entreprises peuvent passer à la production de masse et se relocaliser dans les villes spécialisées, en quête de coûts de production plus bas. Les secteurs à forte intensité de main-d'œuvre, comme le textile, prospèrent dans les villes intermédiaires qui offrent aux entreprises et à leurs fournisseurs une main-d'œuvre, des terrains et d'autres facteurs de production meilleur marché.

Graphique 7.6. Population des grandes villes et niveau de complexité économique, 2013



Note : La ligne rouge en pointillés correspond à l'ajustement linéaire pour les pays d'Afrique qui ne sont pas riches en ressources naturelles. La ligne bleue en pointillés correspond à l'ajustement linéaire pour la catégorie des pays d'Afrique tributaires des ressources naturelles. La ligne rouge continue correspond à l'ajustement linéaire pour les pays non africains.

Source : Données sur la population d'après DAES-ONU (2014) et Center for International Development, Université d'Harvard (2016).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352069>

Les villes favorisent l'industrialisation

Les villes et l'urbanisation joueront un rôle important dans l'industrialisation de l'Afrique. Le secteur automobile à Durban (Afrique du Sud) et à Casablanca et, plus récemment, à Tanger (Maroc) s'appuie sur des gisements de main-d'œuvre qualifiée, sur le savoir-faire local disponible et sur des réseaux interconnectés d'universités, d'instituts de recherche et d'associations d'entreprises, qui symbolisent la puissance des villes. À Maurice, le succès de l'industrie textile doit beaucoup à la capacité portuaire de Port-Louis et à l'infrastructure reliant la zone franche d'exportation et les producteurs de coton brut (Ramdoe, 2014). De la même manière, un tiers des entreprises tunisiennes sont concentrées dans deux pôles industriels – Tunis et Sfax – afin de tirer parti de la proximité de leur base de clientèle (Ayadi et Mattoussi, 2014). En Tunisie, les industries exportatrices ont tendance à se regrouper dans des gouvernorats précis, comme les usines textiles à Monastir, les usines chimiques à Ben Arous et les entreprises agroalimentaires à Sfax et Nabeul. Dans la plupart des pays d'Afrique, toutefois, malgré certains succès, l'urbanisation n'a pas encore joué son rôle d'entraînement d'une industrialisation à grande échelle. On pourrait citer d'innombrables exemples de villes qui ont développé une base manufacturière, en général dans le secteur informel, laquelle peut exporter des produits intermédiaires et des biens de consommation dans d'autres pays d'Afrique (encadré 7.2).

Encadré 7.2. Les villes intermédiaires peuvent développer leur base manufacturière

En Afrique, plusieurs villes intermédiaires sont en train de se doter d'un secteur industriel à partir des liens commerciaux et de l'économie informelle existants.

- Depuis la fin des années 90, à Lagos, au Nigéria, le quartier d'Otigba se transforme en pôle infrarégional spécialisé dans l'assemblage informatique, la réparation d'ordinateurs ainsi que la fabrication et dans la vente de composants informatiques.
- De même, Nnewi, une ville de 750 000 habitants située dans l'Est du Nigéria, qui était dans les années 80 spécialisée dans le commerce des pièces détachées automobiles japonaises importées, est en train de devenir la base manufacturière du secteur automobile nigérian. Aujourd'hui, 70 % des pièces automobiles utilisées au Nigéria sont achetées dans le pays, et principalement à Nnewi.
- Au Ghana, la ville de Kumasi accueille Suame Magazine, un ensemble d'ateliers artisanaux spécialisés dans le travail du métal et la réparation de véhicules. Ce site emploie 200 000 personnes dotées de compétences complémentaires, dans la fusion de la ferraille, la vente de pièces détachées automobiles, le réglage de précision des moteurs de camion et la modernisation des systèmes électroniques. Pour aider ces entreprises à faire face à leurs difficultés communes, la Suame Magazine Industrial Development Organisation s'efforce d'étendre ses programmes de formation ainsi que la base manufacturière locale.

Les villes constituent un point d'entrée pour les politiques d'industrialisation

Les villes offrent un point d'entrée possible pour des politiques efficaces à même de revitaliser l'industrie manufacturière en Afrique. L'absence d'entreprises produisant des biens intermédiaires, les carences de la logistique commerciale, un accès limité au financement et aux terrains industriels, ainsi que la pénurie de compétences techniques et entrepreneuriales, constituent souvent autant de freins pour les entreprises industrielles africaines (Dinh et al., 2012). Les politiques visant à y remédier de manière coordonnée via des approches territorialisées peuvent exploiter les synergies, améliorer la reddition des comptes et renforcer les liens entre les pouvoirs publics et le secteur privé. Les villes offrent aussi un champ d'expérimentation pour les politiques avant qu'elles ne soient mises en œuvre à l'échelle nationale.

L'appui au regroupement des **entreprises en grappes** peut faire baisser le coût par utilisateur des programmes, notamment de développement de l'infrastructure, et favoriser les retombées positives entre entreprises. Dans 11 pays d'Afrique, cette concentration exerce dans l'ensemble un effet positif sur les performances des entreprises (McCormick et Oyelaran-Oyeyinka, 2007). Par exemple, 72 % des entreprises situées dans une grappe industrielle estiment que ce type de regroupement améliore leur exposition à diverses idées pertinentes et leur offre des opportunités de chercher des solutions et des stratégies communes pour répondre à leurs problèmes communs. En sous-traitant auprès d'entreprises appartenant à la même grappe qu'elles, les usines ougandaises de transformation du poisson ont pu répondre aux exigences et aux conditions commerciales changeantes des marchés européens. À Durban, les entreprises de la grappe du secteur de l'automobile ont œuvré ensemble au développement des fournisseurs et des ressources humaines, et coopéré dans les domaines de la logistique et du benchmarking. En Tunisie, dans les grappes industrielles du secteur du textile, il n'est pas rare que les entreprises se prêtent des outils afin d'éviter une sous-utilisation.

Dans leur appui aux grappes industrielles, les pouvoirs publics se révèlent plus efficaces lorsqu'ils jouent un rôle de facilitateur plutôt qu'un rôle de chef de file. Par exemple, en Afrique, les zones économiques spéciales ou les zones franches ont souvent

été mises en place à l'initiative des pouvoirs publics qui cherchaient à concentrer l'investissement dans une région afin d'accélérer le démarrage d'industries exportatrices comme l'automobile, la transformation des denrées alimentaires et le textile. Cependant, nonobstant le succès durable des premières grappes industrielles du secteur mauricien du textile et de l'habillement, beaucoup ont été gênées par divers facteurs, allant d'un emplacement mal choisi à une dépendance massive vis-à-vis des préférences commerciales (Farole, 2011). Le tableau 7.1 présente des exemples d'instruments que les pouvoirs publics peuvent déployer pour aider indirectement les grappes industrielles.

Tableau 7.1. Exemples d'instruments d'aide au développement des grappes industrielles dans les pays en développement

Mobilité de la main-d'œuvre	Recrutement de jeunes diplômés qualifiés : salons de l'emploi, initiatives de relations publiques pour les grappes Mobilité de la main-d'œuvre entre entreprises et instituts de recherche : mise en relation directe entre employeurs et demandeurs d'emploi qualifiés, programmes de détachement Apprentissage au sein des grappes : information sur les emplois et les stages, bourses de stage, mise en relation directe
Entrepreneuriat	Création d'entreprises dérivées : concours de création d'entreprises ou de business plan Capital risque : allocation de capital risque, accompagnement direct pour les entreprises dérivées, développement d'incubateurs d'entreprises à partir de centres technologiques
Coopération inter-entreprises	Coopération horizontale entre entreprises : formation d'associations ou de groupes de travail sectoriels, incitations financières à la coopération intrasectorielle Coopération verticale entre entreprises : gestion de projets de coopération, concours financier à la collaboration, utilisation partagée de l'infrastructure des entreprises leaders, événements en réseau au sein des grappes, formation d'associations sectorielles
Concurrence	Concurrence locale intense : marchés publics, standardisation et certification, subventions ciblées pour les exportateurs Concurrence dans la hiérarchie sociale locale : remise de récompenses aux entrepreneurs, réseaux sociaux
Engagement public-privé	« Effet cafétéria » : instauration de centres technologiques, utilisation de l'infrastructure de recherche publique par l'industrie Réseaux sociaux : visites sur le terrain et événements en réseau, échanges ou détachements de professionnels, collaboration pour la conception d'une stratégie de participation à un concours au sein de la grappe

Source : Adapté de Benner (2013).

Les politiques d'infrastructures sont essentielles à la concrétisation des avantages comparatifs de toutes les villes. Les entreprises ont besoin de l'infrastructure, en particulier énergétique et de transport, pour éviter de se retrouver piégées dans les centres villes surpeuplés. Dans les économies africaines plus diversifiées, le secteur automobile a commencé par s'implanter dans les villes primaires comme Casablanca et Johannesburg. Sous l'effet conjugué de la réglementation environnementale, d'investissements dans l'infrastructure physique et immatérielle ciblant des territoires précis et de la formation de réseaux d'entreprises, les acteurs matures du secteur automobile se sont relocalisés dans des villes secondaires comme Tanger et Durban. L'expérience de la Thaïlande a montré que des interventions publiques territorialisées et appropriées peuvent contribuer au développement de l'industrie lourde et apporter une valeur ajoutée à l'extraction des ressources naturelles. À la suite de la découverte de gisements de gaz dans le golfe de Siam, ce pays a ainsi mis en place une industrie pétrochimique dans l'*Eastern seaboard* (au Sud-Est de Bangkok).

La stratégie duale de la Chine montre comment il est possible d'exploiter le potentiel des villes, petites et grandes, au bénéfice de l'industrialisation. Pendant la période de réformes allant de 1978 à la fin des années 90, ce sont les entreprises contrôlées par les petites localités et les villages qui ont tiré l'industrialisation et la diversification dans les zones rurales. De leur côté, les zones économiques spéciales qui étaient autorisées à recevoir l'investissement direct étranger allaient bientôt former le cœur de la stratégie industrielle de la Chine, tournée sur les exportations et à forte intensité de main-d'œuvre

Les villes africaines peuvent être le moteur d'une croissance tirée par les services

L'urbanisation crée de nouvelles opportunités de développer des plateformes de services plus productives et compétitives, susceptibles d'appuyer la transformation structurelle de l'Afrique. Premièrement, en Afrique, le secteur des services totalise déjà un tiers de l'emploi formel (BIT, 2014). Comme le montre le chapitre 6, les services peuvent absorber de la main-d'œuvre peu qualifiée tout en stimulant la productivité. Deuxièmement, la croissance des activités de services telles que le tourisme crée indirectement des emplois dans les entreprises fournisseuses. Ainsi, en Afrique du Sud, 25 % des facteurs de production intermédiaires entrant dans les activités de services proviennent du secteur manufacturier (Tregenna, 2008).

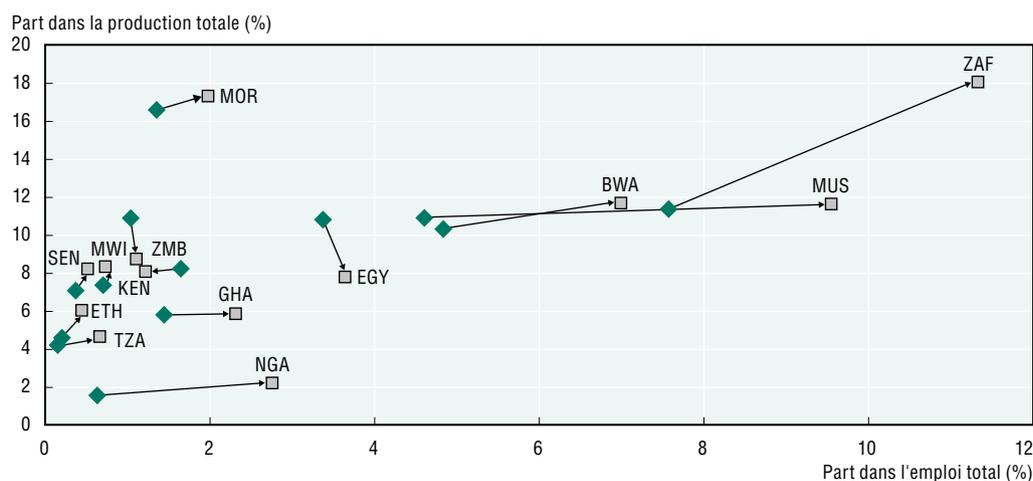
Par ailleurs, les services permettent aux entreprises industrielles d'accéder plus facilement aux chaînes de valeur mondiales. Biens et services sont étroitement imbriqués dans les réseaux de production mondiaux. La valeur créée directement et indirectement par les services en tant que facteurs intermédiaires représente plus de 30 % de la valeur ajoutée totale des produits manufacturés (BAfD/OCDE/PNUD, 2014 ; graphique 6.3). Des services tels que les transports, la logistique et l'entreposage, mais également les services bancaires et d'assurance ainsi que les services aux entreprises, les services professionnels spécialisés et les services de communication, jouent un rôle important à chaque stade de la production. Ces services permettent une meilleure circulation des marchandises et des facteurs de production intermédiaire entre les pays, ce qui réduit le coût des transactions dans l'industrie.

Dans les pays d'Afrique, la part des services modernes (majoritairement basés en zone urbaine) dans la production a progressé, mais à des rythmes variables et avec des effets disparates sur la création d'emplois (graphique 7.7). Les pays ci-dessous sont groupés en fonction de leur progrès en matière d'urbanisation, de transition de fécondité et dans la transformation économique, comme l'explique le chapitre 6 (annexe 6.A1) :

- *Les pays à l'économie diversifiée* sont ceux dans lesquels les services modernes, comme les services aux entreprises, les transports et les communications, constituent la part la plus importante de la production. En 2010, les services aux entreprises représentaient plus de 10 % de la production totale en Afrique du Sud, à Maurice et au Maroc. Maurice et l'Égypte ont vu leur production de services de transport, de stockage et de communication augmenter pour passer à environ 15 % du total. Des villes comme le Caire et Alexandrie (Égypte), Casablanca et Rabat (Maroc), ou encore Le Cap et Johannesburg (Afrique du Sud), totalisent plus de la moitié de la valeur ajoutée créée par les services modernes à l'échelle du pays. Dans des pays comme l'Afrique du Sud et Maurice, les travailleurs ont progressivement migré vers ces secteurs, à très forte intensité de capital et de compétences.
- *Certains pays tributaires des ressources naturelles* ont également réalisé des avancées significatives dans ces secteurs. Au Botswana et au Nigéria, par exemple, la part des services aux entreprises dans l'emploi a augmenté. Surulere, dans l'État de Lagos (Nigéria), a donné naissance à Nollywood, le troisième pôle cinématographique mondial.
- Dans les autres catégories, les progrès sont inégaux. Le Kenya en particulier, un *pays à urbanisation tardive*, a significativement développé ses services, pour lesquels les grands centres urbains jouent un rôle moteur : Nairobi et Mombasa totalisent la moitié de la valeur ajoutée créée dans les services financiers et les services aux entreprises et les trois quarts de la valeur ajoutée créée dans les transports

et les TIC. Certains *pays à urbanisation précoce*, comme le Ghana et le Sénégal, se sont diversifiés si rapidement dans les transports et les communications que ces secteurs y représentent désormais quelques 15 % de la production totale. Cependant, dans de nombreux *pays à urbanisation tardive* et dans la plupart des *pays agraires* comme l'Éthiopie, le Malawi et la Tanzanie, les services modernes en sont encore à leurs balbutiements : ni les services aux entreprises, ni les transports, ni les communications ne représentent plus de 10 % de la production ou plus de 3 % de l'emploi.

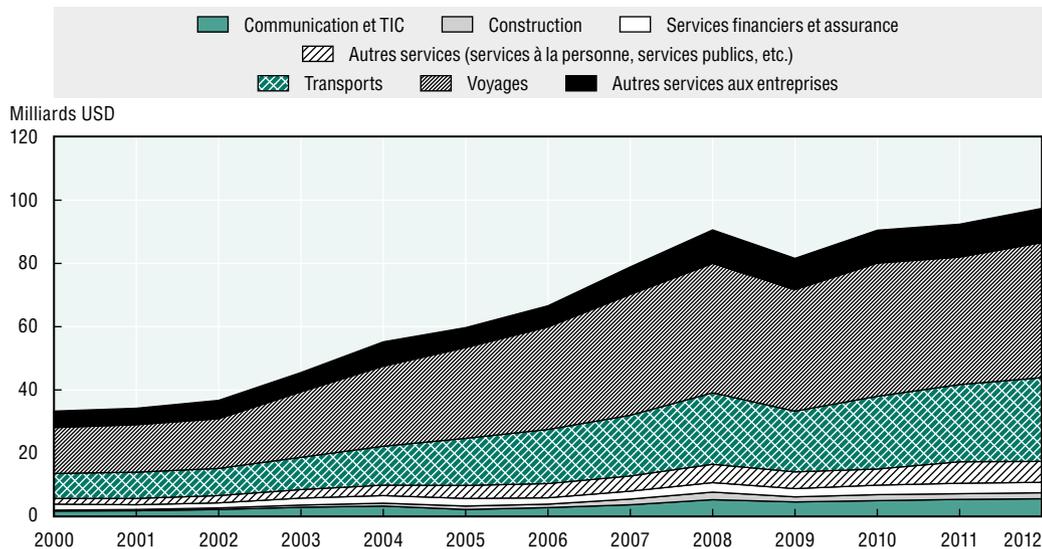
Graphique 7.7. Évolution de l'emploi et de la production des services aux entreprises en proportion de l'économie totale dans quelques pays d'Afrique, 2000-10



Source : Calculs des auteurs d'après Timmer, de Vries et de Vries (2014).
 StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933352074>

À plus long terme, les services marchands modernes pourraient absorber davantage de main-d'œuvre sans sacrifier leur productivité relative. Étant donné que le marché des services modernes est sous-développé dans la plupart des pays d'Afrique, des tarifs inférieurs n'annuleront pas nécessairement les gains de production. Ces secteurs deviennent de plus en plus marchands : le commerce mondial des services a été multiplié par trois entre 2000 et 2012. Les transports, le tourisme ainsi que les services aux entreprises ont progressé le plus vite (graphique 7.8). L'Afrique ne pèse que 3 % du commerce mondial des services (tourisme et transports principalement). Elle pourra capter une plus grande part de la demande mondiale si elle développe des services plus spécialisés et si elle forme une main-d'œuvre qualifiée. Les services modernes comme les services financiers et les services aux entreprises sont davantage intégrés aux chaînes de valeur mondiales, en particulier grâce aux réseaux commerciaux établis en Afrique australe, avec les centres urbains tels que Johannesburg et Gaborone. De plus, les services sont de plus en plus désagrégés et vendus sous forme d'activités séparées, ce qui permet aux pays et aux villes de pousser leur spécialisation dans des segments particuliers de la chaîne de valeur des services. Plusieurs *pays à l'économie diversifiée*, comme le Nigéria et le Kenya, cherchent à développer leurs processus opérationnels en délocalisant certains segments à proximité des centres de recherche établis dans les zones urbaines.

Graphique 7.8. Le commerce des services en Afrique, 2000-12



Source : Calculs des auteurs d'après les données de BAfD/OCDE/PNUD (2014).
 StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933352080>

À court et moyen terme toutefois, il faudra reconnaître que le secteur informel constitue une source de moyens de subsistance. Traiter avec ces entreprises informelles via des marchés de gré à gré ou par la conclusion de contrats portant sur des services de collecte des ordures ménagères, d'assainissement ou de purification de l'eau pourrait constituer une solution peu coûteuse pour améliorer le bien-être collectif. La concentration des habitants réduit le coût des investissements territorialement ciblés dans l'éducation, la formation et l'employabilité, lesquels facilitent l'entrée des travailleurs dans des activités plus productives. À cette fin, un programme de réformes complet sera nécessaire pour apporter à ces travailleurs une protection juridique, un salaire minimum ainsi que des garanties non salariales, et pour les former et les mettre à niveau afin qu'ils puissent progressivement évoluer vers un travail formel à plus forte valeur ajoutée.

Des approches participatives peuvent aider à intégrer les entreprises informelles au tissu urbain et faciliter le développement d'un secteur urbain formel organisé. Une réglementation appropriée et des incitations ciblées peuvent aider les employeurs informels à dépasser le stade de la subsistance, épargner et investir pour augmenter leur productivité. En Afrique, les entreprises formelles entretiennent souvent des liens étroits avec les entités informelles afin de tirer parti de leur flexibilité et de leur concentration sur le marché. Une approche participative tenant compte des spécificités locales peut être à même d'intégrer plus efficacement les entreprises informelles dans les processus et les mécanismes formels (voir l'encadré 7.3 ; voir également le chapitre 4). Au Kenya, le numéro deux de la distribution, Tusker Mattresses, accorde des franchises à des commerces informels dans l'optique de prendre pied sur ce marché (Mulupi, 2016).

Encadré 7.3. Comment une politique locale participative peut remédier au problème du commerce de rue informel

Les autorités cherchent souvent à contenir le commerce de rue informel, perçu en Afrique comme une activité illégale qui encombre les centres villes, par la répression. Les forces de police ont tendance à évacuer les vendeurs de rue par la force. Cependant, à long terme, ces actions ne se révèlent guère efficaces. Dakar et Monrovia ont donc opté pour une approche consultative et participative.

La ville de Dakar est en train de construire un centre commercial pour sédentariser les marchands de rue. En mars et en avril 2011, un recensement local en a enregistré 4 980. Par l'intermédiaire des associations de commerçants, ils ont pu choisir leur propre promoteur, chargé d'aménager ce nouveau complexe commercial pour répondre à leurs besoins. Le coût global de ce projet est estimé à 9 millions de francs CFA (XOF).

À la suite de négociations entre 2009 et 2011, le syndicat national des petits commerçants (National Petty Traders Union of Liberia) et le ministère du Commerce du Libéria ont signé un protocole d'accord délimitant un périmètre réservé aux commerçants des rues et leur accordant des droits. Les marchands de rue paient une redevance à la municipalité en échange d'une carte d'identification et s'acquittent de taxes auprès du ministère afin d'obtenir le droit d'exercer dans une rue donnée. Entre 2011 (la date de signature de l'accord) et 2015, 500 marchands de rue se sont fait enregistrer et les conflits avec la police ont diminué.

Source : Interviews, par les auteurs, de fonctionnaires municipaux de Dakar et Monrovia, décembre 2015.

La classe moyenne émergente pourrait alimenter la croissance des services

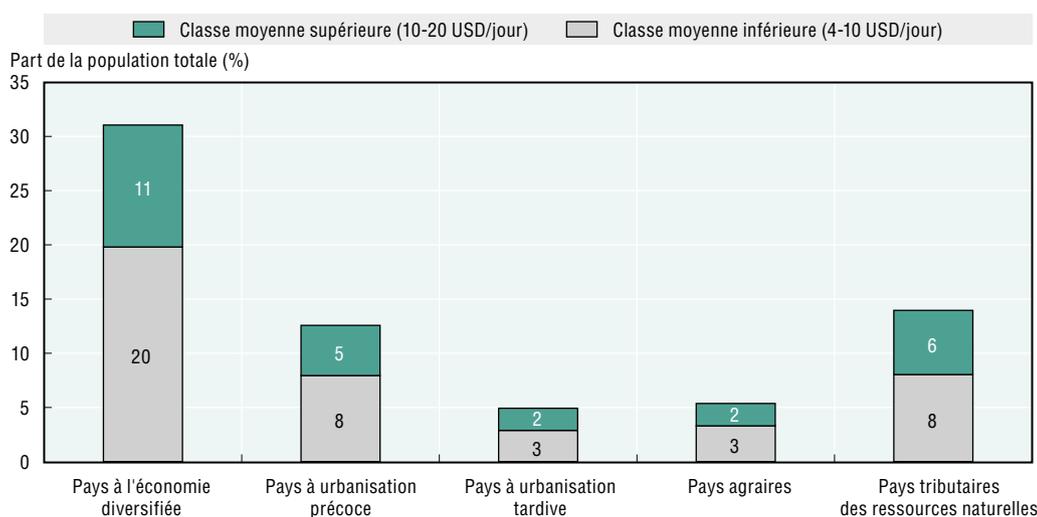
La classe moyenne grossit à vive allure en Afrique, mais se concentre dans les pays à l'économie diversifiée (graphique 7.9)³. Si l'on s'appuie sur la définition qu'en donne la BAfD (2011) (population dont la consommation s'établit à 4-20 dollars par jour en PPA), en 2008, un tiers de la population de cette catégorie de pays appartenait à la classe moyenne, dont 11 % à la tranche supérieure de cette classe. Dans les autres catégories de pays, la classe moyenne reste restreinte : elle représente 5 % de la population des pays à urbanisation tardive et des pays agraires et environ 14 % de celle des pays à urbanisation précoce et des pays tributaires des ressources naturelles. L'absence d'inclusion freine la croissance de la classe moyenne urbaine dans cette dernière catégorie de pays (par exemple en Angola, au Nigéria et en Zambie), malgré un niveau de revenu plus élevé.

Dans les pays d'Afrique, la croissance de la classe moyenne urbaine peut stimuler l'offre et la demande dans le secteur des services.

- Premièrement, lorsqu'elles sortent de la pauvreté et accèdent à la classe moyenne, les personnes peuvent s'engager dans des activités entrepreneuriales, ce qui crée des emplois et renforce la productivité (Acemoglu et Zilibotti, 1997).
- Deuxièmement, la classe moyenne fournit la main-d'œuvre et les ressources nécessaires aux entrepreneurs car elle est attachée à l'accumulation de capital humain et à l'épargne (Doepke et Zilibotti, 2007).
- Troisièmement, la classe moyenne génère une nouvelle demande de biens de consommation, en particulier de biens durables. Elle apprécie la différenciation des produits, ce qui fait progresser la valeur ajoutée des marques. En Afrique, les dépenses de consommation pourraient passer d'environ 860 milliards USD en 2008 à 1 400 milliards en 2020 (McKinsey Global Institute, 2010).

La croissance tirée par l'expansion de la classe moyenne est plus pérenne que celle tirée par les exportations (Gill et Kharas, 2007). D'après l'enquête auprès des experts-pays des PEA, cet accroissement de la demande constituerait la principale opportunité offerte par la classe moyenne africaine, suivie par le potentiel entrepreneurial de ses membres (graphique 7.10).

Graphique 7.9. Part de la classe moyenne par niveau de revenu en Afrique (%), 2008

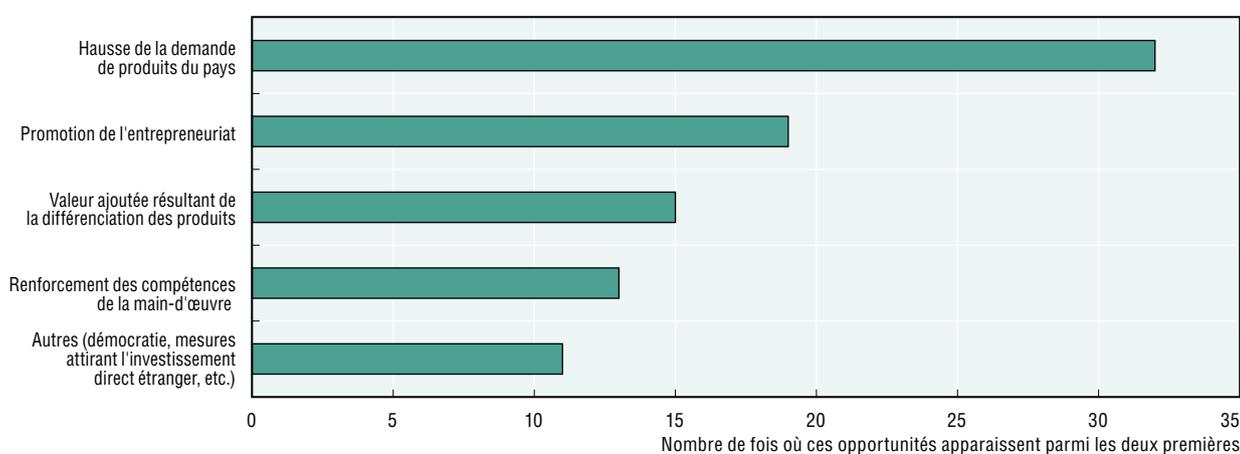


Note : En USD PPA constants de 2005. Les chiffres sont des moyennes simples, non pondérées de la taille de la population. Notre définition n'inclut pas la classe moyenne « flottante », dont la consommation est de 2-4 USD par jour, car cette fourchette est à peine supérieure au seuil de pauvreté et que cette catégorie de population risque de retomber dans la pauvreté.

Source : Calculs des auteurs d'après BAFD (2011).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352092>

Graphique 7.10. Principales opportunités offertes par la classe moyenne pour les pays d'Afrique



Note : Réponses à l'enquête apportées par les économistes-pays de la BAFD et du PNUD travaillant dans 45 bureaux de pays en Afrique. Chaque pays reçoit une pondération de 1.

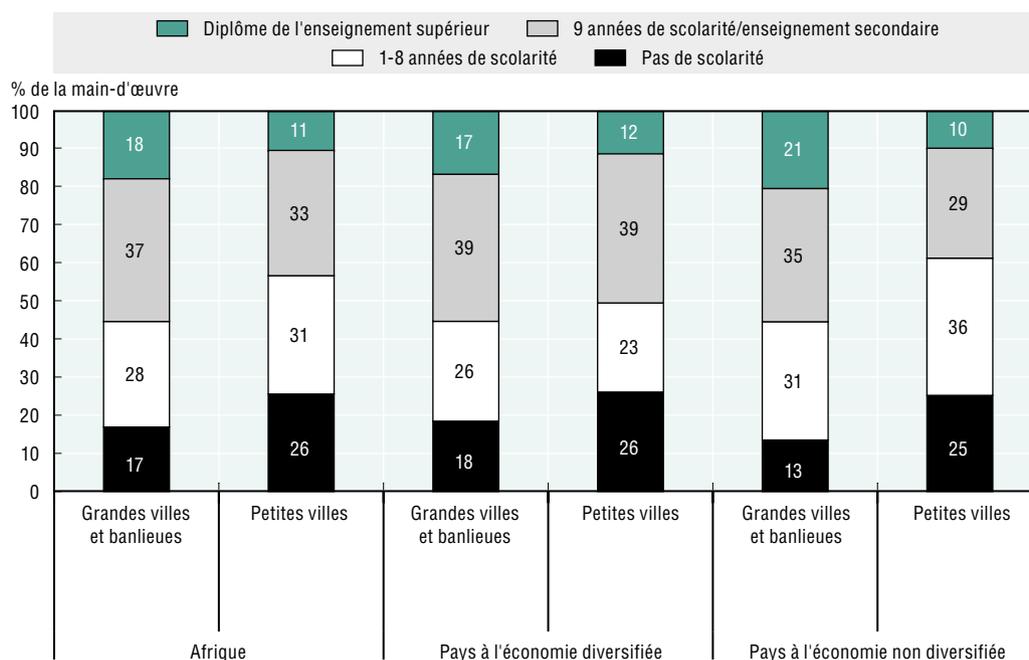
Source : Enquête auprès des experts-pays des PEA, 2016.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352107>

En Afrique, la classe moyenne se concentre essentiellement dans les zones urbaines. En 2010, en Afrique du Sud, en Éthiopie, au Malawi, au Mozambique, en Ouganda et en Tanzanie, 63 % de la classe moyenne dont le niveau de consommation s'établissait à 4-20 USD par jour résidaient en zone urbaine. Dans ces pays, la classe moyenne urbaine totalisait 11.9 millions de personnes, soit 20 % de la population urbaine et ses dépenses se chiffraient à 27 milliards USD par an, soit 43 % des dépenses urbaines totales (calculs des auteurs d'après Tschirley et al., 2015, tableau 4).

Pour favoriser l'accès de la classe moyenne urbaine aux emplois dans les services à forte valeur ajoutée, l'amélioration de l'éducation dans les zones urbaines est une priorité. En Afrique, le pourcentage de diplômés de l'enseignement supérieur est globalement plus élevé dans les grandes villes que dans les petites : 18 % contre 11 % de la population de 15 ans et plus, d'après notre analyse des données Gallup World Poll (2016). L'écart est plus marqué dans les pays à l'économie non-diversifiée que dans les autres (graphique 7.11).

Graphique 7.11. Niveau d'études de la population de 15 ans et plus en Afrique, 2009-10



Note : Les pays à l'économie non-diversifiée sont l'Algérie, le Botswana, le Burkina Faso, le Burundi, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Kenya, le Libéria, la Libye, le Malawi, le Mali, la Mauritanie, le Niger, le Nigéria, l'Ouganda, la République centrafricaine, la République démocratique du Congo, le Rwanda, le Sénégal, la Sierra Leone, la Somalie, le Soudan, la Tanzanie, le Tchad, la Zambie et le Zimbabwe. Les pays à l'économie diversifiée sont l'Afrique du Sud, l'Égypte, le Maroc et la Tunisie.

Source : Calculs des auteurs d'après Gallup World Poll (2016) pour des enquêtes menées entre 2009 et 2010.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352119>

Les villes africaines attirent une part croissante des investissements directs étrangers

L'investissement direct étranger (IDE) en direction des villes joue un rôle stratégique dans le développement du socle urbain nécessaire pour que l'industrie et les services puissent être les moteurs de la transformation structurelle de l'Afrique. On peut analyser l'IDE dans les villes africaines à l'aide des données sur l'IDE de création (*greenfield*), c'est-

à-dire les investissements réalisés par une société-mère qui implante une entreprise ou une filiale entièrement nouvelles dans un pays d'accueil (annexe 7.A1). Même si l'Afrique affiche l'un des taux de croissance régionaux les plus élevés pour l'IDE, à 2 % par an entre 2003 et 2014, sa part d'IDE en volume demeure modeste comparée à celle d'autres régions. Le Caire, Tunis, Tripoli et Alger sont les villes africaines qui attirent le plus d'IDE en volume. Entre 2003 et 2014, Le Caire a attiré 37 milliards USD d'IDE et Tunis 22 milliards. Les six principales villes destinataires de l'IDE sont des villes arabophones d'Afrique du Nord. Les villes anglophones d'Afrique subsaharienne figurent plus bas dans le classement. Johannesburg et Le Caire sont les villes d'Afrique les plus mondialisées : la première relie le Sud du continent à l'économie mondiale et la deuxième le Nord. Johannesburg est la première ville d'origine de l'IDE en Afrique (71^e rang mondial), mais elle n'est que septième dans le classement des villes de destination de l'IDE (104^e rang mondial). Le Caire est la deuxième ville d'origine de l'IDE et la première destinataire. L'IDE provenant de pays africains se dirige principalement vers Le Caire (18 %), Luanda (11 %), Lagos (10 %), Tunis (6 %) et Johannesburg (6 %). Les cartes 7.1 et 7.2 présentent les réseaux mondiaux d'IDE en direction des principales villes africaines récipiendaires d'IDE dans l'industrie et les services (Wall, 2016 ; à paraître).

Les villes africaines attirent un niveau d'IDE de création supérieur à ce que l'on pourrait attendre au vu de leur niveau de PIB (Banque mondiale, 2015b). Entre 2002 et 2010, les villes d'Afrique subsaharienne figuraient aussi souvent que les villes d'Asie de l'Est et du Pacifique parmi les 10 % des villes recevant le plus d'IDE de création en pourcentage de leur PIB. Au Maroc, la ville de Tanger a utilisé l'investissement national pour construire un vaste complexe portuaire et l'infrastructure qui relie le port à l'arrière-pays afin d'attirer une usine d'assemblage automobile européenne. Avec l'aide de l'agence nationale de promotion des investissements, les acteurs locaux ont mis sur pied un centre de formation spécialisé qui procure à la main-d'œuvre locale les compétences nécessaires pour travailler dans le secteur automobile et remédier ainsi à la pénurie de compétences.

En se regroupant, des villes de différentes tailles peuvent générer des économies d'échelle en vue d'attirer les investisseurs. Pour que la compétitivité d'une ville s'améliore, l'intégration, la complémentarité et la collaboration régionales sont essentielles. L'Afrique compte quatre principaux « corridors d'IDE » : i) le corridor nord-africain, qui inclut Casablanca, Tunis et Tripoli, ii) le corridor du Nil, qui inclut en particulier Le Caire, iii) le corridor ouest-africain, avec Lagos, Abuja, Abidjan et Accra, et iv) le corridor Gauteng-Maputo, qui passe par Johannesburg, Midrand, Pretoria et Maputo, une ville qui commence à attirer de l'IDE (Wall, 2016 ; à paraître). Ces corridors attirent l'IDE car ils englobent plusieurs villes primaires géographiquement proches les unes des autres et reliées entre elles par de solides réseaux d'infrastructure routière, ferroviaire et portuaire. De grandes villes, telles que Lagos, Abuja, Lomé, Accra et Abidjan, sont situées le long du corridor ouest-africain et bénéficient de la présence de denses grappes de villes secondaires et tertiaires, qui se complètent les unes les autres au sein d'une hiérarchie urbaine qu'elles renforcent. Enfin, chacune de ces quatre grandes régions est tributaire de villes phares au plan mondial, comme Johannesburg, Le Caire, Casablanca et Lagos, car ces villes les relient à l'économie mondiale, mais aussi de destinations montantes de l'investissement, comme Maputo et Kigali.

L'IDE à destination des villes africaines est à la fois « en quête d'un marché » et « en quête de ressources ». L'analyse économétrique montre qu'en Afrique, les principaux déterminants de l'IDE dans l'industrie sont la taille du marché national et l'infrastructure (portuaire, ferroviaire et routière) qui permet d'accéder aux ressources naturelles. Ces deux facteurs expliquent 28 % des variations de l'IDE à destination de l'Afrique. À titre de comparaison, l'ouverture technologique constitue le principal moteur des

investissements étrangers à destination de l'Asie, suivie par l'infrastructure et la taille du marché. L'Afrique ne bénéficie donc pas encore des investissements technologiques qui dominent l'IDE en Asie. Pour que l'Afrique élargisse sa base dans les industries de pointe, il lui faudra certainement investir davantage dans la capacité d'absorption technologique des différents pays, faciliter la pratique des affaires et mettre en place une réglementation douanière efficace.

Dans le secteur africain des hautes technologies, l'investissement étranger se concentre nettement plus dans quelques zones fortement urbanisées que l'investissement ciblant d'autres secteurs (carte 7.3). La qualité de l'infrastructure (routière, ferroviaire, aéroportuaire et portuaire) constitue la variable la plus déterminante pour la production et la distribution de produits de haute technologie. La carte fait également apparaître la présence de solides grappes autour de Nairobi, de Johannesburg, de Port Elizabeth, du corridor ouest-africain, du corridor nord-africain et de celui du Nil (régions en rouge sur la carte 7.3), ainsi que quelques grappes nouvelles, par exemple entre le Zimbabwe et la Zambie (régions en jaune sur la carte 7.3). Si Nairobi n'est pas un point névralgique pour ce qui est de l'IDE total, son secteur des hautes technologies reçoit des flux d'IDE non négligeables, ce qui montre que les atouts régionaux varient parfois fortement entre les différents secteurs d'investissement (Wall, 2016 ; à paraître).

Généralement, l'IDE apporte à une région du savoir et des technologies, stimule le développement des entreprises locales et permet l'émergence de nouveaux projets urbains, mais il ne crée pas toujours directement un grand nombre d'emplois. Dans 23 pays africains, les échanges et la croissance se renforcent mutuellement (Seyoum, Wu et Lin, 2014). Cependant, l'effet de l'IDE sur la croissance est davantage dû aux retombées sous la forme de gains de productivité dans les entreprises locales qu'à la création directe d'emplois. En Afrique subsaharienne, les économies d'agglomération nées du regroupement d'entreprises en un endroit donné sont plus importantes lorsque les entreprises locales s'installent à proximité des multinationales étrangères, en particulier de celles venant de pays en développement du « Sud mondial » (Sanflippo et Seric, 2014). En revanche, en 2012, sur un échantillon de 750 villes du monde entier, l'IDE n'a créé directement que 1 400 emplois par ville, soit 0.1 % des emplois totaux (Fikri et Zhu, 2015). Sur l'ensemble des emplois directement créés par l'IDE en Afrique entre 2003 et 2014, 83 % étaient situés en ville. Sur la même période, l'IDE aurait directement créé plus de 646 000 emplois dans l'industrie (soit la moitié du total des emplois liés à l'IDE) ; 281 000 emplois dans les services, 159 000 emplois dans les hautes technologies, et 220 000 emplois dans le secteur des ressources naturelles (IDE non urbain) (Wall, 2016 ; à paraître).

Le succès de chaque stratégie d'investissement est lié aux caractéristiques propres de la ville et du pays. C'est pourquoi Zhu, Larrey et Santos (2015) proposent aux autorités municipales de procéder selon les quatre étapes suivantes : i) définir et communiquer les atouts de la ville après avoir procédé à une autoévaluation au regard des stratégies régionales et nationales, ii) construire l'image de marque de la ville et balayer tous les préjugés, iii) coordonner leur action avec celle de différents organismes publics et institutions afin de communiquer aux investisseurs des informations comparables, dignes de foi et à jour, en particulier concernant les conditions d'accès au marché national, tout en encourageant les partenaires et réseaux locaux et iv) proposer des incitations ciblées aux entreprises qui hésitent à investir et encourager les relations positives avec les investisseurs existants.

L'urbanisation peut accélérer le développement social

L'urbanisation permet d'accélérer le développement social en Afrique de diverses manières. Premièrement, l'urbanisation peut favoriser une croissance inclusive et améliorer le bien-être matériel en faisant progresser le revenu disponible. Celui-ci peut alors être consacré à l'achat de nourriture, au logement et à l'investissement dans le capital humain, ce qui fait augmenter le potentiel des individus à générer du revenu. Deuxièmement, l'agglomération favorise les économies d'échelle dans la fourniture de biens publics indivisibles, comme les systèmes de transport et de communication. Troisièmement, la densification crée un tissu de groupes communautaires et de parties prenantes interconnectées au sein des villes qui peuvent participer plus activement à des programmes publics de lutte contre la pauvreté ou à des initiatives citoyennes de développement social. Pour que ces projets se concrétisent, il faut des politiques publiques coordonnées et holistiques qui rendent la transformation structurelle plus inclusive. Cette section montre comment les nouvelles politiques de développement urbain peuvent :

- améliorer l'infrastructure de transport au sein de la ville et entre les villes de manière à faciliter la circulation des personnes, des ressources et des idées d'une région à l'autre,
- améliorer les conditions de logement, l'égalité des revenus et l'égalité entre hommes et femmes,
- faire sortir les catégories vulnérables de la pauvreté urbaine en instaurant de nouveaux filets de sécurité sociale et des programmes d'emplois publics,
- développer l'entrepreneuriat social afin de mieux exploiter le potentiel de l'économie urbaine informelle,
- lutter contre l'insécurité urbaine.

Une meilleure infrastructure de transport en ville et entre les villes facilite la circulation des personnes, des ressources et des idées d'une région à l'autre

Les politiques de transport exercent un impact significatif sur le développement durable. Si le développement des systèmes de transport en commun, en particulier de transports publics, *au sein* de la ville, se poursuit, les coûts induits par les encombrements reculeront et les villes seront plus durables. L'amélioration des réseaux de transport *entre* les villes renforce les liens régionaux.

Les systèmes de transport en commun intra-urbains peuvent rendre le développement plus inclusif

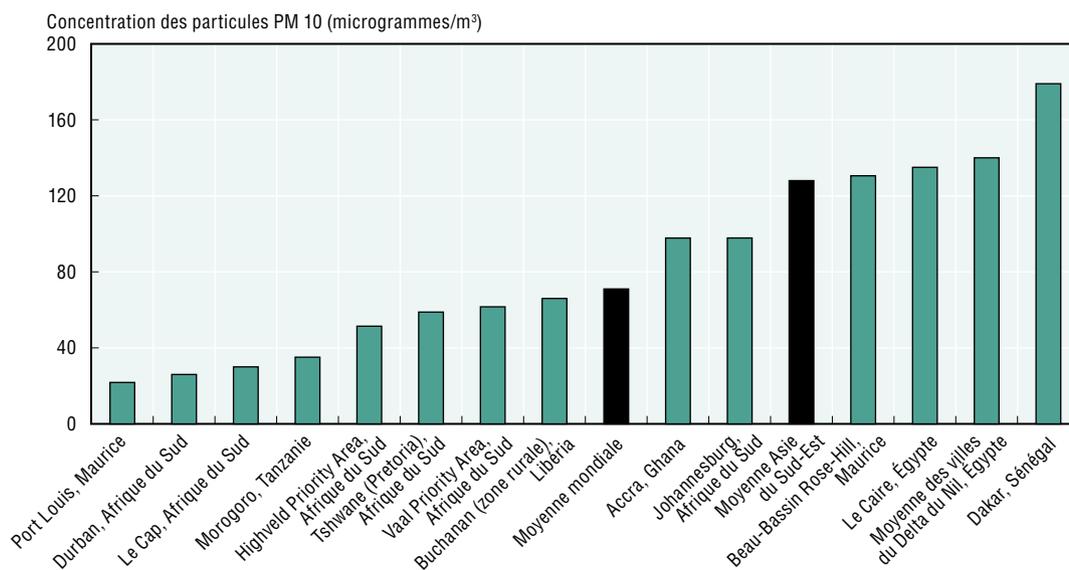
Des transports urbains de qualité facilitent les affaires. Ils abaissent le coût de la circulation des biens et des personnes et favorisent une logistique en flux tendus. L'expérience des autres régions du monde montre que pour renforcer l'efficacité de la pratique des affaires, il importe autant d'atténuer l'incertitude liée au temps de transit que de comprimer le temps de transport. L'amélioration des réseaux de transport permet aux entreprises d'étendre leur aire de desserte et de se développer en atteignant une clientèle plus nombreuse et plus diversifiée. L'amélioration des liaisons entre le centre de la ville et la périphérie leur permet de quitter le centre-ville pour se développer tout en allégeant les coûts induits par la congestion (McCormick et Oyelaran-Oyeyinka, 2007).

Les politiques de transport jouent un rôle déterminant sur la capacité des citoyens pauvres à aller travailler. Ces derniers sont en effet souvent victimes d'un « déséquilibre territorial » (*spatial mismatch*). C'est notamment le cas des habitants des ghettos en périphérie de Johannesburg. Lorsque le transport est principalement organisé autour de la voiture, ce sont les pauvres qui en pâtissent le plus car ils n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule et ils ne peuvent pas se rendre à pied sur leur lieu de travail.

Une expérience menée à Addis-Abeba a montré qu'une diminution du coût du transport était susceptible d'accroître l'intensité de la recherche d'emploi, de faire reculer le travail intérimaire et l'emploi informel et d'améliorer de six points de pourcentage la probabilité de trouver un emploi permanent (Franklin, 2015a). À Lagos, où le coût du transport représente 20 % du revenu des citoyens pauvres, le système de bus rapides (*Bus Rapid Transit*), mis en place en 2008, a créé 2 000 emplois directs et 500 000 emplois indirects. Ce système a abaissé de 30 % le coût des transports publics et veillé à la stabilité de ses tarifs, même en période de pénurie de carburant.

Les politiques de transport contribuent aussi à la lutte contre la pollution. L'analyse de 27 pays d'Afrique montre que la majorité d'entre eux ont adopté une législation en faveur de la protection de l'environnement, et instauré des paramètres de consommation de carburant pour les véhicules, des normes d'émissions et des contrôles de la qualité de l'air (SEI, 2012). L'élimination progressive, depuis 2003, de l'essence au plomb constitue une amélioration substantielle. Cette mesure est aujourd'hui pour l'essentiel achevée. Cependant, les mécanismes de surveillance et de sanction restent limités : seuls huit pays disposent de systèmes opérationnels de surveillance systématique de la qualité de l'air. Dans de nombreuses villes d'Afrique, la concentration annuelle moyenne de particules d'un diamètre inférieur à 10 microns (PM10) est plus élevée que la moyenne mondiale pour une ville lambda (graphique 7.12).

Graphique 7.12. Concentration annuelle moyenne de particules d'un diamètre inférieur à 10 microns (PM10) dans plusieurs villes d'Afrique



Source : OMS (2014).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352127>

L'Afrique doit encore construire l'essentiel de son infrastructure de transport pour répondre à la demande des 867 millions d'Africains qui vivront en zone urbaine d'ici 2050. Ses villes peuvent apprendre des réussites et des erreurs du passé. L'Afrique compte moins de 3 % des véhicules motorisés à l'échelle mondiale, mais elle déplore plus de 11 % des tués dans les accidents de la route (SEI, 2012). Pour faire baisser le coût lié aux décès et aux blessures dus aux accidents de la circulation, il faut rendre la route plus respectueuse des moyens de transport non motorisés. L'idéal moderniste d'un urbanisme centré sur la voiture qui prévalait au début du XX^e siècle s'est révélé préjudiciable au bien-être des résidents urbains et non viable sur le plan de l'environnement (Frenchman, 2014 ; Glaeser, 2012). Dans les pays de l'OCDE, le secteur des transports est responsable de la moitié de

la pollution de l'air. Nombre de pays de l'OCDE essayent, à grands frais, de s'affranchir de leur dépendance vis-à-vis de la voiture et de remédier aux conséquences de cette dépendance. L'expérience de Paris et de Londres montre que la construction de nouvelles routes ne résout pas le problème des embouteillages car les habitants ont tendance à utiliser encore plus leur véhicule. Des villes compactes qui encouragent les modes de transport non motorisés et les transports publics peuvent relier de façon efficiente le flux urbain de personnes, de biens et d'idées pour un coût social par habitant moindre.

Certaines villes africaines développent des réseaux de transports publics intégrés afin de s'affranchir de leur dépendance vis-à-vis de la voiture et de renforcer la connectivité au sein de la ville. Cette stratégie met l'accent sur des transports publics efficaces et intégrés qui améliorent la mobilité, l'inclusion et l'accès dans les villes. Le tableau 7.2 dresse la liste des initiatives mentionnées dans les notes-pays du présent rapport.

Tableau 7.2. Systèmes de transports en commun dans certaines villes africaines

Projet	Parties prenantes	Coût	Effet du projet sur le développement	Tarif par trajet
Addis-Abeba Light Rail, Éthiopie 2012-15	Exploité par le groupe du métro de Shenzhen et construit par Ethiopian Railways Cooperation.	475 millions USD (financé à 85 % par China Railway Engineering Cooperation)	Capacité de 60 000 voyageurs par jour, longueur totale de 31.6 km pour les deux lignes. Les 17 premiers kilomètres de voies relient les banlieues industrielles du Sud d'Addis-Abeba au centre-ville. Une ligne est-ouest est en construction et il est prévu de construire des lignes supplémentaires.	2-6 ETB (0.27-0.82 USD)
Lagos Bus Rapid Transit (BRT-Lite), Nigéria Lancé en 2008	Exploité par la Lagos Metropolitan Area Transport Authority.	1.7 million USD par km	Le premier service de bus rapides d'Afrique compte 47 itinéraires et transporte quelque 200 000 voyageurs par jour, pour une économie moyenne de 30 % sur le tarif et un gain de temps de 40 %. Le secteur des transports emploie 2.5 millions de personnes (15 % de la population de la ville). Ce système atténue les embouteillages dans la ville et améliore l'efficacité des transports publics, pour un coût moindre.	20 NGN (0.23 USD)
DART System (Bus Rapid Transit), Dar es-Salaam/Tanzanie Phase 1 : 2003-aujourd'hui Phase 2 : à compter de 2017	Sera exploité dans le cadre d'un partenariat public-privé avec deux opérateurs d'autobus privés.	290 millions USD pour la Phase 1 (financée par la Banque mondiale) 159.32 millions USD pour la Phase 2 (financée par la BAfD, le fonds Africa Growing Together Fund – AGTF– et l'Etat tanzanien)	Capacité de 495 000 voyageurs par jour. Ce système utilise des combustibles moins polluants et atténue la concentration d'émissions de gaz à effet de serre à proximité de la route, il est donc efficace sur le plan de l'environnement.	500-900 TZS (0.80-1.45 USD)
Rea Vaya Bus Rapid Transit (BRT), Johannesburg, Afrique du Sud Phase 1 : 2007-09 Phase 2 : 2009-12	Financé par une subvention du gouvernement central destinée à l'infrastructure et aux systèmes de transports publics (Public Transport Infrastructure and Systems Grant – PTIS).	300 millions USD au total	Utilisé par 45 000 personnes par jour. L'accord cadre sur l'emploi (Employment Framework Agreement – EFA) signé entre la municipalité et les sociétés de taxi, dont les chauffeurs ont reçu une formation, devait créer 700 emplois permanents durant la Phase 1A et 3 300 emplois temporaires durant la phase de construction.	3.5-9 ZAR (0.64-1.67 USD)
Tramway de Constantine, Algérie 2007-13	Setram/Alstom (49 %), ETUSA (36 %) et l'Entreprise du métro d'Alger (15 %), avec une deuxième ligne qui sera construite par la RATP (France).	44 milliards DZD (ligne 1) (environ 400 millions USD)	Capacité de 100 000 voyageurs par jour sur 8 km pour la première ligne. Son prolongement desservira la ville nouvelle d'Ali Mendjeli et l'aéroport.	40 DZD (1.28 USD)
Tramway Citadis de Casablanca, Maroc Phase 1 : 2009-12 Phase 2 : 2016-18	Gouvernement marocain, autorités locales, Alstom, CDG Capital, Banque Populaire du Maroc et Fonds du Roi Hassan II.	6 milliards MAD (environ 400 millions USD)	Transporte 100 000 voyageurs par jour sur 31 km.	6 MAD (1.68 USD)

Note : Les tarifs ont été convertis en dollars internationaux de 2014.

Source : Enquête auprès des experts-pays des PEA, 2016 ; notes-pays 2016.

Les politiques de transport sont plus efficaces lorsqu'elles sont élaborées dans le cadre de l'aménagement du territoire et que les réseaux sont mis en place le long des bassins urbains. Angel et al. (2015) recommandent aux pouvoirs publics dont les capacités sont limitées de commencer par essayer de prévoir l'accroissement urbain, afin de réserver dès le départ l'espace public nécessaire pour créer des espaces verts et de tracer le réseau de voies de circulation. Par exemple, un réseau composé de chemins de terre permet d'allouer de l'espace public sans dépenses d'infrastructure excessives. La ville procèdera ultérieurement à ces dépenses lorsqu'elle s'étendra et que la demande de services augmentera avec l'arrivée de nouveaux résidents. La participation de la population péri-urbaine et l'identification des aires de desserte fonctionnelle des villes permettent la mise en place de structures de gouvernance plus cohérentes au-delà des frontières administratives.

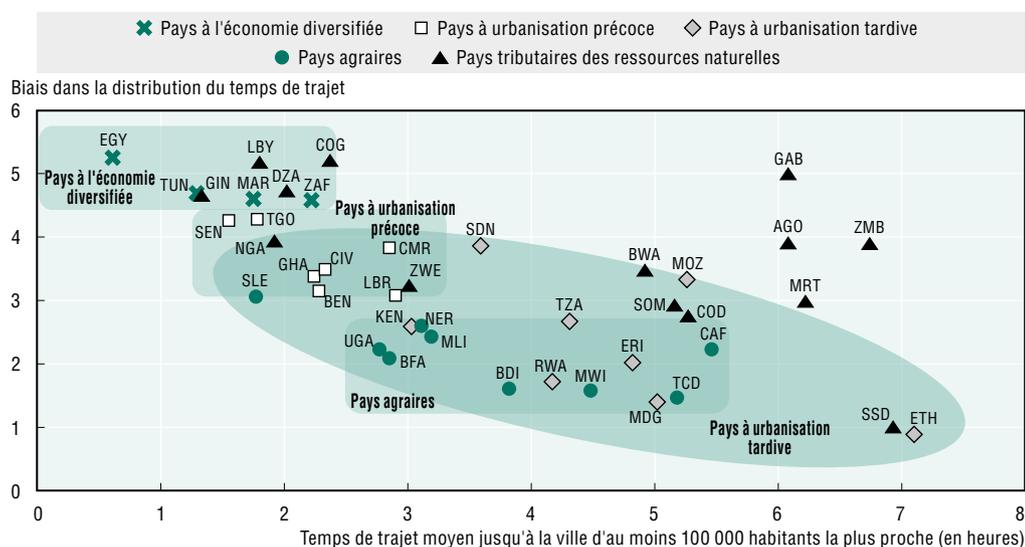
L'amélioration des réseaux de transport entre les villes peut renforcer les interdépendances régionales

Le transport interurbain est la clé d'un développement urbain géographiquement inclusif (BAfD/OCDE/PNUD, 2015). Dans une étude portant sur 15 pays d'Afrique dont la ville primaire est un port, Storeygard (2013) observe qu'une réduction de 1 % des coûts de transport peut faire augmenter de 0.2 % la croissance de la ville située dans l'arrière-pays. Les effets diffèrent en fonction de la surface des routes : les coûts de transport jusqu'au port constituent le facteur déterminant pour les villes qui sont reliées au port par des routes revêtues, tandis que pour les villes qui sont reliées par des routes non revêtues, ce seront les connexions avec les centres secondaires. Par conséquent, les activités commerciales des entreprises situées dans des villes qui ne sont pas reliées au port seront davantage tributaires de l'arrière-pays rural et des villes intermédiaires.

Chaque catégorie de pays africains présente un schéma différent de réseaux routiers et de connectivité. La connectivité offerte par le réseau routier peut se définir par la distribution du temps de trajet moyen par personne jusqu'à l'agglomération de plus de 50 000 habitants la plus proche ainsi que par l'asymétrie de cette distribution (graphique 7.13).

- Les pays à l'économie diversifiée ont une population modérément agrégée : 90 % de la population vivent sur 20-40 % du territoire. Ils disposent d'un réseau développé de villes et de transport et une faible proportion de la population vit dans des zones inaccessibles, comme en témoignent un temps de trajet moyen faible et une asymétrie importante.
- Dans les pays à urbanisation précoce, le réseau de transport est légèrement en retard sur celui des pays à l'économie diversifiée, comme en atteste un temps de trajet moyen plus faible jusqu'à la ville de 50 000 habitants la plus proche et une distribution plus asymétrique. Leur population est souvent plus uniformément distribuée que celle des pays des autres catégories. Cela s'explique par une répartition relativement équilibrée des zones de culture pluviale et par une expansion plus fréquente des terres agricoles, en raison de cultures telles que le cacao et le coton, qui ont entraîné un étalement de la population.
- C'est dans les pays à urbanisation tardive et dans les pays agraires que les réseaux routiers sont les moins développés. Le temps de trajet moyen jusqu'à la ville la plus proche est élevé (trois heures ou plus) et une grande partie de la population vit dans des zones reculées et inaccessibles.

Graphique 7.13. Temps de trajet moyen jusqu'aux zones urbaines les plus proches et asymétrie de la distribution en Afrique, 2010



Note : L'axe des abscisses représente le temps de trajet moyen par personne jusqu'à l'agglomération de plus de 50 000 habitants la plus proche et l'axe des ordonnées représente l'asymétrie (de la distribution de probabilités) du temps de trajet moyen par personne. Dans ce cas, un niveau d'asymétrie inférieur entraîne une queue plus longue du côté droit de la distribution, ce qui signifie que, dans le pays en question, davantage de personnes résident dans les zones reculées et inaccessibles.

Source : Linard et al. (2012).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352139>

Les pouvoirs publics peuvent accroître la connectivité entre les villes et renforcer l'intégration régionale grâce aux corridors de développement. Les corridors relient les villes et les marchés régionaux grâce aux transports. Ils favorisent le commerce et apportent des externalités positives aux populations locales. À l'échelle régionale, un corridor urbain devient un axe d'intégration économique. Contrairement aux **corridors d'import/export** de l'époque coloniale qui reliaient les pays sans littoral à la côte (ce qui contribue peu aux échanges au sein de la région et entre les villes), les **corridors de développement** relient les villes de différents pays entre elles et avec les marchés commerciaux régionaux, suivant une trajectoire côtière, transsaharienne ou transsaharienne (tableau 7.3).

Tableau 7.3. Principaux corridors en Afrique

Corridor	Reliant	Longueur
Le Caire-Dakar	Le Caire – Tripoli – Tunis – Alger – Rabat – Nouakchott – Dakar	8 636 km
Alger-Lagos	Alger – Tamanrasset – Agadez – Tamanrasset – Kano – Lagos	4 504 km
Tripoli-Le Cap	Tripoli – N'Djamena – Kinshasa – Windhoek – Le Cap	10 808 km
Le Caire-Le Cap	Le Caire – Khartoum – Addis-Abeba – Nairobi – Dodoma – Lusaka – Gaborone – Le Cap	10 228 km
Dakar-N'Djamena	Dakar – Bamako – Ouagadougou – Niamey – Kano – N'Djamena	4 496 km
N'Djamena -Djibouti	N'Djamena – Djibouti	4 219 km
Dakar-Lagos	Dakar – Banjul – Bissau – Conakry – Free Town – Monrovia – Abidjan – Accra – Lomé – Cotonou- Lagos	4 010 km
Lagos-Mombasa	Lagos – Yaoundé – Bangui – Kisangani – Kampala – Nairobi – Mombasa	6 259 km
Lobito-Beira	Lobito – Lubumbashi – Lusaka – Harare	3 523 km

Encadré 7.4. Les corridors urbains contribuent à la transformation structurelle de l'Afrique de l'Ouest

L'exemple du corridor autoroutier Abidjan-Lagos (CAAL) illustre la contribution que peuvent apporter les corridors urbains à la transformation structurelle de l'Afrique de l'Ouest. Le CAAL relie Abidjan (Côte d'Ivoire) à Lagos (Nigéria), en passant par Accra (Ghana), Lomé (Togo) et Cotonou (Bénin). Il relie entre elles des zones économiques urbaines fonctionnelles et renforce l'interdépendance économique. Cet axe concentre 70 % de l'économie régionale de l'Afrique de l'Ouest. Le CAAL a pour objectif de promouvoir l'intégration de ces cinq marchés nationaux et d'éliminer les obstacles dus à la taille que rencontrent certains de ces marchés. Les corridors urbains permettent aux populations locales d'accéder simultanément à plusieurs types d'infrastructures et de services, comme les routes, l'électricité, l'eau et les liaisons de TIC. Le raccordement des corridors Lagos-Abidjan-Dakar et Tanger-Rabat accélérerait l'expansion économique depuis l'Afrique de l'Ouest vers l'Afrique du Nord. Le financement d'une route reliant le Sénégal à la Mauritanie compléterait la coopération Sud-Sud entre les pays de l'Union du Maghreb arabe et la Communauté des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). La Banque africaine de développement finance des corridors urbains tels que le CAAL, ce qui renforce l'intégration des villes africaines.

En abaissant les coûts liés au commerce, les villes se spécialisent dans des fonctions de niche et des produits complémentaires. Grâce à l'amélioration des transports et des communications, les entreprises peuvent élargir leur zone de chalandise. L'amélioration des transports entre les villes comprime les coûts de transaction liés à l'approvisionnement en produits intermédiaires depuis les villes spécialisées au sein d'une chaîne de valeur. L'analyse des réseaux d'IDE non lié aux ressources naturelles dans les villes africaines montre qu'il peut arriver, bien que cela ne soit pas systématique, que les villes d'une même région se fassent concurrence entre elles. Les villes spécialisées attirent davantage d'IDE, car les investisseurs étrangers peinent à remplacer une ville spécialisée présentant des avantages concurrentiels dans un secteur donné par une autre destination d'investissement. Le recul du coût des transactions peut également renforcer la place de certaines villes en tant que « hubs transitoires » de l'investissement destiné à d'autres villes : Johannesburg joue ainsi le rôle d'intermédiaire financier pour tous les flux d'IDE en Afrique. C'est également le cas, dans une moindre mesure, de Nairobi, de Lagos et du Caire. Ces villes disposent en effet de places boursières et d'infrastructures qui facilitent l'acheminement des flux financiers vers les régions environnantes (Wall, 2016 ; à paraître).

La promotion de conditions de logement adéquates est essentielle au développement urbain

Les villes peuvent améliorer les conditions de logement, en particulier dans les établissements informels ou les bidonvilles, afin de rendre le développement plus inclusif (chapitre 6)⁴. Les nombreux modèles de réhabilitation des bidonvilles ou d'assainissement des quartiers insalubres en Afrique montrent qu'on peut remédier aux problèmes des établissements informels et l'emploi précaire en combinant réformes sectorielles territorialisées, financements, création d'emplois, gouvernance urbaine et autonomisation des groupes communautaires.

- En Afrique du Sud, le programme d'habitations individuelles gratuites montre que l'accès à un logement financièrement abordable peut alléger les tâches domestiques pour les femmes, réduire la pauvreté des ménages et accroître le taux d'activité des femmes (Franklin, 2015b). Dans nombre de pays, une meilleure garantie des droits fonciers incite les individus à investir davantage dans leurs logements.

- À Nairobi, une meilleure garantie des droits d'occupation et la présence d'un équipement essentiel dans les foyers créent un environnement « favorable » qui incitera les habitants de bidonvilles à s'engager dans des activités entrepreneuriales qui leur apportent un complément de revenu et diversifient leurs moyens de subsistance (Gulyani et Talukdar, 2008).
- En revanche, certains programmes de réhabilitation des bidonvilles peuvent exclure les locataires, les sous-locataires et les nouveaux occupants, qui sont les plus vulnérables. À Nairobi, des programmes ciblant les logements à l'intérieur des bidonvilles ont renchéri les loyers encaissés par les propriétaires au lieu d'aider les occupants à faibles revenus (Gulyani et Talukdar, 2008).

Une approche participative et holistique peut déboucher sur des politiques suffisamment flexibles et adaptées aux besoins et aux capacités des populations locales. Les autorités locales et municipales peuvent planifier l'occupation des sols plus efficacement, mobiliser les ressources locales et coordonner leur action avec celle des autorités régionales et nationales. Lorsque l'offre de logements dans les bidonvilles est essentiellement locative, l'État peut faciliter les négociations entre locataires et propriétaires, investir dans l'infrastructure et officialiser les occupations pour permettre aux habitants des bidonvilles d'accéder à la propriété (Gulyani et Talukdar, 2008).

Les programmes participatifs de réhabilitation des bidonvilles ont produit des résultats impressionnants dans plusieurs villes, comme à Dar es-Salaam depuis 2004 (Collin, Sandefur et Zeitlin, 2015).

Au Maroc, le programme « Villes sans bidonvilles » est un bon exemple de réhabilitation participative et territorialisée. De 2000 à 2010, en réalisant 46 % des objectifs de la cible 11 du septième Objectif du Millénaire pour le développement, le Maroc s'est classé au deuxième rang mondial pour la réalisation de cette cible. À la fin mars 2010, 154 000 ménages disposaient d'un logement, dont 62 000 ménages dans les 40 centres déjà déclarés « sans bidonvilles ». La réussite de ce programme s'explique par les facteurs suivants :

- i. les autorités locales sont encouragées à participer activement et doivent rendre des comptes dans le cadre des « contrats-villes »
- ii. le secteur privé doit fournir l'essentiel des logements
- iii. un objectif de 100 000 logements sociaux et parcelles viabilisées chaque année incite à élargir le parc de logements financièrement abordables.

Le programme « Villes sans bidonvilles » visait à aider toutes les parties prenantes à s'entendre pour choisir entre trois types d'interventions : relogement sur place, réinstallation et restauration *in situ*. Des solutions de financement innovantes ont attiré les entreprises privées, tandis que des subventions ciblées ont atténué les difficultés financières de la majorité des pauvres. Ce programme a été financé à 40 % sur le budget général et par une taxe de 12 USD par tonne de ciment, à 30 % par les contributions des ménages bénéficiaires et le reste par les bénéfices tirés de la vente de logements à des ménages à revenu élevé ainsi que par des donateurs internationaux.

De même, en Tunisie, la politique de réhabilitation des bidonvilles a permis d'en ramener la prévalence de 24 % du parc total de logements en 1975 à 2 % en 1994 (Banque mondiale, 2003). L'Agence de réhabilitation et de rénovation urbaine (ARRU) a mis sur le marché un volume significatif de logements formels, a apporté des améliorations aux constructions existantes et a accru le taux de raccordement aux infrastructures. Entre 2007 et 2009, le programme de réhabilitation de l'ARRU a alloué 70 % de son budget à l'infrastructure et aux équipements publics et 30 % aux petites et micro entreprises (ONU-Habitat, 2008).

Les filets de sécurité sociale peuvent permettre à des catégories de population vulnérables de sortir de la pauvreté urbaine

Les programmes de protection sociale, récemment élaborés en Afrique, peuvent être étendus aux pauvres qui vivent dans les zones urbaines. Ces programmes, qu'ils soient publics ou privés, formels ou informels, visent à faire sortir les individus de la pauvreté et à éviter qu'ils n'y retombent. En 2015, 40 pays d'Afrique proposaient des dispositifs de transferts monétaires inconditionnels, soit deux fois plus qu'en 2010. Les programmes d'aide sociale soutiennent 15 % des ménages qui vivent dans l'extrême pauvreté, contre 25 % dans les zones rurales. Ces programmes évoluent afin de mieux répondre aux besoins d'un nombre croissant de citoyens pauvres, voire très pauvres (chapitre 6).

Le Burkina Faso, la RDC, l'Éthiopie, le Mali et la Tanzanie ont commencé à mettre en œuvre ce que la Banque mondiale appelle les programmes de protection sociale urbains de « première génération ». Tous ces programmes ont pour objectif d'atténuer la pauvreté et les inégalités, tout en rendant les services plus accessibles pour la population, en améliorant le capital humain et en encourageant l'activité économique. Cependant, il reste difficile de parvenir à une couverture efficace. Les régimes de subventions sont en principe dégressifs, alors que les niveaux de prestations et les méthodes de ciblage devraient s'adapter au coût de la vie plus élevé de la ville. Il est malaisé de cibler les bénéficiaires car les individus vivant dans des établissements informels affichent une forte mobilité et des revenus très fluctuants. La fragmentation administrative et la mauvaise circulation de l'information entre les entités nationales et locales font elles aussi obstacle à la mise en œuvre effective des dispositifs de protection sociale.

Encadré 7.5. Le Programme élargi de travaux publics en Afrique du Sud

En Afrique du Sud, le Programme élargi de travaux publics (Expanded Public Work Programme – EPWP) montre que les programmes de protection sociale peuvent appuyer les services urbains et promouvoir l'activité économique. Ce programme a été créé principalement pour donner un emploi aux très nombreux travailleurs non qualifiés qui se trouvaient structurellement exclus de l'économie formelle. Ces travailleurs ont été, au départ, embauchés pour construire et entretenir l'infrastructure dans les établissements urbains informels. Le programme a ensuite été élargi aux services sociaux et aux activités liées à l'environnement. Il crée plus d'un million d'emplois à court terme par an, pour un coût d'environ 30 milliards ZAR (1,8 milliard USD, soit 0,8 % du PIB) pour l'État. La durée moyenne de ces emplois est de 70 jours, et le salaire journalier est nettement inférieur au salaire minimum pratiqué dans le secteur formel mais (proportionnellement) supérieur à la plus généreuse des prestations sociales mensuelles. Ce programme interagit avec d'autres dispositifs de protection sociale. Les participants sont couverts par l'assurance-chômage et indemnisés en cas d'accident du travail. Même si cette couverture est globalement faible en Afrique du Sud, elle est plus élevée en zone urbaine qu'en zone rurale : 4,3 % contre 1,9 %. Si l'on veut que cette première génération de dispositifs de protection sociale urbains améliore durablement le niveau de vie de leurs bénéficiaires, il faut étendre leur couverture. Les dispositifs d'assurance sociale devraient aussi être pérennes même si, du fait de la précarité de l'emploi, les cotisations des travailleurs sont forcément irrégulières et de faibles montants.

L'EPWP n'a toutefois pas produit l'effet escompté sur le chômage. Son modèle décentralisé, dans lequel les autorités nationales incitent les administrations locales à utiliser leurs budgets et à employer leur propre personnel, rencontrent des problèmes d'adhésion, de reddition de comptes et de respect des directives nationales. En outre, la faiblesse structurelle persistante du marché du travail formel incite une forte proportion de participants à rester dans le programme plutôt qu'à chercher un emploi formel. Cependant, les innovations expérimentées par l'EPWP, tant en termes de conception du programme que de structure institutionnelle, constituent une référence pour des programmes à grande échelle menés dans d'autres pays d'Afrique et sur d'autres continents.

Le développement de l'entrepreneuriat social peut permettre d'exploiter le potentiel de l'économie urbaine informelle

En Afrique, des citoyens adoptent et créent de nouvelles formes d'entreprises adaptées aux réalités urbaines. L'entrepreneuriat social existe depuis longtemps sur ce continent. Ces entreprises remontent en effet aux systèmes d'entraide traditionnels. Contrairement aux entreprises classiques, elles ne sont pas motivées par la recherche du profit, mais cherchent à apporter des solutions à des problèmes sociaux. Aujourd'hui, les groupements d'assistance mutuelle ou les entreprises communautaires (principalement des coopératives) sont très répandus dans les zones urbaines (Fafchamps et La Ferrara, 2012). Les coopératives offrent des services financiers aux personnes défavorisées. Ainsi, au Kenya, les coopératives d'épargne et de crédit peuvent se substituer aux banques pour les populations à bas revenus. De plus, l'économie informelle recourt souvent à des technologies de paiement numérique. La large diffusion des systèmes de paiement numérique (système de transfert monétaire via un téléphone mobile, comme *MPesa* au Kenya et en Tanzanie ou *Orange Money* en Côte d'Ivoire) permet la mise en relation d'entreprises formelles avec des micro-entrepreneurs informels en offrant une flexibilité financière accrue (fonds de roulement, micro-crédit, etc.) et un suivi plus efficient des transactions. En outre, les entrepreneurs informels peuvent utiliser des applications numériques, telles que *Sokotext* ou *Kaymu*, pour améliorer la gestion des opérations au moyen d'un simple *smartphone*, afin de mettre en relation des consommateurs urbains vivant dans des établissements informels et des producteurs de produits frais, par exemple.

Des modèles économiques novateurs qui mettent en relation entreprises formelles et micro-entrepreneurs informels se développent. Le Groupe Bel utilise sa plateforme numérique *Sharing Cities* pour s'appuyer sur les réseaux de vendeurs de rue et, ainsi, développer ses stratégies de distribution en Afrique. Il établit des partenariats avec de nombreux acteurs du secteur public, du secteur privé et du secteur associatif pour proposer à ces vendeurs des solutions de micro-assurance, des micro-prêts, des formations professionnelles ou un soutien administratif qui les aidera à formaliser leurs activités. Cette initiative permet d'optimiser son réseau de distribution tout en améliorant les revenus des vendeurs et en contribuant à la formalisation progressive de leur commerce (Ménascé, à paraître).

Les entreprises sociales peuvent offrir des services de transformation et des services sociaux à un coût abordable. À Agadir (Maroc), plus de 7 000 femmes travaillent dans quelque 150 coopératives qui fabriquent des produits de beauté à partir des arganiers de la région. En moyenne, chaque entreprise emploie environ 46 femmes et distribue son bénéfice de manière équitable. Ces coopératives mènent aussi des actions destinées à améliorer le niveau de vie dans les zones rurales et urbaines du Maroc. En Afrique du Sud, l'*International Centre for Eyecare Education* propose aux pauvres des lunettes à un prix abordable.

Certains pays d'Afrique mettent déjà en œuvre des politiques visant à soutenir le développement de l'entrepreneuriat social. Par exemple, en 2014, le Mali a adopté une politique nationale pour la promotion de l'économie sociale et solidaire, ainsi qu'un plan d'action pour 2014-2018. Cette politique consiste à simplifier la législation, à apporter un appui aux réseaux d'entreprises sociales existants et à améliorer l'accès de ces entreprises au crédit. Dans le même ordre d'idées, en Afrique du Sud, le cadre de 2011 pour une nouvelle trajectoire de croissance reconnaît explicitement la contribution de l'économie sociale à la création d'emplois durables, et la réglementation sur les achats préférentiels réaffirme que l'aide aux Sud-Africains défavorisés constitue un critère essentiel pour l'attribution des marchés publics (Littlewood et Holt, 2015). Les stratégies

communes qui encouragent le développement des entreprises sociales en Afrique et sur d'autres continents visent à :

- promouvoir des cadres juridiques qui simplifient l'institutionnalisation d'initiatives informelles (permettant, par exemple, aux coopératives d'opérer dans différents secteurs)
- faciliter l'accès des entreprises sociales au financement ;
- apporter un appui financier direct aux entreprises sociales, en fonction de leurs besoins ;
- mieux faire connaître l'entrepreneuriat social au travers de programmes de formation et de stratégies de recherche et de communication ;
- soutenir les réseaux existants qui encouragent l'entrepreneuriat social et favoriser le développement de ces réseaux.

Les stratégies holistiques et intégrées peuvent améliorer la sécurité urbaine

Les multiples dimensions de la violence et de la criminalité appellent une stratégie holistique et intégrée. Au Nigéria, le *Lagos State Security Trust Fund*, lancé en 2007, est parvenu à réduire l'insécurité et la perception des problèmes de criminalité (UNODC, 2011, p. 19). Il a pour objectif d'élargir la participation de la population locale à la lutte contre l'insécurité et contre la criminalité en favorisant des partenariats public-privé efficaces et durables, à tous les niveaux. Il déploie des stratégies multidimensionnelles axées sur la création d'emplois, l'amélioration des services sociaux, la réhabilitation des espaces publics et une culture préventive plutôt que répressive. De même, le *Programme pour des villes plus sûres* élaboré par ONU-Habitat associe prévention de la délinquance, création de tribunaux locaux, surveillance du voisinage, création d'emplois et formations pour les jeunes, et audits de la sécurité des femmes.

La participation de la population locale est un ingrédient essentiel des projets urbains qui réussissent à accroître l'offre de biens publics et la sécurité. Les acteurs municipaux et les entités locales telles que les organisations de surveillance du voisinage, les associations de femmes et les organisations confessionnelles jouent un rôle important dans l'Afrique urbaine (Kilcullen, Mills et Trott, 2015). Des audits de la sécurité des femmes ont été menés à titre pilote à Durban, Dar-es-Salaam, Nairobi et Abidjan. Ils leur ont permis de localiser les endroits sûrs et de formuler des recommandations sur l'éclairage, la signalisation, les lieux isolés, la prévision des déplacements, la maintenance et la conception générale des espaces. À Lagos, au Nigéria, le projet d'école flottante de Makoko repose sur la participation locale. Le ministère de la Planification physique et du Développement urbain de l'État de Lagos est en train d'intégrer cette école dans un plan de réhabilitation de l'ensemble du bidonville de Makoko.

Les politiques qui répondent à des problématiques locales via des partenariats multipartites peuvent également se révéler efficaces. Ainsi, dans la province du Cap occidental, en Afrique du Sud, le programme de partenariat pour l'amélioration de la sécurité locale (*Community Safety Improvement Partnership*) a organisé des réunions dans 150 commissariats pour définir les priorités et les besoins locaux. Le programme Chrysalis de développement des compétences des jeunes (*Chrysalis Youth Development Programme*) a formé plus de 1 450 jeunes dans le secteur de la sécurité entre 2012 et 2015 (ISS, 2015). Ces programmes s'appuient sur une forte interaction entre secteurs public et privé pour assurer la sécurité publique (Abrahamsen et Williams, 2008, p. 547).

L'urbanisation de l'Afrique peut contribuer au développement environnemental

Les zones urbaines peuvent faciliter l'utilisation efficace des ressources environnementales via le partage de terrains, d'autres ressources naturelles et de biens et services. Ainsi, les villes disposant d'un réseau de transports en commun efficace réduisent davantage la pollution par habitant que les zones plus densément peuplées où prédominent les moyens de transport individuel motorisés (Glaeser, 2012). De plus, par les économies d'échelle qu'elles permettent, les villes durables favorisent les modes de production plus écologiques : « la croissance urbaine verte favorise la croissance et le développement économiques au travers d'activités urbaines qui atténuent l'impact sur l'environnement, par exemple en réduisant la pollution de l'air et les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), ainsi que la consommation des ressources naturelles telles que l'eau, l'énergie et les terres encore inexploitées, et qui protègent les services écologiques » (OCDE, 2013b, p. 9).

Pour se développer durablement, l'Afrique doit impérativement remédier à ses problèmes environnementaux. Les enjeux sont peut-être encore plus grands pour ce continent que pour d'autres régions du monde (chapitres 4 et 6).

- Étant donné que son processus d'urbanisation est toujours en cours, le continent a beaucoup à gagner en passant directement à une économie verte. Elle en tirerait des bénéfices considérables. Par exemple, les deux tiers des investissements urbains doivent avoir lieu entre aujourd'hui et 2050. L'Afrique doit réaliser ces investissements « sans regret » et planifier son développement urbain. Les technologies actuelles permettent l'adoption d'un nouveau modèle écologique pour la prestation de services dans les zones urbaines en Afrique, ce qui les rendrait plus durables (Cartwright, 2015).
- En Afrique, étant donné les niveaux de développement humain, la dégradation de l'environnement a un coût élevé (chapitre 6 ; Roy, à paraître). Si les coûts déjà substantiels de la pollution de l'air (à la fois pour l'économie et en termes de santé publique) ne sont pas pris en compte, le développement durable sera compromis. L'impact du développement urbain local sur l'environnement dépasse les frontières administratives et concerne aussi les zones périurbaines et rurales. En outre, alors que l'Afrique contribue peu au changement climatique mondial, elle y est plus vulnérable que d'autres régions du monde.

L'urbanisation offre l'opportunité de lutter avec davantage d'efficacité contre le changement climatique en rendant les villes plus durables. Elle donne aux pouvoirs publics la possibilité d'utiliser et de gérer les ressources naturelles et les déchets de manière plus douce pour l'environnement, de créer des emplois verts pour la main-d'œuvre peu qualifiée, d'améliorer la santé publique grâce à un meilleur accès à l'eau salubre et à l'assainissement et d'endiguer la hausse des coûts liés à la pollution de l'air.

Les pouvoirs publics peuvent ainsi jouer un rôle important en rendant la transformation structurelle plus durable. Le tableau 7.4 présente des exemples d'activités, dans divers secteurs de l'économie urbaine, qui peuvent atténuer l'impact des villes sur l'environnement.

Tableau 7.4. Activités urbaines susceptibles d'atténuer l'impact des villes sur l'environnement

Secteur	Activités
Planification de l'aménagement du territoire	Zonage délimitant des zones à usages mixtes, de façon à réduire le temps de trajet entre le domicile, le lieu de travail et d'autres lieux d'activités Réforme fiscale encourageant l'exploitation des terrains sous-utilisés dans les cœurs urbains et décourageant l'urbanisation des terrains sous-développés au niveau des franges urbaines
Transports	Expansion et/ou amélioration des transports en commun Amélioration de l'infrastructure physique encourageant les déplacements à pied ou à bicyclette Taxe sur les voitures particulières (taxe d'embouteillage par exemple)
Bâtiments	Conversion du parc existant, afin d'améliorer l'efficacité énergétique Normes d'efficacité énergétique minimales pour les bâtiments neufs
Énergie	Installation de systèmes de production d'énergie renouvelable distribuée (panneaux solaires par exemple) Systèmes de chauffage urbain et réseaux de froid urbains Taxes décourageant la consommation d'énergie aux heures de pointe
Déchets	Recyclage des ordures ménagères et des déchets industriels Valorisation énergétique des déchets et du méthane issu des centres de stockage de déchets Tarifs décourageant la production de déchets
Eau	Taxes encourageant la préservation des ressources en eau Mécanismes de gouvernance améliorant l'efficacité des réseaux d'eau

Source : OCDE (2013b).

Lorsque les données sont rares, on peut s'appuyer sur l'analyse des flux de matières et sur la mise à l'échelle des données nationales au niveau des villes pour les classer en fonction de leur consommation d'énergie (tableau 7.5). Cette méthodologie permet d'orienter leur croissance et la gestion de leur consommation des ressources au moyen d'une plus grande efficacité énergétique, d'une meilleure gestion du cycle des matières et des déchets et d'infrastructures plus durables. Un métabolisme urbain durable est un système urbain qui restaure la biodiversité, ramène les émissions de CO₂ à un minimum de deux tonnes par habitant et permet une utilisation plus efficace des ressources, afin que les citoyens ne consomment qu'environ huit tonnes de CO₂ par habitant, en moyenne (Swilling, 2015, p. 4). La consommation de ressources par les villes est à la fois l'un des résultats et l'un des moteurs de l'économie urbaine. En la prenant mieux en compte, en repérant les mécanismes de mobilisation et en mesurant l'intensité et l'efficacité des modes de consommation urbains, on est en mesure de mieux appréhender le potentiel que représentent des ressources urbaines efficaces et durables.

Tableau 7.5. Classification des villes africaines en fonction de la transition socio-métabolique

Groupe 1 Villes pauvres en ressources	Faible consommation de toutes les ressources, exception faite de la biomasse et de l'eau. C'est le signe que l'industrie est peu présente et que les revenus sont faibles, mais aussi que l'expansion urbaine est rapide	Kinshasa, Kigali, Antananarivo, Lagos, Ouagadougou, Niamey, Port Harcourt, Bujumbura, Bangui, N'Djamena et Addis-Abeba
Groupe 2 Villes en transition	Consommation moyenne de biomasse, d'eau, d'électricité, de matériaux de construction et de combustibles fossiles	Pointe-Noire, Luanda, Kampala, Douala, Libreville, Mombasa, Nairobi, Harare, Lusaka, Maputo, Dar-es-Salaam, Abidjan, Accra et Kumasi
Groupe 3 Villes disposant de ressources suffisantes	Consommation moyenne ou élevée de biomasse, d'électricité, de combustibles fossiles et de matériaux de construction	Alger, Constantine, Alexandrie, Le Caire, Casablanca, Le Cap, Johannesburg, Malabo, Tunis, Marrakech et Durban

Source : Swilling (2015).

Les énergies renouvelables peuvent contribuer à résorber le déficit énergétique

En investissant dans l'énergie verte, l'Afrique pourrait synchroniser développement économique et environnemental. Ces investissements faciliteraient l'approvisionnement énergétique des entreprises tout en évitant de répéter les erreurs que d'autres régions ont commises et qui ont notamment entraîné une augmentation du coût de la pollution de l'air.

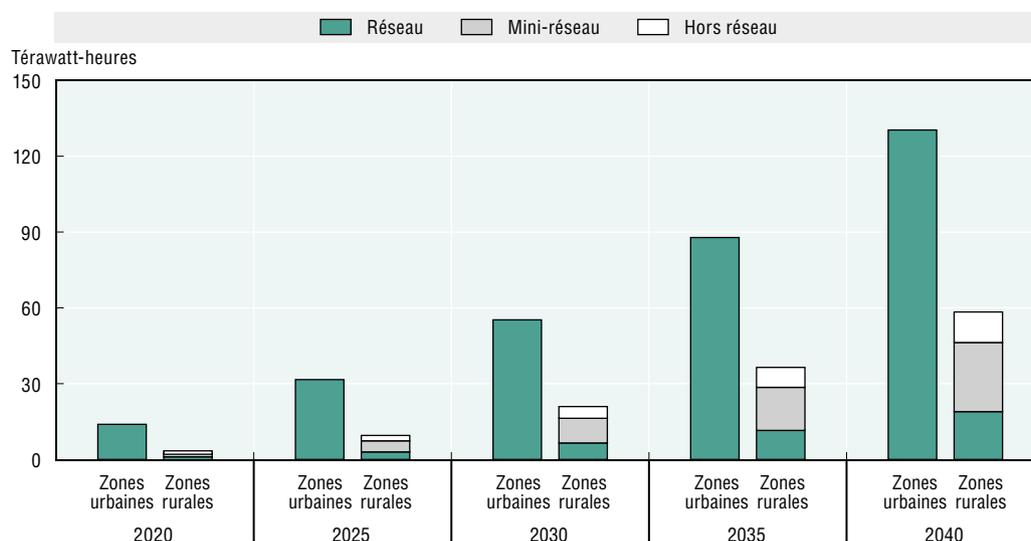
L'accroissement de l'accès à l'électricité offre l'opportunité d'investir dans des ressources renouvelables

Si l'Afrique parvient à relever le défi énergétique, en particulier dans les zones urbaines, les performances de ses entreprises pourront s'améliorer. L'accès inadéquat à l'électricité ou le manque de fiabilité de l'alimentation en électricité reste l'un des plus grands freins au développement économique :

- Les pannes d'électricité sont considérées comme l'un des principaux problèmes des entreprises. En Afrique subsaharienne, c'est le cas pour 50 % des petites et moyennes entreprises du secteur manufacturier, qui manquent d'électricité durant, en moyenne, 56 jours par an. Or, les groupes électrogènes coûtent trois fois plus cher que l'électricité du réseau public.
- L'accès irrégulier à l'électricité est l'un des principaux obstacles au développement des entreprises. Les entreprises informelles peuvent perdre jusqu'à 16 % de leur chiffre d'affaires à cause des coupures de courant, contre 6 % dans l'économie formelle. Les pannes d'électricité ont aussi un effet dissuasif sur la création d'entreprises, car les groupes électrogènes sont trop chers pour les start-ups.
- En outre, ce problème conduit les banques à refuser certains prêts aux entreprises, parce qu'il accroît les risques économiques.

Il est plus facile de résorber le déficit énergétique dans les zones urbaines que dans les zones rurales. Dans son étude sur les perspectives énergétiques de l'Afrique subsaharienne, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) présente un « scénario central » destiné à répondre à la demande d'électricité sur ce continent. Dans ce scénario, les deux tiers de la population ayant accès à l'électricité vivent dans des zones urbaines et sont raccordés à un réseau de distribution. Le graphique 7.14 montre que cet accroissement de l'accès à l'électricité ferait augmenter de 190 ThW la consommation d'électricité totale en 2040, principalement via l'accès urbain hors réseau. Actuellement, environ les deux tiers des habitants de l'Afrique subsaharienne, soit 635 millions de personnes, n'ont pas accès à l'électricité. Dans cette sous-région, c'est plus d'un tiers de la population urbaine, contre moins de 5 % dans les pays en développement d'Asie ou d'Amérique latine. En Afrique subsaharienne, la demande d'électricité représente, en moyenne, 400 kilowattheures (kWh) par habitant, c'est-à-dire 75 % de moins que dans les pays en développement d'Asie et moins que ce qui est nécessaire au fonctionnement en continu, pendant un an, d'une ampoule de 50 watts.

Graphique 7.14. Projections de la demande d'électricité en Afrique subsaharienne, 2020-40



Note : Ces projections correspondent au « scénario d'une nouvelle politique » élaboré par l'AIE (2014).

Source : AIE (2014).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352145>

D'après les estimations de l'AIE, en Afrique subsaharienne, il faudrait investir 205 milliards USD pour porter le taux d'électrification d'environ 30 % aujourd'hui à 70 % en 2040. Ce montant représente moins d'un cinquième du total des investissements consacrés au secteur de l'électricité dans la région. Si l'on veut atteindre ce niveau d'investissement, il faut continuer d'améliorer les modalités de financement des projets d'accès à l'électricité, mais également les capacités et la coordination entre les différents acteurs. Si le projet est clairement défini et si une consultation est organisée pour déterminer le rythme d'extension du réseau, les parties prenantes, et notamment les populations locales, pourront évaluer en toute connaissance de cause les meilleures options pour élargir l'accès. De même, les donateurs doivent gérer leurs programmes avec précaution, en associant d'emblée les bénéficiaires au processus, en particulier pour assurer une maintenance des équipements adéquate et continue et pour éviter d'évincer les fournisseurs privés encore fragiles.

En Afrique, les principales sources d'énergie renouvelable sont l'éolien et le solaire (IRENA, 2015), même si l'hydroélectricité et la géothermie pourraient elles aussi alimenter les villes durables.

- L'Afrique dispose d'un potentiel productif annuel de 460 pétawattheures (PWh) grâce à l'énergie éolienne. Celle-ci est actuellement la source d'électricité la moins chère. À la fin de 2014, elle représentait une capacité totale de 2 462 mégawatts (MW). La capacité installée devrait atteindre 75-86 gigawatts (GW) à l'horizon 2030 (GWEC, 2014). C'est le Maroc qui dispose du plus vaste réseau éolien. Le parc éolien de Cookhouse, en Afrique du Sud, est le plus important du continent, avec 66 turbines qui produisent 138 MW d'électricité propre.
- En ce qui concerne l'énergie solaire, l'Afrique affiche un potentiel productif annuel de 1 130 PWh grâce à la technologie photovoltaïque et la concentration d'énergie solaire. La capacité installée totalisait 1 334 MW en 2014, et c'est l'Afrique du Sud qui tire la croissance de cette source d'énergie. Dans les pays plus pauvres comme le Mali, plus de 7 926 systèmes photovoltaïques résidentiels et 500 systèmes destinés à des institutions ont été mis en place.

- D'autres sources d'énergie renouvelable renferment également un potentiel considérable. Des projets de centrales hydroélectriques offrant une capacité supplémentaire combinée de 17 GW sont en construction sur le continent. Le projet *Grand Inga*, sur le fleuve Congo, devrait bénéficier de 40 GW de capacités de production installées. L'Afrique a également une capacité géothermique de 606 MW, dont 579 MW au Kenya. Les biocombustibles représentent aussi un potentiel considérable, surtout dans les pays situés le long de l'équateur qui devront éviter l'insécurité alimentaire et tenir compte de la croissance de leur population.

Chaque pays d'Afrique a besoin de politiques sur mesure pour exploiter son propre potentiel en matière d'énergies renouvelables. L'adhésion à des pools énergétiques régionaux peut également permettre à ces pays de diversifier leur économie et de partager leurs capacités de production. Ce, en intensifiant l'intégration régionale et en améliorant l'interconnexion et l'échange d'informations. Le tableau 7.6 présente des exemples de projets d'utilisation de sources d'énergie durable au Cap.

Tableau 7.6. Projets d'utilisation de sources d'énergie durable au Cap, Afrique du Sud

Projet, localisation et année/période de mise en œuvre	Parties prenantes	Effet du projet sur le développement
Western Cape Industrial Symbiosis Programme, lancé en 2013.	Financé par le Département du développement économique et du tourisme du Cap occidental, mise en œuvre par GreenCape.	Les initiatives des autorités du Cap occidental axées sur l'économie verte mettent en relation des industries locales qui utilisent les sous-produits les unes des autres. Les estimations d'impact (2013/14) font apparaître une hausse de 2.1 millions de rands sud-africains (ZAR) du chiffre d'affaires, une progression de 100 000 ZAR des investissements privés, des économies de coûts de 1.5 million ZAR, une mise en décharge de 23 tonnes de déchets, et des économies d'énergie représentant 1 820 MWh par an.
IShak, 1994-2010	Financement initial de 17 millions ZAR provenant du fonds vert sud-africain. Projet lancé par le Sustainability Institute Innovation Lab.	Cette infrastructure communautaire fournit de l'électricité d'origine solaire à au moins 1 500 utilisateurs finals. Les habitants de l'établissement informel d'Enkanini (à Stellenbosch) disposent ainsi d'un accès à l'électricité qui repose sur des modalités commerciales tout en étant subventionné. Les recettes issues des droits d'utilisation et une subvention de base couvrent les coûts de fonctionnement à long terme.

Sources : Enquête auprès des experts-pays des PEA, 2016 ; Cartwright (2015).

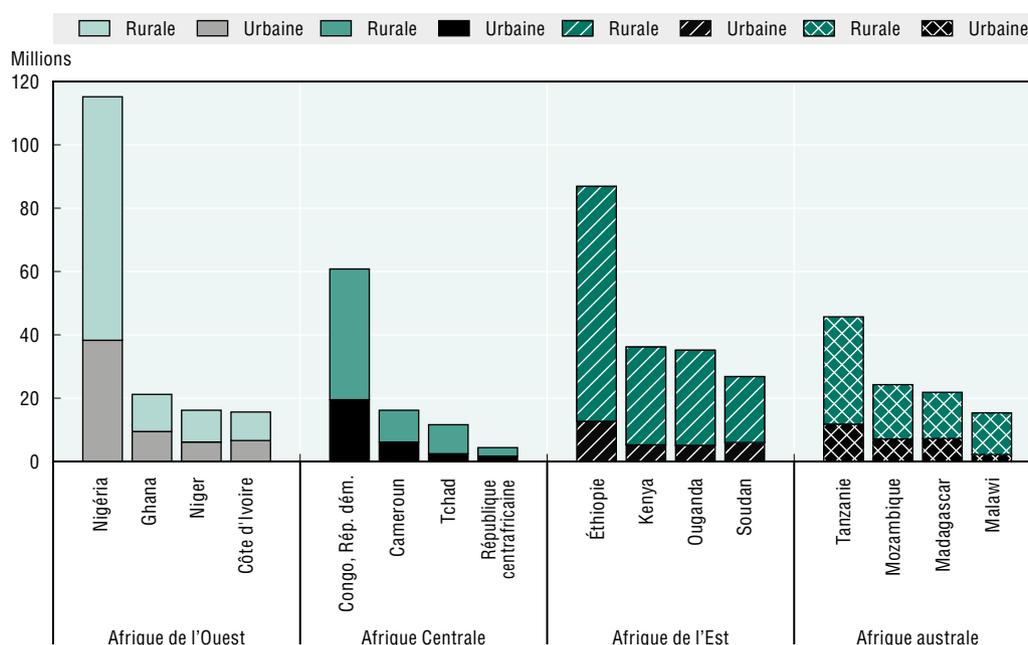
En combinant des mesures qui ciblent les énergies renouvelables et les petites entreprises manufacturières, les pays d'Afrique peuvent encourager la création d'emplois dans le secteur privé. Les énergies renouvelables se caractérisent par une intensité de main-d'œuvre jusqu'à dix fois supérieure à celle des énergies traditionnelles (Cartwright, 2015). De plus, ce sont les petites entreprises, en particulier celles qui opèrent dans l'industrie manufacturière, qui affichent le taux annuel de croissance de l'emploi le plus élevé. L'Afrique pourrait recourir à un large éventail de technologies pour cesser d'utiliser des énergies non durables et inefficaces. Par exemple, les données des téléphones mobiles pourraient servir à planifier l'électrification, ce qui permettrait aux autorités locales d'amener l'électricité jusque dans les zones où les informations sur la consommation d'énergie sont rares.

Des politiques ciblées peuvent améliorer l'accès à des combustibles propres pour cuisiner, surtout dans les zones urbaines

La pollution de l'air intérieur, principalement due à l'utilisation traditionnelle de la biomasse solide pour cuisiner, est une cause de décès prématurés qui a coûté à l'Afrique 232 milliards USD en 2013 (Roy, à paraître). En Afrique subsaharienne, 755 millions de personnes, dont 200 millions de citoyens, recourent à des combustibles ligneux et au charbon de bois pour cuisiner, en général sur des fourneaux inefficaces et dans des espaces mal ventilés. Même lorsque la population citadine a accès à des combustibles modernes, tels que le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le gaz naturel, le biogaz et l'électricité,

elle continue souvent à utiliser de la biomasse solide. Dans les zones urbaines, le charbon de bois est largement employé car, en raison de sa densité énergétique plus élevée que celle du bois, il est plus facile à transporter, à stocker et à commercialiser. Des mesures appropriées et une réglementation efficace du marché du charbon de bois accroîtront la part des fours à rendement énergétique supérieur. Le graphique 7.15 présente la proportion des populations urbaine et rurale qui utilisent de la biomasse solide pour cuisiner.

Graphique 7.15. Proportion de la population africaine qui utilise de la biomasse solide pour cuisiner, par type de population, 2012



Source : AIE (2014).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352152>

Dans le « scénario central » du rapport de l'AIE sur les perspectives énergétiques en Afrique, les investissements destinés à améliorer l'accès à des modes de cuisson non polluants en Afrique subsaharienne se chiffreront à 9.5 milliards USD jusqu'en 2040. Ils seront essentiellement concentrés dans les zones urbaines où les ménages passent principalement au GPL. Les mesures prises par les pouvoirs publics influent largement sur la décision d'un ménage de consacrer une partie de son revenu supplémentaire à l'achat d'un appareil de cuisson moins polluant, ce qu'il n'aurait pas envisagé sinon. Parmi les initiatives régionales en place, on peut citer le programme Alliance de l'Afrique de l'Ouest pour les foyers améliorés (*West African Clean Cooking Alliance, WACCA*), lancé en 2012 par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Ce programme vise à permettre, d'ici 2030, l'accès de l'ensemble de la population des pays membres de la CEDEAO à des combustibles et à des appareils de cuisson modernes. Au Kenya, il est prévu d'éliminer d'ici 2022 l'utilisation du kérosène par les ménages, et le marché des fourneaux modernes fonctionnant avec de la biomasse est relativement développé dans les zones urbaines. Au Sénégal, des mesures incitatives encouragent l'emploi du GPL, et, aujourd'hui, moins de 25 % des citoyens recourent à de la biomasse solide.

Des politiques multisectorielles coordonnées peuvent atténuer le coût croissant de la pollution de l'air

La suppression des subventions sur le charbon et les produits pétroliers pourrait se traduire par d'importants gains de bien-être. En Afrique, l'élimination progressive des subventions à l'énergie représenterait plus de 50 % des gains de bien-être et ferait diminuer d'au moins 50 % les décès liés à la pollution de l'air (Coady et al., 2015, graphique 12). De plus, les pays d'Afrique à l'économie diversifiée peuvent envisager de mettre en œuvre des mesures d'atténuation des nuisances dues aux transports, telles que des taxes routières ou des subventions pour l'utilisation de véhicules d'entreprises, qui sont déjà expérimentées dans les pays de l'OCDE, et de les adapter au contexte local (Harding, 2014 ; Roy, 2014).

Le faible niveau des cours du pétrole offre aux pays d'Afrique l'opportunité de supprimer progressivement les onéreuses subventions sur les combustibles fossiles. Ces combustibles leur ont coûté 5.5 % de leur PIB en 2015, dont 1.8 % pour combler l'écart entre le prix final de l'énergie et le coût réel du combustible. Cependant, étant donné l'ampleur des hausses de prix requises et l'incertitude quant au niveau optimum des taxes, il pourrait être souhaitable de procéder par étapes. Un lent relèvement des prix laisserait le temps aux ménages et aux entreprises de s'adapter, et aux pouvoirs publics d'affiner leurs estimations et d'introduire des mesures pour protéger les populations pauvres. Les fonds dégagés grâce à l'élimination progressive des subventions pourraient servir à financer une protection sociale ciblée, qui améliorerait le bien-être des populations les plus vulnérables en cas de relèvement des prix.

Il est évident que l'Afrique doit atténuer ses principaux risques environnementaux. La pollution de l'air intérieur est le plus important problème environnemental dans cette région du monde. Viennent ensuite l'insalubrité de l'eau et l'assainissement inadéquat. Il est nécessaire d'élaborer de grands programmes d'investissement public pour l'amélioration urbaine, qui s'attaqueront simultanément à ces problèmes, tout en intégrant la lutte contre la pollution par les particules dans l'air ambiant. Les quatre facteurs de risque environnementaux mentionnés ont représenté pour l'Afrique un coût total de 850 milliards USD en 2013, et ce coût devrait bientôt atteindre 1 000 milliards USD. Il est nécessaire d'effectuer une analyse coûts-avantages et de favoriser l'apprentissage entre pairs pour faire face aux problèmes environnementaux « classiques », tels que l'insalubrité de l'eau et la pollution de l'air intérieur, auxquels les pays avancés et émergents ont pu remédier en grande partie. Mais il faut aussi prendre en compte les nouveaux risques environnementaux, comme la pollution par les particules dans l'air ambiant, car leur coût ne cesse d'augmenter (chapitre 6).

Le monde entier a intérêt à soutenir l'Afrique dans cet effort. La pollution de l'air « locale » est aussi un problème transnational (mondial), qui appelle une coordination internationale. Ainsi, le noir de carbone est un important polluant à effet de serre. Il est produit par la combustion du bois sur foyer ouvert et par les « pots d'échappement des véhicules diesel anciens » (Roy, à paraître). Sur un continent africain où vivra environ 40 % de la population mondiale en 2100, la pollution atmosphérique dont ce continent est à l'origine pourrait significativement contribuer au changement climatique.

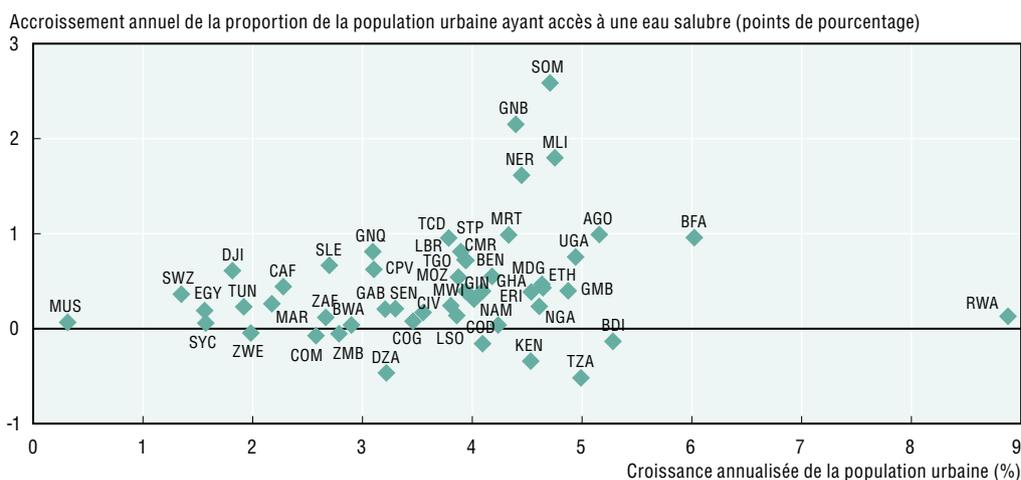
Un meilleur accès à l'eau salubre et à l'assainissement dans les zones urbaines aura d'importants effets bénéfiques sur la santé publique

En Afrique, par rapport à 1990, le nombre de citoyens ayant accès à une source d'eau améliorée et à l'assainissement a augmenté respectivement de 232 millions et de 128 millions. Les pays qui ont le plus progressé dans ces deux domaines sont ceux qui partaient d'un niveau très bas, tels que la Guinée-Bissau, le Mali et le Niger, où, en 1990,

moins des deux tiers de la population urbaine avaient accès à l'eau. En 2015, cette part avait progressé d'au moins 40 points de pourcentage. D'autres pays sont en train de rattraper leur retard, bien que plus lentement. Sur cette période, l'Angola, le Cabo Verde, la Mauritanie, la République centrafricaine et la Tanzanie sont parvenus à accroître de plus de 20 points de pourcentage le taux d'accès de leur population urbaine à des installations d'assainissement améliorées. En revanche, sur la même période, l'accès des citoyens à l'eau, à l'assainissement et à l'hygiène s'est dégradé dans un certain nombre de pays, notamment en Algérie, en République démocratique du Congo et au Soudan.

Les politiques mises en œuvre dans plusieurs pays ont permis d'élargir l'accès des citoyens à des sources d'eau et à des installations d'assainissement améliorées, malgré la forte croissance de la population urbaine. Ainsi, au Mali, la proportion de la population ayant accès à une source d'eau améliorée est passée de 53 % en 1990 à 97 % en 2015, alors même que la population urbaine a augmenté de 5 % par an (graphique 7.16). En Afrique de l'Ouest, une politique de décentralisation associée à des partenariats public-privé a permis aux services d'eau urbains de fonctionner avec davantage d'efficacité que d'autres services publics (USAID, 2010a). La gestion de l'alimentation en eau a été transférée à quelque 700 districts administratifs ou conseils municipaux. Dans le cadre d'un contrat de concession, une entreprise semi-privée, *Énergie du Mali SA*, est chargée d'assurer l'approvisionnement énergétique de 16 zones urbaines, dont Bamako.

Graphique 7.16. Accès à une source d'eau améliorée dans les zones urbaines et croissance de la population urbaine en Afrique, 1990-2015



Sources : OMS (2014) ; DAES-ONU (2014).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933352162>

Encadré 7.6. Décentralisation et amélioration de l'accès à l'eau et l'assainissement en Angola

En Angola, les investissements d'infrastructure ainsi que la décentralisation de la prestation des services ont considérablement transformé le secteur de l'eau et de l'assainissement. La prestation des services a été transférée à des entreprises autonomes ou commerciales, dans chaque province, auxquelles l'État central apporte une assistance technique. Entre 1990 et 2015, le taux d'accès de la population urbaine à une source d'eau améliorée et à une installation d'assainissement améliorée est ainsi passé, respectivement, de 52 % à 75 % et de 65 % à 89 %.

Source : USAID (2010b).

Une bonne gestion des zones humides urbaines permet de lutter contre les inondations, de stocker et de purifier l'eau et de préserver la biodiversité

L'expansion des zones urbaines requiert une gestion durable des écosystèmes environnants. Or, bien souvent, on ne prend pas en compte l'importance de certains espaces, tels que les zones humides. D'après les estimations de l'Institut international de gestion de l'eau, en Afrique, la valeur totale des services associés aux zones humides représente 25 milliards USD par an (McCartney et al., 2010). Même si elle est loin d'être négligeable, cette valeur est nettement plus faible qu'en Asie (70 milliards USD), ce qui signifie qu'un vaste potentiel demeure inexploité. Les zones humides et les forêts de palétuviers protègent le littoral contre les tempêtes, les ondes de tempête et l'élévation du niveau de la mer, elles servent de zones de frai pour les poissons et elles permettent des activités telles que l'apiculture, la séquestration du carbone, la pêche, l'aquaculture, la récolte de bois combustible, l'écotourisme, la recherche ou l'enseignement⁵. Le tableau 7.7 présente divers services écosystémiques liés aux zones humides, avec des études de cas portant sur l'Afrique.

Tableau 7.7. Typologie des services écosystémiques des zones humides

Services	Service écosystémique	Exemple
Auto-entretien	Cycle des nutriments	Les marais de la Lutembe Bay, à Kampala (Ouganda), filtrent la vase, les sédiments et l'excédent de nutriments qui résultent du ruissellement des eaux de surface, des eaux usées et des déchets industriels.
	Biodiversité	En Zambie, les zones humides accueillent plus de 400 espèces d'oiseaux et 120 espèces de poissons.
	Production primaire	Photosynthèse par les plantes aquatiques et la végétation des zones humides.
	Recharge des aquifères	Les zones humides permanentes constituent une ressource essentielle pour les cycles de l'eau.
Approvisionnement	Capture d'espèces	Pêche urbaine et péri-urbaine, y compris en eau douce. En Afrique, plus de 2.5 millions de tonnes de poissons sont pêchées chaque année dans les eaux intérieures.
	Récolte de végétaux comestibles	Dans le delta de l'Okavango, plusieurs espèces de palmier sont une source d'alimentation.
	Collecte de matières premières	En Ouganda, le papyrus est récolté pour la fabrication de nattes et de paniers.
	Pâturage	Plus d'un million de caprins pâturent dans le delta intérieur du fleuve Niger.
	Cultures	Les riches sols de tourbe sont propices à une agriculture productive.
	Source d'énergie	Au Rwanda, on compacte le papyrus pour fabriquer des briquettes combustibles.
	Bois des forêts humides	Du bois combustible et du bois d'œuvre sont également récoltés dans les mangroves et les forêts riveraines.
Médicaments	En Tanzanie, certaines espèces végétales d'eau douce sont utilisées comme médicaments.	
Eau douce	Dans nombre de villes d'Afrique, l'eau de boisson provient des zones humides, des cours d'eau ou des lacs environnants.	
Régulation	Crues	Les zones humides ont une fonction d'absorption en cas de crue.
	Protection contre les tempêtes	Les mangroves et les forêts côtières protègent les villes des tempêtes et des ondes de tempête.
	Séquestration du carbone	Les zones humides, et tout particulièrement les tourbières, constituent d'importants puits de carbone.
	Stabilisation du climat	L'évaporation à la surface des grands lacs contribue à l'atténuation des phénomènes climatiques extrêmes et à la stabilisation des températures.
	Purification de l'eau	Les zones humides neutralisent divers polluants qui pénètrent dans l'eau en provenance des villes et de l'agriculture.
Culture	Activités de loisirs	Les zones humides peuvent être des zones touristiques. Le delta de l'Okavango attire 120 000 touristes par an, ce qui a permis de créer 600 emplois de guide.
	Lieux spirituels	Nombre de zones humides ont une valeur locale sacrée. Ainsi, en Afrique du Sud, le lac Fundudzi abriterait les esprits des ancêtres.

Source : Tableau élaboré par le WWF pour la présente édition des *Perspectives économiques en Afrique*.

Une expansion urbaine anarchique peut mettre en péril les écosystèmes des zones humides. Lorsque celles-ci sont dégradées ou détruites, leurs services écosystémiques disparaissent. C'est le cas, par exemple, dans l'estuaire du fleuve Sierra Leone et le long de l'axe Haramous-Loyada à Djibouti. Au Nigéria, l'expansion urbaine autour de Lagos a entraîné un recul des zones humides compris entre 38 et 100 % dans quatre zones de gouvernement local (*Local Government Areas*) entre 1986 et 2006 (Adelekan, 2009). La carte 7.4 montre les quatre villes où l'expansion urbaine se concentrera probablement autour des bassins versants qui les alimentent en eau douce, ce qui pourrait réduire leurs sources d'approvisionnement en eau.

Cependant, une gestion bien pensée peut inverser la tendance à la diminution des zones humides. Ainsi, les quantités de poisson pêchées dans le lac Malawi ont triplé depuis qu'une partie de ce lac a été protégé, et la ressource a fini par se reconstituer (Drill, 2008).

La gestion des déchets constitue une opportunité pour le développement durable

La gestion des déchets peut permettre de générer de précieuses ressources, de produire de l'énergie et de créer des emplois pour des villes plus durables. Le recyclage peut limiter la demande de matières et de produits bruts provenant des industries extractives. Les déchets, le méthane des décharges et les biodigesteurs peuvent générer de la chaleur, de l'électricité et d'autres sources d'énergie. Les projets d'utilisation du gaz des décharges de déchets solides peuvent réduire les émissions de méthane en capturant entre 60 et 90 % du carbone émis (Agbelie, Bawakyillenuo et Lemaire, 2015). À Kampala (Ouganda), où 40 % des habitants disposent d'un service d'enlèvement des ordures ménagères, la participation de la population à l'évacuation des déchets solides et au recyclage évite l'obstruction des conduites d'évacuation, les inondations et la contamination du lac Victoria (Cartwright, 2015, p. 22). Le tableau 7.8 présente un certain nombre de projets menés par différents types de parties prenantes en Afrique.

Tableau 7.8. Projets de gestion durable des déchets en Afrique

Projet, localisation et année/période de mise en œuvre	Parties prenantes	Effet du projet sur le développement
Usines de recyclage , de 2008 à aujourd'hui. Viana (Luanda) et Lobito (Benguela), Angola	Moncartel/Neuerth Group	Le groupe portugais Moncartel construit des usines de recyclage du verre, du plastique et des huiles de moteur. Le Neuerth Group a investi 20 millions USD dans une usine de recyclage de ferrailles qui peut produire 1 200 tonnes de barres d'aluminium par mois.
Collecte d'ordures par la communauté des Zabaleen, Le Caire, Égypte	Communauté des Zabaleen (chiffonniers)	Au Caire, 65 000 membres de la communauté des Zabaleen collectent environ 9 000 des 15 000 tonnes d'ordures ménagères produites chaque jour. Jusqu'à 80 % de ces ordures sont recyclés.
Recyclage de déchets solides , Maurice	Solid Waste Recycling Company Ltd.	Cette entreprise mauricienne produit 20 000 tonnes de compost par an à partir des ordures ménagères municipales, ce qui a permis aux agriculteurs d'accroître leur productivité agricole et d'importer moins d'engrais chimiques.
Reliance Compost , lancé en 1998. Le Cap, Afrique du Sud	Municipalités	Reliance Compost récupère les déchets verts pour les transformer en compost organique qui est ensuite vendu aux agriculteurs. Au Cap, cette entreprise emploie 220 personnes et son activité permet d'éviter l'émission de 180 000 tonnes de CO ₂ par an. Depuis 1998, dans la province du Cap occidental, elle a éliminé 13 millions de m ³ de déchets verts provenant de décharges.
AgriProtein , lancé en 2014. Le Cap, Afrique du Sud	Africa Enterprise Challenge Fund, Université de Stellenbosch, Fondation Bill & Melinda Gates, initiative Biocycle	Des larves de mouches sont nourries avec des ordures ménagères pour produire des aliments (MagMeal) qui sont ensuite vendus à des éleveurs de bétail et de volaille, ce qui réduit l'utilisation de farines de poisson et permet de préserver des stocks de poisson qui se raréfient. Pour chaque tonne de MagMeal, le « gain » environnemental (diminution de la consommation de combustibles fossiles, de l'utilisation des terres et des émissions de carbone) se chiffre à 2 500 USD.

Sources : Enquête auprès des experts-pays des PEA, 2016 ; notes-pays des PEA, 2016 ; Cartwright (2015) ; BIT (2014) ; Swilling (2015).

Actuellement, l'Afrique subsaharienne produit quelque 62 millions de tonnes de déchets par an. Le mode de vie des citoyens et l'étalement urbain renchérissent l'évacuation des déchets (Cartwright, 2015). Les légumes et autres produits biologiques constituent la majorité (50-80 %) des déchets générés en Afrique (Okot-Okumu, 2012). En raison de l'utilisation accrue d'équipements électriques et de produits électroniques, une tendance que l'on observe dans le monde entier, la composition des déchets évolue : dans les villes d'Afrique, la part du plastique et des déchets électroniques ne cesse d'augmenter. Le continent affiche le taux de collecte des déchets le plus bas. Ce taux est en effet inférieur à 50 %, en moyenne, contre plus de 90 % dans les pays de l'OCDE (Banque mondiale, 2012). En Égypte, seulement 40 % des ordures ménagères solides sont collectées, le taux de recyclage n'atteint que 2.5 % et 83.5 % des déchets sont éliminés dans des conditions inappropriées (D-Waste, 2016).

La réorganisation du système de collecte des déchets permet des économies. Ainsi, à Dar-es-Salaam (Tanzanie), le taux de collecte des déchets solides n'est que de 37 %, alors que les coûts de collecte représentent 50 % de l'ensemble du budget municipal (Banque mondiale, 2012). Même si la plupart des villes d'Afrique consacrent entre 20 et 50 % de leur budget annuel à la gestion des déchets solides, seulement 20 à 80 % des déchets sont ramassés (MSO, 2013). La législation relative aux différents flux de déchets est souvent parcellaire, et le faible taux de collecte témoigne d'une gestion inefficace des déchets (CEA-ONU, 2012).

À long terme, les villes d'Afrique durables pourraient mettre en place une stratégie « zéro déchets » adaptée au contexte local. Cette stratégie pourrait aboutir *in fine* à un taux de recyclage de 100 % grâce à une meilleure gestion des déchets (Zero Waste Europe, 2014). En 2001, la déclaration de Polokwane sur la gestion des déchets a défini un plan « zéro déchets » pour l'Afrique du Sud d'ici 2022 (Mohee et Simelane, 2015). Une ville sans déchets nécessite de combiner, dans des zones urbaines ciblées, des interventions sociales, politiques, économiques et techniques complémentaires. Les solutions envisageables par les pouvoirs publics consistent, par exemple, à faire payer aux habitants la collecte des ordures ménagères, à réserver des espaces spécifiques au recyclage, à recourir à des biodigesteurs, à valoriser les déchets et à encourager le compostage.

Annexe 7.A1. Méthodologie utilisée pour la cartographie des flux financiers en direction des villes d'Afrique

Aujourd'hui, des réseaux d'investissement direct étranger (IDE) très denses au niveau mondial et régional se sont développés et relient des villes dans toutes les régions du monde (Wall et al., 2011 ; Wall et van der Knaap, 2011). On parle d'IDE quand une entreprise d'un pays investit dans une entreprise d'un autre pays en vue de la contrôler. L'IDE peut prendre la forme soit d'une fusion-acquisition soit d'un investissement de création. La fusion consiste à regrouper des entreprises en une seule entité, et l'acquisition à prendre le contrôle financier d'une autre entreprise. Dans le cas d'un investissement de création, la société mère met en place des installations et des projets entièrement nouveaux dans un pays d'implantation. Les investissements de création concernent plus directement le développement d'activités économiques urbaines et sont donc examinés dans le présent chapitre (cartes 7.1, 7.2 et 7.3).

Les données analysées ici portent sur les investissements « transfrontières » de création de capacités nouvelles. Elles proviennent de la base de données fDi Markets du *Financial Times* (2016), qui constitue l'ensemble le plus complet sur les investissements internationaux entre villes et entre pays. Ces données rendent compte des flux d'IDE mondiaux en direction des villes d'Afrique.

- Les données fDi Markets ont été vérifiées par recoupement avec les données analogues utilisées dans le rapport 2015 de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), qui recourt aussi, en partie, à la même base de données. Les résultats font apparaître des corrélations très fortes entre un panel similaire, sur la même période (2003-14).
- Les données manquantes dans la base de données fDi Markets ont été complétées par celles de la base de données Orbis (Bureau van Dijk, 2016) et par des données disponibles en ligne. Elles ont ensuite été géocodées avec des coordonnées cartésiennes pour toutes les villes d'origine et de destination figurant dans l'ensemble de données relatif à l'Afrique. Les trois cartes ont été établies à partir de ces données, au moyen du logiciel ArcGIS.
- Pour obtenir les principaux déterminants de l'IDE en Afrique, en Asie et en Europe, nous nous sommes appuyés sur les données concernant le volume des investissements de création (dénombrement) et sur les indicateurs provenant du *Rapport mondial sur la compétitivité 2014-2015* (Forum économique mondial, 2015), ce qui nous a permis d'élaborer un panel correspondant sur une période de neuf ans (2006-2014).
- À partir de 24 sous-indicateurs, nous avons construit des indices composites pour les 7 dimensions suivantes, afin de calculer l'indice de compétitivité de chaque pays : efficacité du marché des produits, infrastructure, environnement macroéconomique, efficacité du marché du travail, ouverture technologique, taille du marché et santé. Chaque indice tient compte du périmètre et de la nature de notre analyse : nous avons sélectionné un ensemble de dimensions et d'indicateurs correspondant aux facteurs qui contribuent aux investissements directs de création dans les pays considérés. Ces indicateurs ont été sélectionnés sur la base de la théorie et de calculs P2. Ces calculs se fondent sur un indice synthétique de distance qui regroupe tous les indicateurs en une seule et même valeur, ce qui permet des comparaisons (à la fois spatiales et temporelles) entre entités. Étant donné qu'il ne repose pas sur une réduction de l'information, cet indicateur est considéré comme un indicateur synthétique exhaustif.

- Pour calculer la distance P2 (Perez-Luque et al., 2015 ; Bonet-García et al., 2015), nous avons pris tout d'abord une matrice X d'ordre (m, n), où m est le nombre d'entités spatiales (pays) et n le nombre de variables. Chaque élément de cette matrice, x_{ri} , est la valeur de la variable i dans l'entité spatiale r. L'indicateur de distance P2 calcule la distance de chaque entité spatiale par rapport à une entité spatiale théorique, la référence. Une matrice de distance D est initialement calculée au moyen de l'équation suivante :

$$D_{ri} = |X_{ri} - X^*_{ri}|$$

où x^*_i est le $r^{\text{ème}}$ élément du vecteur de base $X^* = (x^*_1, x^*_2, \dots, x^*_n)$. Pour chaque variable, il faut définir une valeur de référence afin de comparer différentes entités spatiales.

- Ensuite, toutes les hypothèses de base sont vérifiées, notamment la multicollinéarité, l'hétéroscédasticité, la normalité et les valeurs atypiques. Sachant que les données de décompte constituent la variable dépendante, nous avons employé le modèle binomial négatif, qui fait partie des modèles d'estimation de Poisson.

Source : Préparé par Ronald Wall et Dorcas Nthoki (2016), Institute for Housing and Urban Studies/Erasmus University Rotterdam, pour ONU-Habitat, Nairobi, pour la présente édition des *Perspectives économiques en Afrique*.

Notes

1. À 86 milliards USD par an en moyenne entre 2011 et 2013, les importations alimentaires ne représentent qu'une faible proportion du marché alimentaire urbain (calculs des auteurs d'après CNUCED, 2014).
2. La classe moyenne est ici définie comme les personnes disposant d'un revenu de 4-20 USD par jour en parité de pouvoir d'achat (BAfD, 2011).
3. Dans les pays en développement, les définitions de la classe moyenne sont multiples. Certaines définitions ne tiennent pas compte de la dimension monétaire, pour se concentrer sur les aspirations et le mode de vie, ou bien sur le patrimoine. La plupart des définitions fixent un seuil monétaire de consommation ou de revenu par habitant à partir de données monétaires. Elles témoignent d'idéologies différentes, et chacune comporte des limitations méthodologiques.
4. Selon la définition d'ONU-Habitat, un ménage habite un taudis si l'habitation ne présente pas au moins une des cinq caractéristiques suivantes : logement durable, surface habitable suffisante, accès à une source d'eau potable améliorée, accès à des installations d'assainissement améliorées ou sécurité d'occupation (ONU-Habitat, 2006).
5. Au Viet Nam, selon les estimations, 1.1 million USD d'investissements dans la restauration communautaire des mangroves a permis d'économiser 7.3 millions USD par an sur la maintenance des digues marines.

Références

- Abrahamsen, R. et M.C. Williams (2008), « Public/private, global/local: The changing contours of Africa's security governance », *Review of African Political Economy*, n° 118, pp. 539-553.
- Acemoglu, D. et F. Zilibotti (1997), « Was Prometheus unbound by chance? Risk, diversification, and growth », *Journal of Political Economy*, n° 105/4, pp. 709-751, <http://dx.doi.org/10.1086/262091>.
- Adelekan, I. (2009), « Vulnerability of poor urban coastal communities to climate change in Lagos, Nigeria », *Environment and Urbanization*, vol. 22/2, pp. 433-450, <http://dx.doi.org/10.1177/0956247810380141>.
- Agbelie, I., S. Bawakyillenuo et X. Lemaire (2015), « Waste-to-energy: African cities can transform their energy landscapes », www.urbanafrika.net/urban-voices/waste-to-energy-african-cities-can-transform-their-energy-landscapes/.
- AIE (2014), *Africa Energy Outlook: World Energy Outlook Special Report*, OCDE/AIE, Paris.
- Ali, M. et J. Peerlings (2012), « Farm households and nonfarm activities in Ethiopia: Does clustering influence entry and exit? », *Agricultural Economics*, vol. 43/3, pp. 253-266, <http://dx.doi.org/10.1111/j.1574-0862.2012.00580.x>.
- Allen, T. (à paraître), « Adjusting food policies to emerging value chain opportunities in West Africa », *OECD West African Papers*.
- Altenburg, T. et al. (2016), « Making retail modernisation in developing countries inclusive: A development policy perspective », *Discussion Paper*, Institut allemand de développement (DIE), Bonn.
- Angel, S. et al. (2015), « Monitoring the quantity and quality of global urban expansion », *Working Paper*, n° 24, NYU Stern Urbanisation Project et The Marron Institute for Urban Management, New York.
- Ayadi, M. et W. Matoussi (2014), « Disentangling the pattern of geographic concentration in Tunisian manufacturing industries », *Working Paper Series*, n° 213, Banque africaine de développement, Tunis.
- BAfD (2011), *Middle of the Pyramid: Dynamics of the Middle Class in Africa*, Banque africaine de développement, Tunis.
- BAfD/FAO (2015), *Agricultural Growth in West Africa Market and Policy Drivers*, F. Hollinger et J.M. Staatz (éd.), Rome.
- BAfD/OCDE/PNUD (2015), *Perspectives économiques en Afrique 2015 : Développement territorial et inclusion spatiale*, Éditions OCDE, Paris, http://www.africaneconomicoutlook.org/fileadmin/uploads/aeo/2015/PDF_Chapters/01_AEO2015_FR.pdf.
- BAfD/OCDE/PNUD (2014), *Perspectives économiques en Afrique 2014 : Les chaînes de valeur mondiales et l'industrialisation de l'Afrique*, Éditions OCDE, [http://www.africaneconomicoutlook.org/fileadmin/uploads/aeo/2014/PDF/Pocket Edition AEO2014-FR mail.pdf](http://www.africaneconomicoutlook.org/fileadmin/uploads/aeo/2014/PDF/Pocket_Edition_AEO2014-FR_mail.pdf).
- Banque mondiale (2015a), *World Development Indicators* (base de données des indicateurs du développement dans le monde).
- Banque mondiale (2015b), *Competitive Cities for jobs and Growth: What, Who, and How*, Banque mondiale, Washington DC.
- Banque mondiale (2013), « Building sustainability in an urbanizing world: A partnership report », *Urban Development Series, Knowledge Papers*, n° 17.
- Banque mondiale (2012), « What a waste: A global review of solid waste management », *Urban Development Series, Knowledge Paper*, http://siteresources.worldbank.org/INTURBANDEVELOPMENT/Resources/336387-1334852610766/What_a_Waste2012_Final.pdf.
- Banque mondiale (2003), *Tunisie : évaluation des programmes de réhabilitation urbaine*, www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/03/16/000090341_20060316132747/Rendered/PDF/354890TUN0MNA11cess071710501PUBLIC1.pdf.
- Benner, M. (2013), « Cluster policy in developing countries », Université de Toronto, [http://siteresources.worldbank.org/EXTPREMNET/Resources/489960-1338997241035/Growth Commission Workshops Industrial Innovation Policy Duranton Presentation.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTPREMNET/Resources/489960-1338997241035/Growth_Commission_Workshops_Industrial_Innovation_Policy_Duranton_Presentation.pdf).
- Bonet-García, F. J., Pérez-Luque, A. J., Moreno-Llorca, R. A., Pérez-Pérez, R., Puerta-Piñero, C., & Rodríguez, R. J. Z. (2015), Protected areas as elicitors of human well-being in a developed region: A new synthetic (socioeconomic) approach. *Biological Conservation*, 187, 221-229.
- Bureau van Dijk (2016), *Orbis* (base de données), données de 2003-14, www.bvdfinfo.com (consulté en mars 2016).

- Cartwright, A. (2015), « Better growth, better cities: Rethinking and redirecting urbanisation in Africa », *Working Paper*, African Center for Cities and The New Climate Economy: The Global Commission on the Economy and Climate, Washington, DC, <http://2015.newclimateeconomy.report/wp-content/uploads/2015/09/NCE-APP-final.pdf>.
- CEA-ONU (2012), *African Review on Waste Management (Executive Summary)*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis-Abeba, Center for International Development at Harvard University (2016), *The Atlas of Economic Complexity*, www.atlas.cid.harvard.edu (consulté en mars 2016).
- CNUCED (2015), *World Investment Report: Reforming International Investment Governance*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, New York et Genève.
- CNUCED (2014), « Commerce international de biens et de services », UNCTADstat (base de données), <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx> (consulté en février 2016).
- Coady, D. et al. (2015), « How large are global energy subsidies? », *IMF Working Paper*, www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2015/wp15105.pdf.
- Collin, M., J. Sandefur et A. Zeitlin (2015), « Falling off the map: The impact of formalizing (some) informal settlements in Tanzania », *CSAE Working Paper WPS/2015-09*, Centre for the Study of African Economies.
- D-Waste (2016), *Waste atlas – interactive map*, Université de Leeds, ISWA, Sweepnet, WIERT, SWAPI, www.atlas.d-waste.com/ (consulté en mars 2016).
- DAES-ONU (2014), *World Urbanization Prospects* (base de données), Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, <http://esa.un.org/unpd/wup/>.
- De Haen, H. et al. (2003), « The world food economy in the twenty-first century: Challenges for international co-operation », *Development Policy Review*, vol. 21/5-6, pp. 683-696, <http://doi.org/10.1111/j.1467-8659.2003.00232.x>.
- Dinh, H.T. et al. (2012), *Light Manufacturing in Africa: Targeted Policies to Enhance Private Investment and Create Jobs*, Banque mondiale, Washington, DC, <http://doi.org/10.1596/978-0-8213-8961-4>.
- Doepke, M. et F. Zilibotti (2007), « Occupational choice and the spirit of capitalism », *Quarterly Journal of Economics*, 1/2, pp. 747-793, <http://dx.doi.org/10.1162/qjec.2008.123.2.747>.
- Dorosh, P. et al. (2012), « Road connectivity, population, and crop production in sub-Saharan Africa », *Agricultural Economics*, vol. 43/1, pp. 89-103, <http://doi.org/10.1111/j.1574-0862.2011.00567.x>.
- Durantou, G. et D. Puga (2001), « Nursery cities: Urban diversity, process innovation and the life cycle of products », *The American Economic Review*, vol. 91/5, pp. 1454-1477.
- Drill, S. (2008), « The use of protected areas for biodiversity and stock conservation in an East African lake », *Reconciling Fisheries With Conservation*, *American Fisheries Society Symposium* No. 49, pp. 1253-1262.
- Fafchamps, M. et E. La Ferrara (2012), « Self-help groups and mutual assistance: Evidence from urban Kenya », *Economic Development and Cultural Change*, vol. 60/4, pp. 707-733.
- FAO (2011), « Extent of food losses and waste », *Global Food Losses and Food Waste: Extent, Causes and Prevention*, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome, www.fao.org/docrep/014/mb060e/mb060e00.pdf.
- Farole, T. (2011), *Special Economic Zones in Africa, Comparing Performance and Learning from Global Experiences*, Banque mondiale, Washington, DC, <http://hdl.handle.net/10986/2268>.
- fDi Markets (2016), *fDi Markets* (database), www.fdimarkets.com (consulté en mars 2016).
- Fikri, K.T. et T.J. Zhu (2015), « City analytics », *Working Paper*, n° 101718, Banque mondiale, Washington, DC, <http://documents.worldbank.org/curated/en/2015/12/25658521/city-analytics>
- Forum économique mondial (2015), *Rapport mondial sur la compétitivité 2014-2015*, Genève.
- Foster V. et C. Briceno-Garmendia (éd.) (2010), *Africa's Infrastructure: A Time for Transformation*, co-publication de l'Agence française de développement et de la Banque mondiale.
- Franklin, S. (2015a), « Location, search costs and youth unemployment: A randomized trial of transport subsidies in Ethiopia », *SCAE Working Paper Series*, n° 11/2015, Centre for the Study of African Economies, Université d'Oxford, <http://EconPapers.repec.org/RePEc:csa:wpaper:2015-11>.
- Franklin, S. (2015b), « Enabled to Work: The Impact of Government Housing on Slum Dwellers in South Africa », *CSAE Working Paper WPS/2015-10*, Centre for the Study of African Economies, University of Oxford, <http://www.csa.ox.ac.uk/workingpapers/pdfs/csa-wps-2015-10.pdf>
- Frenchman, D. (2014), « Designing better cities », in S. Yusuf (éd.), *The Buzz in City: New Economic Thinking*, The Growth Dialogue, Washington, DC, pp. 19-30.
- Gallup World Poll (2016), *Gallup World Poll* (base de données), www.gallup.com/services/170945/world-poll.aspx (consulté en février 2016).

- GreenCape (2014), « GreenCape sector development agency: Progress report on strategic project », Western Cape Industrial Symbiosis Programme (WISP), Le Cap, <http://greencape.co.za/assets/Uploads/13003-WISP-Executive-Summary-Final-1.pdf>.
- Gill, I. et H. Kharas (2007), *An East Asian Renaissance: Ideas for Economic Growth*, Banque mondiale, Washington, DC.
- Glaeser, E. (2012), *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*, Penguin US, New York.
- Gulyani, S. et D. Talukdar (2008), « Slum real estate: The low-quality high-price puzzle in Nairobi's slum rental market and its implications for theory and practice », *World Development*, vol. 36/10, pp. 1916-1937, <http://doi.org/10.1016/j.worlddev.2008.02.010>.
- GWEC (2014), *Global Wind Report 2014: Annual Market Update*, Global Wind Energy Council, Bruxelles, www.gwec.net/publications/global-wind-report-2/global-wind-report-2014-annual-market-update/.
- Harding, M. (2014), « The diesel differential: Differences in the tax treatment of gasoline and diesel for road use », *OECD Taxation Working Papers*, n° 21, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/5jz14cd7hk6b-en>.
- limi, A., R. Humphrey et S. Melibaeva (2015), « Firm productivity and infrastructure costs in East Africa », *Policy Research Working Paper*, n° 7278, Banque mondiale, Washington DC, <http://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-7278>.
- Ijumba, C. et al. (2015), *Stages of transformation in food processing and marketing: Results of an initial inventory of processed food products in Dar es Salaam, Arusha and Mwanza, Tanzania Policy Research Brief, Feed the Future: The U.S Government's Global Hunger and Food Security Initiative*, <http://purl.umn.edu/210883>.
- IRENA (2015), *Africa 2030: A Roadmap for a Renewable Energy Future, Technologies to Harness Africa's Renewable Resources*, International Renewable Energy Agency, Abu Dhabi, www.irena.org/DocumentDownloads/Publications/IRENA_Africa_2030_REmap_2015_low-res.pdf.
- ISS (2015), « Can violent cities deliver economic growth? Lessons from South Africa and Colombia », *Institute of Security Studies Seminar*, www.issafrica.org/uploads/8-06-2015-Seminar-Violent-Cities.pdf.
- Jacobs, J. (1969), *The Economy of Cities*, Random House, New York.
- Kayizzi-Mugerwa, S., A. Shimeles et N. Yaméogo (éd.) (2014), *Urbanization and Socio-Economic Development in Africa*, Routledge African Studies, New York.
- Kilcullen, D., G. Mills et W. Trott (2015), « Poles of prosperity or slums of despair? The future of African cities », *Discussion Paper*, The Brenthurst Foundation, n° 5/2015.
- Linard, C. et al. (2012), « Population distribution, settlement patterns and accessibility across Africa in 2010 », *PLoS One*, 7/2, e31743, <http://dx.doi.org/10.1371/journal.pone.0031743>.
- Littlewood, D. et D. Holt (2015), « Social entrepreneurship in South Africa: Exploring the influence of environment », *Business and Society*, <http://dx.doi.org/10.1177/0007650315613293>.
- Mano, Y. et A. Suzuki (2013), « Measuring agglomeration economies: The case of the Ethiopian cut flower industry », *Hitotsubashi University Discussion Papers*, No 4/2013, Graduate School of Economics, <http://hdl.handle.net/10086/25583>.
- McCartney, M. et al. (2010), *Wetlands, Agriculture and Poverty Reduction*, International Water Management Institute, Colombo, <http://dx.doi.org/10.5337/2010.230>.
- McCormick, D. et B. Oyelaran-Oyeyinka (éd.) (2007), *Industrial clusters and innovation systems in Africa: Institutions, markets and policy*, United Nations University Press, vol. 53, Tokyo, <http://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>.
- McKinsey Global Institute (2010), *Lions on the Move: The Progress and Potential of African Economies*, McKinsey and Company, www.mckinsey.com/global-themes/middle-east-and-africa/lions-on-the-move.
- Ménascé, D. (à paraître), *Les évolutions du secteur informel*, HEC.
- Mohee, R. et T. Simelane (éd.) (2015), *Future Directions of Municipal Solid Waste Management in Africa*, Pretoria, Afrique du Sud.
- MSO (2013), « Current status of municipal solid waste management practise in FCT Abuja », *Research Journal of Environmental and Earth Sciences*, 5(6), Maxwell Scientific Organisation, pp. 295-304.
- Mulupi, D. (2016), « Partnering with informal shops: Supermarket chain's new growth strategy », *How We Made It in Africa*, Maritz Africa, janvier, www.howwemadeitinafrica.com/partnering-with-informal-shops-supermarket-chains-new-growth-strategy/ (consulté en mars 2016).

- OCDE (2013a), *Settlement, Market and Food Security*, West African Studies, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264187443-en>.
- OCDE (2013b), *Green Growth in Cities*, Études de l'OCDE sur la croissance verte, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264195325-en>.
- OIT (2014), *Green Jobs Assessment Mauritius*, Organisation internationale du Travail, Genève, www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/documents/publication/wcms_317238.pdf, (consulté en mars 2016).
- Okot-Okomu, J. (2012), « Solid waste management in Africancities - East Africa », in L. Marmolejo Rebellon (éd.), *Waste Management - An Integrated Vision*, InTech, <http://dx.doi.org/10.5772/50241>.
- OMS (2014), *Ambient Air Pollution* (base de données), Organisation mondiale de la Santé.
- ONU-Habitat (2008), *State of African Cities: A Framework for Addressing Urban Challenges in Africa*, Nairobi.
- ONU-Habitat (2006), *Analytical Perspective of Pro-Poor Slum Upgrading Frameworks*, Nairobi.
- Pérez-Luque, A.J., Moreno, R., Pérez-Pérez, R. et Bonet, F.J. (2015), « p2distance: Wellbeing's synthetic indicator. R Package Version 1.0.1 ».
- Popkin, B. (2001), « The nutrition transition and obesity in the developing world », *The Journal of Nutrition*, vol. 131/3, pp. 871S-873S, <http://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199571512.003.0010>.
- Ramdoo, I. (2014), « Economic transformation in Mauritius: A heterodox journey », *ECDPM Great Insights*, vol. 3/5.
- Reardon, T. et al. (2013), « The emerging 'Quiet Revolution' in African agrifood systems », brief for *Harnessing Innovation for African Agriculture and Food Systems: Meeting Challenges and Designing for the 21st Century*, Addis-Abeba.
- Reardon, T. et C.P. Timmer (2014), « Five inter-linked transformations in the Asian agrifood economy: Food security implications », *Global Food Security*, vol 3/2, pp. 108-117, Elsevier, <http://doi.org/10.1016/j.gfs.2014.02.001i>.
- Resnick, D. (2015), « The political economy of Africa's emergent middle class: Retrospect and prospects », *Journal of International Development*, n° 27/5, pp. 573-587, <http://dx.doi.org/10.1002/jid.3110>.
- Rodrik, D. (2015), « Premature deindustrialization », *Economics Working paper*, n° 107, School of Social Science, Institute for Advanced Study, Princeton.
- Roy, R. (à paraître), « The cost of air pollution in Africa », *OECD Development Centre Working Paper*, Paris.
- Roy R. (2014), « Environmental and related social costs of the tax treatment of company cars and commuting expenses », *OECD Environment Working Papers*, n° 70, <http://dx.doi.org/10.1787/5jxwrr5163zp-en>.
- Sanfilippo, M. et A. Seric (2014), « Spillovers from agglomerations and inward FDI: A multilevel analysis on SSA domestic firms », *Robert Schuman Centre for Advanced Studies Research Paper*, n° RSCAS 2014/76, <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2461195>.
- SEI (2012), « Transport and environment in sub-Saharan Africa », *Stockholm Environment Institute Policy Brief*, Stockholm, www.sei-international.org/mediamanager/documents/Publications/sei-pb-2013-africa-transport.pdf.
- Seyoum, M., R. Wu et J. Lin (2014), « Foreign direct investment and trade openness in sub-Saharan economies: A panel data granger causality analysis », *South African Journal of Economics*, n° 82/3, pp. 402-421, <http://dx.doi.org/10.1111/saje.12022>.
- Siba, E. et al. (2012), « Enterprise agglomeration, output prices, and physical productivity: Firm-level evidence from Ethiopia », *UNU-WIDER Working Paper*, n° 85/2012, <http://ideas.repec.org/p/unu/wpaper/wp2012-85.html>.
- Storeygard, A. (2013), « Farther on down the road: Transport costs, trade and urban growth in sub-Saharan Africa », *Policy Research Working Paper*, n° 6444, Banque mondiale, Washington, DC, <http://elibrary.worldbank.org/doi/pdf/10.1596/1813-9450-6444>.
- Swilling, S. (2015), *Greening African Cities: Urbanization, Structural Transformation and Sustainable Resource Use*, rapport commandé par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique.
- Timmer, M., G. de Vries et K. de Vries (2014), « Patterns of structural change in developing countries », *GGDC Research Memorandum*, n° 149, www.ggdc.net/publications/memorandum/gd149.pdf.

- Tregenna, F. (2008), « Sectoral engines of growth in South Africa: An analysis of services and manufacturing », *Research Paper*, n° 2008/98, ONU-WIDER, Helsinki.
- Tschirley, D. et al. (2015a), « The rise of a middle class in East and Southern Africa: Implications for food system transformation », *Journal of International Development*, vol. 27/5, SI, pp. 628-646, <http://dx.doi.org/10.1002/jid.3107>.
- Tschirley D. et al. (2015b), « Africa's unfolding diet transformation: Implications for agrifood system employment », *Journal of Agribusiness in Developing and Emerging Economies*, vol. 5/2, pp. 102-136, <http://dx.doi.org/10.1108/JADEE-01-2015-0003>.
- UNODC (2011), *Practical Approaches to Urban Crime Prevention*, compte rendu de l'atelier organisé lors du 12^e congrès des Nations Unies sur la prévention de la criminalité et la justice pénale, Salvador de Bahia, Brésil, Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, Montréal.
- USAID (2010a), *Mali: Water and Sanitation Profile*, United States Agency for International Development, Washington, DC, www.washplus.org/sites/default/files/mali.pdf (consulté en mars 2016).
- USAID (2010b), *Angola: Water and Sanitation Profile*, United States Agency for International Development, Washington, DC, www.hip.fhi360.org/page/3332.html (consulté le 18 mars 2016).
- Wall, R. (à paraître), « Map: Network of the top 50 foreign direct investments in Africa's manufacturing cities, 2003-14 », données brutes provenant de la base de données fDi Markets, Orbis et IHS-Erasmus, in J. Maseland, R. Wall et K. Rochell, *State of African Cities 2017*, ONU-Habitat.
- Wall, R. (2016), « State of foreign direct investment to African cities », documents de base du Centre de développement de l'OCDE pour les *Perspectives économiques en Afrique 2016*.
- Wall, R.S. et G.A. van der Knaap (2011), « Sectoral differentiation and network structure within contemporary worldwide corporate networks », *Economic Geography*, 87-3, pp. 266-308.
- Wall, R.S., M.J. Burger et G.A. van der Knaap (2011), « The geography of global corporate networks: The poor, the rich and the happy few countries », *Environment and Planning A*, n° 43 (4), pp. 904-927.
- Zero Waste Europe (2014), « Zero waste? », www.zerowasteurope.eu/about/principles-zw-europe/, (consulté en mars 2016).
- Zhu, T., Y. Aranda Larrey et V.J. Santos (2015), « What do multinational firms want from cities? », *World Bank Working Paper*, rapport n° 101716, Banque mondiale, Washington, DC, <http://documents.worldbank.org/curated/en/2015/12/25658516/multinational-firms-want-cities>.

Chapitre 8

Quelles stratégies nationales d'urbanisation pour des villes africaines durables ?

L'urbanisation n'engendre pas en elle-même la transformation structurelle, mais c'est une tendance lourde qui continuera de transformer en profondeur les sociétés et les économies africaines dans les décennies à venir (chapitre 6). Elle peut et doit être davantage mise à profit pour faire progresser le développement durable sur le continent, au moyen de stratégies urbaines nationales renouvelées et ambitieuses (chapitre 7). Bien que les priorités et le séquençage de ces stratégies dépendront du contexte propre à chaque pays, elles devront répondre à trois grandes questions : i) Comment mieux gérer les espaces économiques et sociaux du pays dans un contexte d'urbanisation rapide ? ii) Quelles structures de gouvernance devraient présider à la conception et à la mise en œuvre de ces stratégies ? iii) Comment financer les investissements nécessaires ?

En bref

Ce chapitre propose les éléments d'un nouveau plan d'action pour faire des villes durables un moteur de la transformation structurelle de l'Afrique. Il explique comment l'urbanisation peut être mieux maîtrisée grâce à des politiques volontaristes et des services adéquats. Mettre les citoyens au cœur du développement urbain au moyen de stratégies urbaines nationales participatives, multisectorielles et localisées permettrait d'améliorer le bien-être dans les villes et leurs bassins. Le contenu de telles stratégies variera nécessairement en fonction de chaque situation, mais elles devront probablement toutes viser trois grandes priorités : définir clairement les droits fonciers, accélérer et améliorer la fourniture d'infrastructures et de services et gérer la croissance des villes intermédiaires. Pour réussir à mettre en œuvre ces nouvelles stratégies urbaines, des systèmes de gouvernance multiniveaux efficaces et adaptés au contexte devront être produits par la décentralisation, mais aussi un renforcement des capacités et une transparence accrue à tous les niveaux de gouvernement. Outre les sources traditionnelles de financement du développement urbain, les échelons nationaux et locaux devront utiliser une diversité de nouveaux instruments financiers pour permettre à l'Afrique d'exploiter pleinement le potentiel de ses villes.

De nouvelles stratégies peuvent favoriser le développement de villes durables qui serviront à la transformation structurelle de l'Afrique

Comment les pays africains peuvent-ils mettre en place ou améliorer leurs stratégies urbaines nationales ? Les *Perspectives économiques en Afrique 2015* ont exposé les sept étapes de la conception et de la mise en œuvre de stratégies de développement territorial par les pouvoirs publics et les acteurs locaux. On peut considérer que les stratégies urbaines en constituent un sous-ensemble (BAfD/OCDE/PNUD, 2015). Après une brève introduction, la première section ci-dessous analyse les deux premières étapes : recueillir un maximum de données fiables auprès des acteurs locaux (étape 1) et déterminer des priorités intégrées qui complètent les stratégies de développement national existantes (étape 2). La deuxième section identifie les grandes priorités pour la plupart des pays africains en vue de la 3^e étape : définir une stratégie composée de politiques pluriannuelles. La troisième section est axée sur l'introduction du système de gouvernance multiniveaux nécessaire pour les étapes 4 à 6 : mettre en œuvre les politiques, en assurer le suivi et en évaluer les résultats. La dernière section examine les possibilités de mobilisation des ressources financières (étape 7) en appui des stratégies urbaines nationales.

Même si la forte urbanisation de l'Afrique produit un certain nombre d'effets positifs, les politiques urbaines ne débouchent pas encore, dans la plupart des pays, sur une transformation structurelle durable. En conséquence, les citoyens africains sont en général confrontés à un « urbanisme de bidonvilles » (« *slum urbanism* »). Caractérisé par une faible productivité et par une exposition à de multiples risques, cette forme d'urbanisme est en outre dépourvue des avantages qui accompagnent traditionnellement l'urbanisation (Pieterse, 2011). Dans de nombreux pays, la précarité du logement vient exacerber les inégalités sociétales et la ségrégation selon l'origine ethnique, la situation économique et le sexe. De surcroît, des problèmes sociaux urgents produisent des politiques réactives et de court terme qui ne permettent pas de relever les défis structurels ni de saisir les opportunités générées par l'urbanisation. Les pays d'Afrique peuvent rompre ce cercle vicieux, formé de politiques urbaines inadéquates et d'un urbanisme de bidonvilles, en adoptant de nouvelles stratégies urbaines nationales qui soient globales et efficaces, dans l'objectif de rendre les villes africaines durables (encadré 8.1).

Le nouvel agenda urbain, qui doit être adopté à l'occasion de la conférence Habitat III en octobre 2016, peut insuffler un élan à ce processus. S'appuyant sur les Objectifs de développement durable (ODD), la COP21 et plusieurs réunions et documents préparatoires (tableau 6.5), Habitat III attire l'attention des décideurs sur l'impératif de définir les politiques, la gouvernance et les dispositifs financiers nécessaires pour mieux tirer parti de l'urbanisation.

Dans le contexte de ce nouvel agenda urbain, et conformément aux principes fondamentaux définis dans les *Perspectives économiques en Afrique 2015* pour promouvoir le développement territorial, les nouvelles stratégies urbaines de l'Afrique devraient être multisectorielles, participatives et territorialisées. Elles devraient être conçues et mises en œuvre dans le cadre de stratégies de développement multisectorielles afin de relever de façon cohérente et efficace les défis complexes de l'urbanisation exposés dans les chapitres 6 et 7 de ce rapport. Elles devraient être participatives, bénéficier du savoir des différents acteurs concernés et répondre à leurs besoins. Enfin, elles devraient être territorialisées, et en particulier tenir compte du continuum des liens ruraux-urbains, de sorte que les habitants des zones urbaines comme ceux des zones rurales bénéficient de l'urbanisation.

Encadré 8.1. Qu'est-ce qu'une ville durable ?

Définition. Ce rapport applique à la ville la définition donnée par la Commission Brundtland (1987) : « le développement durable, c'est s'efforcer de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité de satisfaire ceux des générations futures ». Il dépasse la définition strictement écologique pour se rapprocher de la définition proposée par la Banque mondiale (2013) : des « communautés urbaines déterminées à améliorer le bien-être de leurs résidents actuels et futurs, tout en tenant compte des facteurs économiques, environnementaux et sociaux ».

Mesure. Plusieurs indicateurs permettent de mesurer la durabilité des villes, comme, par exemple, l'Indice de prospérité des villes d'ONU-Habitat, l'*Africa Green City Index* de l'Economist Intelligence Unit, l'indice des villes durables d'Arcadis, le *Global Cities Index* d'A.T. Kearney, ou encore le *Global Destination Cities Index* de Mastercard. Cependant, la plupart de ces indices pèchent par manque de données au niveau de la ville. Les nouvelles méthodes reposant sur le concept de « métabolisme urbain » peuvent s'avérer utiles (Currie et al., 2015) : la cartographie du flux des ressources (*Resource Flow Mapping*) s'appuie sur des systèmes d'information géographique (SIG) pour illustrer la distribution et le volume des flux de ressources urbaines et nationales. Les cartes 8.1 et 8.2 présentent les flux de ressources en eau au Caire et en Égypte à l'échelle locale et nationale. On constate ainsi que l'eau de ville puisée dans le Nil sert pour moitié à des utilisations nécessitant de l'eau traitée et pour l'autre moitié à des usages ne nécessitant pas d'eau traitée. L'eau filtrée est principalement consommée dans les zones résidentielles, dans les zones commerciales, dans l'industrie ou encore dans les administrations publiques. Le Caire retraite à peine 17.8 % de ses eaux usées et rejette le reste dans le Nil et dans les lacs du Nord du Delta, ce qui pollue les principales sources d'eau du pays.

Portée. Ce rapport s'intéresse à la durabilité des villes à l'échelon local et national. Des villes « importantes » des ressources (énergie, eau, air et alimentation) et stockent souvent leurs déchets sur des sites éloignés. Leur empreinte en termes de consommation des ressources dépasse donc largement leurs abords immédiats. Du fait de la mobilité de la main-d'œuvre et des capitaux, le développement des villes exerce un profond impact sur l'ensemble du pays. Enfin, lorsque la zone fonctionnelle et construite d'une ville dépasse ses frontières administratives, sa gestion nécessite des systèmes de gouvernance plus globaux, qui tiennent compte des zones environnantes.

Tableau 8.1. Stratégies d'urbanisation dans 16 pays d'Afrique

Pays	Intitulé de la stratégie nationale	Durée	Stratégies	Commentaires
Algérie	Stratégie de développement des villes	2000-25	- Croissance urbaine équilibrée - Amélioration de l'économie et de l'environnement urbains	Mise en relation avec la stratégie territoriale nationale
Bénin	Agenda spatial	Permanent	- Des fonctions économiques spécifiques sont prévues pour les différentes régions - Développement territorial	Insuffisance des moyens de mise en œuvre
Burkina Faso	Programme de Développement des Villes Moyennes	Permanent	- Croissance équilibrée des grandes villes - Liens ruraux urbains	- Mise en œuvre incomplète - Financement insuffisant
Côte d'Ivoire	Programme d'infrastructures urbaines d'urgence	2008-2015	- Infrastructures	L'Association internationale de développement a apporté 144 millions USD pour la mise en œuvre d'interventions ciblées dans cinq secteurs : eau potable, assainissement urbain, déchets solides, routes urbaines et autorités locales
Éthiopie	Urban local government development project	2014-19	- Services municipaux et infrastructure	Liée à la stratégie de gestion urbaine
Gabon	Stratégie Nationale d'Habitat et de Développement Urbain	Permanent	- Logement - Infrastructure - Développement institutionnel	Ressources insuffisantes
Ghana	National Urban Policy	2012-30	- Croissance urbaine équilibrée - Liens ruraux-urbains - Amélioration de l'environnement urbain - Infrastructure - Logements financièrement abordables	Mise en œuvre avec les agences internationales, liens faibles avec le développement national
Malawi	Malawi City Development Strategy and Slum Upgrading Programme	2010-20	- Gestion urbaine - Développement institutionnel - Infrastructure	Insuffisance des ressources et de la coordination entre autorités régionales
Mali	Politique nationale de la ville	Permanent	- Qualité du cadre de vie - Renforcement des économies locales - Infrastructures	Repose sur le renforcement du rôle des villes intermédiaires et sur l'importance des liens ruraux-urbains.
Maroc	Stratégie Nationale de Développement Urbain	Permanent	- Pôles de croissance régionaux - Infrastructure à grande échelle - Promotion des villes de taille moyenne	Villes compétitives, pôles de croissance favorisant la cohésion sociale et l'utilisation efficiente des ressources
Niger	Stratégie Nationale de Développement Urbain	2010-30	- Renforcement des réseaux urbains - Gestion urbaine - Droits fonciers - Infrastructure et services	Ressources insuffisantes
Rwanda	Stratégie nationale de mise en place des infrastructures publiques et de renforcement des capacités des institutions administratives décentralisées	2000-20	- Infrastructure et renforcement des capacités	Engagement politique mais les ressources pourraient être plus abondantes
Sénégal	Programme d'Appui aux Communes	2006-10	- Renforcement des capacités - Outils juridiques - Contrats-villes - Investissement - Infrastructure	Mise en œuvre à l'échelle nationale par le biais de 450 projets dans des villes avec l'appui de l'Agence française de développement
Afrique du Sud	Integrated Urban Development Framework	2014-aujourd'hui	- Mesures intégrées de planification territoriale (transport, logement, infrastructure, gouvernance foncière, développement économique local, autonomisation des communautés et gouvernance urbaine)	En cours de formulation
Swaziland	Local Government Project	2011-17	- Appui institutionnel - Infrastructure	Conforme à la stratégie de développement national
Ouganda	National Urban Policy	2013-30	- Gestion urbaine - Développement institutionnel - Infrastructure	Ressources insuffisantes

Sources : Yatta (2016) et République de Côte d'Ivoire (2016).

La conception et la mise en œuvre des stratégies progressent à un rythme inégal sur le continent africain

À ce jour, 16 des 51 pays africains examinés par Yatta (2016) ont adopté une stratégie d'urbanisation nationale, soit moins d'un tiers des pays du continent. Sur les 35 qui ne disposent pas de stratégie urbaine explicite, sept prévoient d'en élaborer une, tandis que les 28 autres ne se sont pas encore intéressés à cette question. Le tableau 8.1 examine les stratégies adoptées, leurs priorités et les progrès de leur mise en œuvre : la plupart sont axées sur l'infrastructure, les services sociaux, le financement et la propriété foncière. La pauvreté urbaine, la répartition territoriale et la mobilité constituent des thèmes récurrents. Six pays (Algérie, Bénin, Burkina Faso, Éthiopie, Mali et Niger) prévoient de créer des centres économiques régionaux en dehors des principales agglomérations urbaines et de fournir des services essentiels qui équilibreront les territoires ruraux et urbains. Le Ghana, le Maroc, le Sénégal et le Swaziland sont les plus avancés dans la formulation de plans d'urbanisation clairs et pertinents. Le Sénégal et le Swaziland ont inscrit leurs stratégies urbaines dans leur plan de développement national.

Il ne suffit pas d'avoir défini une stratégie urbaine, il faut que cette stratégie soit intégrée à la stratégie de développement national à long terme, qu'elle soit décidée et mise en œuvre de manière cohérente avec la participation des acteurs locaux, et qu'elle bénéficie d'un financement suffisant. Certains pays ont en partie atteint ces objectifs. Le **Maroc**, en particulier, consacre des ressources humaines, financières et techniques considérables à la mise en œuvre de sa stratégie : il considère que les villes sont des moteurs de la croissance régionale et nationale et qu'elles font partie intégrante d'une stratégie visant à renforcer la compétitivité du pays. L'État a encouragé les investissements dans le développement des compétences et les infrastructures connectives dans les deux villes portuaires (Tanger Med et port de Casablanca), et favorisé le développement de villes nouvelles comme Chrafate ou Tamansourt. **L'Éthiopie** a elle aussi adopté d'importantes réformes en vue d'une décentralisation politique, budgétaire et administrative, qui met l'accent sur le renforcement des capacités des villes (encadré 8.2). Des exercices participatifs destinés à élaborer des scénarios différents pour l'avenir permettent d'identifier les opportunités qui se présenteront à mesure que l'Éthiopie s'urbanisera. Par exemple, dans ce pays, le développement des zones économiques spéciales ou des *clusters* fait partie des options envisagées pour libérer le potentiel des centres de croissance urbaine secondaires. L'initiative pour des villes durables et son indicateur, développés par le gouvernement éthiopien et ONU-Habitat, facilitent le suivi des progrès.

Encadré 8.2. L'approche intégrée du développement urbain et socio-économique en Éthiopie

L'approche intégrée adoptée par l'Éthiopie repose sur deux grandes politiques publiques. Premièrement, le plan de croissance et de transformation (*Growth and Transformation Plan – GTP*) encadre les politiques urbaines de l'Éthiopie depuis 2010. Le ministère du Développement urbain, du Logement et de la Construction prévoit trois périodes quinquennales de développement industriel et structurel à grande échelle. Lancé à l'échelon national, ce plan met l'accent sur la gouvernance participative, qui rassemble des citoyens et des acteurs privés. Deuxièmement, *l'Ethiopian Cities Resilient, Green Growth and Governance Program Package* repose sur de multiples piliers du développement, notamment sur la création d'emplois, la planification urbaine et le renforcement des capacités (Cheru, 2014).

En outre, d'importants moyens financiers ont été alloués. Des établissements de micro-crédit ont, par exemple, accordé un prêt de 4.8 milliards ETB qui a permis de créer quelque 3 millions d'emplois entre 2005 et 2011. Pas moins de 583 877 micro et petites entreprises ont obtenu des crédits pour mener diverses activités commerciales.

Dans d'autres pays, toutefois, la plupart des stratégies de développement urbain existantes se heurtent simultanément à plusieurs obstacles majeurs. Elles ne sont pas bien coordonnées avec les autres grands cadres de l'action publique, tels que les programmes d'investissement dans l'infrastructure. En outre, la consultation des différents acteurs du système urbain s'avère difficile, car en raison de l'étroite imbrication des économies formelles et informelles, il est difficile de les différencier. Enfin, le manque de capacités et de financements nuit à l'efficacité de la mise en œuvre : on estime que plusieurs des 16 pays en question allouent des ressources insuffisantes à la mise en œuvre de leurs stratégies.

L'efficacité des stratégies est tributaire de la fiabilité des données et de la participation de la société civile

La qualité des stratégies urbaines dépend des données sur lesquelles elles reposent

Dans une stratégie urbaine nationale, la partie recueil et analyse des données permet de comprendre l'évolution démographique d'un pays ainsi que sa géographie économique au niveau régional et mondial. Ce processus identifie les principaux obstacles (infrastructure, énergie, qualifications de la main-d'œuvre, information) qui empêchent les villes et les régions de déployer tout leur potentiel. Il permet aux décideurs politiques de mieux comprendre la contribution des différents espaces à la création d'emplois et à la production des différents secteurs économiques, mais aussi les liens qu'entretiennent les différents pans du système urbain avec les zones rurales et avec les autres villes. L'optimisation des connexions entre secteurs ou entre territoires permet d'accroître *in fine* la productivité et les performances globales de l'économie nationale.

Par exemple, la capitale du Kenya, Nairobi, est un pôle d'exportation crucial pour les fleurs coupées à destination du marché européen, mais elle dépend de régions de culture éloignées et de l'infrastructure qui permet l'acheminement rapide des fleurs entre le point de production et le site où elles seront traitées, à proximité de l'aéroport. Il est essentiel pour les décideurs politiques de comprendre comment cette chaîne de valeur fonctionne sur le plan territorial et comment une gestion efficace qui transcende les frontières administratives entre municipalités, peut optimiser les perspectives de croissance de ce secteur.

La carte économique ainsi obtenue doit ensuite être recoupée avec l'analyse de la mobilité et des mouvements démographiques. Les résultats de cette analyse sont indispensables à la gestion de la logistique nationale et à la planification de l'investissement qui permettra de proposer des services essentiels aux populations. Pour évaluer les forces et les faiblesses relatives des zones urbaines fonctionnelles d'un pays, on peut classer ces zones en fonction de leur nombre d'habitants. Une analyse territoriale (spatiale), plutôt qu'une analyse sectorielle classique à l'échelon national, permet d'estimer les performances multisectorielles et d'explorer les dimensions à la fois formelles et informelles de l'économie locale.

Cette analyse nécessite de s'appuyer sur le savoir unique des acteurs locaux, y compris des acteurs informels. Cet exercice est assurément difficile, mais on note un certain nombre d'exemples encourageants : Dakar, Monrovia et le programme « *Villes sans bidonvilles* » au Maroc, notamment (chapitre 7 et encadré 8.3). Le recensement qui aura lieu en 2020, et dont le questionnaire comportera un identificateur de localisation, permettra de recueillir des données sur les établissements informels (population *de jure*, conditions de logement, activités économiques, infrastructure et services).

Encadré 8.3. Recueil de données grâce à des initiatives citoyennes

Plusieurs initiatives demandent aux citoyens de collecter des données sociales et environnementales qui serviront à proposer, à définir et à effectuer un suivi de projets dans l'éducation, le logement, la santé et l'infrastructure. Les « experts citoyens » qui travaillent à l'échelon du village ou du quartier peuvent recueillir rapidement des informations, en s'appuyant sur leur bonne connaissance de la situation locale. Par exemple, le projet « *Map Kibera* » (2016), qui a débuté en 2009, a donné aux populations marginalisées une meilleure visibilité, des informations et la possibilité d'améliorer leurs conditions de vie. De même, l'organisation *Spatial Collective*, qui travaille à l'échelon communautaire, réalise à la demande des cartographies qui viennent alimenter des systèmes d'information géographique et peuvent être utilisées pour visualiser les données.

Grâce aux nouvelles technologies telles que les systèmes d'information géographique (SIG), le recueil de données coûte moins cher, gagne en précision et en rapidité. Les données peuvent servir à l'analyse territoriale des populations vulnérables au changement climatique ou à la détection des points de croissance névralgiques au sein d'une ville (tableau 8.2). À Kampala et à Abidjan, l'analyse des données des téléphones portables fournit des informations sur les schémas d'activité économique et de mobilité, même si les échantillons ne sont pas encore pleinement représentatifs.

Tableau 8.2. Les nouvelles technologies au service de la gouvernance urbaine et du recueil de données

Projet	Acteurs	Effets sur le développement
Système d'information sur le recouvrement des recettes (LGRSIS), 2014, Arusha, Tanzanie	Danemark, Tanzanie et Banque mondiale	Utilisation de données satellitaires et SIG pour repérer et répertorier les contribuables, et utilisation de photographies par satellite pour répertorier les habitations. Augmentation de 71 % des recettes fiscales entre 2014 et 2015.
Tableau de bord urbain, 2013, Fez, Maroc	Ville de Fez, BAfD, Microsoft	Suivi des performances dans la prestation de service et 70 indicateurs quantitatifs et qualitatifs relatifs aux aspects socio-économiques, à la visibilité des services et à la qualité de vie.
Campagne « Know Your City »	Slum/Shack Dwellers International en collaboration avec différents partenaires africains, comme la Ghana Federation for the Urban Poor	Collecte de données sur les bidonvilles par le biais d'une cartographie, d'enquêtes de porte à porte ou de la définition du profil des établissements humains. Plus de 600 profils ont été créés depuis 2009. Facilite les négociations avec les autorités municipales.
AfriLabs	Réseau d'incubateurs africains	Dessert une quarantaine de pôles technologiques dans 20 pays d'Afrique et propose des incubateurs de start-ups, des espaces de coworking, des laboratoires d'innovation, ainsi que des espaces communautaires et d'apprentissage entre pairs.

Sources : Enquête auprès des experts-pays des PEA, 2016 ; notes-pays 2016 ; Cartwright, 2015 ; Swilling, 2015.

Les priorités urbaines doivent être intégrées dans des stratégies de développement national à long terme

Une stratégie nationale de développement urbain portera ses fruits si les autorités parviennent à identifier les domaines dans lesquels il faut agir en priorité pour soutenir la stratégie de développement à long terme du pays. Ces priorités doivent être peu nombreuses, afin d'éviter de disperser les ressources, et territorialisées afin de prévenir le manque de coordination qui caractérise souvent les approches purement sectorielles (BAfD/OCDE/PNUD, 2015). La formulation de différents scénarios pour l'avenir d'une ville peut aider à énoncer les priorités plus efficacement, grâce à des études prospectives réalisées par des acteurs formels et informels. L'initiative pour l'expansion urbaine en Éthiopie (*Ethiopia Urban Expansion Initiative*) montre que la formulation de scénarios et le recueil de données peuvent servir à planifier l'urbanisation rapide du pays (encadré 8.4).

Encadré 8.4. L'initiative pour l'expansion urbaine en Éthiopie

L'initiative pour l'expansion urbaine en Éthiopie (*Urban Expansion Initiative – UXI*) aide les villes à forte croissance à préparer leur expansion territoriale. Ce projet a été créé en 2013 par le *Stern Urbanization Project* de l'Université de New York et le ministère éthiopien du Développement urbain, du Logement et de la Construction. Il s'appuie sur un mécanisme de planification qui a pour priorité d'obtenir des terres afin de créer un réseau routier artériel de 1 km², et des espaces publics ouverts écosensibles. Il met l'accent sur le leadership des planificateurs locaux et il est adapté aux capacités des responsables de la mise en œuvre. Son horizon de planification s'étend sur 30 ans, sachant que des plans locaux plus détaillés pourront être élaborés à mesure que la ville se développera. Le projet UXI est intégré au Plan national Croissance et Transformation II, pour lequel l'urbanisation des villes de taille moyenne est essentiel si l'Éthiopie veut accéder au rang de pays à revenu intermédiaire d'ici 2025.

Pour commencer, le projet UXI a calculé la future superficie par habitant de quatre villes de taille moyenne et à forte croissance : Bahir Dar, Hawassa, Adama et Mekele. Il a effectué en parallèle des estimations démographiques pour déterminer quelle superficie de terres serait nécessaire à l'expansion en 2040. Ces villes ont ensuite constitué des équipes restreintes chargées de l'expansion urbaine, dirigées par un administrateur local senior chargé de développer et de mettre en œuvre les plans du réseau artériel. Les villes ont d'abord travaillé avec les administrations territoriales afin de repousser leurs frontières, puis ont lancé un programme d'arpentage pour estimer le coût total de l'indemnisation pour les terres servant à construire le réseau routier artériel (pas plus de 5 % de la superficie totale de la zone d'expansion de 2040). Elles ont ensuite déposé une demande de budget et obtenu un engagement de 8.9 millions USD sur 2014/15 et de 24 millions USD sur 2015/16. Les quatre villes ont commencé à procéder à l'arpentage, aux indemnisations et à la construction de routes dans leur périphérie immédiate. Elles ont versé des indemnisations correspondant à plusieurs centaines de kilomètres de routes alors qu'elles n'en ont construit que 41.5 km.

À Hawassa, les travaux d'arpentage et les indemnisations sont presque achevés pour l'intégralité du réseau. Quelque 16 km de routes artérielles de 30 mètres de largeur ont été construits dans la périphérie urbaine (carte 8.3). Depuis le début du programme, l'achat-location de parcelles rapporte 2.2 fois plus de recettes à la municipalité, et les dépenses consacrées aux routes ont été multipliées par 6. À Bahir Dar et à Mekele, 4 647 parcelles résidentielles supplémentaires, d'une superficie de 77.6 hectares, sont proposées à l'achat-location.

Les priorités sont la réforme foncière, l'infrastructure et les réseaux urbains

Bien que les stratégies de développement urbain doivent impérativement être adaptées au contexte, dans la plupart des pays, elles comporteront vraisemblablement trois grandes priorités, qui recourent les priorités sectorielles identifiées dans le chapitre 7 :

- i. définition et application des droits fonciers
- ii. amélioration de l'infrastructure et des services
- iii. amélioration du rôle d'interface essentiel joué par les villes intermédiaires entre les zones rurales et les villes primaires.

La réforme foncière est au cœur des nouvelles stratégies urbaines nationales

Le foncier urbain constitue le socle des villes, et la politique foncière est au cœur de la transition urbaine et de la transformation structurelle durables de l'Afrique. La propriété foncière et la gestion des terres détermineront la densité d'une ville, son tracé

urbain, son zonage, son code de construction et son régime fiscal. Qu'ils soient formels ou informels, les systèmes de gestion de l'utilisation des terres conditionnent les dynamiques des agglomérations économiques, de l'utilisation des ressources naturelles, de l'inclusion sociale et de la représentation politique.

Les systèmes de gestion de l'utilisation des terres font souvent obstacle à une urbanisation durable

En Afrique, les systèmes de gestion de l'utilisation des terres ne permettent bien souvent ni un développement urbain durable ni d'absorber l'accroissement démographique rapide des prochaines décennies. En général, les systèmes actuels sont non seulement complexes, mais aussi mal compris et rarement documentés ou officiellement codifiés. Ils reposent en général sur un ensemble éclectique et souvent contradictoire d'anciennes normes coloniales, de quartiers et de villes gérés par des compagnies privées (à l'image des cités ouvrières), de pratiques très anciennes liées aux terres royales, communales ou tribales et de régimes *ad hoc* et non réglementés apparus autour des établissements informels.

En conséquence, la réglementation foncière est souvent anarchique. Elle empêche la croissance économique de l'Afrique, induit des risques environnementaux et enracine les inégalités sociales. « Dans les villes et les zones rurales, la précarité des droits d'occupation et les établissements informels conjugués à d'autres facteurs [...] pèsent sur les recettes publiques, l'investissement dans l'infrastructure, l'emploi et la croissance économique » (ONU-Habitat, 2008). De plus, il est difficile d'identifier les élites qui possèdent les terres, et donc de cibler les incitations et d'exercer un contrôle sur ces élites. Or, leur appui est indispensable si l'on veut améliorer la gestion des villes.

Dans les grandes villes, le décalage que l'on constate actuellement entre les systèmes fonciers et fiscaux empêche les autorités, en particulier locales, d'entreprendre les investissements à grande échelle qui permettraient de modifier les trajectoires de développement urbain. L'absence de transparence du marché foncier urbain est un frein à l'investissement réel et durable des personnes physiques ou morales, laisse les forces politiques prospérer librement en dehors des structures démocratiques et rend difficile la mise en œuvre de mesures foncières d'atténuation et d'adaptation au changement climatique. Dans la plupart des pays, la réforme foncière urbaine doit donc figurer parmi les priorités de la stratégie urbaine nationale.

L'élan en faveur d'une réforme foncière urbaine progresse sur l'ensemble du continent

L'Afrique est un continent riche en terres et, jusqu'à une période récente, l'absence d'établissements humains étendus et complexes en zone urbaine et le manque d'intérêt porté au rôle des villes dans l'économie ont pu occulter l'urgence d'une réforme foncière urbaine. La rapidité de la croissance urbaine, l'augmentation de la corruption portant sur le foncier et l'accumulation de pratiques de gestion foncière non durables suscitent une prise de conscience.

La nature et les modalités de ces réformes doivent, là encore, être propres au contexte : il n'existe pas de solution unique permettant de conférer durablement des pouvoirs de gestion sur les terres urbaines. Toutefois, il est impératif de mieux garantir les droits fonciers, car ils constituent partout une condition préalable essentielle à un investissement urbain de long terme. En outre, la réglementation foncière en zone urbaine est le moyen le plus efficace pour préserver l'environnement, et le moins susceptible d'aggraver les inégalités (par exemple à l'encontre des femmes), à condition que cette réglementation soit appropriée, lisible, prévisible et à l'abri de toute corruption. Elle doit s'accompagner de logements formels à prix abordable, d'un système d'impôts et de taxes

fonciers et d'une construction immobilière, afin d'exploiter plus efficacement la valeur commerciale des terres (voir la dernière section de ce chapitre). La portée des réformes foncières transcendent les frontières administratives urbaines jusqu'à la périphérie rural-urbaine, afin de mitiger les conflits potentiels sur l'exploitation des terres.

La terre étant bien plus qu'un actif économique, la réforme du foncier urbain ne saurait se satisfaire d'un simple processus juridique technique. Le foncier urbain façonne en effet l'identité africaine, car la réglementation, le financement, l'économie, le droit successoral, la culture, l'aménagement et les matériaux de construction font partie intégrante du tissu urbain. Des exemples récents montrent que les réformes peuvent aboutir lorsqu'elles reposent sur des approches pragmatiques adaptées au contexte local. Le Tchad révisé actuellement son régime de propriété foncière et des droits coutumiers, qui remonte à 1967. Cette révision a pour but de formaliser les pratiques coutumières. Les consultations publiques ont permis de repérer les aspects à définir plus clairement tels que les procédures d'expropriation ou l'enregistrement des titres fonciers. L'Éthiopie a mené une réforme foncière en 2003 afin de mieux garantir les titres fonciers. Elle a adopté un système de certification qui repose principalement sur un comité d'administration des biens fonciers, dont les membres sont élus et travaillent au niveau local. Ce comité enregistre, pour une somme modique, les titres coutumiers. En trois ans, cette approche décentralisée et participative a permis d'accorder quelque 20 millions de titres fonciers (OCDE, 2016).

Au Malawi, plus de 90 % des terres relèvent d'un régime coutumier, et même si le droit coutumier garantit des droits d'usufruit, ces droits ne sont ni enregistrés ni reconnus par le droit écrit, ce qui compromet l'accès aux terres et le développement agricole. Le Projet de développement des terres rurales communautaires, lancé en 2004, repose sur l'acquisition volontaire, le développement agricole et l'enregistrement des terres redistribuées. Les familles bénéficiaires sélectionnées ont reçu une aide de 1 050 USD, dont 30 % doivent servir à l'achat de terres et les 70 % restants à des activités agricoles et au logement. Financé par la Banque mondiale, le gouvernement du Malawi et des dons privés, ce projet a duré jusqu'en 2011 et coûté environ 27.3 millions USD.

L'amélioration de l'infrastructure et des services est le principal moteur d'un développement urbain durable

L'investissement dans l'infrastructure détermine le type d'urbanisation, la localisation et la productivité des ménages, des entreprises informelles et des entreprises établies de toutes tailles. L'accès à des sources d'énergie, à des installations d'assainissement, à des services de gestion des déchets solides, à des transports et à des soins de santé d'un coût abordable permet aux citoyens d'améliorer leur productivité. En revanche, si les infrastructures sont insuffisantes, onéreuses et mal entretenues, les services urbains coûtent cher et il est plus difficile de tirer parti de l'urbanisation (chapitre 6).

Cette situation reste très fréquente. Malgré le manque de données, on estime que 62 % de la population urbaine d'Afrique subsaharienne ne dispose pas d'au moins l'un des éléments caractérisant l'urbanisme formel : l'eau, l'assainissement, un logement et une surface habitable suffisante, et la sécurité d'occupation. Les citoyens accèdent, en moyenne, plus facilement aux services que les habitants des zones rurales, mais le retard reste marqué et les services coûtent près de deux fois plus cher que dans les pays en développement situés sur les autres continents. En 2015, 60 % des citoyens n'avaient pas accès à un « système d'assainissement amélioré », et 28 % pas d'électricité (en baisse d'à peine 2.6 % depuis 2011). De nombreux citoyens ayant accès au réseau électrique subissaient des pannes de courant quotidiennes, et la moitié des enfants de moins de cinq ans n'avaient jamais vu un professionnel de santé.

Comment les pays peuvent-ils mieux gérer l'infrastructure urbaine et la prestation de services de manière à en finir avec « l'urbanisme de bidonvilles » ? Selon nous, pour améliorer la fourniture de tous les services urbains, il est impératif i) d'adapter les infrastructures et les services aux besoins des habitants, ii) de veiller à ce que les infrastructures soient financièrement accessibles et iii) d'éviter une coordination centrale lente et coûteuse. En particulier, pour faire baisser les coûts et améliorer l'efficacité, l'expérience montre qu'il faut i) fournir de façon intégrée les infrastructures physiques (« *hard* ») et immatérielles (« *soft* »), ii) nouer des relations positives avec les établissements informels et iii) tirer pleinement parti des technologies innovantes.

Les infrastructures physiques et immatérielles devraient être fournies de manière intégrée

Les Stratégies nationales d'investissement dans l'infrastructure (*National Infrastructure Investment Strategies - NITS*) ont pour objectif de remédier aux lacunes de l'infrastructure physique tout en fournissant des services et en élaborant des cadres institutionnels adéquats. En particulier, les NITS reconnaissent l'importance de l'infrastructure immatérielle, notamment des institutions de gouvernance, de la législation, de la participation du public et des mécanismes de comptabilité budgétaire nécessaires au bon fonctionnement de l'infrastructure physique (CGLU, 2014). Les NITS sont des stratégies multisectorielles et séquencées en fonction des autres politiques urbaines. Elles localisent les problèmes de financement de l'infrastructure et y remédient, afin de pouvoir proposer le vaste éventail de services énoncé ci-après. Les différentes catégories de pays africains (à l'économie diversifiée, à urbanisation précoce, à urbanisation tardive, agraires et tributaires des ressources naturelles) sont classées en fonction de leur stade d'urbanisation, de leur transition démographique et de leur transformation structurelle (chapitre 6).

- **L'infrastructure et les services économiques**, comme l'énergie, les transports, les technologies de l'information et des communications, ainsi que la gestion de l'utilisation des sols, sont fondamentaux dans toutes les catégories de pays, et en particulier dans les pays à l'économie diversifiée et ceux à urbanisation précoce, pour accroître la productivité et la compétitivité.
- **L'infrastructure et les services sociaux**, comme l'éducation, la santé, le logement et les soins aux personnes âgées et aux enfants, s'appuient sur le capital humain naturel qui se concentre dans les villes.
- **L'infrastructure et les services essentiels** (eau et assainissement, enlèvement et gestion des déchets, transport et énergie) sont nécessaires partout, mais surtout dans les pays à urbanisation tardive, agraires et tributaires des ressources naturelles. Ils améliorent la productivité et éliminent les externalités négatives, comme la pollution de l'air intérieur, la contamination de l'eau et les embouteillages, qui se cumulent dans les villes pour former des trappes à pauvreté.
- **Les services liés à la qualité de vie** (sécurité publique, urbanisme, lieux de culture et de loisirs, terrains de sport et espaces publics accessibles) forment le socle des villes inclusives et des nouvelles identités urbaines. Le manque d'attention accordée au capital écologique dans la majeure partie de l'environnement bâti en Afrique entraîne la construction d'infrastructures sophistiquées et coûteuses, la destruction des filets de sécurité sociale fournis par les écosystèmes et l'inefficacité du stock d'infrastructures bâties (envasement des barrages, destruction de la capacité de protection des terres humides contre les inondations et disparition des lieux possédant une valeur culturelle ou récréative) (chapitre 6). Les services liés à la qualité de vie permettent eux aussi l'absorption de la main-d'œuvre et l'aménagement de l'espace public (« *place-making* »), en particulier lorsque le faible niveau d'instruction empêche une partie de la population urbaine d'accéder à des emplois qualifiés (chapitre 7).

La participation des communautés urbaines est indispensable à l'amélioration de l'infrastructure et de la prestation des services publics

Dans un contexte d'« urbanisme de bidonvilles », pour développer l'infrastructure urbaine, il est nécessaire de comprendre comment les citoyens pauvres et les migrants ruraux ont commencé à se procurer des services que l'État ne leur proposait pas (Angelakis et Rose, 2014 ; Jaglin, 2014). De nombreux citoyens africains sont en effet contraints d'inventer leurs propres systèmes de services publics en dehors du cadre de la gouvernance formelle. Ces institutions ne sont pas forcément égalitaires ou efficaces, et elles n'optimisent pas forcément la productivité. Elles constituent toutefois une réalité qui en dit long sur la manière dont les villes sont organisées et fonctionnent. Au mieux, ces organisations témoignent de la puissance organique que renferment les systèmes urbains, et qui pourrait être mise à profit. Et pourtant, les plans d'infrastructure traditionnels ne prévoient rien pour venir appuyer ces services « informels » ; dans bien des cas, ces organisations sont même criminalisées et victimisées.

Pour relever le défi urbain en Afrique, il y a au moins deux raisons d'envisager une approche plus positive vis-à-vis des habitants des établissements humains informels. Premièrement, avec ses ressources budgétaires limitées, l'Afrique n'a pas d'autre choix que de privilégier des modèles de prestation de services ancrés dans les communautés locales : ils s'appuient sur les ressources locales, avec une forte intensité de main-d'œuvre, sont fortement transactionnels et de nature à approfondir le capital social et financier à l'échelle des quartiers. Pour instaurer un accès universel aux services, il faudra, du moins en partie, officialiser ces formes palliatives de prestation de services et les intégrer aux services formels fournis par l'État.

Deuxièmement, un développement participatif des infrastructures peut engendrer un sentiment d'appartenance lorsque le choix de l'emplacement puis la construction de cette infrastructure se conforment aux besoins et aux idées locaux, et lorsque les destinataires des services sont également chargés du suivi et de l'entretien. L'infrastructure écologique et les biens et services écosystémiques se prêtent bien à ce type d'approche (entretien des zones humides, végétalisation des espaces publics et réhabilitation du littoral), mais il est tout aussi bénéfique d'associer la main-d'œuvre urbaine à la gestion des déchets, à certains aspects de la maintenance de l'infrastructure, au suivi de la consommation d'énergie, au fonctionnement des modes de transport non motorisés à l'échelle communautaire et au maintien de l'ordre au sein de la communauté (chapitre 7). Cette façon de forger de nouvelles identités urbaines en s'appuyant sur les programmes de travaux publics et d'aménagement de l'espace public est particulièrement intéressante dans le contexte de la migration circulaire en Afrique. De nombreuses stratégies pour l'infrastructure urbaine ont ainsi porté leurs fruits en sollicitant de manière volontariste les acteurs non gouvernementaux pour l'élaboration des politiques et la prestation des services (encadré 8.5).

Encadré 8.5. Une approche participative pour la transformation des quartiers urbains défavorisés dans les villes intermédiaires en Ouganda

Le programme TSUPU (*Transforming the Settlements of the Urban Poor*, transformer les quartiers urbains défavorisés) a été lancé en 2010 dans le cadre d'un partenariat entre le gouvernement ougandais et ses partenaires (Shack/Slum Dwellers International, coordonné par l'Alliance des villes). Ce projet déploie des efforts de développement urbain à l'échelle nationale, des autorités locales et des populations dans cinq villes intermédiaires : Mbale, Mbarara, Jinja, Arua et Kabale. Il cherche à doter les acteurs, à chaque niveau, des capacités de gérer la croissance urbaine, d'améliorer l'accès aux services et de formuler puis mettre en œuvre des politiques de développement urbain inclusives. Sa priorité est de faire participer la population.

Encadré 8.5. Une approche participative pour la transformation des quartiers urbains défavorisés dans les villes intermédiaires en Ouganda (suite)

Ce programme a permis aux résidents des bidonvilles de s'organiser en mobilisant des groupes d'épargne dirigés par des femmes et en les fédérant au niveau des quartiers, des villes et du pays. Ces groupes ont reçu une aide afin d'établir le profil et la cartographie de tous les bidonvilles dans chacune des villes concernées et de produire des données devant servir à la planification. Ce programme a ouvert des espaces de dialogue entre les populations, les universitaires, les entreprises et les autorités locales, qui permettent aux parties prenantes d'analyser les abondantes données recueillies par la population. Le projet TSUPU a ensuite mis en place des fonds communautaires de réhabilitation dans chaque commune, de manière à ce que les petits projets menés dans les établissements informels puissent prendre en compte les résolutions des partenaires locaux.

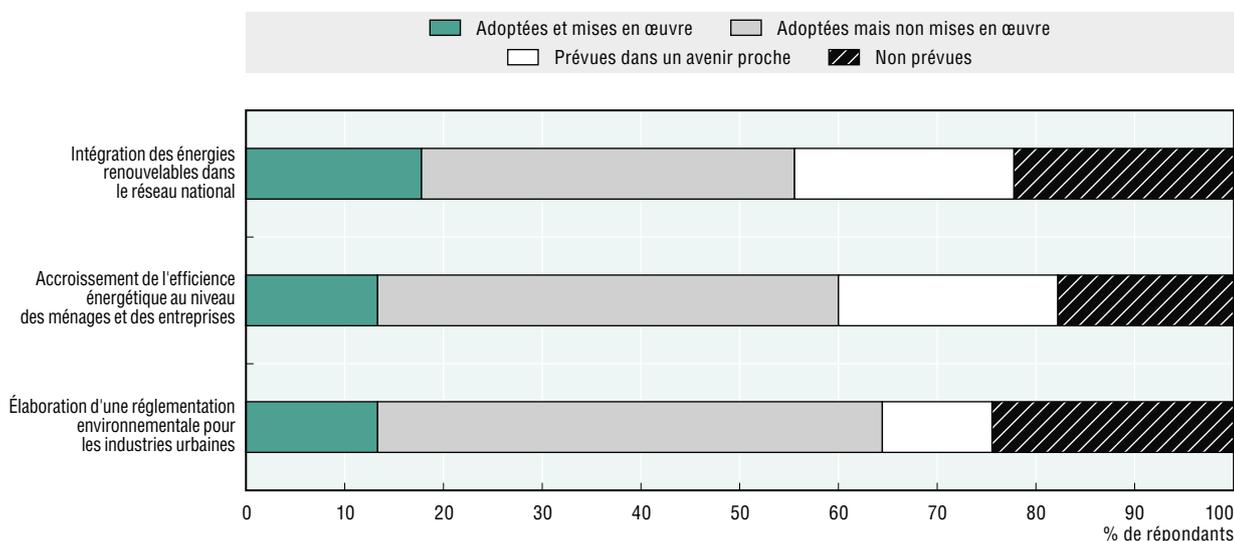
Ces groupes communautaires ont mené à bien près d'une centaine de projets de réhabilitation dans chacune des cinq villes secondaires concernées, en partenariat avec les autorités locales. Ces petits projets ont encouragé les villes à lancer des initiatives de réhabilitation de quartiers entiers et à sécuriser les droits d'occupation de milliers de résidents informels. Face aux efforts déployés par les groupes de résidents des établissements informels pour se réunir, dix municipalités leur ont prêté des bureaux au sein de l'administration municipale afin qu'ils puissent y implanter des centres de données communautaires. Depuis que la première phase du programme a officiellement pris fin en 2013, la fédération ougandaise des résidents des bidonvilles (National Slum Dwellers Federation of Uganda, NSDFU), les autorités locales et nationales et leurs partenaires ont étendu le programme TSUPU à 14 communes supplémentaires et à cinq divisions de Kampala.

Les nouvelles technologies peuvent abaisser le coût de l'infrastructure et de la prestation des services

Le développement urbain durable pourrait bénéficier davantage des nouvelles opportunités qu'offrent les nouvelles technologies dans les secteurs de l'eau, de l'assainissement et de l'énergie. Pour fournir suffisamment d'électricité à 70 % des 635 millions d'Africains qui ne sont pas raccordés au réseau, il faudrait investir environ 205 milliards USD pendant les deux prochaines décennies dans les zones urbaines et rurales (chapitre 7). Ce déficit peut être comblé, mais il est énorme compte tenu de l'indigence des ressources budgétaires des villes. Pourtant, les 300 millions de citoyens africains privés d'accès à l'électricité dépensent jusqu'à 50 fois plus par kilowattheure (jusqu'à 10 USD/kWh) pour acheter du charbon de bois, des bougies, des piles et du kérosène ; la plupart des entreprises urbaines ont recours à des groupes électrogènes au diesel, qui reviennent très cher (APP, 2015). En Afrique, l'électricité distribuée par le réseau coûte deux fois plus cher qu'en Amérique latine et trois fois plus qu'en Asie. Et la fourniture est souvent aléatoire : 19 pays d'Afrique subsaharienne ont connu au moins 10 coupures d'électricité par mois entre 2005 et 2008, ce qui a coûté en moyenne 307 USD par heure aux entreprises (Dinh et al., 2012 ; Lighting Africa, 2010).

Si l'on consacrait cet argent à des solutions énergétiques plus efficaces, il serait possible de créer de nouvelles opportunités d'activités et d'améliorer la sécurité énergétique (chapitre 7). Cependant, c'est davantage leur adéquation institutionnelle, technique et financière avec les besoins des usagers urbains que les politiques publiques qui motivent jusqu'ici l'adoption de ces solutions. Les résultats de l'enquête menée pour les besoins de ces PEA montrent que moins de 20 % des pays d'Afrique se sont dotés de stratégies visant une consommation énergétique durable (graphique 8.1). Pour être pertinents, les plans d'infrastructures doivent faire écho aux engagements pris dans le cadre de l'Accord de Paris sous la forme de projets de contributions déterminées au niveau national.

Graphique 8.1. Niveau d'adoption des stratégies de consommation énergétique durable en Afrique, 2015



Note : Réponses à l'enquête apportées par des économistes-pays de la BAfD et du PNUD travaillant dans 45 bureaux de pays en Afrique. Chaque pays reçoit une pondération de 1.

Source : Enquête auprès des experts-pays des PEA, 2016.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352171>

La planification de la croissance des villes intermédiaires contribue au développement national

Les stratégies urbaines nationales ne se cantonnent pas à définir un agenda pour les métropoles. Elles instaurent aussi des approches holistiques pour établir des liens entre des grandes villes et des localités de différentes tailles et exerçant des fonctions différentes et évolutives.

Les villes intermédiaires sont essentielles pour récolter les bénéfices de l'urbanisation, mais elles nécessitent une attention particulière

Toute stratégie urbaine nationale se doit de résoudre le problème épineux des petites villes africaines et de planifier la croissance des villes intermédiaires. Comme le montre le chapitre 6, d'ici 2030, les deux tiers de la croissance de la population urbaine devraient se produire dans des villes de moins de 500 000 habitants. Les villes intermédiaires joueront ainsi un rôle croissant dans la concrétisation des bienfaits de l'urbanisation, en termes de recul de la pauvreté et d'encouragement de la transformation structurelle, principalement à deux niveaux :

- i. Les villes intermédiaires et les petites villes contribuent à atténuer les encombrements des mégapoles en absorbant une part de la croissance démographique et de l'exode rural (BAfD/OCDE/PNUD, 2015). Elles renforcent en cela la capacité de gouvernance d'un pays, car les capacités disponibles au sein des administrations nationales et des provinces sont utilisées à meilleur escient. Les villes intermédiaires et les petites villes joueront un rôle plus actif de plateformes économiques et sociales.
- ii. Elles répartissent les bienfaits de l'urbanisation à l'échelle de tout le pays et à l'étranger en favorisant la productivité et le développement dans les zones rurales environnantes (comme le montre le chapitre 7). Les connexions entre les petites localités et les villes intermédiaires, d'une part, et l'hinterland rural, d'autre part, au

sein de l'économie nationale et transnationale jouent donc un rôle déterminant. Les villes intermédiaires peuvent dégager des économies d'échelle dans la fourniture de services publics aux zones environnantes et développer des secteurs à forte intensité de main-d'œuvre comme le textile et l'agro-alimentaire, ou des services tels que le tourisme, et en particulier les services ne nécessitant pas d'importantes externalités de savoir.

Mais pour que ces capacités et ces connexions permettent effectivement aux villes intermédiaires et aux petites villes en plein essor de jouer ce rôle, il sera impératif de réaliser de nouveaux investissements et d'adopter des politiques publiques de qualité, à l'échelle nationale et locale. En effet, la plupart des villes intermédiaires et des localités plus petites pâtissent d'une expansion rapide, d'un taux de pauvreté élevé, de l'insuffisance des investissements et de la rareté des opportunités d'emploi formel. Même dans un *pays à l'économie diversifiée* comme l'Afrique du Sud, la plupart des villes intermédiaires s'appuient sur une base économique étroite, monosectorielle, qui est largement tributaire de technologies anciennes, vulnérables en cas de chocs de marché exogènes. Si l'on ne développe pas activement leur potentiel, ces villes intermédiaires et les petites localités sont condamnées à un déclin économique à relativement brève échéance, ce qui ne fera qu'étendre l'emprise de l'« urbanisme de bidonvilles ».

Pour exploiter les atouts propres aux villes intermédiaires, il faut des politiques différenciées

Conformément au nouveau paradigme du développement territorial, l'intégration systématique de la promotion des villes intermédiaires dans les stratégies urbaines nationales devrait chercher à valoriser leurs atouts spécifiques et leur potentiel inexploité plutôt qu'à les indemniser pour leurs handicaps, qu'ils soient induits par la taille ou l'emplacement géographique (voir chapitre 8 dans BAfD/OCDE/PNUD, 2015). Il faut pour cela :

- Fonder l'allocation des ressources sur une compréhension approfondie de la manière dont une organisation optimale des services urbains dans les villes intermédiaires (c'est-à-dire les marchés, les établissements de santé, les écoles, les stations de taxis, les bureaux de poste, les postes de police et les stations-service) pourrait compléter l'agriculture de subsistance et répondre aux besoins des résidents.
- Améliorer les connexions, à la fois entre les centres urbains et leur hinterland immédiat et entre les villes intermédiaires et l'économie régionale et mondiale, ce qui peut également résorber en partie les bidonvilles périurbains qui existent actuellement dans presque toutes les villes africaines.
- Axer le développement sur les zones urbaines fonctionnelles (plutôt que sur des périmètres administratifs), y compris sur les couloirs urbains transnationaux fonctionnels. Le littoral maritime de l'Afrique de l'Ouest, le long du golfe de Guinée, qui compte des grandes villes mais aussi des agglomérations côtières plus petites, illustre parfaitement l'impératif d'une collaboration transnationale autour de ces couloirs, ne serait-ce que pour que la réponse collective aux risques urbains tienne compte des réalités des villes dans le cadre de plans territoriaux plus étendus.
- Opérer une distinction, dans la planification, le financement et l'appui institutionnel, entre les petites villes et les villes intermédiaires, de manière à leur permettre d'endosser une fonction distincte au sein du réseau urbain national en exploitant leurs avantages sectoriels et géographiques spécifiques. Cette différenciation peut passer par de nouveaux investissements dans l'infrastructure ou par la relocalisation d'un service public important offrant des opportunités d'emploi à long terme ; par exemple, il peut être économiquement plus rationnel d'implanter

certains services administratifs dans les grandes villes plutôt que dans des localités plus petites, où moins d'habitants en bénéficieraient. Il faut que la classification des villes intermédiaires en vue de l'attribution d'un soutien ciblé soit flexible et graduée, afin que ces villes puissent monter ou descendre dans la hiérarchie au fil du temps. L'expérience de l'Afrique du Sud montre que lorsque l'on attache trop d'importance à la taille au détriment des caractéristiques fonctionnelles, les dirigeants locaux sont parfois tentés de faire pression pour que des villes intermédiaires soient reclassées en régions métropolitaines sans considération pour l'évolution de leur potentiel économique réel. Le processus de classification peut donc i) inclure d'autres aspects, comme les performances de la gouvernance locale et la compétitivité internationale, et ii) veiller, via des incitations adéquates, à ce que l'accession au statut de ville métropolitaine ne soit pas l'unique perspective de progression pour les villes intermédiaires. Le tableau 8.3 illustre les fonctions urbaines que peuvent assumer les villes intermédiaires au sein du réseau urbain national.

Tableau 8.3. Les différentes fonctions urbaines des villes intermédiaires

Fonctions urbaines	Description
Marché régional	La ville est la principale zone de production et d'échange de biens et de services dans l'économie locale et régionale.
Centre de services	La ville offre des services publics et privés à ses administrés et à la population environnante.
Capitale régionale	La ville accueille des institutions administratives et politiques régionales ou nationales.
Centre touristique	La ville promeut des activités en lien avec le tourisme intérieur ou international.
Plateforme de communication	La ville joue un rôle de plateforme pour la circulation des personnes, des biens et des informations.
Espace économique	La ville tient une place stratégique dans l'économie nationale, régionale et mondiale grâce à son emplacement géographique et à sa stratégie de développement (par exemple, zone franche).

Source : Adapté de Song (2013).

Plusieurs pays d'Afrique encouragent les villes intermédiaires

Bien qu'ils soient encore minoritaires, plusieurs pays d'Afrique ciblent d'ores et déjà explicitement la promotion des villes intermédiaires comme vecteur d'une urbanisation plus durable :

- L'Éthiopie a fait des villes intermédiaires des acteurs clés de son plan économique national : 16 centres urbains de moins de 500 000 habitants reçoivent désormais une aide ciblée afin de développer leur industrie et le tourisme, tandis que Diré Dawa dispose d'un statut administratif spécial.
- Madagascar a adopté une stratégie multisectorielle pour ses pôles de croissance urbaine, et investi dans les routes et dans l'alimentation en eau, ainsi que dans la formation professionnelle, dans l'enseignement supérieur, dans la prestation de services et dans le renforcement des capacités. Ces efforts ont créé 13 000 nouveaux emplois formels, principalement dans les villes de Nosy Be et Tolagnaro (Speakman et Koivisto, 2013, p. 97).
- Le Maroc investit dans des villes intermédiaires comme Tanger et Meknès en y développant le tourisme et l'industrie. Le nouveau plan de découpage territorial défini par le gouvernement étend la décentralisation et accorde des moyens supplémentaires pour le développement territorial de villes situées à la périphérie de Casablanca, comme Sidi Slimane et Beni Mellal.
- Le Rwanda investit dans ses villes intermédiaires pour faire face à la croissance rapide de sa population. Il s'attache au développement économique et à l'amélioration de l'accès aux services publics dans les villes de Huye, Muhanga,

Musanze, Nyagatare, Rubavu et Rusizi. Quatre zones industrielles provinciales spécialisées dans l'agroalimentaire et dans les activités manufacturières à faible niveau de qualification (Bugesera, Huye, Nyabihu et Rusizi) s'efforcent de renforcer les liens économiques entre zones rurales et zones urbaines et à multiplier les opportunités économiques dans les zones rurales.

- De son côté, l'Afrique du Sud cherche à rationaliser le rôle joué par les villes intermédiaires en adoptant une approche différenciée pour le financement des municipalités, la planification, et l'aide apportée à ces villes.

La gouvernance multiniveaux peut promouvoir les stratégies de développement urbain

Pour déployer avec efficacité des stratégies nationales d'urbanisme, il faut axer la gouvernance sur trois priorités : i) autonomiser les autorités locales, ii) attirer et développer les capacités requises pour le fonctionnement des administrations locales et iii) renforcer la transparence à tous les échelons de gouvernement. La gouvernance multiniveaux et la prestation de services ont un défi commun à relever, celui de mettre en cohérence les initiatives des communautés locales, souvent élaborées sans la moindre intervention de l'État, avec le financement et le déploiement des services formels.

Il convient d'autonomiser les autorités urbaines africaines, à tous les échelons

Les administrations centrales ne sont ni équipées ni bien placées pour concevoir et mettre en œuvre seules les stratégies urbaines nationales. Contrairement aux politiques de développement régional plus étendues, la politique urbaine a besoin « d'une approche de gouvernance multiniveaux participative plus sophistiquée, associant les différents niveaux de gouvernement (national, régional et local) ainsi que d'autres parties prenantes, et dans laquelle l'État central joue un rôle de chef de file » (BAfD/OCDE/PNUD, 2015). Si cette idée est largement acceptée à l'échelon du continent, sa mise en œuvre reste lente et difficile, comme il faut s'y attendre dans les domaines où les enjeux politiques sont importants. Toutefois, un certain nombre de grands principes peuvent guider la réforme devant conduire à une gouvernance multiniveaux efficace.

Les pays reconnaissent la nécessité d'autonomiser les administrations locales mais doivent encore faire progresser une décentralisation efficace

Les pays d'Afrique sont dans une large mesure d'accord sur la nécessité d'avancer vers une décentralisation complète qui concrétisera la vision énoncée dans l'Agenda 2063. En juin 2014, l'Union africaine (UA) a adopté la Charte africaine sur les valeurs et les principes de la décentralisation, de la gouvernance locale et du développement local (UA, 2014). Cette initiative a aligné l'environnement panafricain sur les normes mondiales¹. Lors de cette même conférence de l'UA, les chefs d'État et de gouvernement ont approuvé la création du Haut conseil des autorités locales, destiné à être une institution de l'UA. Ce Haut conseil a vocation à faire entendre la voix des autorités locales lors des délibérations de l'Union africaine. La Charte africaine et le Haut conseil insufflent un nouvel élan à la décentralisation et forment une base solide à partir de laquelle faire avancer les réformes sur le continent. À l'heure de rédiger ce rapport, cependant, seuls la Guinée-Bissau, le Mali, la Mauritanie, la République du Congo (Congo) et le Tchad ont signé la Charte, et le Mali est le seul pays à l'avoir ratifiée (Elong-Mbassi, 2016). De plus, dans de nombreux pays, la décentralisation fiscale n'a pas avancé, ce qui freine considérablement les progrès de la décentralisation administrative et politique (BAfD/OCDE/PNUD, 2015).

Ces retards dans la mise en place d'une gouvernance multiniveaux entravent la prise de décisions d'investissement d'infrastructure cruciales, fondées sur une analyse territoriale poussée. Comme le montrent les *Perspectives économiques en Afrique 2015*, une grande partie de l'infrastructure et de la planification du développement a jusqu'ici ignoré la dimension territoriale, c'est-à-dire les conséquences économiques, sociales et environnementales systémiques à l'échelon local et régional. Cette situation débouche souvent sur des décisions d'investissement sous-optimales, prises par des acteurs qui ne savent pas quel est le meilleur moyen de mettre les avantages de l'urbanisation au service de la réalisation des objectifs de transformation structurelle, d'inclusion sociale, et de durabilité environnementale. C'est ainsi que l'on perpétue un développement urbain dysfonctionnel.

Même si les autorités et les parties prenantes locales connaissent mieux que quiconque ces conséquences systémiques, privées de tout pouvoir de décision, elles sont dans l'incapacité de mener à bien des projets plus efficaces à l'échelle de la ville. En raison de l'insuffisance de la décentralisation, il n'est pas rare que les projets locaux soient démesurément tributaires des décisions du gouvernement central, ce qui peut décourager les initiatives locales. Lorsque l'État central concentre entre ses mains la responsabilité de définir et de faire aboutir les politiques nationales de développement durable, il est probable que les décisions ne permettront pas aux villes africaines de relever les défis économiques, sociaux et environnementaux qui se posent à elles. Bien que mondiaux par nature, ces défis sont en effet profondément ancrés et imbriqués dans les contextes locaux. Pour que ces politiques soient efficaces à long terme, il faut qu'elles répondent aux besoins locaux et que la population se les approprie (Pinel, 2013).

Le rythme et l'ampleur des réformes instaurant une gouvernance multiniveaux dépendent du contexte local

Les principales raisons du décalage entre le discours et l'action en matière de promotion de la gouvernance multiniveaux, tiennent à l'environnement politique propre à chaque pays, et notamment aux hiérarchies sociales, au régime foncier (voir plus haut) ou aux intérêts particuliers des principaux décisionnaires. Chaque pays et chaque zone infranationale met en œuvre les engagements internationaux progressivement, par tâtonnements, dans le cadre de son propre processus de réformes politiques. La réallocation de l'autorité, du pouvoir et des moyens s'accompagne nécessairement de conflits, de concurrence et de risques de détournements de fonds. L'efficacité des réformes visant à instaurer une gouvernance multiniveaux requiert donc un leadership politique engagé, capable de faire déboucher les négociations sur des décisions pratiques concernant la forme, le rythme et les priorités de la décentralisation. Les exemples de pays d'Afrique exposés ci-dessous, sélectionnés dans les cinq catégories de pays définies en fonction du niveau d'urbanisation et du taux de fécondité (chapitre 6), illustrent l'importance de l'histoire, du contexte socio-politique et de la conception du processus de réforme dans le succès de la mise en œuvre.

Angola (*pays tributaire des ressources naturelles*) : Depuis que la guerre civile en Angola a quasiment réduit à néant les capacités au niveau communal et municipal, le gouvernement central gère directement la capitale, Luanda, et canalise les flux d'IDE vers l'infrastructure et l'immobilier. Lorsque Luanda a annexé deux communes voisines, Icolo e Bengo et Quiçama, ainsi qu'une partie de Cacuaco, en 2011, une « commission administrative » a directement été désignée pour gouverner la nouvelle ville, et cette commission n'est le fruit ni d'une décision directe des citoyens ni d'une élection démocratique. C'est ce qui explique peut-être pourquoi les investissements répondant aux besoins des élites sont financés, tandis que les problèmes de la pauvreté urbaine à grande échelle, de l'état de santé de la population et de l'absence de services de base persistent (Lawanson, 2015).

Éthiopie (*pays à urbanisation tardive*) : La structure de gouvernance du pays comporte trois niveaux : fédéral, régional et local. La Constitution de 1995 reconnaît et attribue des pouvoirs, des fonctions et des recettes à l'État fédéral et aux neuf États régionaux et considère deux villes – Addis-Abeba et Dire Dawa – comme des entités en partie autonomes. Les États régionaux instaurent leur gouvernement conformément à leur propre Constitution. Les structures prédominantes (les *woredas* dans les zones rurales et les administrations locales urbaines) assurent les services d'éducation et de santé, la justice, la sécurité ainsi que les « services municipaux » (voirie, réseaux d'assainissement, etc.). Cependant, faute d'autorité, de ressources budgétaires et de personnel qualifié, la plupart des collectivités locales sont incapables de faire face à la croissance économique et démographique rapide. Si les autorités locales peuvent percevoir des recettes afin de couvrir le coût des services de base, les droits d'utilisation acquittés par les usagers sont insuffisants. Tandis que les grandes villes sont tributaires de revenus locatifs précaires, beaucoup d'autres n'ont aucune maîtrise des modalités ou des tarifs des baux. Les transferts depuis l'État central ne suffisent pas à couvrir les dépenses récurrentes, et encore moins les besoins en capital (Banque mondiale, 2015a).

Nigéria (*pays tributaire des ressources naturelles*) : L'État comporte trois niveaux administratifs distincts : le niveau national, les États et les zones de gouvernement local. La Constitution de 1999, adoptée après le retour des civils au pouvoir, confie la responsabilité des services de base aux États et aux zones de gouvernement local, sans toutefois délimiter clairement leurs rôles respectifs. Les États disposent de leurs propres sources de revenus et reçoivent des transferts depuis l'échelon national, tandis que les zones de gouvernement local sont un simple prolongement administratif des États. Ainsi, dans une mégapole telle que Lagos, c'est à l'évidence l'État qui domine, ce qui crée un large fossé démocratique entre les communautés locales et les institutions qui décident de l'infrastructure régionale et de la prestation des services (Lawanson, 2015).

Sénégal (*pays à urbanisation précoce*) : En 2013, le Parlement a voté une loi renforçant la décentralisation et réformant le Code des Collectivités locales. Cette loi n'a pas accordé aux collectivités locales le pouvoir de lever l'impôt mais a défini plus clairement les recettes fiscales perçues sur le territoire de la commune. Elle a renforcé l'autonomie budgétaire des collectivités locales et a accordé aux contribuables le droit de demander des comptes sur les décisions budgétaires locales (République du Sénégal, 2013).

Afrique du Sud (*pays à l'économie diversifiée*) : La Constitution sud-africaine de 1996 témoigne de l'une des conceptions de la décentralisation démocratique les plus propices à l'autonomie. Au lieu de délimiter les responsabilités de chacun des échelons de gouvernement, elle étend la notion de « sphère » autonome aux collectivités locales, en leur confiant un mandat de développement explicite. La Constitution définit une nomenclature de fonctions pour chaque sphère. Nombre de ces fonctions sont concurrentes entre les trois sphères de gouvernement, mais les collectivités locales conservent tout de même la possibilité de prendre une décision qui diffère de celle des autres sphères. Cette autonomie s'appuie sur le pouvoir de lever des recettes fiscales localement. En réalité, les gouvernements des provinces sont davantage tributaires des transferts depuis l'administration nationale. Deux ans après l'adoption de la Constitution, un Livre blanc sur les collectivités locales a été publié. Ce document jette les bases d'une réforme juridique progressive visant à ancrer cette conception de la constitution.

Quelques grands principes peuvent favoriser les progrès d'une gouvernance multiniveaux efficace

Les stratégies de développement urbain nationales et territoriales doivent prévoir des mécanismes explicites de gouvernance multiniveaux afin de faire émerger des schémas d'urbanisation plus durables et plus inclusifs. Malheureusement, les pays d'Afrique dont

le gouvernement national ne dispose guère de capacités sont également souvent dotés d'institutions publiques locales encore plus démunies. À moyen terme, ces pays devront impérativement améliorer leurs capacités en matière d'urbanisme (voir section suivante), mais, dans l'immédiat, ils doivent définir une architecture de gouvernance multiniveaux qui s'ancre dans le contexte local. Sachant qu'il n'existe pas de modèle universel applicable à tous les pays d'Afrique, on peut énoncer un certain nombre de principes pour faciliter l'élaboration pragmatique d'un système de gouvernance multiniveaux.

Premièrement, la décentralisation passe par la reconnaissance du fait que les acteurs locaux sont les mieux placés pour calibrer les investissements dans le logement et les transports publics dans le respect de la réglementation sur l'utilisation des terres. L'infrastructure concerne par nature l'espace, et certaines fonctions publiques façonnent plus que d'autres l'environnement bâti. Par exemple, l'énergie, les transports, le logement et la gestion de l'utilisation des terres sont des fonctions essentielles pour favoriser l'émergence de formes urbaines inclusives, plus denses et à usage mixte. En les combinant dans des emplacements stratégiques au sein d'un cadre territorialement cohérent, il est possible d'améliorer les opportunités économiques et d'influer sur la forme urbaine, mais une telle démarche n'est pas facile à coordonner à l'échelle nationale. Les asymétries de l'information qui prévalent entre les acteurs nationaux et locaux sont l'une des raisons qui justifient de promouvoir la participation active des parties prenantes locales (BAfD/OCDE/PNUD, 2015). Sans l'aide des parties prenantes locales, les autorités nationales ou provinciales ne sont pas en mesure de saisir pleinement les nuances et la complexité des territoires locaux. Il appartient aux acteurs locaux de veiller à ce que les décisions d'investissements stratégiques, les contributions et l'écheveau complexe des intérêts en jeu se renforcent mutuellement.

Deuxièmement, il est préférable que certaines fonctions qui visent l'efficacité générale du système territorial soient coordonnées et financées aux échelons national et régional. Il s'agit notamment de la gestion des bassins versants, de la satisfaction des impératifs logistiques interrégionaux (routes longues distances, fret, aéroports, ports) et de la migration transfrontière des travailleurs. Des structures dédiées comme des autorités métropolitaines peuvent permettre aux autorités des villes, des communes environnantes et des zones périurbaines de collaborer dans certaines fonctions et domaines afin d'améliorer la gouvernance métropolitaine des transports ou de l'eau. Cependant, ces fonctions doivent être en contact avec les responsables de la gestion locale de l'environnement bâti, ce qui souligne l'importance de forums de coordination prévus par la législation. En Afrique du Sud, la loi-cadre sur les relations intergouvernementales (*Inter-governmental Relations Framework Act*, ou IGR Act, n° 13 de 2005) illustre cette nécessité. Cette loi prévoit des échanges réguliers et systémiques entre les différents échelons de gouvernement sur toutes les questions relevant de la sphère intergouvernementale. Elle expose les mécanismes de règlement des différends entre échelons de gouvernement et de collaboration sur les initiatives stratégiques qui concernent tout le pays. Dans chaque province sud-africaine, les acteurs gouvernementaux concernés peuvent déterminer le champ et les priorités du forum intergouvernemental. C'est ainsi que se forme un outil de dialogue, de coordination et de partage de l'effort spécifique au contexte, sans que la perspective nationale ne soit perdue de vue. Le président peut également convoquer son propre forum politique national, provincial ou métropolitain.

Troisièmement, tout système intergouvernemental efficace doit être conçu de manière à permettre l'autonomisation locale de la majorité des citoyens qui construisent effectivement leur communauté, leur bourg ou leur ville en l'absence de toute intervention concrète de l'État (voir section précédente). Au fil du temps, la gestion urbaine doit évoluer de manière à ce que le programme descendant prévu par l'État et les efforts ascendants déployés par les citoyens se rejoignent. Il existe une grande marge d'amélioration de l'efficacité et de l'impact de part et d'autre, qui trouvera certainement à s'exprimer sur la durée par l'émergence de diverses formes de partenariats.

Encadré 8.6. La méthode des petits pas pour la réforme de la gouvernance multiniveaux

Pour les États fragiles et ceux sortant d'un conflit, l'« improvisation » peut constituer une stratégie pour la mise en œuvre de certaines réformes de gouvernance. Cette approche s'attache à renforcer les institutions en enchaînant une succession de petites étapes incrémentielles, surtout lorsqu'elles induisent des écarts bienvenus par rapport à des réalités fermement ancrées. Andrews, Pritchett et Woolcock (2012) proposent une analyse itérative axée sur les problèmes (PDIA) reposant sur quatre grands principes :

1. La PDIA s'emploie à résoudre les problèmes de performances désignés et définis localement.
2. Elle cherche à créer un environnement légitimant pour la prise de décisions qui encourage l'expérimentation, au lieu de demander aux agents de mettre en œuvre les projets exactement tels qu'ils ont été conçus.
3. Elle englobe cette expérimentation dans une boucle de rétroaction à court terme qui facilite un apprentissage rapide sur la base de l'expérience, au lieu d'avoir à attendre longtemps pour pouvoir apprendre sur la base d'une « évaluation » *ex post*.
4. Elle fait participer activement un large éventail d'agents pour que les réformes soient applicables, légitimes et pertinentes, au lieu de s'appuyer sur un groupe restreint d'experts extérieurs qui préconisent une diffusion de l'innovation du sommet vers la base.

L'approche des réformes à la chinoise, qui consiste à « traverser la rivière en tâtant les pierres », illustre ces principes.

Le renforcement des capacités du secteur public est un pilier des stratégies urbaines nationales

Une gouvernance multiniveaux efficace requiert une nouvelle panoplie de compétences, d'approches managériales et de culture institutionnelle à tous les échelons et dans tous les pans du secteur public qui mettent en œuvre la politique urbaine ou y contribuent. Dans de nombreux pays d'Afrique, l'insuffisance des capacités locales est aggravée par l'absence d'incitations offertes aux professionnels qualifiés pour embrasser une carrière dans la fonction publique locale. De plus, beaucoup d'administrations publiques souffrent d'une pénurie de professionnels comme des ingénieurs, des urbanistes, des spécialistes du financement urbain, des chefs de projet, des professionnels du développement économique local, des inspecteurs chargés de faire respecter le code de l'environnement et le code de la construction, des planificateurs des transports et des avocats spécialisés en droit foncier. Trente-six pays d'Afrique sont dépourvus d'école d'urbanisme. Parmi ceux qui en ont eu une, le Nigéria compte 10 fois moins d'urbanistes agréés que le Royaume-Uni, alors qu'il totalise 20 millions de citoyens de plus. L'Afrique a besoin de dizaines de milliers de professionnels pour gérer ses villes et ses bourgs. Elle a également besoin d'une nouvelle génération de professionnels capables de faire face aux complexités de l'environnement urbain façonné par les acteurs informels ainsi que par les réseaux d'information mondiaux.

Pour combler ce déficit, les pays d'Afrique devront adopter des programmes de renforcement systématique des capacités. Ils ont besoin du leadership et des compétences permettant de produire, de mettre en œuvre, de suivre et d'évaluer des stratégies urbaines et des plans d'action. Les organisations de la société civile ainsi que les entreprises ont également beaucoup à apprendre de tels programmes. De nouvelles institutions et de nouveaux réseaux sont en train de se former en Afrique pour combler ce déficit de capacités, mais ces initiatives doivent être étendues et adaptées au contexte local. Voici quelques exemples de réussite :

- En Afrique du Sud, la municipalité d'eThekweni a mis en place un institut municipal (le *Municipal Institute of Learning – MILE*) chargé de renforcer les capacités des collectivités locales. Depuis 2009, le MILE a formé 3 600 agents des administrations locales à la planification stratégique, ainsi qu'à la gestion de l'eau et de l'assainissement, des déchets solides et des recettes publiques. Ce programme apporte un appui technique aux communes voisines de Durban, et opère également au Malawi, au Mozambique, en Namibie et au Zimbabwe. Il favorise la collaboration et la formation de partenariats et de réseaux avec les universités locales et internationales, les instituts de recherche en Afrique et les agences de développement internationales.
- L'association des écoles d'urbanisme africaines (*Association of African Planning Schools*) est un réseau de 54 écoles d'urbanisme locales et régionales de niveau universitaire réparties sur tout le continent. Elle forme les urbanistes africains à traiter les questions relatives à l'informalité, au foncier, à la participation, à la gouvernance, au changement climatique, à l'aménagement du territoire et à l'infrastructure. De plus, ce réseau a engagé un processus de réforme de la législation sur l'urbanisme en Afrique.
- En Éthiopie, l'Université de la fonction publique et le ministère du Développement urbain et du Logement ont ouvert leur formation de deuxième cycle en gestion urbaine à environ 350 étudiants de master par an entre 2008 et 2015, ce qui représente une multiplication par 12 depuis 2006.

Pour porter ses fruits, un programme national de renforcement des capacités doit faire intervenir de nombreuses parties prenantes. Il doit regrouper un point focal de haut niveau au sein du gouvernement, idéalement auprès du président, le ministère national chargé de l'aménagement du territoire et du développement, le ministère responsable des collectivités locales et territoriales et les ministères nationaux chargés de l'infrastructure et du développement économique. Ce groupe d'acteurs doit collaborer avec l'association nationale des collectivités locales afin d'affiner les priorités de renforcement des capacités et d'élaborer un programme cohérent, réunissant les différentes parties prenantes. Une fois que la coalition chargée du renforcement des capacités et que les incitations adéquates à l'intention des jeunes professionnels sont en place, il est possible de mobiliser les ressources et de tirer parti des offres des différentes agences internationales, en fonction des priorités et des exigences locales.

Enfin, des incitations comme des bourses de formation en cours d'emploi permettent la mise à disposition de capacités dans des localités plus reculées, comme l'a montré l'exemple de l'Éthiopie et de la Zambie. L'expérience internationale de la formation en cours d'emploi dans différents secteurs, par exemple le déploiement de médecins dans les hôpitaux ruraux, pourrait être adaptée aux professions de l'urbanisme. Il convient également d'étudier des approches innovantes dans ce domaine.

La transparence est essentielle au succès des réformes de la gouvernance multiniveaux

L'intégration systématique du principe de transparence dans les sept étapes énoncées au début de ce chapitre pour la formulation des stratégies de développement urbain peut permettre d'attirer des financements, d'accroître l'efficacité des projets et d'améliorer la légitimité budgétaire.

Comme le montre en détail la section suivante, l'accès à de nouveaux financements pour le développement urbain nécessite d'informer les bailleurs de fonds potentiels des opportunités et des risques, mais aussi de mettre en place des systèmes inventoriant l'infrastructure et présentant les ratios de recouvrement des taxes et redevances, de récupération des coûts et d'endettement. Cependant, outre les acteurs financiers, ce sont les acteurs locaux proches du point de dépense, du point de prestation des services

et de la perception qu'en ont les citoyens qui devraient principalement bénéficier d'une amélioration de la transparence et de la reddition de comptes. L'**open data** (accès aux données publiques) est l'un des instruments qui sert à redéfinir les relations entre les acteurs urbains. En transformant les données en ressources largement disponibles, il peut favoriser les innovations socio-économiques, de nouvelles ambitions entrepreneuriales ou la création d'emplois. Néanmoins, l'accès aux données nationales ne suffit pas à lui seul à permettre la participation citoyenne : les citoyens doivent avoir confiance dans la qualité de l'information et dans la capacité de l'État à répondre à leurs besoins. Plusieurs pays ont lancé des initiatives au profit de l'*open data* :

- Au Cameroun, l'Association internationale des maires francophones (AIMF) encourage les citoyens à participer pleinement au cycle budgétaire. Un système de gestion du budget des administrations locales, qui repose sur le logiciel SIM_ba, aide à la prise de décisions tout en améliorant la reddition de comptes et la disponibilité des données. L'AIMF déploie ce système dans différentes communes. D'après ses estimations, l'*open data* pourrait porter à au moins 50 %, contre 10 % aujourd'hui, la proportion des comptes administratifs et publics déposés auprès de la Chambre des comptes de la Cour suprême. Ce logiciel est aussi utilisé dans d'autres pays, notamment au Burkina Faso, aux Comores, au Congo, en Guinée, au Mali, à Madagascar, au Niger, au Tchad et au Togo.
- Le Kenya a lancé en 2011 la *Kenya Open Data Initiative* (KODI) pour permettre le libre accès aux données publiques et pour promouvoir une gouvernance plus transparente et plus efficace. Faute de mise à jour des données, cette initiative a connu un coup d'arrêt en 2013, mais elle a été relancée en juillet 2015, avec un portail en ligne amélioré qui présente des données plus diverses et à jour. Aujourd'hui, 31 ministères communiquent des données, et les administrations locales déploient davantage d'efforts dans ce sens. Les journalistes et la société civile sont en outre formés à l'utilisation de ces informations. Plus de 94 millions de personnes ont ainsi pu consulter 830 séries de données, 92 cartes et 301 graphiques. La KODI reste une initiative allant du sommet vers le bas, mais prévoit d'adopter des modes de production de données plus participatifs en travaillant avec des organisations de la société civile qui œuvrent en faveur de l'*open data* et de l'investissement participatif (*crowdfunding*). Le Ghana, le Rwanda et la Tunisie s'intéressent aussi à ce type d'initiative.

Les **budgets participatifs** qui présentent un certain type d'*open data* portant sur le recouvrement et l'utilisation des impôts locaux peuvent eux aussi améliorer la légitimité fiscale. Ils encouragent la décentralisation budgétaire en permettant aux autorités locales de devenir plus inclusives, plus autonomes et plus responsables. Le système YTAX mis en place par une organisation non gouvernementale, Enda Tiers-monde, montre comment les nouvelles technologies peuvent faciliter le recours aux budgets participatifs en intégrant tous les acteurs qui gèrent les impôts locaux, c'est-à-dire le collecteur, le contrôleur, le percepteur et le maire. Dans ce système, chaque acteur gère un compte et doit donc rendre des comptes aux autres acteurs.

Les pays d'Afrique peuvent recourir à différentes sources pour financer leurs stratégies urbaines nationales

L'étape 7 du cadre de développement urbain évoqué au début de ce chapitre consiste à mobiliser des ressources financières au profit des stratégies urbaines nationales et du nouvel agenda urbain qui permettront la transformation structurelle de l'Afrique. Comme expliqué plus haut, le déficit de financement est considérable. Pour le résorber, il faut des solutions spécifiquement adaptées au contexte, qui exploitent les opportunités existant dans différents pays. Il faut pour cela :

- i. autonomiser et responsabiliser les collectivités locales dans le cadre des réformes de la gouvernance multiniveaux évoquées plus haut ;
- ii. mobiliser de nouvelles ressources financières en faisant appel à des mécanismes novateurs ;
- iii. mettre à profit les ressources financières et l'expérience de la communauté internationale.

Il est impératif d'investir massivement dans un large éventail d'infrastructures si l'on veut que les villes d'Afrique soient dynamiques et inclusives (encadré 8.7). Cette section s'intéresse aux moyens permettant de mobiliser les financements nécessaires.

Encadré 8.7. L'ampleur du déficit d'infrastructures urbaines en Afrique subsaharienne

L'Afrique subsaharienne doit investir quelque 90 milliards USD par an dans l'infrastructure, dont 60 milliards dans des infrastructures nouvelles et 30 milliards dans la maintenance. Cette estimation se fonde sur le Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique (AICD), qui évalue les besoins globaux en infrastructures pour un échantillon de 24 pays. L'AICD différencie trois catégories d'infrastructures :

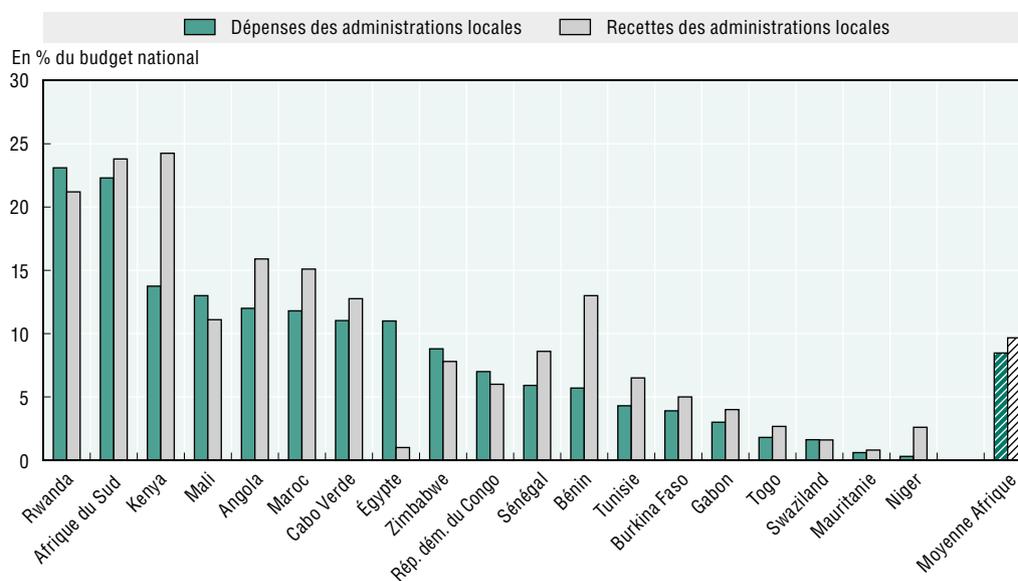
- Les infrastructures productives nationales (production et transport d'énergie, réseaux de télécommunication, routes, voies ferrées, aéroports et ports, par exemples), qui représentent 34 % de l'ensemble des besoins (environ 31 milliards USD) ;
- Les aménagements et les services publics dans les zones urbaines (routes, électricité, eau et télécommunications, par exemple), qui représentent 32 % de l'ensemble des besoins (environ 29 milliards USD) ;
- Les aménagements et les services publics dans les zones rurales (routes, électricité, eau, égouts et irrigation, par exemple), qui représentent 34 % de l'ensemble des besoins (environ 31 milliards USD).

D'après l'approche reposant sur le coût de base, qui prend plus spécifiquement en compte les besoins d'investissement dans les zones urbaines, l'Afrique subsaharienne devra investir entre 12.5 et 35 milliards USD chaque année, en fonction de l'expansion urbaine et de la densité de population. Cette estimation n'inclut ni le coût du foncier ni celui des équipements en superstructures (Paulais, 2012 : 96-102).

La décentralisation fiscale requiert des administrations locales compétentes et aptes à rendre des comptes

En Afrique, il est frappant de constater à quel point les autorités locales manquent de ressources financières. Afin de créer et de préserver une dynamique de réformes, il est essentiel de prêter attention aux dimensions financières de l'agenda des réformes urbaines. Selon les premières estimations du Global Observatory of Local Finances, 9.5 % des recettes nationales sont alloués aux administrations locales dans 19 pays d'Afrique (graphique 8.2), contre 26 % dans l'Union européenne.

Graphique 8.2. Part des recettes et des dépenses des autorités locales dans les budgets nationaux en Afrique, 2013



Note : Données préliminaires. Les données sont actuellement recueillies et vérifiées, et les premiers résultats ne sont pas encore entièrement validés. L'échantillon n'inclut pas les États fédéraux. Les données concernent l'année 2013, sauf pour l'Afrique du Sud (2012), l'Angola (2012), le Burkina Faso (2012), le Cabo Verde (2011), l'Égypte (2010), le Gabon (2007), la Mauritanie (2008), le Togo (dépenses de 2006), la Tunisie (2012) et le Zimbabwe (2012).

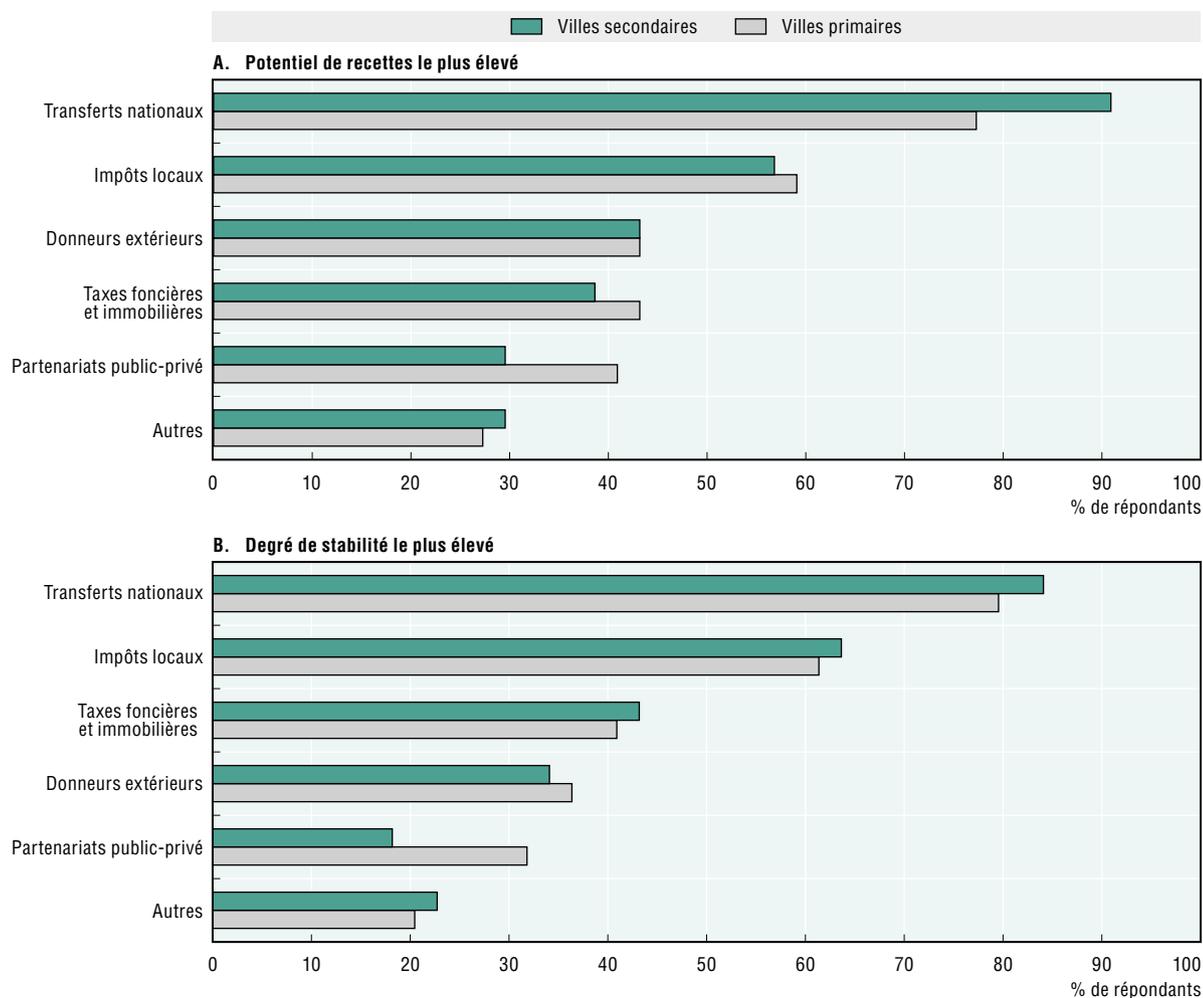
Source : CGLU (à paraître).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352184>

Des villes qui ne sont pas suffisamment autonomes ne peuvent pas remédier à leurs problèmes d'infrastructure. C'est l'échelon local qui est le mieux à même de gérer l'aide aux populations pauvres, une tâche difficile mais fondamentale dans les villes d'Afrique. De plus, ce sont *a priori* les décisions budgétaires locales qui permettent d'implanter l'infrastructure au bon endroit, pour répondre aux besoins locaux sur lesquels les ressources locales se concentreront. Cependant, la décentralisation budgétaire s'est révélée l'aspect le plus controversé des réformes de la gouvernance multiniveaux, à cause du manque de capacités et des carences des systèmes de reddition de comptes. Les autorités locales doivent démontrer qu'elles sont des institutions responsables et transparentes, à même de fournir les services essentiels.

Les outils de financement auxquels les villes peuvent recourir dépendent en grande partie du contexte local (graphique 8.3). Selon l'enquête menée pour les PEA, ce sont les transferts de l'État central et la fiscalité locale qui offrent le plus de possibilités, à la fois en termes de volume et de stabilité des financements. Néanmoins, les transferts de l'État central sont considérés comme plus importants dans les villes secondaires que dans les villes primaires. Dans environ 40 % des pays, les financements provenant de donateurs extérieurs, les mécanismes de valorisation foncière et les partenariats public-privé (PPP) constituent d'autres sources importantes de recettes pour les autorités locales. Il semble néanmoins que la participation à des PPP soit plus fréquente dans les villes primaires. La mondialisation crée des opportunités de financement innovant, mais les villes n'ont pas toutes la même facilité à utiliser ces nouveaux outils. La coopération entre administrations locales peut également permettre de rationaliser les efforts de mobilisation des ressources.

Graphique 8.3. Évaluation, par les experts, des sources de recettes des autorités locales, en fonction de leur potentiel et de leur stabilité dans les villes primaires et secondaires



Note : La catégorie « Autres » englobe les émissions obligatoires des administrations locales, les envois de fonds des expatriés et les prêts accordés par des banques de développement local et des établissements financiers privés. Enquête menée auprès d'économistes travaillant dans 45 bureaux de pays de la Bafd et du PNUD en Afrique. Chaque pays reçoit une pondération de 1.

Source : Enquête auprès des experts-pays des PEA, 2016.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352197>

L'amélioration des finances locales et l'efficacité de la gouvernance multinationaux vont de pair

À condition que les autorités locales agissent de façon transparente et rendent des comptes, la décentralisation budgétaire peut leur permettre de financer l'infrastructure urbaine via trois grands canaux :

- les transferts nationaux, qui, dans nombre de pays, constituent encore la majeure partie des recettes des municipalités ;
- les impôts locaux et les instruments complémentaires tels que les mécanismes de valorisation foncière ;
- les financements privés.

Les transferts nationaux et les institutions financières spécialisées peuvent étoffer les ressources des villes

Les mécanismes de péréquation et les modalités des transferts diffèrent considérablement d'un pays d'Afrique à l'autre, selon l'ampleur du déséquilibre budgétaire, le cadre institutionnel de la décentralisation ou les facteurs historiques. Le Nigéria, par exemple, transfère automatiquement 13 % de ses recettes pétrolières aux États fédérés qui comptent des sites de production. Les collectivités locales en reçoivent directement 60 %. En Afrique du Sud, une formule sert à calculer la dotation aux collectivités locales, sur la base d'estimations des coûts. En Ouganda, les transferts aux autorités locales sont conditionnels et déterminés au cas par cas. Pour une analyse de la décentralisation politique, administrative et budgétaire en Afrique, voir également BAfD/OCDE/PNUD (2015).

Une dizaine de pays ont mis en place des institutions financières spécialisées (IFS) pour accroître la capacité financière des administrations locales, qui, pour la plupart, ont accès ni aux prêts commerciaux ni aux marchés des capitaux privés. Le statut et le mandat d'une IFS dépendent du cadre administratif, du niveau de développement économique du pays et de la volonté de l'État central de déléguer des mécanismes de financement. Les IFS sont en outre tenues de respecter des règles macroprudentielles. En Tunisie, elles sont à l'origine du surendettement des autorités locales (CGLU, 2010). Le tableau 8.4 présente une typologie des IFS.

Tableau 8.4. Les institutions financières spécialisées dans les pays d'Afrique

Caractéristiques	Pays	Organisme de financement	Prêt de donneurs	Marché des capitaux	Ressources internes	Fiscalité	État central
IFS publique ou privée	Maroc	FEC	√	√	√		
	Nigéria	UDBN	√	√			
Mécanismes de prêt aux municipalités existants	Afrique du Sud	DBSA/INCA	√	√	√		
	Tunisie	CPSCS	√	√	√		
Fonds d'investissement	Burkina Faso	FICOM/FPCL	√				√
Mécanismes de prêt aux municipalités limités ou inexistantes	Cameroun	FICOM/FPCL	√			√	
	Kenya	LGLA	√		√		√
	Mali	ANICT	√				
	Sénégal	ADM	√		√		√

Note : FEC = Fonds d'équipement communal ; DBSA = Development Bank of Southern Africa (Banque de développement de l'Afrique australe) ; INCA = Infrastructure Finance Corporation Limited ; CPSCS = Caisse de Prêts et de Soutien des Collectivités Locales ; FEICOM = Fonds spécial d'équipement et d'intervention intercommunale ; LGLA = Local Government Loans Authority ; ANICT = Agence nationale d'investissement des collectivités territoriales ; FICOM = Fonds d'Investissement pour les collectivités décentralisées ; UDBN = Urban Development Bank of Nigeria (banque du Nigéria pour le développement urbain).

Source : Paulais (2012).

Les collectivités locales peuvent utiliser la fiscalité locale et les mécanismes de valorisation foncière plus efficacement

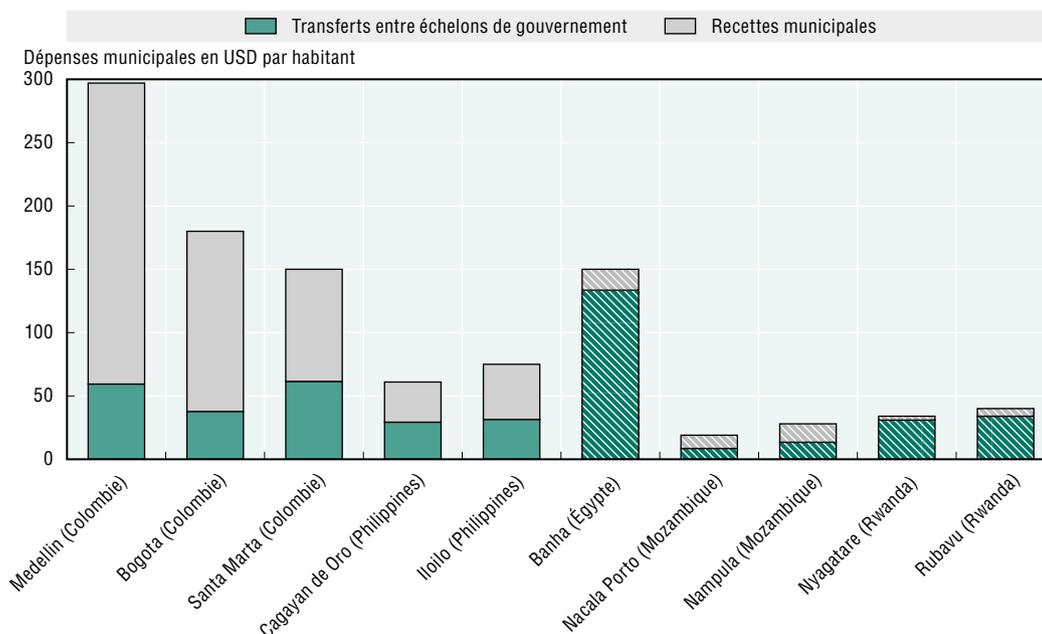
Les villes peuvent aussi accroître leurs recettes en élargissant l'assiette budgétaire aux activités immobilières et économiques locales. Le renforcement des capacités budgétaires locales est indispensable dans tous les pays d'Afrique car il peut accroître les capacités des autorités locales, mais aussi la légitimité fiscale en général, y compris dans l'économie informelle. Cependant, d'après les estimations, les impôts locaux collectés ne représentent qu'environ 1 % du revenu national dans la plupart des pays (BAfD/OCDE/PNUD/CEA-ONU, 2010). Yatta (2016) estime que la fiscalité locale est extrêmement faible dans sept pays d'Afrique centrale et d'Afrique de l'Ouest, d'après trois indicateurs :

- selon les estimations, les collectivités locales taxent 0.7 % des revenus des ménages ;
- les taxes sur l'immobilier local sont proches de 0 % ;
- selon les estimations, le taux de recouvrement local représente entre 0.20 et 0.58 % du « produit local brut » : quand une ville produit 100 USD, les collectivités locales encaissent moins de 0.60 USD.

Les données indiquent que la situation est analogue dans d'autres pays. Sur 42 pays d'Afrique, au moins 5 ne prélèvent aucune taxe locale (enquête auprès des experts-pays des PEA, 2015).

En comparant les recettes de quelques villes d'Afrique à celles de villes de Colombie et des Philippines, on constate les difficultés que rencontrent les villes d'Afrique pour générer des ressources locales (graphique 8.4). Faute de recettes locales suffisantes, ces villes sont fortement tributaires des transferts nationaux. Ceux-ci constituent plus de 85 % des recettes de villes comme Banha, en Égypte, ou Nyagatare et Rubavu, au Rwanda. Le volume insuffisant de ressources générées localement contribue au déficit de financement des villes d'Afrique.

Graphique 8.4. Recettes provenant des transferts et des ressources générées localement dans quelques villes d'Afrique, de Colombie et des Philippines



Note : USD en parité de pouvoir d'achat, 2013.

Source : ONU-Habitat (2015a).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352200>

Pour élaborer des systèmes budgétaires efficaces et équitables, il peut être nécessaire d'engager des réformes délicates, de grande ampleur et spécifiques au contexte. Par exemple, la plupart des taxes locales sont des taxes directes. Or, c'est le type de taxes auquel les contribuables tentent généralement d'échapper lorsque la légitimité fiscale est faible. De plus, les taxes locales peuvent être plus difficiles à recouvrer que les taxes indirectes, en particulier si la collecte ne fait pas partie des compétences des autorités locales. En Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest, l'analyse des comptes économiques locaux révèle que le taux d'imposition atteint parfois 0.30 % dans le secteur urbain informel, contre 0.10 % dans l'économie formelle. Dans certains cas, le secteur informel

acquitte la taxe sur la valeur ajoutée sur une grande partie des facteurs de production qu'il a déjà achetés comme produits finals, et que le secteur formel bénéficie de certaines exonérations fiscales, par exemple lorsqu'il réalise de nouveaux investissements (Yatta, 2016). Cependant, l'élargissement de l'assiette fiscale, surtout en ce qui concerne les taxes sur le foncier, est une question politiquement sensible. La bonne structure fiscale dépend, dans une large mesure, du contexte national et local.

La valorisation foncière peut compléter les recettes fiscales locales, même si elle ne devrait pas se substituer aux taxes locales, qui sont des instruments budgétaires légitimes. Dans un contexte de forte expansion urbaine, le foncier pourrait constituer un puissant outil permettant aux autorités nationales ou aux administrations locales de structurer et de financer l'urbanisation. La valorisation foncière peut internaliser l'évolution des prix du foncier résultant du dividende lié à l'urbanisation. En général, elle repose sur un processus en trois étapes :

- Des décisions réglementaires (changements d'affectation des terres, investissements d'infrastructure, etc.) accroissent la valeur du foncier.
- L'État lance alors un processus qui lui permettra d'encaisser l'intégralité ou une partie des plus-values foncières.
- Cette valeur foncière supplémentaire sert à financer des investissements d'infrastructure qui contrebalancent les effets délétères du renchérissement du foncier, tels que la densification et la gentrification. L'État peut, par exemple, utiliser ces fonds pour proposer des logements à coût abordable (Suzuki et al., 2015).

Le mécanisme du « tiers associé », introduit en 2007 au Maroc dans le cadre de la politique nationale d'élimination des bidonvilles, en constitue un exemple : pour reloger les ménages vivant dans des établissements humains informels, l'État leur accorde un terrain collectif, avec le droit d'y ériger un immeuble de trois ou quatre niveaux au maximum. Deux ménages peuvent signer un contrat avec un tiers (le tiers associé) qui financera la construction de l'immeuble en échange de parts de propriété. Chacun des deux ménages reçoit un appartement. Ce dispositif a permis de construire rapidement des logements, de développer l'immobilier commercial et de libérer des terrains pour le développement urbain (Toutain, 2015). Le tableau 8.5 donne quelques exemples d'initiatives de financement foncier.

Tableau 8.5. Initiatives de financement foncier en Afrique

Dispositif	Exemples	Description
Extension urbaine formelle par réajustement volontaire du foncier privé	Réajustement foncier à Huangou, une ville secondaire, en Angola	Les opérations de réajustement foncier dans une zone rurale de 312 hectares (3,12 km ²) dans le district de Fatima ont créé 255 lots pour la construction de logements. Les propriétaires initiaux ont reçu 35 % de la superficie et un titre foncier, et les compagnies des eaux et les entreprises de gaz et d'électricité 30 % ; les 35 % restants ont été vendus pour financer le projet. Cette cession a rapporté 800 000 USD, qui ont servi à financer de petites améliorations de l'infrastructure.
Taxe foncière et enregistrement des titres de propriété	Registre foncier urbain (RFU), Bénin	En définissant clairement les titres de propriété foncière, le RFU visait à accroître les taxes foncières et les recettes locales, qui avaient nettement augmenté au début des années 1990 mais diminué vers la fin de cette décennie, principalement pour deux raisons : 1) l'administration centrale conserve le pouvoir de lever l'impôt, et les taxes locales ne constituent pas une priorité, et 2) les collectivités locales hésitent à promouvoir une taxe impopulaire auprès des électeurs.
Vente de terrains publics	Vente de terrains publics à Addis-Abeba, Éthiopie	À Addis-Abeba, 94 % des terrains sont vendus par les communes à un prix fixé par des règles administratives. Pour 2014, le produit de la cession de droits d'aménagement a représenté 6 % du budget total de la ville, qui se chiffre à 900 millions USD, et 9 % de ses dépenses d'investissement totales.

Sources : ONU-Habitat (2013) et CGLU (sans date).

La valorisation foncière ouvre des perspectives pour l'avenir. Cependant, elle n'en est qu'à ses débuts en Afrique, notamment à cause des faiblesses structurelles liées à des procédures d'enregistrement des droits fonciers et des titres de propriété qui ne sont pas assez développées (voir plus haut), aux dysfonctionnements des marchés immobilier et financier et aux carences de la planification. Les mécanismes de valorisation foncière sont souvent spécifiques et difficiles à généraliser en l'absence d'institutionnalisation. Bien souvent, à cause d'une corruption et d'un favoritisme endémiques, ce sont les élites détenant le pouvoir qui empêchent les plus-values foncières. C'est le cas par exemple à Bamako, au Mali (Durand-Lasserve et al., 2015). Les mécanismes de valorisation foncière résultent souvent de négociations entre divers organismes publics, les propriétaires, les usagers et les agences immobilières, qui doivent parvenir à un consensus sur la valeur et sur la répartition des gains (Suzuki et al., 2015). La garantie des droits fonciers et l'institutionnalisation d'un système d'autorisation officielle des projets d'aménagement restent deux conditions préalables.

La décentralisation fiscale permet aux autorités locales de lever des financements privés

En présence d'une réglementation macroprudentielle stricte, la troisième composante de la décentralisation fiscale consiste à permettre aux autorités locales de chercher des financements privés, par exemple via l'émission de dette locale. Dès lors que les autorités locales disposent d'une meilleure assiette fiscale, elles peuvent emprunter sur les marchés financiers, à condition de respecter les principes directeurs nationaux relatifs à la stabilité macro-économique :

- La ville de Johannesburg a accédé aux marchés des capitaux en 2004 et émis avec succès six obligations municipales. La dernière émission en date, en décembre 2015, lui a permis de lever 90 millions de rands (ZAR).
- Au Cabo Verde, les administrations locales peuvent emprunter auprès de banques commerciales, dans les limites fixées pour éviter le surendettement. Les prêts ne sont généralement accordés que pour cinq ans au maximum et sont assortis d'un taux d'intérêt élevé (13-14 %). Afin d'atténuer les risques, l'État central doit valider chaque prêt. Dans ce pays, le budget moyen des autorités locales est relativement élevé : en 2007, il se chiffrait à 276 EUR par habitant, contre 7 EUR au Sénégal.
- Au Nigéria, les États fédérés peuvent, avec l'autorisation de l'État central, emprunter sur les marchés des capitaux locaux. L'État du Lagos génère 60 % de ses propres ressources. Grâce à des émissions obligataires et à des partenariats public-privé, il a réussi depuis 2008 à mobiliser des ressources supplémentaires et à améliorer l'infrastructure locale (Paulais, 2012, cité dans BAFD/OCDE/PNUD, 2015).

Néanmoins, le modèle d'émission obligataire du Nigéria ne saurait être universel. Il convient principalement aux grandes entités et aux administrations locales qui ont des perspectives de forte croissance. En outre, pour des raisons financières, administratives ou politiques, les autorités locales n'obtiennent pas toujours l'autorisation de l'échelon national.

Une autre solution consiste à attirer l'investissement direct étranger (IDE) dans l'infrastructure urbaine. Dans le monde, quelque 50 000 milliards USD placés dans des plans d'épargne et de retraite sont disponibles (CCFLA, 2015). Une partie de ces ressources pourrait financer le développement de l'infrastructure urbaine de l'Afrique, mais les investissements que ce continent reçoit ne sont toujours pas suffisants (BAFD, 2012). Entre 2009 et 2014, un total de 328 milliards USD a été consacré à l'infrastructure africaine, mais les flux d'IDE en direction de l'Afrique se sont contractés sous l'effet de la baisse des cours des matières premières (chapitres 1 et 2). Néanmoins, dans les pays à l'économie diversifiée et dans les pays à urbanisation précoce, les grandes villes (Accra,

Casablanca, Le Caire, Tunis, Johannesburg et Lagos) résistent à la crise. Des initiatives comme le fonds Africa50 pour l'infrastructure ou le Groupe de développement des infrastructures privées (*Private Infrastructure Development Group* – PIDG) apportent aux dirigeants des pays d'Afrique des compétences techniques et des projets standardisés qui ont pour effet de réduire les coûts de transaction supportés par les investisseurs extérieurs. Afin d'atténuer le risque pour les investisseurs, les pouvoirs publics africains peuvent recourir à des mécanismes de couverture, tels que l'assurance risque, et aux dispositifs d'engagement proposés par des organisations internationales, notamment par l'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA), la division assurance de la Banque mondiale.

Les mécanismes de financement innovants offrent de nouvelles solutions pour obtenir et allouer des ressources supplémentaires

Les mécanismes de financement innovants peuvent offrir de nouvelles solutions pour fournir des services et éviter les problèmes qui se posent lorsque l'infrastructure est financée via des redevances d'utilisation classiques. Un **accès partiel aux entreprises d'État** et aux installations publiques pourrait encourager l'investissement, à condition que le processus soit bien structuré et transparent. En Afrique du Sud, en Éthiopie, au Kenya et en Tunisie, la participation du secteur privé au capital des entreprises publiques opérant dans les secteurs de l'énergie, de la gestion des déchets et de l'eau attire les investissements et améliore la reddition de comptes. Même si la participation du secteur privé induit un risque de corruption des entités publiques, un processus bien structuré peut réduire les problèmes de financement. On peut utiliser des actifs publics afin d'attirer un financement privé pour tel ou tel service, par exemple en récupérant des produits valorisables dans des décharges publiques, comme celle d'Olusonun, à Lagos, ou en transformant le gaz de décharge en énergie, comme sur la décharge de Bisasar Road à Durban, Afrique du Sud) ou les déchets verts municipaux en compost (Reliance Compost, au Cap). Les nouvelles réserves de gaz offrent des opportunités pour la mise en œuvre de cette stratégie qui pourrait permettre au secteur énergétique de l'Afrique de devenir moins onéreux, plus stable et plus inclusif.

La co-production d'investissements d'infrastructure peut créer un cycle vertueux de services, de création d'emplois et d'atténuation du risque. Même si, en Afrique, la faiblesse du revenu par habitant pose un problème général de financement, on pourrait mieux mobiliser les ressources financières locales, notamment en prenant soin de ne pas exclure du processus les collectivités locales et les organisations communautaires. Par exemple, au vu des sommes élevées consacrées par les ménages à l'achat de piles et de paraffine, certaines entreprises ont opté pour des modèles de fourniture d'énergie financés par des capitaux privés. Les ressources des ménages peuvent compléter le financement international pour produire des services d'un coût abordable. C'est ce que montrent des entreprises d'énergie comme Off-Grid Electric et M-KOPA Solar en Afrique de l'Est, ou les « bio-centres » (biodigesteurs et blocs sanitaires) construits dans le bidonville de Kibera, à Nairobi. Les factures de consommation peuvent être payées au moyen d'un téléphone mobile, une technologie qui se développe très rapidement. Les autorités locales peuvent ainsi mieux rentabiliser leur budget et le compléter avec des ressources provenant du secteur privé.

Les fonds verts et le financement climatique peuvent offrir de nouvelles opportunités s'ils permettent de remédier aux problèmes structurels en attirant des investissements et si ces fonds sont utilisés de manière efficiente. Lors de la COP21 à Paris, tous les pays d'Afrique, sauf deux, ont présenté des engagements en matière d'atténuation déterminés au niveau national (NDMC). L'adoption de technologies mettant à profit les énergies renouvelables devrait encourager l'innovation financière. Le Fonds vert pour le climat

mis en place par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques proposera de nouvelles solutions pour le financement de projets à faibles émissions de carbone. Il faut espérer que les pays d'Afrique utiliseront les 16 000 milliards USD d'investissements de ce fonds pour appliquer l'Accord de Paris et respecter la clause limitant le réchauffement planétaire à 2 °C (Mathres, 2016). Le financement climatique destiné aux villes africaines peut moderniser le mode de financement de l'infrastructure. Il peut aussi permettre d'abandonner des projets de méga-infrastructures, coordonnés au niveau central, au profit de projets consistant, par exemple, à produire de l'énergie plus près du point de consommation. Cependant, les agences internationales qui allouent ces fonds doivent tenir compte des initiatives et des besoins locaux.

La valorisation du **capital écologique** offre des possibilités pour la prestation de services publics. En l'absence de services formels, nombre de citoyens recourent de façon disproportionnée aux produits et services de l'environnement naturel, notamment pour l'alimentation en eau potable, pour la protection contre les inondations ou pour leurs activités de loisirs (chapitres 6 et 7). Malgré leur vulnérabilité, les produits et services écosystémiques peuvent être efficaces sur le plan budgétaire. C'est la logique qui sous-tend le projet *Upper Tana-Nairobi Water Fund* (encadré 8.8). Un financement qui prend en compte le rôle du capital écologique peut créer des emplois pour les jeunes citoyens peu qualifiés qui sont au chômage.

Il existe également d'autres mécanismes de financement innovants pour le développement urbain de l'Afrique : financement en provenance de pays émergents, fonds souverains, envois de fonds des expatriés et obligations diaspora (BAfD/OCDE/PNUD, 2015).

Encadré 8.8. Le projet Upper Tana-Nairobi Water Fund

Le projet *Upper Tana-Nairobi Water Fund*, qui porte sur le bassin versant assurant 95 % de l'alimentation en eau à Nairobi, serait le premier de cette catégorie en Afrique. Un fonds pour l'eau a des effets bénéfiques à la fois sur la ressource et sur la préservation des sols. Il finance une « infrastructure verte » qui utilise des systèmes naturels et il est moins onéreux que l'« infrastructure grise » telle que des réservoirs, une succession de barrages ou des usines de traitement de l'eau. Des villes comme Quito ou Rio de Janeiro se sont dotées d'un fonds pour l'eau.

Pour un budget de 10 millions USD sur dix ans, les principaux investissements concernent la gestion des rives (c'est-à-dire de l'interface entre le cours d'eau et la partie terrestre), l'agroforesterie, la construction de terrasses, le reboisement, la création de bandes enherbées et l'atténuation de l'impact négatif du trafic routier. La réduction de l'érosion des sols et de ses conséquences (pertes de production, dégradation de la qualité de l'eau et diminution de l'approvisionnement en eau) devrait avoir des effets bénéfiques pour les agriculteurs locaux, et l'on peut s'attendre à des gains de productivité agricole dans la zone (TNC, 2015).

La suppression progressive des subventions sur les combustibles fossiles pourrait libérer des investissements pour promouvoir les énergies renouvelables

Un scénario hypothétique modélisé spécialement pour ce rapport montre comment la suppression progressive des subventions sur les énergies fossiles pourrait libérer des investissements qui permettraient de promouvoir les énergies renouvelables. À l'échelle mondiale, les investissements dans les systèmes utilisant des énergies renouvelables ont fait un bond sans précédent : ils sont passés de 39 milliards USD en 2004 à 329 milliards USD en 2011. D'après les projections pour 2040, en Afrique subsaharienne, la part de l'électricité provenant du charbon tombera à 27 %, contre 56 % en 2012, et les énergies renouvelables fourniront 41 % de l'électricité totale, dont plus de la moitié

proviendra de l'hydroélectricité. Dans cette partie de l'Afrique, où 50 % de la population urbaine n'est pas raccordée au réseau électrique, il est intéressant d'investir dans les énergies renouvelables hors réseau. L'énergie solaire hors réseau, en particulier, peut permettre aux habitants de s'éclairer, et dans certains cas d'acheter des mini-groupes électrogènes fonctionnant avec une source d'énergie renouvelable.

Selon l'analyse effectuée par le programme ReCalc du World Wildlife Fund for Nature sur un échantillon de 24 villes d'Afrique, la ré-allocation des subventions sur les combustibles fossiles pourrait dégager entre 2017 et 2025 quelque 16 milliards USD pour des investissements dans les énergies renouvelables (tableau 8.6). Ces investissements pourraient accroître la capacité installée totale de 6 600 mégawatts et permettre de produire 16 millions de mégawattheures par an. Aux niveaux de consommation actuels, ce surcroît de capacité couvrirait les besoins de 55 millions de personnes supplémentaires. Si l'électricité était produite non plus à partir de combustibles fossiles mais de sources d'énergie renouvelable, on pourrait réduire de 590 millions de tonnes les émissions de dioxyde de carbone à effet de serre et économiser directement 20 millions de litres d'eau.

Tableau 8.6. Scénario ReCalc de remplacement des subventions sur les combustibles fossiles par des investissements dans les énergies renouvelables, pour 24 villes d'Afrique

Ville	Subventions nationales, avant impôts, pour les combustibles fossiles (2015)	Investissement net dans les énergies renouvelables (2017-25)	Capacité supplémentaire (2017-25)	Nombre de personnes dont les besoins (annuels) en électricité seraient couverts	Émissions de gaz à effet de serre (2017-74)	Consommation d'eau évitée (2017-74)	Emplois créés (2017-74)
	Milliards USD	Milliards USD	Mégawatts		Millions de tonnes équivalent CO ₂	Millions de litres	
Abidjan	0.99	1.7	692	7 563 470	55	1 723 013	42 012
Accra	0.10	0.1	26	194 348	2	63 816	1 555
Antananarivo	0.11	0.1	42	188 266	4	132 418	2 497
Le Cap	2.51	1.3	523	203 471	35	1 224 320	31 382
Dar es-Salaam	0.75	0.6	256	5 890 533	24	801 073	15 107
Douala	0.77	0.6	309	3 837 944	31	1 026 728	17 052
Durban	2.51	0.8	406	157 817	27	949 708	24 340
Harare	2.70	1.9	751	3 037 570	71	2 346 154	44 249
Jos	0.92	0.0	14	215 978	1	39 806	823
Kampala	0.32	0.1	52	290 245	6	197 304	2 931
Kigali	0.03	0.0	10	58 210	1	39 529	588
Kinshasa	0.68	0.8	320	9 921 751	33	1 063 633	17 663
Kumasi	0.10	0.1	33	247 137	3	81 176	1 980
Libreville	0.10	0.3	120	358 661	12	400 853	6 655
Luanda	0.96	1.8	706	7 291 376	66	2 203 822	41 562
Lusaka	2.06	2.4	948	3 774 481	89	2 960 824	55 838
Maputo	1.05	0.3	133	679 462	12	414 552	7 818
Marrakech	0.25	0.1	28	77 529	2	77 988	1 652
Matola	1.05	0.3	117	600 013	11	366 016	6 903
Mombasa	0.16	0.0	13	224 642	1	47 736	709
Nairobi	0.16	0.1	45	812 782	5	172 662	2 565
Ouagadougou	0.14	0.2	78	396 313	6	192 601	4 707
Pointe-Noire	0.69	1.1	441	7 896 555	45	1 467 183	24 363
Tunis	1.04	1.4	560	962 151	46	1 560 855	33 038
TOTAL	16.3	16.1	6 621	54 880 707	590	19 553 772	387 992

Note : Le Fonds monétaire international ne communiquant pas de données pour le Gabon, ni pour le Ghana, ce sont les montants des subventions estimés par l'Agence internationale de l'énergie qui ont été utilisés pour ces deux pays. Sur la base de la consommation d'électricité par habitant (Banque mondiale, 2015b), la moyenne de l'Afrique subsaharienne a été retenue pour quatre pays pour lesquels on ne dispose pas de données (Burkina Faso, Madagascar, Ouganda et Rwanda).
Source : Tableau élaboré par le WWF pour la présente édition des *Perspectives économiques en Afrique*. Plus d'informations disponibles sur <http://recalc.wwf.no>

La coopération internationale peut appuyer les stratégies urbaines nationales

La coopération internationale permet d'apporter un financement et un savoir-faire technique en appui à la mise en œuvre de stratégies urbaines intégrées. Depuis 2000, la Banque africaine de développement a investi plus de 3.2 milliards USD dans l'alimentation en eau et dans l'assainissement urbains, et elle est en train d'élaborer une politique de financement infranationale et de constituer un fonds de fiducie municipal. De son côté, l'Agence française de développement (AFD) a récemment adopté une stratégie urbaine intégrée qui repose sur une approche régionale et qui consiste à mobiliser les acteurs locaux et à encourager une coopération décentralisée. En outre, l'AFD adapte les financements en fonction de l'avancement des plans d'urbanisme : prêts directs aux administrations locales, et facilités de crédit ou prêts aux États dans l'optique d'accorder des prêts rétrocédés aux autorités locales. Elle a aussi accordé des prêts aux villes de Johannesburg et de Ouagadougou. En revanche, rares sont les autres donneurs qui ont déjà prêté à des autorités locales.

Dans d'autres cas, les donneurs soutiennent la gouvernance urbaine i) en améliorant la coordination, avec une séparation juridictionnelle claire entre l'administration centrale et les autorités locales, ii) en accroissant l'autonomie financière des autorités locales, principalement via l'amélioration de leur base budgétaire, et iii) en instaurant des mécanismes de péréquation entre autorités locales. L'encadré 8.9 montre comment la coopération entre acteurs locaux, nationaux et internationaux peut faciliter la réalisation de l'Objectif de développement durable 11, relatif aux villes durables.

Le renforcement de la coopération Sud-Sud peut permettre de diffuser dans des pays confrontés aux mêmes problèmes des expériences qui ont fait la preuve de leur efficacité. Par exemple, le *Bus Rapid Transit* (BRT), un système de transport public initialement mis en œuvre à Curitiba (Brésil) en 1974, a été adopté par de nombreux pays de l'hémisphère austral, et notamment à Lagos en 2008. Par rapport aux solutions plus complexes mises en œuvre au Nord, les modalités et les priorités du BRT se sont révélées mieux adaptées aux villes d'Afrique qui connaissent une croissance anarchique et un urbanisme de bidonvilles dans un contexte de faibles capacités institutionnelles. De même, à Salvador de Bahia (Brésil), la réussite du programme d'assainissement du bidonville de Chamanculo, avec une forte participation de la population, a inspiré des expériences analogues à Maputo (Mozambique).

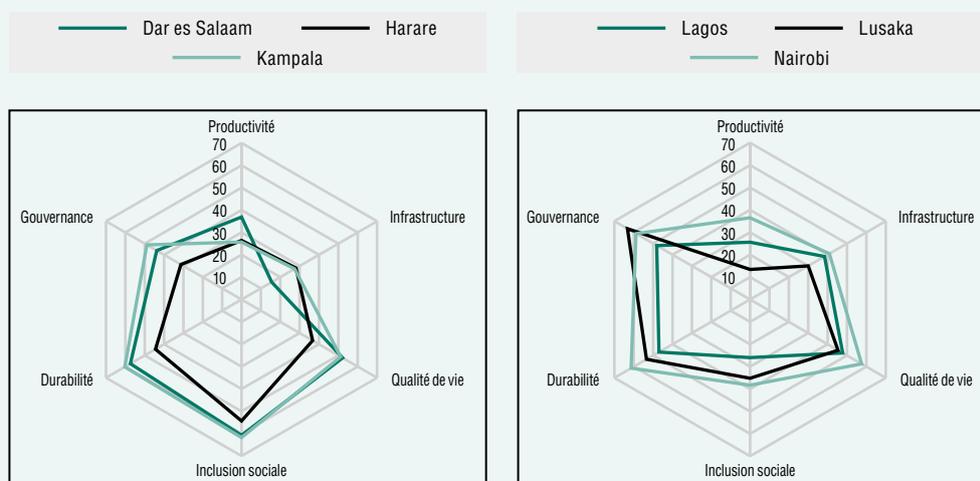
Encadré 8.9. Mesurer les progrès en direction de l'Objectif de développement durable 11

De nouvelles méthodes et de nouveaux processus de collecte de données permettent aux municipalités de suivre leurs progrès en direction de l'Objectif de développement durable (ODD) 11, ainsi que les avancées de l'urbanisation et de leur propre agenda. ONU-Habitat a adapté l'Initiative pour la prospérité des villes (*City Prosperity Initiative – CPI*) au cadre de suivi mondial des ODD, notamment de l'ODD 11, et au futur Nouvel agenda urbain. Une municipalité qui adopte la CPI peut procéder à un suivi en utilisant une plateforme unique pour la prise de décisions à de multiples niveaux. Cette plateforme met en relation la municipalité avec la région et avec l'ensemble du pays. La CPI est déjà à l'œuvre dans plus de 200 villes d'Égypte et d'Éthiopie. Addis-Abeba recourt à une CPI contextualisée pour suivre la mise en œuvre du plan de transformation structurelle de l'Éthiopie. Après une évaluation initiale, les collectivités locales organisent actuellement des consultations publiques afin de comprendre les problèmes cruciaux et de proposer des plans d'action pour y remédier.

Encadré 8.9. Mesurer les progrès en direction de l'Objectif de développement durable 11 (suite)

Cependant, nombre des indicateurs proposés pour le suivi des avancées en direction de l'ODD 11 se révèlent difficiles à mesurer. Le centre international pour le développement urbain durable Mistra Urban Futures estime que les cibles et indicateurs proposés pour l'ODD 11 posent des problèmes non négligeables aux cinq municipalités avec lesquelles il travaille : Bangalore, Inde ; Le Cap, Afrique du Sud ; Göteborg, Suède ; Manchester, Royaume-Uni, et Kisumu, Kenya. Les villes d'Afrique, d'Europe et d'Asie pâtissent de problèmes de disponibilité, d'accessibilité, de collecte et de pertinence des données. Même des indicateurs comme la disponibilité et l'accessibilité des services de transport révèlent des disparités importantes. En outre, la diversité des contextes urbains ne permet guère d'utiliser des indicateurs universels. Ainsi, les deux tiers des habitants de Kisumu ne pourraient pas être considérés comme vivant dans des logements insalubres selon la définition européenne, laquelle prend en compte le type et la sécurité d'occupation. De même, les services de transport informels ou semi-réglés seraient pris en compte pour la plupart des villes d'Afrique et d'Asie, mais pas pour celles des autres régions du monde (Simon et al., 2015).

Graphique 8.5. L'indice de prospérité urbaine de six villes d'Afrique : l'Initiative pour la prospérité des villes



Note : Chaque dimension est évaluée sur une échelle allant de 0 à 100 ; plus le score est élevé, plus la dimension concernée est satisfaisante.

Source : ONU-Habitat (2015b).

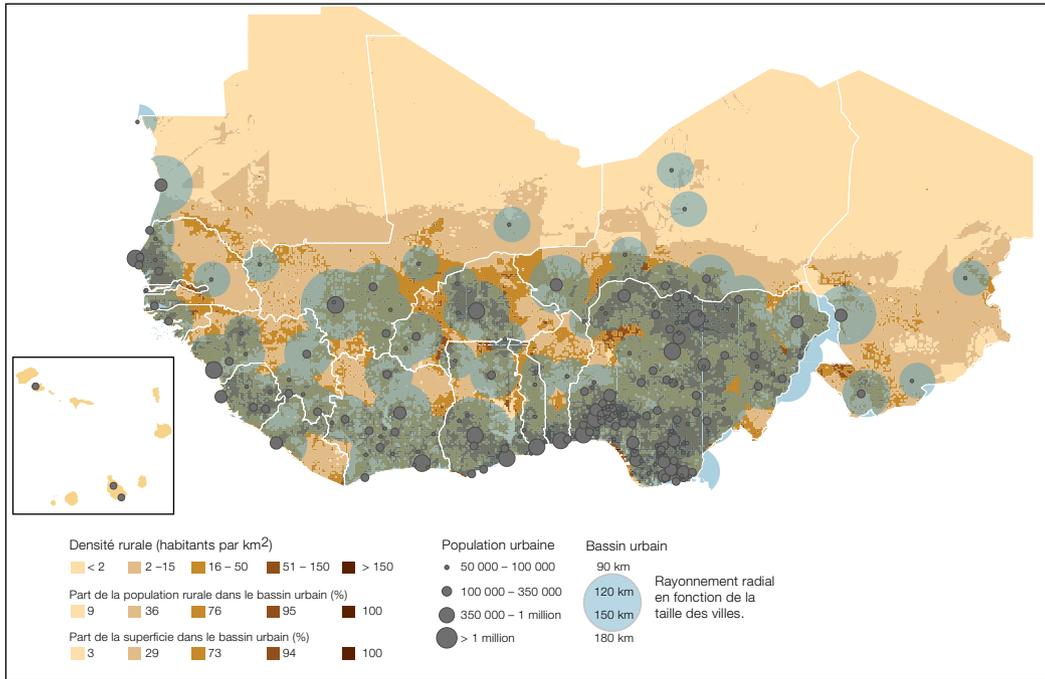
StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933352216>

Note

1. Le Conseil d'administration d'ONU-Habitat, organe subsidiaire de l'Assemblée générale des Nations Unies, a adopté des *lignes directrices sur la décentralisation et le renforcement des autorités locales* en 2007. Ces lignes directrices sont la seule déclaration internationale non contraignante appuyant la décentralisation en tant que stratégie de développement. Le seul autre document comparable est la *Charte européenne de l'autonomie locale*, qui s'applique uniquement aux États membres du Conseil de l'Europe.

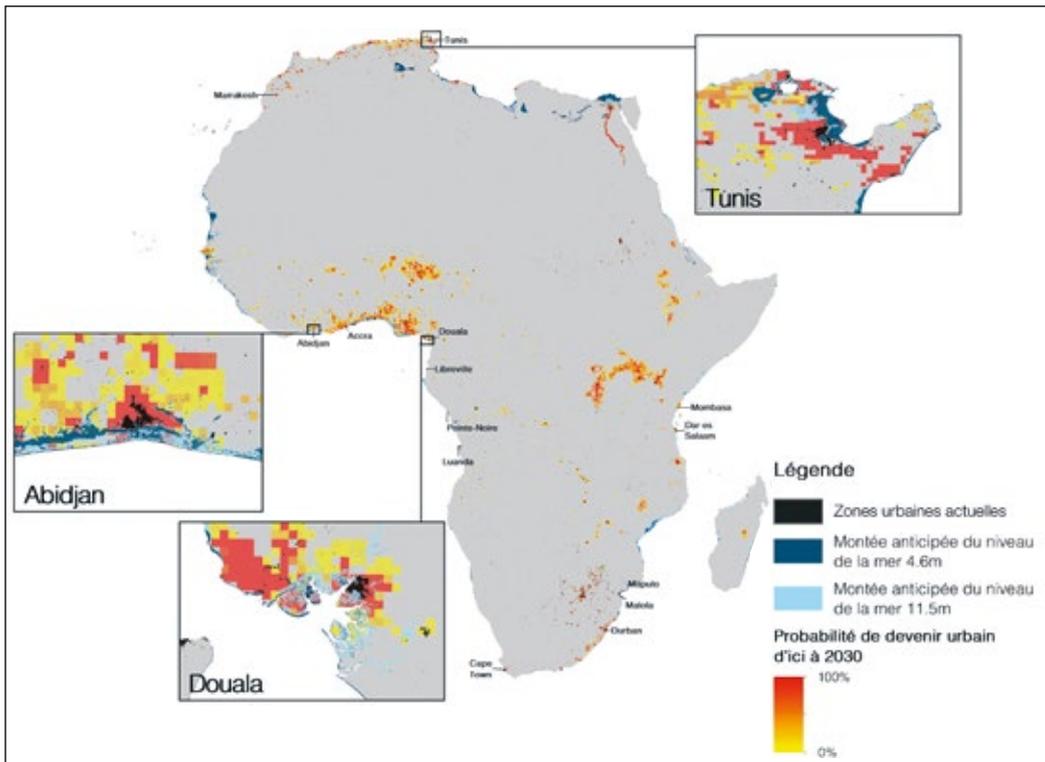


Carte 6.1. Établissements humains et bassins urbains en Afrique de l'Ouest, 2000



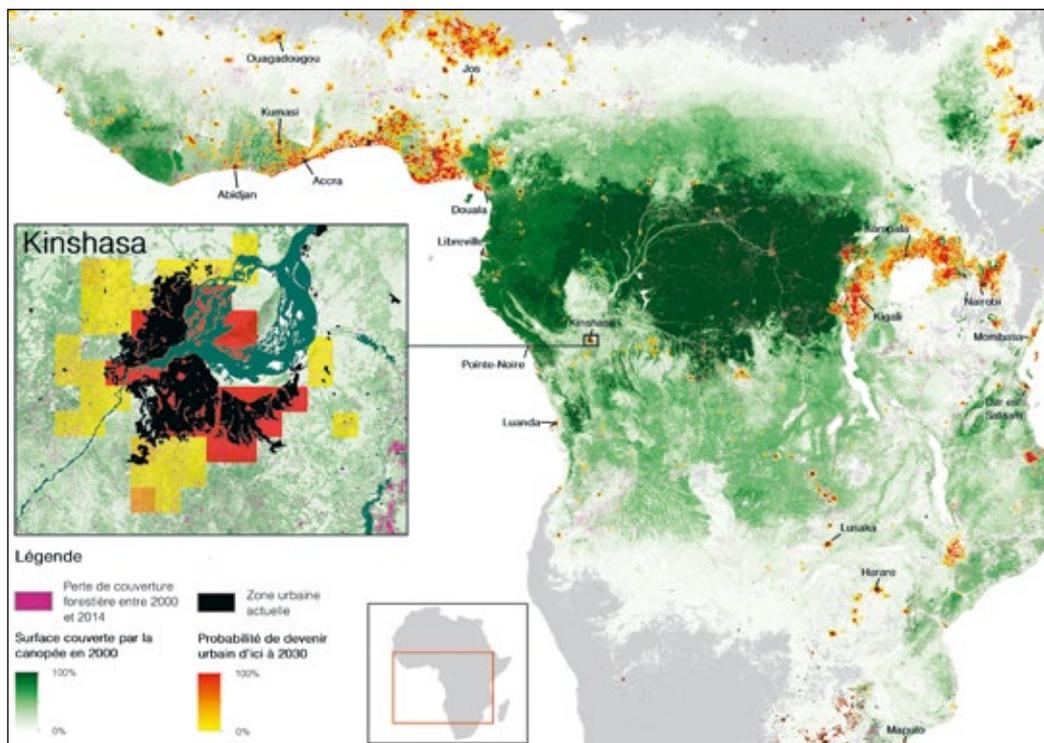
Source : OCDE (2013), *Peuplement, marché et sécurité alimentaire*, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris, http://www.oecd-ilibrary.org/agriculture-and-food/peuplement-marche-et-securite-alimentaire_9789264187412-fr.

Carte 6.2. Villes côtières d'Afrique affectées par le changement climatique



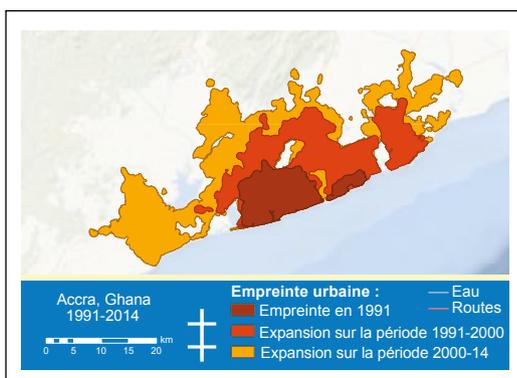
Source : WWF (2016), carte élaborée pour la présente édition des *Perspectives économiques en Afrique*, World Wildlife Fund, Washington, DC.

Carte 6.3. Zones urbaines actuelles et futures, couverture forestière et déforestation en Afrique

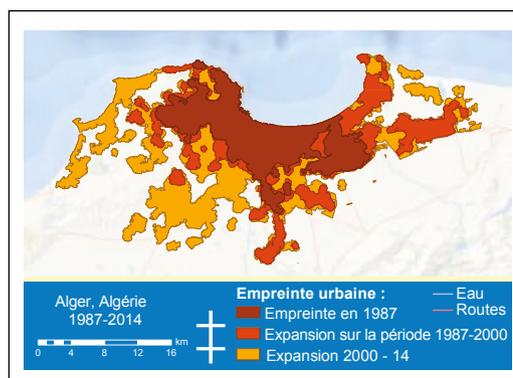


Source : WWF (2016), carte élaborée pour la présente édition des *Perspectives économiques en Afrique*, World Wildlife Fund, Washington, DC.

Carte 6.4. Expansion urbaine à Accra (Ghana), 1991-2014

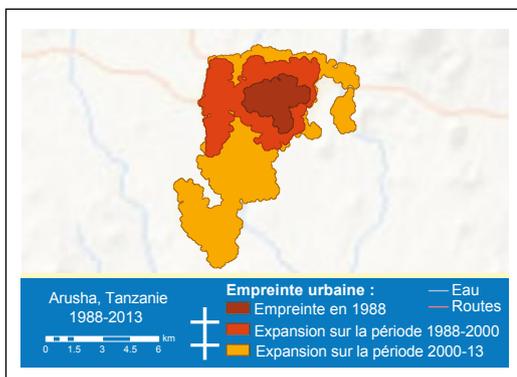


Carte 6.5. Expansion urbaine à Alger (Algérie), 1987-2014

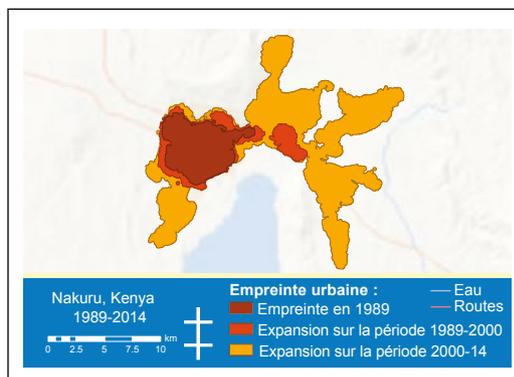


Source : ONU-Habitat (à paraître), *Atlas of Urban Expansion: The New 2016 Revision*, ONU-Habitat/Université de New York/The Lincoln Institute of Land Policy.
© UN-Habitat avec New York University et Lincoln Institute of Land Policy.

Carte 6.6. Expansion urbaine à Arusha (Tanzanie), 1988-2013



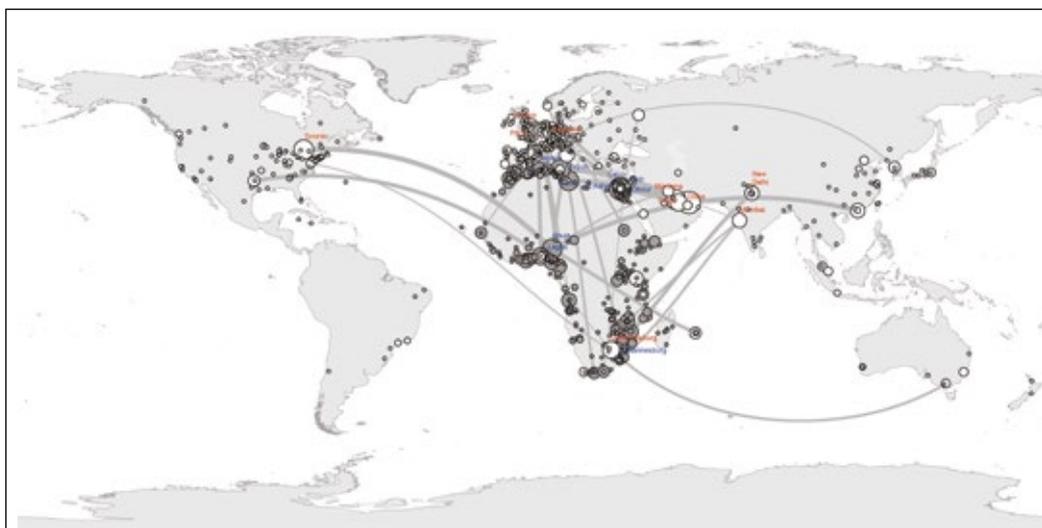
Carte 6.7. Expansion urbaine à Nakuru (Kenya), 1989-2014



Source : ONU-Habitat (à paraître), *Atlas of Urban Expansion: The New 2016 Revision*, ONU-Habitat/Université de New York/The Lincoln Institute of Land Policy.

© UN-Habitat avec New York University et Lincoln Institute of Land Policy.

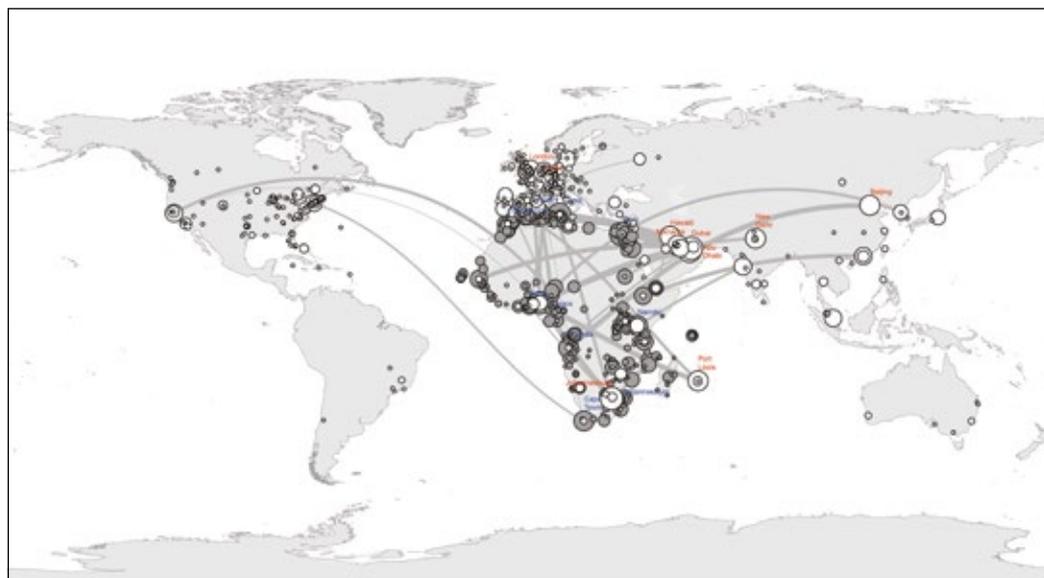
Carte 7.1. Réseau des 50 principaux flux d'investissement direct étranger en direction des villes africaines axées sur l'industrie, 2003-14



Note : Les villes dont le nom est en rouge sont les 10 principales villes de provenance des investissements et les villes dont le nom est en bleu sont les 10 principales villes africaines de destination des investissements.

Source : Wall, R. (à paraître), d'après des données brutes issues de fDi Markets, Orbis et IHS-Erasmus, in A. Badiane, J. Maseland, R. Wall et K. Rochell, *L'état des Villes Africaines 2017*, ONU-Habitat, Nairobi.

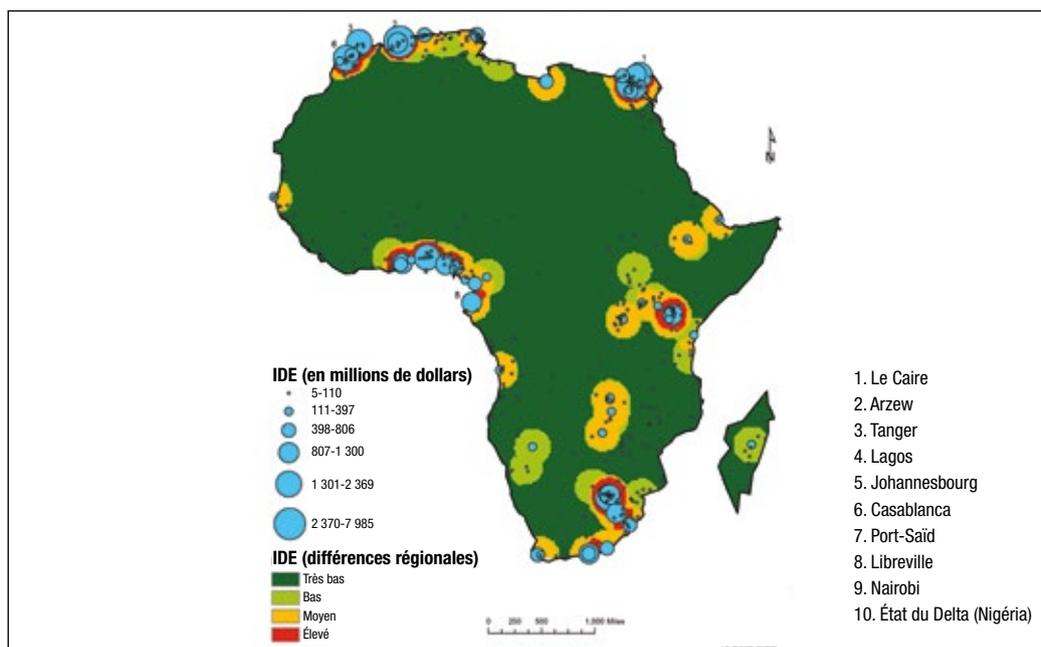
Carte 7.2. Réseau des 50 principaux flux d'investissement direct étranger en direction des villes africaines axées sur les services, 2003-14



Note : Les villes dont le nom est en rouge sont les 10 principales villes de provenance des investissements et les villes dont le nom est en bleu sont les 10 principales villes africaines de destination des investissements.
 Source : Wall, R. (à paraître), d'après des données brutes issues de fDi Markets, Orbis et IHS-Erasmus, in A. Badiane, J. Maseland, R. Wall et K. Rochell, *L'état des Villes Africaines 2017*, ONU-Habitat, Nairobi.

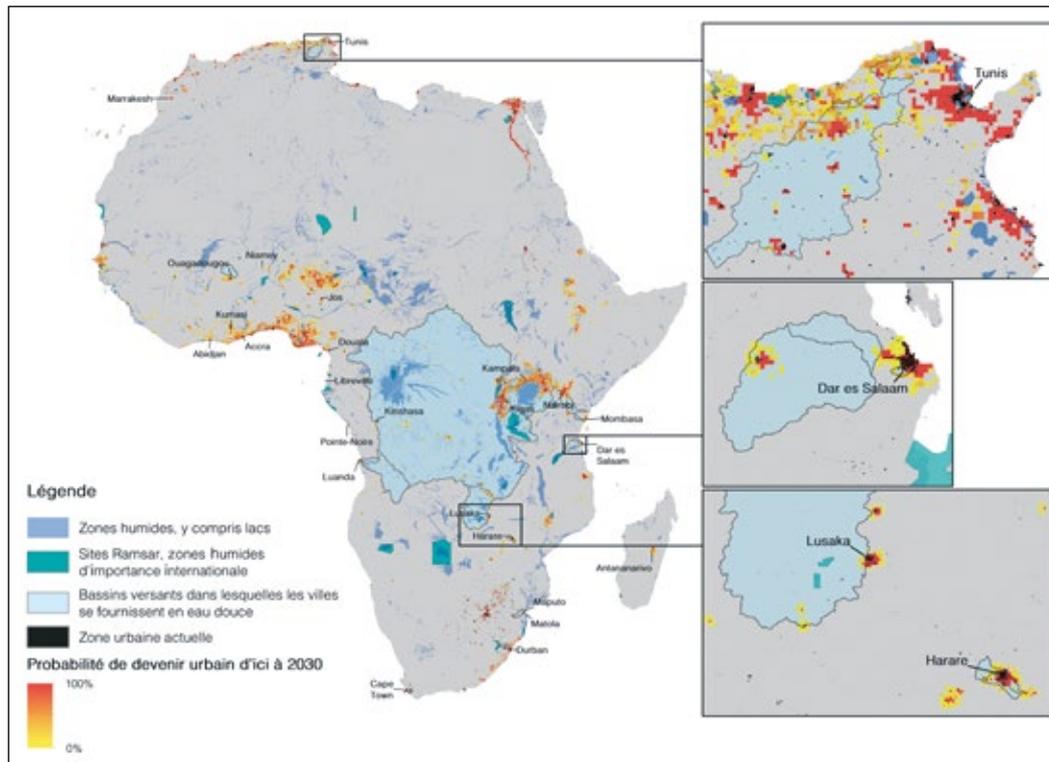
Carte 7.3. Aires d'attraction des villes d'Afrique et investissement direct étranger (IDE) destiné au secteur des hautes technologies, selon quatre niveaux d'IDE, 2003-14

Interpolation à l'aide d'un système d'information géographique



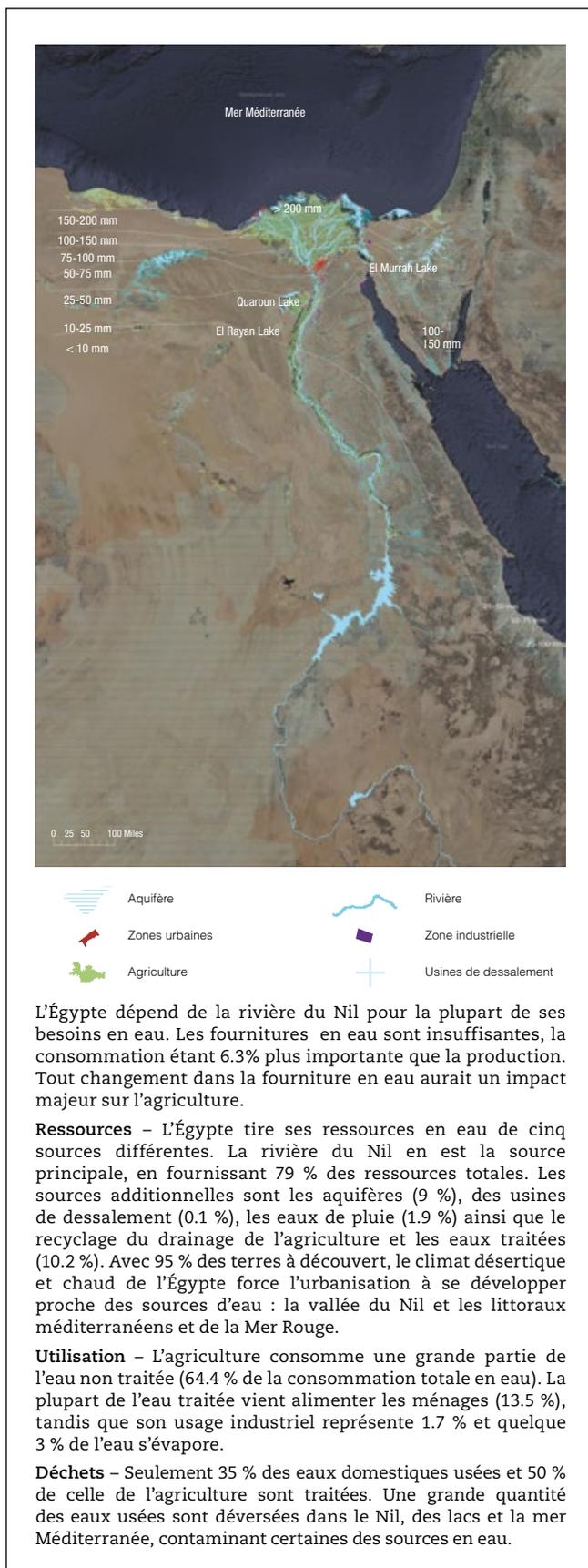
Source : Wall, R. (à paraître), d'après des données brutes issues de fDi Markets, Orbis et IHS-Erasmus, in A. Badiane, J. Maseland, R. Wall et K. Rochell, *L'état des Villes Africaines 2017*, ONU-Habitat, Nairobi.

Carte 7.4. Zones urbaines actuelles et futures et bassins versants en Afrique

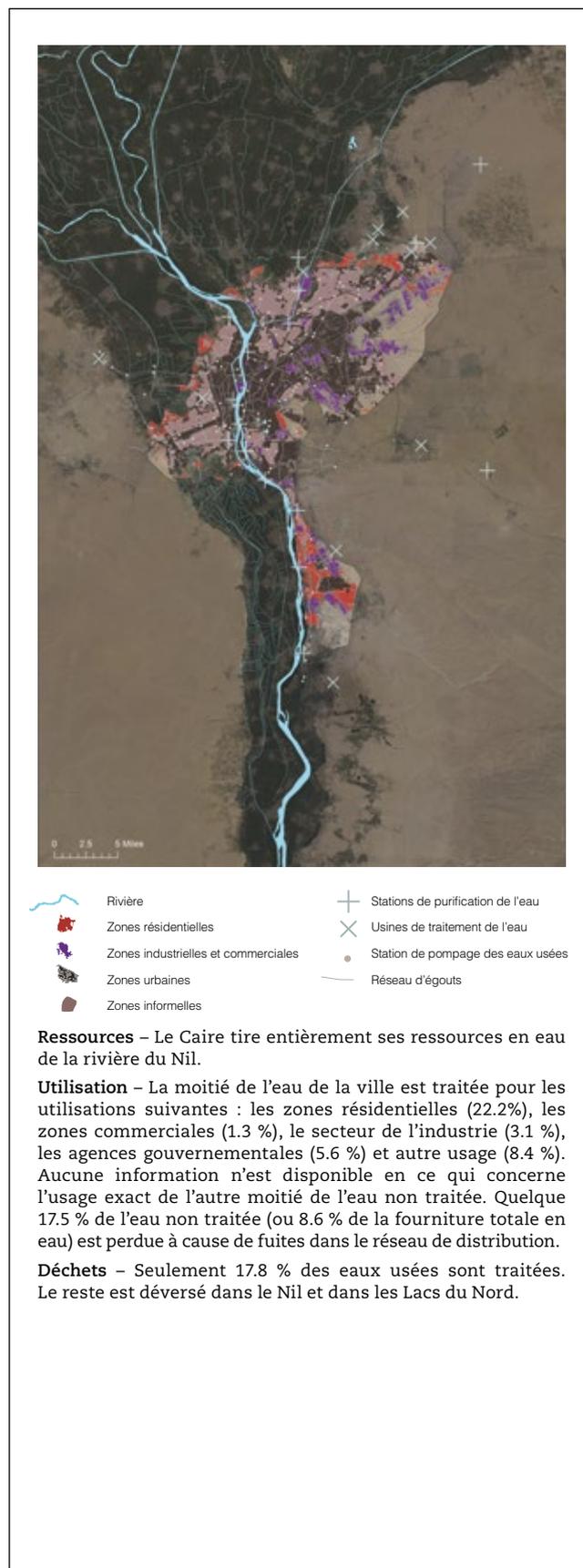


Source : WWF (2016), carte élaborée pour la présente édition des *Perspectives économiques en Afrique*, World Wildlife Fund, Washington, DC.

Carte 8.1. Flux de ressources en Égypte : l'eau

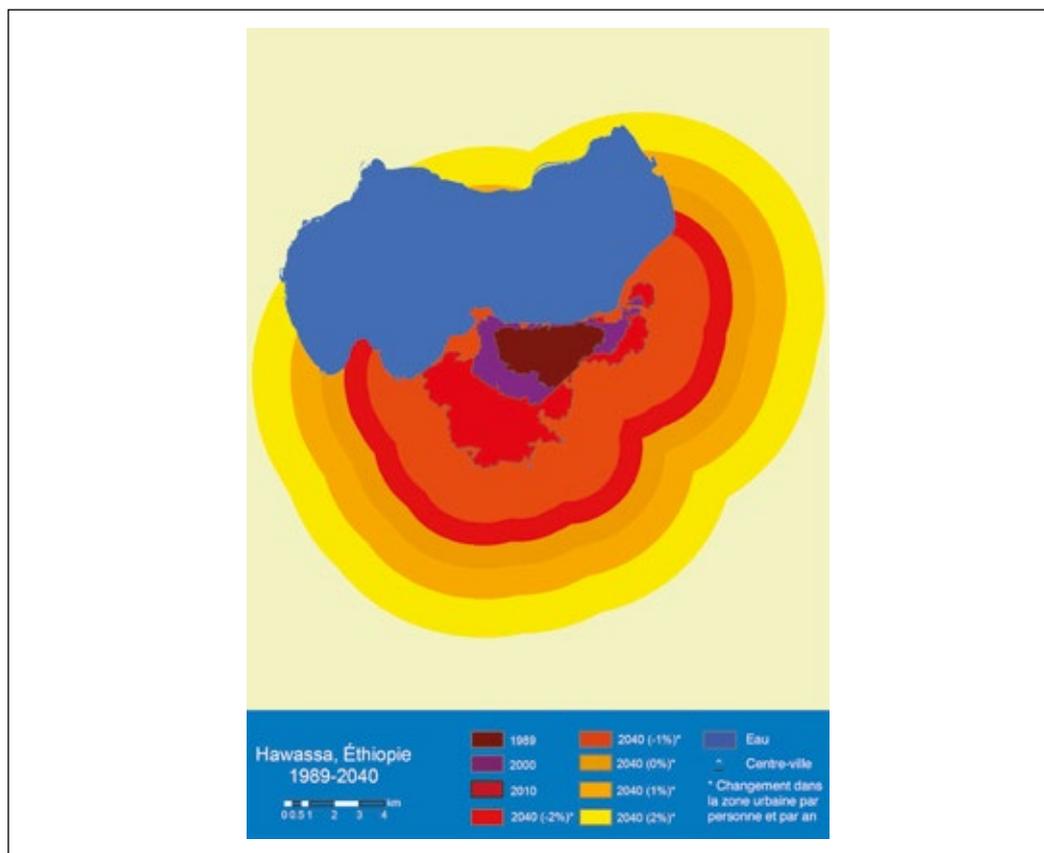


Carte 8.2. Flux de ressources au Caire : l'eau



Source: Dudek, P., N. Magdy and J. Fernandez (à paraître), *Métabolisme urbain – Cartographie des flux de ressources: le cas du Caire et de l'Égypte*.

Carte 8.3. Expansion urbaine récente et projetée de Hawassa (Éthiopie), 1989-2010, 1989-2040



Source : Université de New York (2016), carte élaborée pour la présente édition des *Perspectives économiques en Afrique*, Ethiopia Urban Expansion Initiative, New York.