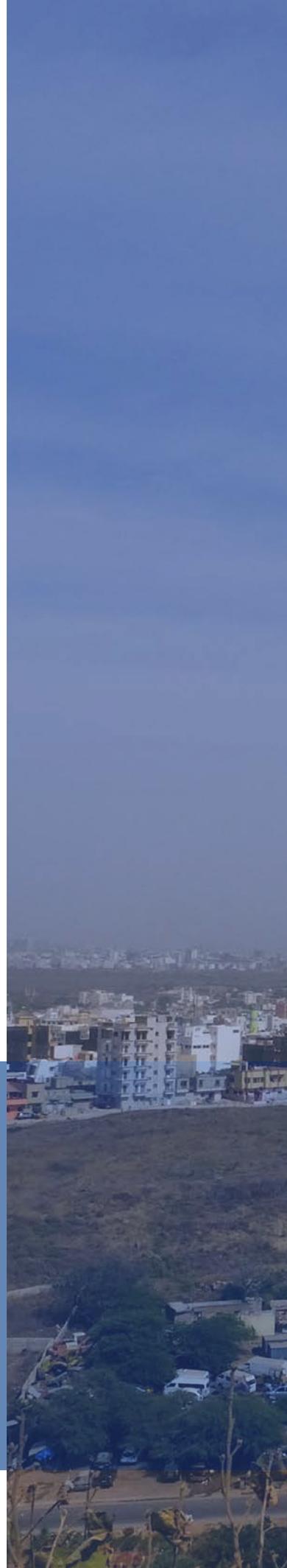


# 3

## **Ancrer le rôle des villes dans la planification économique nationale**

Ce chapitre souligne la nécessité de concevoir - dans le cadre des stratégies économiques nationales - des feuilles de route sur l'avenir des villes. La conception et la coordination des politiques, aux niveaux local et national, est indispensable pour chaque région d'un pays et pour chaque secteur de l'économie. Ce chapitre présente une vision d'ensemble des approches que les gouvernements nationaux peuvent envisager pour soutenir et stimuler la performance économique des villes. Il souligne l'importance de l'investissement dans le capital humain, les infrastructures et les institutions publiques. Il propose un ensemble de mesures et de politiques publiques sur lesquelles les gouvernements peuvent s'appuyer pour mettre les villes au premier plan de leur politique économique nationale.





# Résumé

## *Ancrer le rôle des villes dans la planification économique nationale*

Les gouvernements nationaux doivent ancrer la politique urbaine dans la planification économique, ces deux facteurs étant étroitement liés. Les villes génèrent la majeure partie de la croissance économique et de la création d'emplois dans presque tous les pays. Leurs performances économiques jouent un rôle crucial dans la réussite de l'économie nationale, et ce rôle devrait s'accroître avec l'urbanisation croissante. Ce chapitre présente des considérations utiles pour les politiques sur le rôle économique des villes. Il propose également un cadre thématique et des recommandations<sup>1</sup> politiques pour intégrer rôle des villes dans la planification économique nationale.

Il est important de mettre en place des politiques ciblées et cohérentes pour les villes car de nombreuses politiques nationales ont des effets diversifiés dans l'espace et impactent différemment les villes et les zones rurales. Il incombe aux gouvernements de tenir compte de cette diversité et de veiller à ce que les politiques nationales soient adaptées aux villes à croissance rapide. Le développement urbain nécessite des investissements importants et implique de multiples acteurs et sources de financement. Des plans de développement nationaux bien conçus permettent de coordonner une multiplicité d'acteurs et d'objectifs afin que le développement économique des villes bénéficie du soutien requis.

Le nombre et la qualité des emplois créés par les centres urbains et le niveau de productivité de leurs travailleurs et de leurs entreprises déterminent leur contribution à l'économie. S'ils veulent renforcer la performance économique des villes, les responsables politiques doivent considérer que :

- En moyenne, les plus grandes villes sont les plus productives. Cependant, leurs coûts de transaction et de la vie élevés réduisent leur compétitivité économique et le niveau de vie de la population. Ceci est le symptôme de « déséconomies d'agglomération » causées par un manque de planification et d'investissement.
- Le capital humain est un déterminant majeur de la productivité, en particulier dans les villes. Les travailleurs des grandes agglomérations ont généralement des niveaux de compétences plus élevés que ceux des petites villes. Les populations hautement

qualifiées augmentent les économies d'agglomération que les villes peuvent générer.

- Les infrastructures, locales et nationales, sont essentielles. Si tout démontre l'importance première d'un approvisionnement électrique stable, les transports, les technologies de l'information et de la communication (TIC), l'eau et l'assainissement, ont également un impact important sur les performances économiques. Une hausse significative des investissements publics est nécessaire ; mais elle ne sera efficace que si elle est opérée dans le cadre d'une coordination intersectorielle et entre les différents échelons de gouvernement.
- Des institutions efficaces et un environnement réglementaire stable donnent aux entreprises la visibilité dont elles ont besoin pour réaliser des investissements. Ils permettent, entre autres, d'obtenir des financements et d'acquérir des terrains, de faire respecter les contrats et de protéger les innovations. Ils sont essentiels pour que les entreprises se développent et soient plus productives.
- La forme urbaine affecte de nombreux ressorts des économies d'agglomération ; par exemple l'accès à l'emploi ou la proximité des entreprises les unes par rapport aux autres. Cependant, il existe peu d'études empiriques rigoureuses sur l'importance de ce facteur dans les villes africaines ; des recherches plus approfondies sont nécessaires.

Les villes africaines doivent fournir des emplois à une population toujours croissante. Les gouvernements doivent donc faciliter une urbanisation porteuse d'emplois. La multiplication des emplois dans des secteurs peu productifs, tels que les services non qualifiés, risque de freiner la productivité. Pour éviter cela, la croissance de la production industrielle et des services marchands, ainsi que d'autres secteurs capables de générer une croissance de l'emploi et de la productivité, est essentielle.

Investir dans les villes les plus productives, y compris les villes principales, devrait constituer une priorité afin de maximiser les économies d'agglomération. Dans le même temps, les inégalités spatiales doivent être corrigées par des investissements dans les villes petites et moyennes, ainsi que dans les transports interurbains. Enfin, le capital humain et la protection

sociale doivent être érigés au rang de priorité. Les politiques sectorielles doivent répondre aux spécificités locales et favoriser la mobilité de l'emploi entre les villes.

Au-delà des politiques spécifiques, les gouvernements nationaux doivent garantir un cadre politique

intégré. Des ensembles complets et cohérents de politiques sont plus efficaces que les politiques prises isolément ; ils favorisent les complémentarités et évitent les goulets d'étranglement. Les politiques publiques doivent être coordonnées entre secteurs et niveaux de gouvernement.

### **Pourquoi les gouvernements nationaux devraient-ils intégrer les villes dans plans économiques nationaux ?**

L'Afrique s'urbanise à une vitesse sans précédent. En 1950, 13 % seulement de la population vivait dans une zone urbaine. En 2015, ce taux était de 50 % (OCDE/CSAO, 2018<sub>[11]</sub>). Les zones urbaines produisent la plus grande partie du Produit intérieur brut (PIB), sont des centres d'innovation et relient les pays africains aux autres économies du continent et du monde. Les villes sont au centre du développement économique, social et environnemental. Planifier leur croissance et intégrer leur potentiel dans la planification économique nationale permettra aux villes d'impulser un avenir durable et plus équitable.

L'urbanisation est porteuse de développement économique. Le déplacement de la main-d'œuvre des économies rurales à faible productivité vers les économies urbaines à forte productivité, dominées par l'industrie et les services marchands, a caractérisé le développement économique à travers le monde. La productivité supérieure des villes s'exprime dans leurs niveaux de revenu plus élevés que ceux des zones rurales. Mais l'urbanisation est également associée à la croissance économique et à la transformation des zones rurales. Sans l'urbanisation, aucune zone rurale n'aurait atteint des niveaux de revenu élevés. La migration vers les villes peut notamment augmenter le niveau de vie en zone rurale : les habitants ruraux restés sur place disposent de plus de terres à exploiter et peuvent tirer parti de la demande alimentaire urbaine croissante (Collier, 2017<sub>[12]</sub>).

Cependant, l'impact positif de l'urbanisation sur le développement économique ne peut s'exprimer sans intégrer les villes dans la planification économique nationale, pour trois raisons :

1. La productivité urbaine est essentielle à la croissance économique et à la création d'emplois.
2. Les politiques économiques ont un fort impact spatial, qu'il s'agit d'anticiper et de coordonner.
3. Les investissements urbains sont importants, multi-sectoriels et à long terme ; ils sont complexes et doivent être coordonnés au niveau national.

#### *La productivité urbaine est essentielle à la croissance économique et à la création d'emplois*

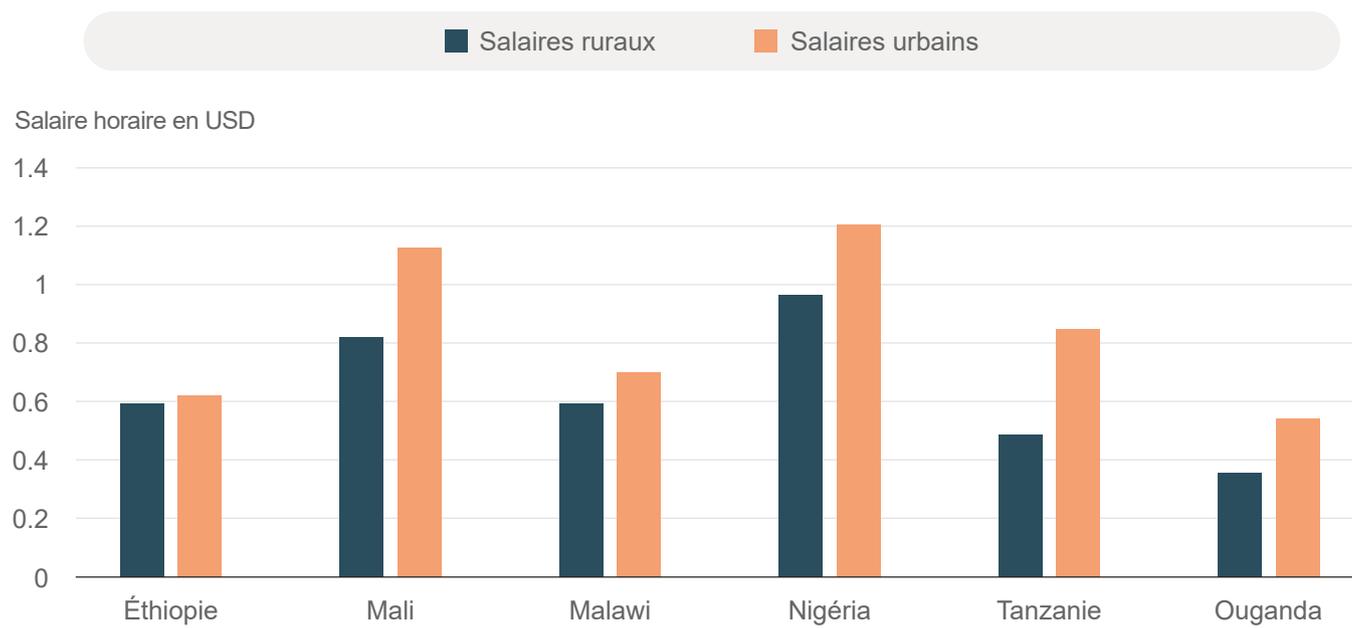
Investir dans les zones urbaines à croissance rapide est stratégique pour les pays, car stimuler le développement économique urbain stimule la croissance économique nationale. À mesure que les pays s'urbanisent et que leurs économies se transforment, l'activité économique qui alimente la croissance nationale se concentre de plus en plus dans les villes. Par conséquent, la croissance économique est déterminée par la productivité urbaine. Plus l'urbanisation progresse, plus la performance économique des villes devient importante pour la performance économique nationale.

Aucun pays au monde n'est devenu une économie à revenu élevé sans s'urbaniser. Seules les économies urbaines sont à même de développer des secteurs industriels et de services marchands robustes, piliers des économies avancées. Les villes sont des réservoirs de travailleurs qualifiés, de clients et de fournisseurs.

Elles offrent les infrastructures dont ont besoin les grandes entreprises pour opérer de manière efficace. Elles peuvent créer des emplois pour une population

croissante, contrairement aux zones rurales, où la demande de main-d'œuvre agricole ne connaît, au mieux qu'une faible croissance.

**Graphique 3.1. Salaires urbains et ruraux dans six pays africains**



**Note** Données de 2010 à 2019. En raison des différences de méthodes d'enquête entre pays, il n'est pas possible de comparer le niveau des salaires des différents pays, mais l'écart salarial entre villes et campagnes au sein d'un pays donné a été systématiquement estimé.

**Source** Calculs de l'OCDE/CSAO fondés sur LSMS (Banque mondiale, 2008-2019<sub>(9)</sub>) et Africapolis (OCDE/CSAO, 2018<sub>(11)</sub>).

Les avantages des villes pour une économie moderne résident dans le fait que les entreprises et les travailleurs y sont plus productifs et gagnent des salaires plus élevés (économie d'agglomération). Toutefois, l'urbanisation ne s'opère pas au détriment des revenus ruraux ; c'est généralement l'inverse qui se produit. Quand l'offre de main-d'œuvre agricole diminue en raison de l'urbanisation, les salaires ruraux augmentent, les investissements en capital dans le secteur agricole sont plus rentables, la productivité augmente. En outre, l'urbanisation peut réduire le chômage rural et la fragmentation des terres agricoles ; ces deux facteurs étant corrélés à une faible productivité agricole (Desiere et Jolliffe, 2018<sub>(4)</sub>). Enfin, la demande alimentaire urbaine croissante peut augmenter le niveau des revenus des zones rurales.

C'est au plus fort du processus d'urbanisation, lorsque la migration des campagnes vers les villes est la plus intense, que s'opère le passage d'une agriculture à faible rendement vers des industries et services

à rendement élevé. L'Afrique doit exploiter l'avantage de la productivité urbaine dès maintenant, en investissant dans les villes et des infrastructures plus efficaces (Venables, 2018<sub>(5)</sub>). Une planification faible doublée de peu d'investissements dans les villes engendre des pertes de productivité. Ceci est particulier vrai dans les économies en développement qui peinent à faire émerger un secteur manufacturier performant. La fragmentation et la mauvaise connectivité des villes africaines provoquent une mauvaise allocation du travail et réduit la productivité (Banque mondiale, 2020<sub>(6)</sub>).

*Les politiques économiques nationales ont un impact spatial important, qu'il s'agit d'anticiper*

Les politiques économiques et initiatives sectorielles nationales ont un impact spatial important et souvent durable ; les politiques territorialement indifférenciées<sup>2</sup>

peuvent s'avérer coûteuses. Une perspective spatiale du développement tient compte du système urbain national, de la répartition de la population et des activités dans le territoire, et de leur rôle dans le développement socioéconomique. Le développement urbain dépend de la trajectoire choisie. De nombreuses villes africaines ont été établies pendant la période coloniale pour faciliter la production et l'exportation des ressources naturelles et des produits agricoles. Les villes ont perduré et grandi, même lorsque les activités extractives et les systèmes de transport sur lesquels elles reposaient (par exemple les lignes de chemins de fer) ont perdu en importance. Dans une certaine mesure, le stock d'infrastructures dont ces villes ont hérité au moment de l'indépendance, l'inertie de la migration et de la croissance qui s'est poursuivie dans les périodes suivantes leur ont permis de subsister, même après qu'elles aient perdu leurs avantages économiques initiaux (Jedwab et Moradi, 2016<sub>[7]</sub>).

L'enseignement à tirer est clair : les politiques économiques ont des impacts spatiaux solides et durables. La politique industrielle constitue un autre excellent exemple. Historiquement, les politiques industrielles des économies en développement ont encouragé les exportations et la substitution de produits nationaux aux importations. Lorsque les industries de haute technologie nécessitant des travailleurs hautement qualifiés ont pris une place privilégiée, la croissance s'est progressivement concentrée dans quelques grands centres urbains, en particulier dans les zones côtières, comme cela a été le cas en Corée (Fullerton, 1997<sub>[8]</sub>). En Afrique, le mouvement d'industrialisation par substitution des importations, mené par l'État au début de la période postcoloniale, a coïncidé avec une croissance rapide de la population urbaine, en particulier dans les plus grandes villes, où se concentraient les emplois. On comptait peu d'autres centres de croissance industrielle en dehors de la capitale ou des villes principales car les infrastructures et les capacités en ressources humaines restaient limitées.

Les politiques relatives à des secteurs qui peuvent sembler plus éloignés des villes, comme l'agriculture et la production alimentaire, peuvent avoir un impact marqué sur les villes, soulignant l'importance d'une approche spatiale du développement. Les interventions destinées à améliorer la productivité agricole, par exemple, peuvent favoriser l'émergence de petites et moyennes villes dynamiques qui tirent parti des chaînes de valeur alimentaires domestiques dans la région agricole ciblée. Les relations entre politiques économiques et impacts spatiaux ne sont cependant pas toujours linéaires. Leurs conséquences voulues

ou involontaires doivent être soigneusement évaluées et maîtrisées.

### *Les investissements urbains sont d'ampleur variable, sporadiques et doivent être coordonnés*

Les arguments économiques en faveur de l'investissement dans les villes sont convaincants. La population urbaine de l'Afrique devrait pratiquement doubler au cours des deux prochaines décennies<sup>3</sup> ; d'ici 2025, les villes africaines produiront déjà près des deux tiers du PIB et une part encore plus importante de la croissance du PIB (MGI, 2011<sub>[9]</sub>). Selon la Banque africaine de développement (BAfD), « Des infrastructures de mauvaise qualité réduisent jusqu'à 2 % le taux de croissance moyen par habitant en Afrique » et nuisent gravement aux « entreprises ayant une forte valeur ajoutée, de grands potentiels d'emploi et des liens importants avec d'autres secteurs » (BAfD, 2018, pp. 83-84<sub>[10]</sub>). Même si l'Afrique serait la région du monde bénéficiant le plus de l'amélioration des infrastructures, ses villes pâtissent encore d'un manque criant de planification et d'investissements. Ceci se traduit par exemple, par le coût élevé de l'électricité qui réduit la compétitivité des entreprises. Les entreprises africaines paient entre 0.07 USD et 0.10 USD de plus le kWh d'électricité que les entreprises d'Asie de l'Est et du Sud. Le déficit d'investissement annuel total en infrastructures, pour l'ensemble de l'Afrique, est estimé entre 67.6 et 107.5 milliards USD, un chiffre qui ne fera qu'augmenter avec la progression de l'urbanisation. Les infrastructures stratégiques, comme les ports, les autoroutes, les réseaux de communication numérique et les zones économiques spéciales (ZES) ont une portée géographique nationale, mais jouent un rôle particulièrement important pour les économies urbaines. Les transports, l'énergie et les TIC, qui représentent 70 % des investissements nationaux en infrastructures, sont essentiels à la performance économique des villes (CEA, 2018b<sub>[11]</sub>).

Tous les investissements n'ont pas le même impact. Pour maximiser leur efficacité, ils doivent être soigneusement planifiés et coordonnés. Les investissements en capital – logements, bâtiments commerciaux, usines et infrastructures – sont durables et immobiles. La valeur de chacun dépend des autres. Tous les investisseurs, y compris les ménages, les chefs d'entreprise et les administrations publiques, doivent donc être au courant de ce que font les autres (Collier, 2017, p. 14<sub>[2]</sub>). Il en va de même entre les niveaux de gouvernement. Par exemple, l'efficacité d'un investissement du

ministère du commerce dans une Zone Économique Spéciale peut dépendre d'investissements parallèles dans les infrastructures routières reliant la ZES à un port, gérés par le ministère des transports.

La coordination horizontale et verticale entre entreprises, secteurs économiques et niveaux de gouvernement est donc essentielle pour maximiser les complémentarités. La coordination est également importante au sein d'un même secteur, par exemple le logement. La problématique du logement repose sur une multitude de facteurs (foncier, financement, compétences, etc.) et a de nombreux effets multiplicateurs (emplois, moyens de subsistance, revenus, impôts sur la propriété). Selon une estimation, la mise à disposition de crédits hypothécaires à long terme, calculés sur la valeur de 80 % de la maison la moins chère, pourrait potentiellement créer 1.3 million d'emplois dans le secteur de la construction en Afrique (CAHF, 2017<sup>[12]</sup>), ce qui entraînerait une hausse importante des recettes fiscales. Cependant, il arrive souvent que les dépenses publiques d'investissement proviennent de budgets qui ne sont pas ceux qui bénéficient des revenus de ces investissements. Sans coordination adéquate entre les secteurs, des investissements publics rentables peuvent ne pas être réalisés, car les décideurs ne prennent en compte que les coûts incombant à un seul budget, sans tenir compte des revenus qui reviendront à un autre budget.

### Considérations pour l'élaboration de politiques nationales sur le rôle économique des villes

Le Chapitre 1 a montré que les villes africaines sont productives, et que la productivité du travail y augmente en moyenne de 0.3 % lorsque la population augmente de 10 %. Les villes sont bénéfiques à bien d'autres égards. Cependant, le potentiel de ces villes n'est pas pleinement exploité ; d'importantes insuffisances persistent en termes de logement, d'infrastructures et de qualité des emplois. Cette section analyse des options de politiques nationales destinées à maximiser le rôle économique des villes.

L'urbanisation et la croissance économique sont étroitement liées mais la relation entre les deux est complexe et non linéaire. Toutes les villes ne présentent pas le même niveau de performance économique ; les mesures requises pour stimuler le développement économique peuvent varier d'une ville à l'autre. De nombreux facteurs contribuent à la productivité urbaine et déterminent si une ville atteindra son potentiel productif. Les types d'interventions et d'investissements dépendent donc du contexte, des opportunités et des faiblesses spécifiques à chaque agglomération. La littérature empirique concernant les facteurs qui déterminent la productivité des villes africaines est à la fois vaste et préliminaire, surtout si l'on considère la complexité des facteurs en jeu et la difficulté que présente la mesure précise de leurs effets. Néanmoins, il est possible d'affirmer avec une relative certitude que certains facteurs ont un impact significatif sur la capacité des villes à réaliser leur potentiel productif.

#### Encadré 3.1. La littérature concernant le développement économique des villes

Si la littérature sur la productivité des villes est abondante, les études concernant les villes africaines et plus généralement les villes des pays en développement sont limitées. Le tableau ci-après présente une vue d'ensemble de la littérature portant sur les déterminants du développement économique des villes des pays en développement et servira de base aux discussions de cette section.

Le tableau comprend des rapports d'organisations internationales comme la BAfD, la Banque mondiale, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), le Fonds monétaire international (FMI), l'OCDE, le Programme des Nations Unies pour le développement

(PNUD), le Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), ainsi que les *think tanks* Brookings Institution et International Growth Centre, notamment. Il comprend également des études empiriques qui mesurent l'impact de divers facteurs sur la performance économique des villes (mesurée par la productivité des entreprises, les salaires, le PIB, l'emploi ou la transformation structurelle), spécifiques aux villes ou à des secteurs typiquement urbains, comme la production industrielle. Il n'a pas été possible de dresser une liste exhaustive de ces études ; l'accent a donc été mis sur les études relativement récentes.





**Tableau 3.1. Littérature sur les facteurs contribuant aux performances économiques des villes des pays en développement**

Facteur contribuant à la performance économique urbaine <sup>1</sup>	Littérature concernant les villes des pays en développement
Capital humain	Asmal et al. (2020 <sub>(13)</sub> ) ; Barro (2001 <sub>(14)</sub> ) ; Calderón et Servén (2010 <sub>(15)</sub> ) (2010 <sub>(16)</sub> ) ; Calderón et al. (2011 <sub>(17)</sub> ) ; Chauvin et al. (2017 <sub>(18)</sub> ) ; Chen et Dahlman (2004 <sub>(19)</sub> ) ; Commission on Growth and Development (2008 <sub>(20)</sub> ) ; Dinh et al. (2012 <sub>(21)</sub> ) ; Dollar, Hallward-Driemeier et Mengiste, (2005 <sub>(22)</sub> ) ; Hasan et al. (2017 <sub>(23)</sub> ) ; Isaksson (2007 <sub>(24)</sub> ) ; Kim et Loayza (2019 <sub>(25)</sub> ) ; Lall et al. (2017 <sub>(26)</sub> ) ; Newman et al., (2016 <sub>(27)</sub> ) ; Page et al. (2020 <sub>(28)</sub> ) ; Quintero et Roberts (2018 <sub>(29)</sub> ) ; ONU-Habitat (2020 <sub>(30)</sub> ) ; Wei et Hao (2011 <sub>(31)</sub> ) ; Banque mondiale (2004 <sub>(32)</sub> ) ; Banque mondiale (2009 <sub>(33)</sub> ) ; York et Fraser (1989 <sub>(34)</sub> )
Infrastructure nationale	Amirtahmasebi (2016 <sub>(35)</sub> ) ; Andres, Biller et Dappe (2015 <sub>(36)</sub> ) ; Asmal et al. (2020 <sub>(13)</sub> ) ; BAfD, OCDE et PNUD (2016 <sub>(37)</sub> ) ; Banque mondiale (2004 <sub>(32)</sub> ) ; Banque mondiale (2009 <sub>(33)</sub> ) ; Banque mondiale (2013 <sub>(38)</sub> ) ; Boopen (2006 <sub>(39)</sub> ) ; Calderón et Servén (2010 <sub>(15)</sub> ) ; Calderón et Servén (2010 <sub>(16)</sub> ) ; Calderón, Moral-Benito et Servén (2011 <sub>(17)</sub> ) ; Chen et Dahlman (2004 <sub>(19)</sub> ) ; Collier (2016 <sub>(40)</sub> ) ; Combes et Gobillon (2015 <sub>(41)</sub> ) ; Commission on Growth and Development (2008 <sub>(20)</sub> ) ; Escribano, Guasch et Pena (2010 <sub>(42)</sub> ) ; Hulten (1996 <sub>(43)</sub> ) ; Isaksson (2007 <sub>(24)</sub> ) ; Lipscomb, Mobarak et Barham (2013 <sub>(44)</sub> ) ; McCulloch et Zileviciute (2017 <sub>(45)</sub> ) ; Newman et al. (2016 <sub>(27)</sub> ) ; Njoh, (2009 <sub>(46)</sub> ) ; Page et al. (2020 <sub>(28)</sub> ) ; Paunov et Rollo (2015 <sub>(47)</sub> ) ; Quintero et Roberts (2018 <sub>(29)</sub> ) ; Seethepalli, Bramati et Veredas (2008 <sub>(48)</sub> ) ; York et Fraser (1989 <sub>(34)</sub> )
Infrastructure urbaine	Arnold, Mattoo et Narciso (2006 <sub>(49)</sub> ) ; Aterido et Hallward-Driemeier (2007 <sub>(50)</sub> ) ; Aterido, Hallward-Driemeier et Pagés (2007 <sub>(51)</sub> ) ; Asmal et al. (2020 <sub>(13)</sub> ) ; Bacon et Kojima (2016 <sub>(52)</sub> ) ; BAfD, OCDE et PNUD (2016 <sub>(37)</sub> ) ; Banque mondiale (2009 <sub>(33)</sub> ) ; Banque mondiale (2013 <sub>(38)</sub> ) ; Bastos et Nasir (2004 <sub>(53)</sub> ) ; Collier (2016 <sub>(40)</sub> ) ; Commission on Growth and Development (2008 <sub>(20)</sub> ) ; Dethier, Hirn et Straub (2010 <sub>(54)</sub> ) ; Dollar, Hallward-Driemeier et Mengiste (2005 <sub>(22)</sub> ) ; Escribano et Guasch (2005 <sub>(55)</sub> ) ; Escribano, Guasch et Pena (2010 <sub>(42)</sub> ) ; Hasan et al. (2017 <sub>(23)</sub> ) ; Hommann et Lall ; limi (2011 <sub>(56)</sub> ) ; Kriticos et Henderson (2019 <sub>(57)</sub> ) ; Lall, Henderson et Venables (2017 <sub>(26)</sub> ) ; Mensah (2018 <sub>(58)</sub> ) ; Metropolis (2019 <sub>(59)</sub> ) ; Page et al. (2020 <sub>(28)</sub> ) ; Peters, Vance et Harsdorff (2010 <sub>(60)</sub> ) ; Rijkers, Söderbom et Loening (2010 <sub>(61)</sub> ) ; CEA (2018 <sub>(62)</sub> )
Environnement réglementaire	Acemoglu, Johnson et Robinson (2001 <sub>(63)</sub> ) ; Banque mondiale (2004 <sub>(32)</sub> ) ; Bastos et Nasir (2004 <sub>(53)</sub> ) ; Commission on Growth and Development (2008 <sub>(20)</sub> ) ; Dethier, Hirn et Straub (2010 <sub>(54)</sub> ) ; Hallward-Driemeier, Wallsten et Xu (2006 <sub>(64)</sub> ) ; Isaksson (2007 <sub>(24)</sub> ) ; Kriticos et Henderson (2019 <sub>(57)</sub> ) ; McMillan et Rodrik (2011 <sub>(65)</sub> ) ; McMillan, Rodrik et Verduzco-Gallo (2014 <sub>(66)</sub> ) ; Newman et al. (2016 <sub>(27)</sub> ) ; Page et al. (2020 <sub>(28)</sub> ) ; Rodrik, Subramanian et Trebbi (2004 <sub>(67)</sub> )
Corruption	Aterido, Hallward-Driemeier et Pagés (2007 <sub>(51)</sub> ) ; Banque mondiale (2004 <sub>(32)</sub> ) ; Bastos et Nasir (2004 <sub>(53)</sub> ) ; Commission on Growth and Development (2008 <sub>(20)</sub> ) ; Dethier, Hirn et Straub (2010 <sub>(54)</sub> ) ; Escribano et Guasch (2005 <sub>(55)</sub> ) ; Fisman et Svensson (2007 <sub>(68)</sub> ) ; Hallward-Driemeier, Wallsten et Xu (2006 <sub>(64)</sub> ) ; Newman et al. (2016 <sub>(27)</sub> )
Finance	Aterido et Hallward-Driemeier (2007 <sub>(50)</sub> ) ; Aterido, Hallward-Driemeier et Pagés (2007 <sub>(51)</sub> ) ; Banque mondiale (2004 <sub>(32)</sub> ) ; Commission on Growth and Development (2008 <sub>(20)</sub> ) ; Dethier, Hirn et Straub (2010 <sub>(54)</sub> ) ; Dinh et al. (2012 <sub>(21)</sub> ) ; Dinh, Mavridis et Nguyen (2012 <sub>(69)</sub> ) ; Dollar, Hallward-Driemeier et Mengistae (2005 <sub>(22)</sub> ) ; Rijkers, Söderbom et Loening (2010 <sub>(61)</sub> ) ; Page et al. (2020 <sub>(28)</sub> )
Composition du secteur économique	Abdel-Rahman et Fujita (1990 <sub>(70)</sub> ) ; BAfD, OCDE et PNUD (2016 <sub>(37)</sub> ) ; Asmal et al. (2020 <sub>(13)</sub> ) ; Commission on Growth and Development (2008 <sub>(20)</sub> ) ; Gollin, Jedwab et Vollrath (2016 <sub>(71)</sub> ) ; Henderson et Kriticos (2018 <sub>(72)</sub> ) ; Isaksson (2007 <sub>(24)</sub> ) ; Kriticos et Henderson (2019 <sub>(57)</sub> ) ; McMillan et Rodrik (2011 <sub>(65)</sub> ) ; McMillan, Rodrik et Verduzco-Gallo (2014 <sub>(66)</sub> ) ; ONU-Habitat (2010 <sub>(73)</sub> ) ; ONU-Habitat (2020 <sub>(30)</sub> ) ; Page et al. (2020 <sub>(28)</sub> ) ; York et Fraser (1989 <sub>(34)</sub> )

<sup>1</sup> Les finances publiques ne sont pas incluses ici, bien qu'elles soient fréquemment mentionnées dans les rapports à ce sujet en tant que condition préalable au succès économique des villes. Les finances, dont il est question au Chapitre 5, ont pour rôle de faciliter les autres facteurs. De même, la bonne gouvernance est mentionnée dans de nombreux rapports et facilite, elle aussi, les autres facteurs.

### *Lorsqu'elles grandissent, les villes deviennent plus productives, mais font également face à des contraintes majeures*

Les économies d'agglomération rendent les grandes villes plus productives que les petites. Cette tendance est vérifiée au niveau mondial, l'est aussi en Afrique. Cependant, une partie de ce gain de productivité est perdue en Afrique, en raison de coûts de fonctionnement plus élevés des villes. Les villes africaines sont plus chères que celles des pays ayant un niveau de revenu comparable, avec un écart pouvant atteindre 31 % (Nakamura et al., 2016<sub>[74]</sub>). La main-d'œuvre industrielle est plus coûteuse en Afrique que dans les pays à niveau de revenu semblable d'autres régions du globe ; peu de pays africains semblent avoir un avantage de faible coût de la main-d'œuvre pour soutenir la compétitivité dans le secteur manufacturier (Gelb et al., 2020<sub>[75]</sub>). En raison de l'insuffisance d'investissement face à la croissance démographique rapide, de nombreuses villes africaines connaissent un développement urbain fragmenté, des problèmes de logement et un manque de transports efficaces et abordables, réduisant parfois l'accessibilité des travailleurs aux emplois. Ainsi, à Nairobi, les passagers de la compagnie des Matatu (minibus privés) ne peuvent accéder qu'à 4 % des emplois en 30 minutes ou moins, 10 % en 45 minutes ou moins et 20 % en une heure ou moins. Dans les villes ougandaises, 70 % des travailleurs rejoignent leur lieu de travail à pied, souvent sur de longues distances (Grover, Lall et Timmis, 2021<sub>[76]</sub>).

La hausse des coûts urbains fait partie intégrante des économies d'agglomération. Au fur et à mesure qu'une ville se développe, en fonction du type et des caractéristiques de ses activités économiques et de la technologie dominante en matière de production et de connectivité, elle atteint un cap où les coûts et les nuisances commencent à l'emporter sur les avantages d'une taille croissante. Or, en Afrique, de nombreuses villes atteignent prématurément ce cap. Cela s'explique par le fait que leur croissance ne s'accompagne pas d'investissements proportionnels dans les infrastructures et le logement et manque souvent d'une planification adéquate. La plupart des villes principales d'Afrique sont relativement petites en comparaison internationale, mais en raison de la vitesse et de l'ampleur de l'urbanisation dans un contexte de faibles revenus et d'infrastructures inadéquates, la croissance urbaine continue augmente les coûts urbains et accentue les problèmes de congestion qui doivent être atténués (Henderson et Kriticos, 2018<sub>[72]</sub>).

Considérant les avantages de l'urbanisation, présentés au Chapitre 1, des politiques visant à limiter la

croissance de la population urbaine constitueraient une réponse économiquement et socialement néfaste au problème des coûts élevés dans les villes. Ce sont des investissements plus nombreux et plus efficaces qui sont nécessaires. Le développement urbain a souvent précédé la planification, ce qui a conduit à des agglomérations sans réseaux routiers connectés et sans services publics adéquats. L'occupation des sols est souvent inefficace et socialement ségréguée : les quartiers centraux intéressants restent peu développés tandis que des zones à forte densité de population, comme les bidonvilles, sont mal desservies par les infrastructures de base. Les gains d'efficacité potentiels de la densité ne sont pas exploités en raison d'une mauvaise planification de l'occupation des sols, d'une gestion foncière inadéquate et de règles de zonage rigides. Il en résulte une inefficacité urbaine croissante, qui se traduit par des hausses insoutenables du coût de la vie, y compris pour les trajets domicile-travail, un coût excessif du logement par rapport au revenu, des coûts de transaction élevés pour les activités commerciales, sans parler d'un taux de chômage en hausse (CEA, 2017<sub>[77]</sub>). Ces coûts et ce manque d'équipements collectifs réduisent les gains nets des économies d'agglomération et de la densité urbaine ; ils peuvent dissuader les entreprises et les travailleurs qualifiés de s'installer dans les grandes villes (Grover, Lall et Timmis, 2021<sub>[76]</sub>).

### *Le rayonnement économique des villes dépend des emplois qu'elles créent*

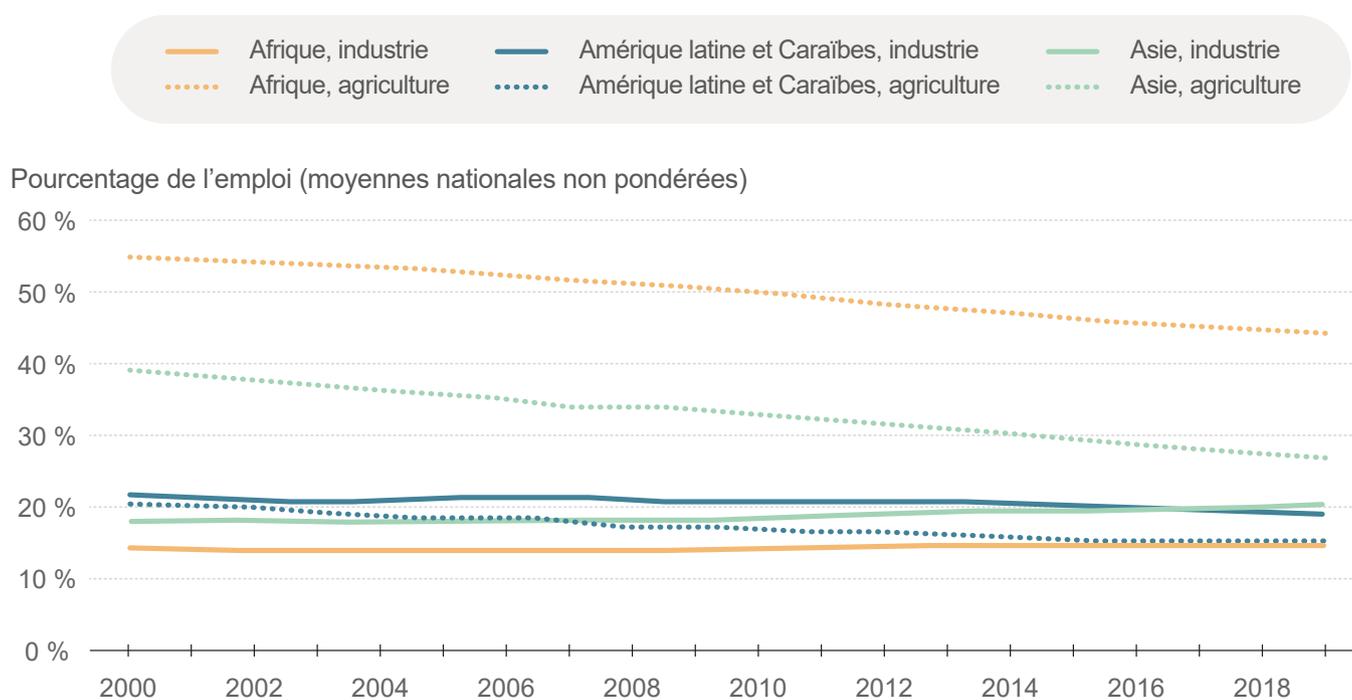
Les travailleurs des villes africaines sont plus susceptibles d'occuper des emplois qualifiés et sont moins exposés au risque de sous-emploi que leurs homologues ruraux. Plus de la moitié des hommes et plus des trois quarts des femmes qui y travaillent occupent cependant des emplois non qualifiés (Chapitre 1). L'importance du secteur informel et le chômage sont d'autres préoccupations majeures. La création d'un plus grand nombre d'emplois décents constitue donc une priorité politique<sup>4</sup>. Le Chapitre 1 a montré que la composition sectorielle des emplois urbains est restée stable au cours des deux dernières décennies. Malgré quelques progrès récents, les changements structurels globaux dus à l'urbanisation n'ont souvent pas favorisé la croissance autant qu'ils auraient pu le faire ; la plupart des travailleurs qui ont quitté l'agriculture ont trouvé des emplois dans des activités de services à faible productivité, principalement dans le secteur informel (McMillan, Rodrik et Verduzco-Gallo, 2014<sub>[66]</sub>).

Dans d'autres régions du globe, l'industrie a largement contribué à la création d'emplois productifs en ville ; or dans les villes africaines, ces résultats

sont mitigés. La part des emplois industriels formels dans l'ensemble des chaînes de valeur n'est que de 10 % en Éthiopie et au Sénégal, ou 20 % en Afrique du Sud, contre plus de 35 % dans des pays comme le Bangladesh, le Brésil, la Chine, l'Inde et la Malaisie (Banque mondiale, 2020<sub>[6]</sub>). Ils ont légèrement progressé ces dernières années (Graphique 3.2). Cette progression n'est pas anodine si l'on considère que ce

chiffre avait stagné à 7.2 % en Afrique entre 1990 et 2010 et décliné en Amérique latine et dans les Caraïbes au cours de la même période. Bien que le niveau des activités industrielles en Afrique soit faible par rapport à d'autres régions, cette hausse des emplois manufacturiers constitue une rupture dans la tendance longue à la désindustrialisation documentée pour la période 1960–2011 (Kruse et al., 2021, p. 8<sub>[78]</sub>).

**Graphique 3.2. Proportion des emplois industriels et agricoles par région, 2000-19**



**Note** Pourcentage de l'emploi. Moyenne nationale non pondérée.

**Source** Données : Indicateurs du développement dans le monde (WDI) (Banque mondiale<sub>[79]</sub>); tableau des auteurs.

Dans le passé, la création d'emplois dans les villes n'a pas toujours été une priorité. L'une des questions centrales de la politique économique nationale est de fixer des priorités d'investissement public. Cela implique de mobiliser des ressources, même limitées, pour soutenir des secteurs économiques stratégiques susceptibles de stimuler la croissance et la création d'emplois décents. Les villes n'ont pas toujours figuré parmi les secteurs économiques prioritaires ciblés par la planification nationale du développement en Afrique, les emplois urbains décents demeurant une lacune critique des politiques nationales (CEA, 2017<sub>[80]</sub>). Pourtant, les politiques ciblant les secteurs économiques créateurs d'emplois productifs seront essentielles à la

réalisation du potentiel économique des villes et à la transformation structurelle de l'économie nationale.

La nouvelle génération de politiques industrielles est encourageante. Elle peut être porteuse d'une renaissance des emplois manufacturiers. Les entreprises industrielles, en particulier celles du commerce d'exportation, ne sont pas nécessairement riches en emplois, même lorsqu'elles réussissent.

Un basculement est intervenu dans les années 2010, lorsque l'Afrique semble avoir rattrapé une partie de son retard. Les pays classés comme exportateurs de produits manufacturés ont augmenté leur production mais la part de l'emploi dans le secteur manufacturier a diminué. Dans le même temps, les exportateurs de

produits non manufacturés ont augmenté l'emploi, mais pas la productivité. Dans le cas de l'industrialisation des exportateurs de produits non manufacturés, la demande domestique – qui a augmenté en raison d'une augmentation des revenus agricoles, des dépenses publiques et des transferts extérieurs – a probablement élargi le marché des produits manufacturés (de moindre qualité) (Diao et al., 2021<sup>[81]</sup>).

Si un secteur manufacturier fort est important pour le développement économique de l'Afrique, il n'est pas suffisant. Des services modernes et échangeables, qui tendent à se concentrer en ville – TIC, tourisme, transports, logistique – et la production agro-industrielle<sup>5</sup>, sont généralement des secteurs qui ont le potentiel de stimuler la productivité et les emplois urbains (Newfarmer, Page et Tarp, 2019<sup>[82]</sup>). Ces secteurs sont cruciaux car il n'est pas certain que les pays africains puisse suivre le chemin des pays d'Asie de l'Est et du Sud, fortement dépendants de l'industrie à haute intensité de main-d'œuvre. Les pays d'Asie de l'Est et du Sud-Est disposant toujours d'avantages comparatifs importants dans ces secteurs, il est difficile pour d'autres pays d'en reproduire les stratégies.

En Afrique, l'emploi dans le secteur manufacturier urbain est le fait des petites entreprises qui absorbent de la main-d'œuvre mais n'augmentent pas leur productivité. Inversement, la part de l'emploi des grandes entreprises diminue, alors que leur part de production augmente. Cette observation concorde avec celles de Diao et al. (2021<sup>[81]</sup>), qui notaient qu'en Éthiopie et en Tanzanie, les grandes entreprises ont connu une croissance de la productivité sans augmentation de l'emploi, tandis que les petites entreprises ont absorbé des travailleurs sans augmentation de la productivité. Quoi qu'il en soit, il semble difficile d'augmenter la taille des entreprises. Les micro-entreprises (moins de 20 employés) et les petites entreprises (entre 21 et 50 employés) deviennent rarement des entreprises moyennes (entre 51 et 100) ou grandes (>101). En Éthiopie, par exemple, 97 % des emplois formels dans le secteur manufacturier sont créés par des entreprises moyennes et grandes (Mukim, 2016<sup>[83]</sup>). Dans ce pays, seules 7 % des entreprises comptant entre 10 et 30 travailleurs, en comptaient plus de 50 dix ans plus tard. Ceci suggère une mortalité élevée des entreprises et une taille moyenne obstinément faible des petites entreprises (Shiferaw et Bedi, 2013<sup>[84]</sup>). Les petites entreprises ont tout intérêt à s'installer en ville pour les mêmes raisons que les grandes entreprises, notamment une base de clientèle importante et concentrée, l'accès aux produits et aux services et l'accès à la main-d'œuvre.

Les villes peuvent prendre des mesures pour soutenir le développement des entreprises, notamment en améliorant le climat général des affaires et en supprimant les obstacles tels que l'accès aux financements et à la technologie pour les petites et micro-entreprises (Bartik et Sotherland, 2019<sup>[85]</sup>). La formalisation des marchés fonciers peut aider les petites entreprises à trouver des emplacements en ville pour développer leur activité. Il est également possible de stimuler la productivité des micro- et petites entreprises en simplifiant les processus réglementaires, en encourageant l'accès aux financements (pour les entreprises du secteur informel comme formel) et en améliorant l'accès au développement des compétences et des capacités, y compris l'apprentissage tout au long de la vie pour les cadres comme pour la main-d'œuvre.

### *Le capital humain contribue significativement à la productivité urbaine*

Il ne fait aucun doute que le capital humain, en particulier l'éducation et les compétences, joue un rôle dans la performance économique urbaine. (Tableau 3.1). Plusieurs études suggèrent même que le capital humain est encore plus important que les infrastructures et d'autres facteurs essentiels. Une étude portant sur 115 pays en développement (Kim et Loayza, 2019<sup>[25]</sup>) montre que, entre 1994 à 2014, les améliorations apportées à l'éducation ont été - de loin - l'élément le plus déterminant de la croissance totale de la productivité des facteurs (près de la moitié) ; devant l'innovation, l'efficacité du marché, les infrastructures et les institutions. Une autre étude portant sur 88 pays, dont 30 en Afrique (Calderón, Moral-Benito et Servén, 2011<sup>[17]</sup>), démontre que le capital humain l'emporte sur les infrastructures pour prédire le PIB par travailleur. Quintero et Roberts (2018<sup>[29]</sup>) constatent, dans une étude portant sur 16 pays d'Amérique latine et des Caraïbes, que le capital humain a un impact plus important sur les salaires urbains que la densité et la connectivité avec d'autres marchés urbains.

Le Chapitre 1 montre que le niveau d'éducation est plus élevé dans les villes que dans les zones rurales, et qu'il augmente avec la taille des villes. Les travailleurs des grandes villes ont davantage d'opportunités pour acquérir de nouvelles compétences et élargir leur expérience professionnelle ; il s'agit là d'atouts durables pour ces travailleurs, y compris s'ils déménagent dans d'autres villes (La Roca et Puga, 2017<sup>[86]</sup>). Tout ce qui précède mène à formuler deux implications politiques majeures : 1) les investissements dans les compétences des travailleurs ont des rendements

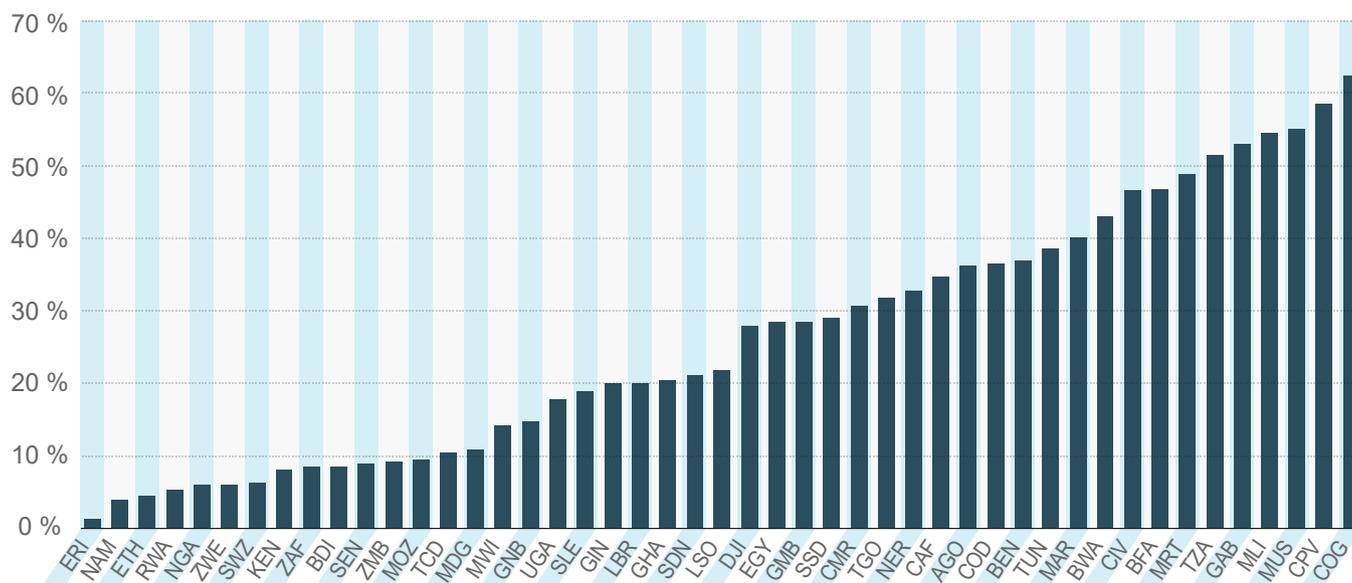
individuels et sociétaux considérables ; et 2) les obstacles à la croissance urbaine et donc à l'accumulation du capital humain, tels que l'offre de logements ou la fourniture de services urbains, devraient être supprimés (Glaeser et Xiong, 2017<sup>[87]</sup>).

Les compétences amplifient les économies d'agglomération, et les économies d'agglomération encouragent l'accumulation de compétences, car elles conduisent à des salaires plus élevés pour les travailleurs qualifiés dans les villes (Glaeser et Resseger, 2010<sup>[88]</sup> ; La Roca et Puga, 2017<sup>[86]</sup>). Des études empiriques montrent que les travailleurs qualifiés, dotés de bonnes compétences non techniques et d'une bonne expérience, profitent le plus de leur présence dans les grandes villes en gagnant des salaires plus élevés (Bacolod, Blum et Strange, 2009<sup>[89]</sup> ; Kriticos et Henderson, 2019<sup>[57]</sup>). Par conséquent, les travailleurs des zones rurales qui migrent vers les villes investissent dans

l'acquisition de compétences, car l'impact des compétences sur les salaires des travailleurs est plus élevé dans les zones urbaines que dans les zones rurales.

En Afrique, les niveaux d'éducation dans les villes ont considérablement augmenté ces trois dernières décennies. Dans les villes de plus de 1 million d'habitants, le nombre d'années de scolarité des personnes de 18 à 29 ans est passé d'une moyenne de 6.5 ans à plus de 9 ans entre 1990 et 2010 (voir Chapitre 1). Cette évolution devrait avoir un impact positif durable dans les décennies à venir, étant donné les avantages économiques et sociaux d'une meilleure éducation tout au long de la vie. Des efforts supplémentaires sont cependant nécessaires pour que le nombre de travailleurs qualifiés augmente. Comme le montre le Graphique 3.3, la pénurie de travailleurs qualifiés est toujours citée comme une contrainte majeure pour les entreprises.

**Graphique 3.3. Pourcentage des entreprises identifiant l'inadéquation des compétences des travailleurs comme un obstacle majeur**



Source (Banque Mondiale, 2010-2019<sup>[90]</sup>) dernière année disponible, par pays ; graphique des auteurs.

L'augmentation du nombre de travailleurs qualifiés profitera également aux travailleurs moins qualifiés, y compris ceux de l'économie informelle, car leurs tâches sont complémentaires. Un plus grand nombre de travailleurs qualifiés tend à améliorer les perspectives d'emploi et le salaire des travailleurs non qualifiés (Eeckhout, Pinheiro et Schmidheiny, 2014<sup>[91]</sup>).

Les travailleurs moins formés profitent de cette complémentarité de différentes manières. Ils apprennent de leurs interactions avec les travailleurs éduqués et deviennent plus productifs ; les travailleurs éduqués innovent et créent de nouveaux emplois dont bénéficient aussi ceux qui le sont moins ; les travailleurs éduqués qui gagnent des revenus plus élevés achètent

d'avantage de biens de consommation et services produits localement, ce qui crée des emplois pour les travailleurs moins éduqués ; enfin, une réduction du nombre de travailleurs peu qualifiés fait grimper les salaires de ces derniers (Winter, 2020<sub>[92]</sub>).

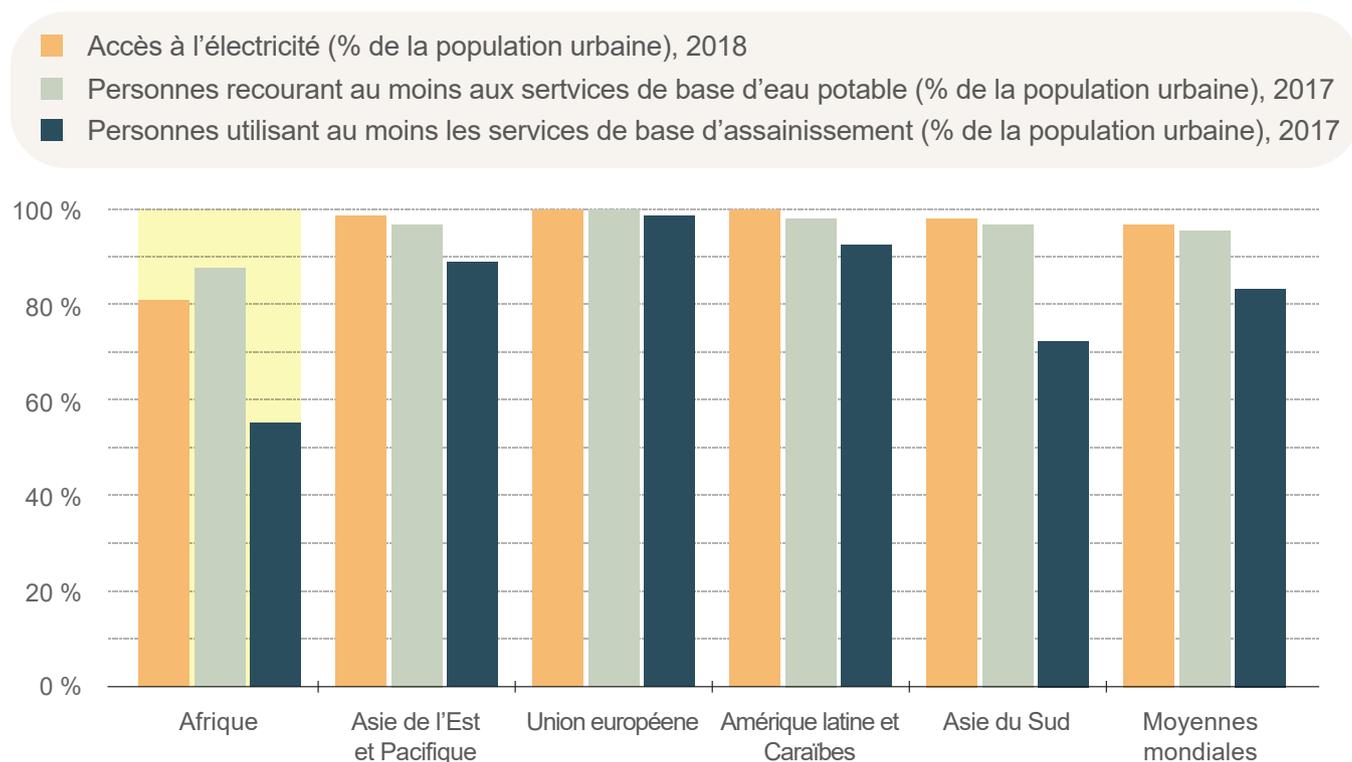
### *L'infrastructure est essentielle pour le développement urbain*

Les avantages de l'urbanisation dépendent largement des infrastructures et des institutions (Turok et McGranahan, 2013<sub>[93]</sub>)<sup>6</sup>. Si le Chapitre 1 a montré que les villes offrent un meilleur accès aux infrastructures que les zones rurales, et que les grandes villes font mieux que les petites, de nombreuses villes africaines sont encore en retard par rapport à celles d'autres régions du monde en matière de services urbains de base (Graphique 3.4).

L'infrastructure urbaine, plus que tous les autres facteurs, à l'exception du capital humain, est le facteur

le plus clairement reconnu pour son rôle dans la productivité des villes en développement. En Afrique, c'est le besoin d'un approvisionnement fiable en électricité qui a été le plus documenté (Straub, 2008<sub>[94]</sub>). Dans une étude portant sur 26 pays africains, Escribano, Guasch et Pena (2010<sub>[42]</sub>) montrent que l'électricité est le facteur le plus déterminant de la productivité totale des facteurs des entreprises. Mais si l'importance de l'électricité est bien documentée, il est souvent difficile de distinguer les effets des différents types d'infrastructures car leurs efficacités respectives sont étroitement corrélées les unes avec les autres. En outre, les besoins les plus urgents en infrastructures varient d'une ville à l'autre et, à mesure que les raccordements au réseau électrique se généralisent, notamment dans les grandes villes, où environ 80 % des ménages ont accès à l'électricité (Graphique 3.4), il sera de plus en plus important de réduire les écarts d'accès à d'autres types d'infrastructures, notamment l'eau, l'assainissement, les transports et les TIC.

**Graphique 3.4. Accès des villes à l'électricité, à l'eau et à l'assainissement, par région**



Source : Indicateurs du développement dans le monde (WDI) (Banque mondiale<sub>[79]</sub>) ; graphique des auteurs.

De nombreuses études insistent sur l'importance du transport urbain pour la connectivité des travailleurs et des entreprises et contribue à créer des économies d'agglomération (BAFD/OCDE/PNUD, 2016<sub>[37]</sub> ; Lall, Henderson et Venables, 2017<sub>[26]</sub> ; Page et al., 2020<sub>[28]</sub> ; Banque mondiale, 2013<sub>[38]</sub> ; Kriticos et Henderson, 2019<sub>[57]</sub>). Certains rapports traitent plus particulièrement du rôle des transports en commun (Collier, 2016<sub>[40]</sub> ; Banque mondiale, 2013<sub>[38]</sub> ; ONU-Habitat, 2020<sub>[30]</sub>). Si les arguments théoriques en faveur de l'importance des transports sont clairs, les travaux empiriques sur le rôle des transports intra-urbains sont moins nombreux. Néanmoins, les données empiriques existantes montrent généralement l'effet marqué de divers éléments des infrastructures de transport (public).

Les infrastructures nationales, et non uniquement celles des villes, sont importantes elles aussi<sup>7</sup>. Ceci est particulièrement vrai pour les infrastructures de transport, car les villes productives doivent pouvoir être connectées aux marchés extérieurs (voir Chapitre 2). D'autres éléments de l'infrastructure nationale, tels que la production d'électricité et le réseau de télécommunications, sont également fondamentaux ; ils sont souvent des conditions préalables à la mise en place de bonnes infrastructures intra-urbaines. La fourniture d'infrastructures constitue un autre domaine politique où les responsabilités nationales et locales convergent et doivent être coordonnées.

### *Les institutions et l'environnement réglementaire ont un impact sur la productivité urbaine*

Il est largement reconnu que l'environnement réglementaire est important pour la productivité urbaine, mais il n'existe pas de consensus sur les réglementations les plus importantes et dans quels contextes. Plusieurs études ont analysé les cadres réglementaires, y compris concernant le marché du travail, la concurrence, les droits de propriété (pas seulement du foncier examiné ci-dessous) et, plus généralement, visant à faciliter la pratique des affaires. La corruption semble représenter une contrainte importante pour la performance économique des villes des pays en développement, bien que ce soit moins le cas en Afrique que dans d'autres régions du monde (voir sources du Tableau 3.1).

Les évidences empiriques montrent que les réglementations concernant la facilité à conduire des affaires et la logistique sont déterminantes pour la performance des entreprises urbaines (Dinh et al., 2012<sub>[21]</sub> ; Aterido et Hallward-Driemeier, 2007<sub>[50]</sub> ; Dollar, Hallward-Driemeier et Mengistae, 2005<sub>[22]</sub> ; Escribano, Guasch et Pena, 2010<sub>[42]</sub>). Cela n'est pas surprenant

si l'on considère, d'une part que les villes africaines sont marquées par la prédominance du secteur abrité et la difficulté de créer des emplois dans les activités exposées plus productive ; et que d'autre part la dépendance aux importations pour de nombreux intrants nécessaires à la production urbaine est importante. Cependant, force est de constater que les principaux rapports sur les villes africaines ne mentionnent généralement pas qu'il faut s'attaquer aux barrières au commerce ; un sujet qui devrait être plus mis en avant dans le discours de développement sur le sujet.

Enfin, la capacité des entreprises à accéder au financement, qui est étroitement liée à l'environnement institutionnel, est un facteur de performance économique des villes dont l'importance a été amplement démontrée (Tableau 3.1). Les difficultés d'accès aux financements sont particulièrement contraignantes pour les petites entreprises (Aterido, Hallward-Driemeier et Pagés, 2007<sub>[51]</sub>) et constituent également une contrainte majeure pour de nombreux gouvernements locaux (voir Chapitre 5). Elles entravent l'expansion des entreprises et empêchent les gouvernements locaux d'investir dans les infrastructures.

### *La forme urbaine est importante pour le fonctionnement des villes, mais les données empiriques sur le sujet sont limitées*

Les avantages des villes découlent de la proximité et de la connectivité des acteurs économiques. Il n'est donc pas surprenant que la forme urbaine et l'urbanisme fassent partie intégrante des facteurs déterminants pour la performance économique des villes africaines. Les zones urbaines fragmentées – avec d'importantes différences de densité de population, de long trajets domicile-travail à l'intérieur des villes et un manque de transports intra-urbains – empêchent l'émergence d'économies d'agglomération et réduisent la croissance économique (Collier, 2016<sub>[40]</sub> ; Lall, Henderson et Venables, 2017<sub>[26]</sub> ; ONU-Habitat, 2020<sub>[30]</sub>). Les urbanistes soutiennent depuis longtemps que de nombreuses dimensions de la forme urbaine déterminent le fonctionnement des villes. Il s'agit en particulier de la forme, de la taille et la densité, de l'agencement, du réseau routier, de l'organisation de l'espace, des types et de la conception des immeubles (Dempsey et al., 2008<sub>[95]</sub>). Ces facteurs jouent sur les déterminants de la productivité urbaine, notamment la manière dont les individus interagissent les uns avec les autres, le fait que les routes puissent transporter efficacement un grand nombre d'usagers, sans être sujettes à la congestion, et le coût des infrastructures.

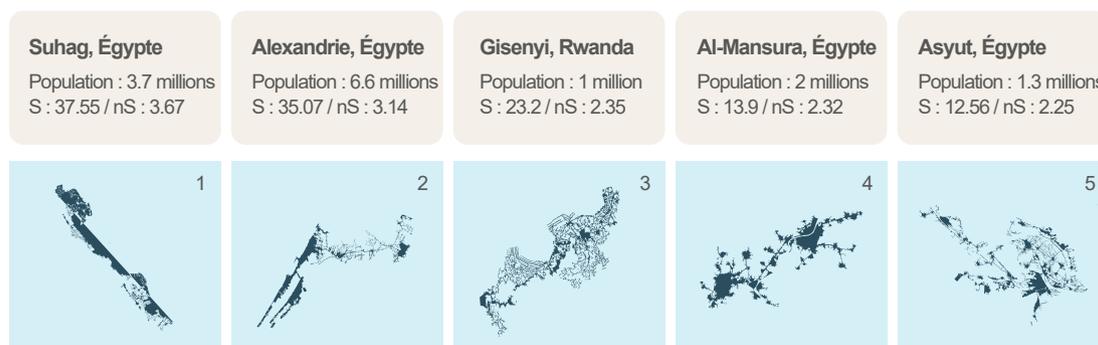
S'il est vrai que l'impact de la forme urbaine fait l'objet d'un intérêt croissant de la part des chercheurs et des décideurs politiques, nombre des facteurs qui la composent restent difficiles à mesurer d'une manière systématique. En la matière, les données empiriques fiables sont rares, particulièrement dans les pays en développement. Le travail d'Harari (2020<sub>[96]</sub>) fait exception. Il montre que les villes indiennes dont la forme urbaine est plus compacte ont une croissance démographique plus élevée et que l'accessibilité et la qualité de vie y sont meilleures. La base de données Africapolis (OCDE/CSAO, 2018<sub>[11]</sub>) contient des données sur l'extension urbaine des villes africaines en 2015. Elle peut servir à étudier la forme urbaine en appliquant une méthodologie semblable à celle de Angel, Parent et Civico (2010<sub>[97]</sub>) et Harari (2020<sub>[96]</sub>). La distance moyenne

entre deux points pris au hasard dans une ville donnée est calculée et standardisée par rapport à la superficie totale de la ville<sup>8</sup> ; de sorte qu'elle ne reflète pas simplement la taille de la ville. Plus une ville est compacte, plus la distance moyenne entre deux points situés à l'intérieur de celle-ci est faible. Le Graphique 3.5 montre l'extension urbaine de cinq villes africaines de plus de 1 million d'habitants présentant la distance moyenne la plus longue entre deux points et celle des cinq villes présentant la distance moyenne la plus petite. Deux tendances se dégagent : la forme des villes où les distances sont élevées n'est pas ronde et leur structure urbaine est discontinue, avec de nombreux intervalles entre les zones bâties. À l'inverse, les villes où les distances moyennes sont faibles sont plus rondes et contiennent moins d'intervalles entre zones bâties.

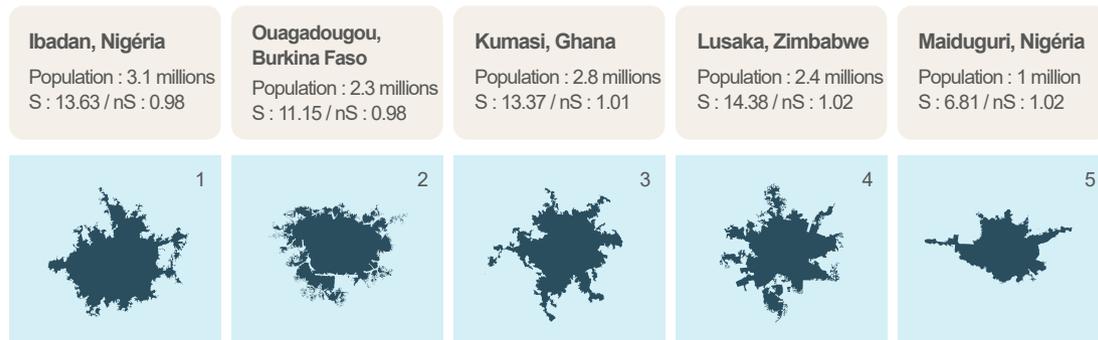
### Graphique 3.5. Forme des villes et impact sur la densité de population

Grandes villes africaines où la distance moyenne entre deux points est la plus grande (rangée supérieure) et la plus petite (rangée inférieure)

#### Plus grands (nS)



#### Plus petits (nS)



**Note** La rangée supérieure montre la forme des cinq villes africaines de plus de 1 million d'habitants où la distance moyenne entre deux points de leur territoire (ajustée en fonction de la superficie) est la plus grande. La rangée inférieure montre la forme des cinq villes africaines de plus de 1 million d'habitants où la distance moyenne entre deux points de leur territoire (ajustée en fonction de la superficie) est la plus petite. Il est possible de télécharger sur [africapolis.org](http://africapolis.org) l'extension urbaine de toutes les villes africaines. S est un *disconnected index* (littéralement, indice déconnecté) qui montre la distance moyenne entre deux points aléatoires dans la ville. nS est un *disconnected index* normalisé défini comme S divisé par le rayon du cercle de surface équivalente, c'est-à-dire le rayon d'un cercle ayant la même surface que la zone bâtie. Plus de la valeur de nS est élevée, plus l'extension urbaine de la ville est déconnectée.

**Source** Calculs OCDE/CSAO fondés sur OCDE/CSAO (OCDE/CSAO, 2018<sub>[11]</sub>), sur la base de Angel, Parent et Civico (2010<sub>[97]</sub>), ainsi que Harari (2020<sub>[96]</sub>).

Au-delà de l'agencement urbain plus ou moins compact, de nombreuses autres dimensions de la forme urbaine ont un impact sur la productivité et le fonctionnement des villes. Le développement axé sur le transport (transport-oriented development ou transit-oriented development (TOD), en anglais) est un instrument permettant d'améliorer l'accessibilité et de réduire les embouteillages ; y compris en orientant la construction de logements et de locaux commerciaux principalement le long des corridors de transport. Lorsque les administrations locales n'ont pas la capacité de mettre en œuvre des TOD, il est important, pour limiter les coûts futurs de construction des infrastructures, qu'elles empêchent, à court terme, les constructions non planifiées sur des terrains qui seront nécessaires pour les futurs corridors de transport (Angel, 2011<sup>[93]</sup>).

Des formes urbaines productives et vivables peuvent également résulter de la création de quartiers denses et bien desservis dans des lieux centraux. La densité encourage les interactions qui à leur tour nourrissent l'innovation et les économies d'agglomération. Les quartiers denses ont toutefois besoin de bonnes infrastructures pour être viables et fonctionner efficacement. Des politiques d'urbanisation assorties d'investissements produisant des transports publics efficaces et des espaces publics de qualité créeront des quartiers hautement productifs et attrayants d'une densité de plus de 50 000 habitants au km<sup>2</sup>. À l'inverse, des densités similaires dans un bidonville mal desservi limitent la productivité et entraînent de mauvaises conditions de vie.

Il est également important de créer des quartiers d'affaires et des zones industrielles permettant aux entreprises de s'installer à proximité de leurs clients, fournisseurs et concurrents. Dans de nombreux cas, le zonage à usage unique ou à usage restrictif et le zonage excessif, lorsqu'ils sont mal gérés, créent plus d'inconvénients que d'avantages. Ces approches encouragent l'étalement urbain, augmentent les distances de déplacement et réduisent l'accessibilité. Lorsque les réglementations en matière d'occupation des sols sont restrictives, même si les terrains sont disponibles et planifiés, le développement devient fragmenté, empêchant les entreprises de se regrouper et de s'agrandir et limitant donc leur compétitivité.

Il n'est pas simple d'améliorer la forme urbaine et, souvent, des arbitrages doivent être faits. Par exemple, les ménages à faible revenu et peu qualifiés de Kampala se concentrent sur des terrains qui font l'objet d'un régime foncier coutumier, dit *mailo*, car ils sont abordables et bénéficient d'un réseau social

dense. Toutefois, ce régime est économiquement inefficace. Selon une estimation, si l'on convertissait tous les terrains relevant du régime *mailo* de Kampala en terrains loués à bail, les revenus urbains réels agrégés augmenteraient de 2 % en l'absence d'économies de localisation et de 6.7 % en présence d'économies de localisation, ce qui bénéficierait particulièrement aux travailleurs non qualifiés. La formalisation de ces terrains permettrait de les utiliser pour des usages plus productifs et augmenterait les revenus. Mais, en dépit des effets bénéfiques considérables de la hausse de leurs revenus, les résidents quittant les terrains à régime *mailo* y perdraient cependant si on ne leur proposait pas des solutions alternatives de logement moins chères (Bernard, Bird et Venables, 2016<sup>[99]</sup>).

### *Les marchés fonciers sont susceptibles d'avoir un impact considérable sur la productivité urbaine, mais les preuves empiriques sont rares*

Le bon fonctionnement des marchés fonciers est une autre condition préalable à l'utilisation efficace des sols. Le foncier est, de loin, le facteur de production le plus précieux des villes (OCDE, 2017<sup>[100]</sup>). Les marchés fonciers sont les principaux mécanismes d'affectation des sols à leur usage le plus productif. Leur fonctionnement est un facteur déterminant du développement économique des villes. Sans marchés fonciers opérationnels, les mauvaises affectations des terres à des usages moins productifs persisteront, empêchant une transformation structurelle de l'économie, qui requiert généralement des changements importants de l'utilisation des sols urbains. Par exemple, en Éthiopie, « la difficulté à acquérir des terres empêche souvent les entreprises de 4 à 5 employés de se développer en entreprises de plus de 10-15. Cela nécessiterait un espace de travail plus grand, connecté à des services abordables et fiables, ainsi que des réseaux de transport fiables vers les marchés d'intrants et de produits. La plupart des petites entreprises sont installées au domicile du propriétaire ou dans de petits ateliers. » (Dinh et al., 2012, p. 67<sup>[121]</sup>).

Les marchés fonciers doivent être bien régulés car ils sont sujets à des imperfections, notamment d'importantes asymétries d'information et des monopoles potentiels. L'informalité empêche tant l'émergence des marchés fonciers que leur réglementation efficace. La délivrance de titres de propriété et la mise en place de cadastres et de registres fonciers actualisés représentent des conditions préalables au bon fonctionnement des marchés fonciers. Les analyses empiriques à ce sujet ne sont cependant pas unanimes :

certaines données préliminaires indiquent que les titres de propriété encouragent une activité économique productive (Bernard, Bird et Venables, 2016<sub>[99]</sub> ; Field, 2007<sub>[101]</sub>), quand d'autres études ne trouvent aucun impact (Brasselle, Gaspard et Platteau, 2002<sub>[102]</sub> ; Galiani et Schargrodsky, 2010<sub>[103]</sub> ; Andreasen et al., 2020<sub>[104]</sub>).

Do et Iyer (2008<sub>[105]</sub>) soulignent de façon assez convaincante que (p. 531) : « Les économistes s'accordent généralement sur le fait que de meilleures institutions de droit foncier améliorent les résultats économiques ... Cependant, les preuves empiriques concernant l'importance de la délivrance de titres fonciers officiels ne sont pas concluantes, tant en ce qui concerne l'effet global de la propriété de tels titres, que les aspects des droits fonciers qui s'avèrent cruciaux. » L'absence d'évidences empiriques à ce sujet ne signifie pas qu'il n'est pas important. Elle montre plutôt combien il est difficile de mesurer et de quantifier l'impact des marchés fonciers. S'agissant d'un sujet prioritaire pour les experts (par exemple Lall, Henderson et Venables, 2017<sub>[26]</sub>), le manque d'évidences empiriques est préoccupant et d'autres études à ce sujet sont nécessaires.

### *Ce qui importe le plus dépend des besoins et des complémentarités propres au contexte*

Les questions abordées ci-dessus portent sur certains des facteurs les plus importants déterminant la productivité des villes africaines. Il ne s'agit pourtant pas d'une liste exhaustive des questions que les décideurs politiques doivent traiter. L'importance relative des différents facteurs varie en fonction des villes, des secteurs économiques et des acteurs de l'économie. Ainsi, la performance des entreprises relativement grandes dépend davantage de l'accès à l'électricité, du niveau de corruption et l'environnement réglementaire, alors les petites entreprises sont plus préoccupées par l'accès aux financements ou les coupures d'eau (Aterido, Hallward-Driemeier et Pagés, 2007<sub>[51]</sub> ; Aterido et Hallward-Driemeier, 2007<sub>[50]</sub> ; Iimi, 2011<sub>[56]</sub>).

Nombre des questions abordées ci-dessus sont complémentaires, l'efficacité d'une mesure politique dans un domaine dépendant en partie de mesures prises dans d'autres domaines. Par exemple, l'efficacité d'une planification urbaine destinées à accroître la densité du bâti dans les lieux centraux, repose sur le bon fonctionnement des marchés fonciers et la capacité à fournir des infrastructures. Des mesures politiques complémentaires et des investissements cohérents

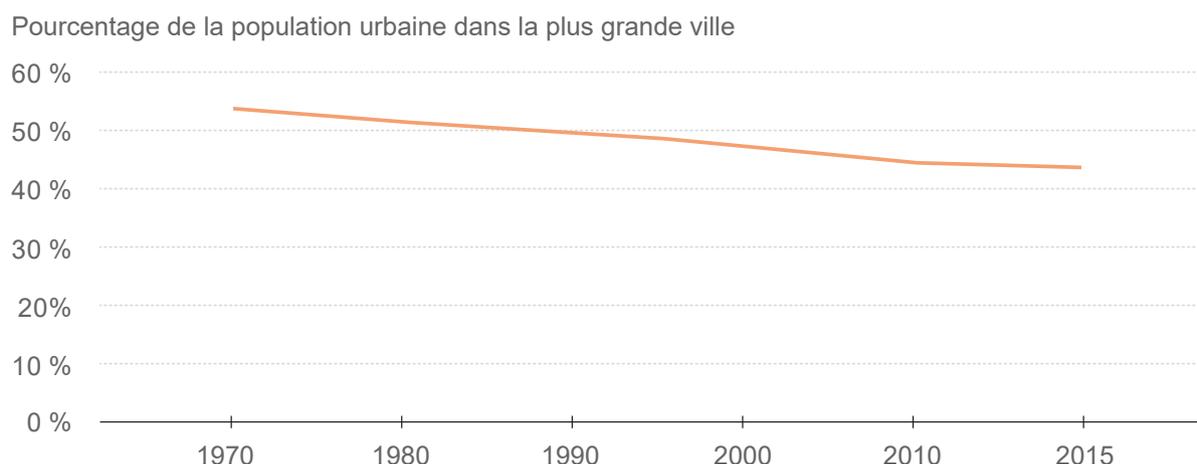
du point de vue de leur impact, de leur calendrier et de leur emplacement bénéficieront de synergies plus bénéfiques que des investissements isolés. Les facteurs sont interdépendants, s'influencent mutuellement et influencent la performance économique des villes.

### **Le système urbain stimule la production et influence les inégalités régionales**

Un indice de primauté urbaine très élevé<sup>9</sup> inquiète souvent les décideurs politiques, qui souhaitent déplacer la croissance de la population urbaine vers d'autres villes et stimuler la productivité à travers un système urbain. Si la primauté en Afrique a été historiquement élevée, elle a diminué à mesure que le revenu par habitant et le nombre et la taille des villes secondaires ont augmenté. En 2015, la part moyenne de la population urbaine habitant dans la plus grande ville des pays africains était comparable à la moyenne mondiale et légèrement inférieure aux moyennes d'Asie et d'Amérique latine<sup>10</sup>.

Même si la primauté urbaine n'est plus aussi exceptionnellement élevée en Afrique, il n'en faut pas moins soutenir un développement urbain équilibré permettant aux villes de toutes les tailles de réaliser leur plein potentiel. La taille des villes africaines secondaires correspond maintenant à celle des villes d'autres parties du monde. Cependant, elles n'ont pas nécessairement les mêmes fonctions économiques et administratives. En théorie, les grandes villes ont des avantages productifs associés à la diversité, tandis que les économies des villes petites et moyennes sont plus spécialisées. Les entreprises à forte valeur ajoutée technologique et celles ayant besoin d'une main-d'œuvre qualifiée tendent à se regrouper dans les grandes villes. En revanche, les entreprises des industries plus traditionnelles ou dont les activités et les lignes de produits sont standardisées ou encore celles qui nécessitent beaucoup de main-d'œuvre ou de place tendent à profiter des économies de localisation et à se regrouper dans les villes petites et moyennes (Duranton, 2015<sub>[106]</sub> ; CEA, 2018<sub>[62]</sub>). Les villes plus petites peuvent constituer des centres d'activité pour les zones rurales environnantes et contribuer à leur développement économique (Chapitre 1). Elles peuvent aussi accueillir le siège d'agences gouvernementales et des universités ou autres institutions d'enseignement supérieur, proposant d'autres possibilités de développement économique.

**Graphique 3.6. Primauté urbaine moyenne non pondérée de 54 pays africains, 1970-2015**



Source Base de données Africapolis (OCDE/CSAO, 2018<sub>[1]</sub>) ; graphique des auteurs.

Si les villes principales d’Afrique sont aussi les plus productives, elles souffrent cependant d’externalités négatives. L’insuffisance des investissements dans les infrastructures et la faiblesse des institutions face à la croissance urbaine les empêchent de profiter pleinement de la concentration de la population. Cela augmente les coûts de la vie pour les travailleurs comme pour les entreprises et a un impact négatif sur la productivité. Ni le fait de négliger les villes principales ni le fait de retarder les investissements dans les villes intermédiaires ne constituent une solution. Les deux types de villes sont nécessaires, ainsi qu’un ensemble de solutions politiques pratiques telles que la création de ZES (CEA, 2017<sub>[177]</sub>). Il convient de promouvoir des villes intermédiaires stratégiquement choisies afin de soulager la pression exercée sur les villes principales, d’offrir des options aux entreprises en matière d’implantation et de faciliter la mobilité des facteurs et la mobilité entre villes de différentes tailles : cela est indispensable pour une croissance dynamique de la productivité.

Beaucoup de pays africains ont des populations faibles et un nombre limité de grandes villes. Sur 54 pays, 14 n’ont aucune ville dont la population est comprise entre 300 000 et 1 million d’habitants, et 22 n’en ont qu’une. Trois priorités politiques se dessinent : 1) améliorer l’environnement des affaires dans les villes de taille moyenne ; 2) renforcer la place des villes dans la valorisation du potentiel économique de leur environnement régional, y compris agroalimentaire ; et 3) combattre la fragmentation en renforçant le rôle de certaines villes au sein des systèmes urbains régionaux, en

particulier dans les petits pays qui ont moins d’opportunités de diversifier leur système urbain national. Les politiques relatives au marché du travail, la mobilité de la main-d’œuvre et les infrastructures de connectivité joueront un rôle (Duranton, 2015<sub>[106]</sub>).

La croissance démographique des petites villes de moins de 50 000 habitants doit être examinée de près. Elles représentent près du quart de la population urbaine de la région, et leur potentielle contribution à la productivité économique mérite d’être considérée. En raison de leur proximité avec les zones rurales, elles pourraient jouer un rôle important dans la réduction de la pauvreté rurale, d’autant plus que dans de nombreux pays, l’agriculture et les activités connexes représentent une part importante de l’économie (Henderson et Kriticos, 2018<sub>[172]</sub>). Comme indiqué au Chapitre 1, les zones rurales bénéficient de la proximité des villes. Dans le cadre des réseaux urbains et des zones métropolitaines, les petites villes pourraient profiter des économies d’agglomération des grandes villes voisines, tout en évitant les coûts urbains fortement croissants (Camagni, Capello et Caragliu, 2016<sub>[107]</sub>). Ce potentiel dépendra de leur connectivité au système urbain plus large, ainsi que de la densité et de l’intensité des liens qu’elles entretiennent avec les économies rurales.

La connectivité régionale est, elle aussi, déterminante puisque les frontières peuvent limiter significativement les échanges commerciaux (Chapitre 2). L’intégration du commerce régional est susceptible d’améliorer la production urbaine et de bénéficier aux consommateurs des villes. Dans un système régional intégré, les villes sont moins limitées

par leur taille ou leur fonction. Des grappes urbaines régionales sont déjà en train d'émerger ; des politiques d'intégration régionale doivent soutenir le développement des villes au sein d'un système urbain régional plus vaste.

Les dynamiques de connectivité et d'agglomération peuvent accroître les inégalités, et des politiques nationales stratégiques sont susceptibles de traiter ce problème. Au début de la formation des agglomérations urbaines, les entreprises peuvent s'installer dans des régions ou localités spécifiques en raison des avantages qu'elles procurent (infrastructures de base, ports abrités, ressources naturelles, accès aux marchés). Avec le temps, ces avantages initiaux suscitent un processus d'auto-renforcement qui conduit à l'émergence de pôles ou d'agglomérations industrielles fortes, mais aussi à des disparités régionales entre les zones à forte concentration industrielle et le reste du pays.

Toutefois, il est peu probable qu'un simple investissement dans les infrastructures permette d'inverser la situation de régions en retard et d'attirer des entreprises, en particulier dans des secteurs déjà bien établis dans d'autres régions dominantes (Deichmann et al., 2005<sup>[108]</sup> ; Schroeder, Lall et Schmidt, 2015<sup>[109]</sup>). Il est peu probable que l'industrie manufacturière standard, déjà concentrée dans les grandes agglomérations, se déplace vers les sites périphériques ou les villes plus petites. Une approche possible des stratégies de développement alternatives réside dans le renforcement des liens entre zones rurales et urbaines. Le développement des villes et régions périphériques devrait passer par la suppression des obstacles à la mobilité des facteurs et permettre la migration interne de la main-d'œuvre surnuméraire vers des lieux où les opportunités de création d'emplois et de réduction de la pauvreté sont meilleures. Il serait également nécessaire d'investir dans les capacités locales de production en fonction de leurs avantages concurrentiels, ainsi que dans le capital humain et les services sociaux, afin d'élever le niveau de vie là où les possibilités d'emplois productifs sont rares.

### **Intégrer l'urbanisation à la planification économique nationale : un cadre stratégique**

La performance économique d'un pays dépend de la performance économique de ses villes. Établir les facteurs économiques fondamentaux de la croissance

économique dans les villes – à savoir les institutions, les infrastructures et le capital humain – est nécessaire, mais pas suffisant, pour assurer une croissance durable. Des arbitrages politiques et des choix difficiles doivent être faits. Les villes productives font partie d'un système urbain plus vaste, dans lequel elles sont complémentaires ou concurrentes. De même, des compromis doivent être trouvés entre productivité et emploi. En théorie, les villes à forte productivité sont aussi celles où les salaires et le taux d'emploi sont élevés (Lobo, Bettencourt et West, 2011<sup>[110]</sup>). En pratique, l'impact de la productivité sur les salaires et l'emploi dépend de l'intensité en main-d'œuvre des secteurs actifs et de leur capacité à rester compétitifs. Le soutien politique à des secteurs ou à des sites spécifiques relève donc d'une décision stratégique fondée sur une large gamme de considérations : équilibre entre croissance et équité spatiale, spécialisation des villes et potentiel des travailleurs et des entreprises à se déplacer d'une ville à l'autre.

Si la productivité urbaine est un phénomène local limité dans l'espace, on ne saurait trop insister sur ses implications au niveau national. Les performances économiques des villes jouent un rôle croissant dans les résultats nationaux et régionaux. Il est donc essentiel d'associer les politiques économiques nationales aux processus de planification urbaine et spatiale. Les acteurs publics et privés doivent coordonner des ressources limitées afin de soutenir les activités susceptibles de stimuler la croissance et de faciliter le processus de transformation structurelle de l'économie tout au long du processus de développement. Compte tenu du coût de l'inaction, il est essentiel d'agir rapidement. Les villes et l'urbanisation font partie intégrante de la transformation structurelle et doivent être prises en compte dans la planification économique nationale. Les plans nationaux de développement (*National Development Plans* ou NDP) devraient reconnaître et soutenir le rôle économique des villes. La Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) (2018<sup>[62]</sup>) propose un cadre dans lequel quatre points d'entrée sont identifiés pour que les villes jouent un rôle de premier plan dans la planification économique nationale : a) le ciblage sectoriel, b) la productivité urbaine, c) le système spatial national et d) la coordination et le financement. Une synthèse de ce cadre ainsi que les recommandations politiques générales qui y sont associées sont présentées ci-dessous.

**Graphique 3.7. Quatre domaines où les villes et la planification économique nationale sont liées**



Source (CEA, 2018<sub>[82]</sub>).

**Tableau 3.2. Questions prioritaires de politique nationale à l'intention des responsables politiques**

Ciblage sectoriel pour une urbanisation riche en emplois	Productivité urbaine
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quels secteurs économiques sont susceptibles de créer des emplois en ville et de promouvoir une transformation structurelle ?</li> <li>• Quels secteurs économiques sont susceptibles de créer des emplois verts en ville ?</li> <li>• Quels secteurs économiques urbains disposent d'un potentiel de croissance dans le cadre de la ZLECAf ?</li> <li>• Quels secteurs économiques sont susceptibles de créer de bons emplois destinés spécifiquement aux femmes, aux jeunes et à d'autres populations défavorisées ?</li> <li>• Quels secteurs économiques sauront mobiliser et exploiter la demande urbaine de croissance du secteur national ?</li> <li>• Comment les villes peuvent-elles ajouter de la valeur aux produits ruraux grâce à des liens en aval et en amont ?</li> <li>• Où les entreprises et les chaînes d'approvisionnement sont-elles susceptibles de se situer ?</li> <li>• Quels sont les investissements urbains requis spécifiquement pour les secteurs créateurs d'emplois prioritaires ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quel niveau d'investissement dans les infrastructures urbaines est requis pour que les villes créent de nombreux emplois ?</li> <li>• À quels investissements et programmes urbains accorder la priorité pour tirer profit des avantages économiques des villes tout en respectant les priorités nationales de développement ?</li> <li>• Quels aspects de la gestion des villes ont besoin de soutien et/ou de coordination au niveau national ?</li> <li>• Quelle doit être la priorité des villes : fidélisation des entreprises, croissance ou start-ups ?</li> <li>• Quels obstacles spécifiques les petites et très petites entreprises doivent-elles affronter ?</li> <li>• Où sont les opportunités de hausse de productivité dans l'économie informelle ?</li> </ul>
Système spatial national	Coordination et financement
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Où, dans le système spatial national, les investissements sont-ils susceptibles de créer la croissance économique la plus durable et la plus rentable ?</li> <li>• Quels investissements sont nécessaires pour encourager la croissance économique des villes moyennes ?</li> <li>• Où, dans le réseau national, les secteurs économiques ciblés vont-ils créer la croissance ?</li> <li>• Quelles villes demandent quels types d'intervention pour soutenir les secteurs économiques ciblés (en combinant ciblage spatial et sectoriel) ?</li> <li>• Comment les ZES et les parcs industriels peuvent-ils exploiter leurs atouts géographiques existants pour devenir plus compétitifs et faciliter la propagation de leurs effets positifs au reste de l'économie et de la société ?</li> <li>• Comment les connexions peuvent-elles au mieux soutenir les chaînes de valeur et un système productif de villes complémentaires ?</li> <li>• Quelles sont les stratégies réalistes pour promouvoir le développement des zones à faible densité de population et isolées ?</li> <li>• Quel impact la ZLECAf peut-elle avoir sur la répartition des villes par taille, les emplois urbains et la croissance ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quel rôle attribuer à quel niveau de gouvernement ?</li> <li>• Quels pouvoirs juridiques les gouvernements régionaux et locaux doivent-ils avoir pour atteindre leurs objectifs ?</li> <li>• Quels mécanismes peut-on créer à travers le processus de plan de développement national pour coordonner les nombreux acteurs publics et privés qui contribuent au développement des villes ?</li> <li>• Quels mécanismes peut-on créer ou renforcer pour coordonner la planification économique (y compris la mise en œuvre de la ZLECAf) et la planification urbaine et spatiale ?</li> <li>• Comment peut-on mieux soutenir les autorités sous-nationales pour leur permettre d'administrer les villes d'une manière conforme au plan de développement national ?</li> <li>• Au sein des villes et du système spatial national, les investissements publics et privés sont-ils bien coordonnés et comment peut-on améliorer cette coordination ?</li> <li>• Comment les villes peuvent-elles mieux exploiter les contributions du secteur privé aux investissements ?</li> <li>• Comment les recettes publiques potentielles provenant des villes peuvent-elles être mieux utilisées pour des investissements publics urbains ?</li> <li>• De quelles ressources fiscales régionales et locales les gouvernements ont-ils besoin pour atteindre leurs objectifs ?</li> </ul>

Source (CEA, 2018<sub>[82]</sub>).

### *Ciblage sectoriel pour une urbanisation riche en emplois*

L'Afrique a besoin d'une croissance durable et riche en emplois. La croissance relativement soutenue de son PIB ces dernières années a été largement pauvre en emplois. Les pays africains ont besoin d'accroître leur productivité, tout en élargissant les possibilités d'emplois décents ; certaines tensions peuvent exister entre ces deux objectifs. Trouver un bon équilibre entre les deux, qui tienne compte des réalités économiques nationales, est un défi politique important<sup>11</sup> (BAfD, 2018<sub>[10]</sub>). L'une des principales fonctions de la planification économique nationale consiste à allouer des ressources aux secteurs qui stimuleront une croissance durable, productive et riche en emplois, tout en tirant partie des économies d'agglomération.

#### *Recommandations politiques*

##### **1. Créer suffisamment d'emplois décents, en donnant la priorité aux secteurs ayant un fort impact sur l'emploi urbain et un potentiel de productivité élevé**

Les différents secteurs ont des taux de productivité et d'emploi variables et des préférences différentes en matière de localisation urbaine. Les pays africains<sup>12</sup> ont adopté une nouvelle génération de politiques industrielles ; les pays à faible revenu optant avant tout pour l'industrie légère (alimentation, textile, chaussure, etc.), alors que les pays à revenu intermédiaire d'Afrique du Nord et d'Afrique australe optent pour des activités à forte valeur ajoutée et plus intenses en technologie (Yong, 2014<sub>[111]</sub>). Les politiques adoptées ces dernières années en Éthiopie, au Kenya, au Ghana et au Mozambique indiquent que ces pays mettent à nouveau l'accent sur l'exportation de produits agricoles et horticoles à forte valeur ajoutée et sur des secteurs à forte intensité de main-d'œuvre, tels que l'habillement, le textile, le cuir et les produits en cuir, par le biais de zones de traitement des exportations, de parcs industriels, d'incitations financières, de renforcement des capacités, de développement de clusters et d'investissements publics directs. La promotion des services marchands, notamment la finance, le traitement de données, les télécommunications et le développement de logiciels, suscite également un intérêt accru. Les initiatives de certains pays riches en ressources ciblent le développement de chaînes de valeur nationales dans des industries émergentes ou nouvelles, en mettant en relation les entreprises locales et les investisseurs étrangers du secteur des ressources naturelles (Page, 2017<sub>[112]</sub>). Les investissements ciblés dans les

infrastructures, les technologies et les compétences, ainsi que le rôle potentiel de l'intégration régionale et des ZES, jouent un rôle primordial dans la mise en œuvre de ces politiques et la configuration de l'espace urbain. La création d'emplois urbains devrait devenir un thème central de ces priorités.

##### **2. Comblent le fossé entre le marché du travail formel et informel non manufacturier en améliorant les compétences**

Les travailleurs de l'économie informelle ont un accès limité aux compétences et aux opportunités de formation. La petite taille de la plupart des entreprises du secteur informel et leurs profits plutôt faibles signifient que leurs propriétaires ont moins de ressources à investir dans leurs employés. Les micro-entrepreneurs manquent souvent de temps et de ressources. Pour stimuler la productivité du secteur informel, il faudra mettre en place des formations et un enseignement professionnel financés par les pouvoirs publics, ainsi que des possibilités d'apprentissage tout au long de la vie, conformément aux Objectifs de développement durable (ODD). Le temps de formation rémunéré pendant les heures de travail constitue une mesure reconnue qui contribue à encourager l'égalité des sexes car ce sont généralement les femmes qui assurent le travail non rémunéré au sein des familles et des ménages, au détriment des heures de travail rémunérées.

##### **3. Améliorer la capacité des entreprises à créer des emplois et à stimuler la productivité, en supprimant les obstacles à la fourniture d'infrastructures et de services et en modifiant les réglementations urbaines et foncières**

Les difficultés d'accès au crédit et d'autres obstacles, notamment technologiques, empêchent les petites et très petites entreprises de devenir des entreprises de taille moyenne ou grande. Il convient de s'attaquer à ces problèmes pour libérer la capacité de ces entreprises à créer des emplois, tout en augmentant la taille moyenne des entreprises et leur productivité. La suppression des obstacles qui limitent la croissance des entreprises, même petites, dans les secteurs non-échangeable à faible technologie tels que le commerce de détail, les transports, le bâtiment et les services alimentaires pourrait libérer leur potentiel de croissance, avec des effets importants sur l'emploi au niveau global.

##### **4. Saisir les opportunités de croissance et d'emploi dans les industries non traditionnelles : une autre voie de transformation structurelle**

Investir dans les industries non traditionnelles et dans le secteur des services associés peut avoir un effet

multiplicateur sur le secteur productif, comme les technologies de l'information, la finance et les services professionnels (Newfarmer, Page et Tarp, 2019<sup>[82]</sup>). Ces secteurs sont essentiels pour la compétitivité des secteurs productifs, y compris la production industrielle, où les intrants du secteur des services représentent une part considérable de la valeur totale des produits, en particulier ceux destinés à l'exportation.

##### **5. Maximiser l'effet durable sur l'emploi du secteur de la construction en tirant parti des investissements dans les infrastructures et le logement**

Pour libérer le potentiel du secteur du logement, il faut supprimer les obstacles affectant les compétences, le financement des logements, les terrains et les matériaux de construction, notamment le ciment et l'acier. Outre la création d'emplois, les investissements dans la construction et les infrastructures durables, dès le début du processus, permettront de réaliser d'importantes économies d'énergie et de renforcer la résilience. On estime que les villes africaines compteront 900 millions de nouveaux habitants d'ici trente ans, et que deux tiers des zones urbaines en 2050 n'existent pas encore. Les villes africaines devront donc construire deux fois plus d'infrastructures en un tiers du temps qu'il aura fallu pour construire les infrastructures existantes (Collier, 2017<sup>[2]</sup>). Investir dans les villes offre un grand potentiel d'emplois, notamment dans les emplois verts et le développement durable.

##### **6. Promouvoir les matières premières d'origine nationale pour les entreprises urbaines, en particulier dans des secteurs tels que la transformation alimentaire**

La part des aliments achetés dans le commerce de détail moderne (par exemple les supermarchés) est en forte hausse. Le secteur présente un potentiel de création d'emplois importants dans la fabrication et les services alimentaires ; si l'on renforce l'intégration de la chaîne de valeur agroalimentaire domestique. La valeur ajoutée et l'efficacité peuvent être accrues en renforçant l'intégration économique du système intermédiaire entre la production et la consommation. En outre, en réduisant le coût des aliments dans les villes, des chaînes de valeur alimentaires efficaces peuvent contribuer à accroître la compétitivité urbaine de l'industrie manufacturière.

#### *Des villes productives*

En Afrique, comme ailleurs, les revenus urbains sont supérieurs aux revenus ruraux. L'écart est encore plus

grand au niveau des ménages, car une part plus importante des membres du ménage occupent un emploi salarié dans les villes, par rapport aux zones rurales. Il reste cependant un long chemin à parcourir pour que les villes africaines réalisent leur plein potentiel productif et échappent au piège de l'équilibre de bas niveau, associé à une faible productivité. Pour créer des villes productives, il faut de bonnes politiques et de bons plans, ainsi que des ressources adéquates et la capacité institutionnelle requise pour les mettre en œuvre. Il est particulièrement difficile de gérer la croissance urbaine dans un contexte d'urbanisation rapide, de manque de capitaux et de capacités insuffisantes. Les pays africains doivent donner la priorité aux investissements fondés sur le rendement économique et trouver des solutions politiques pragmatiques, menant à des améliorations progressives, lorsque les ressources et les capacités le permettent.

#### *Recommandations politiques*

##### **1. Améliorer la compétitivité des villes grâce à la fourniture d'infrastructures et de services, au bénéfice des entreprises et des travailleurs**

Les infrastructures y compris l'électricité, les communications, l'eau et les transports urbains, affectent la productivité des entreprises urbaines<sup>13</sup>. Il faut donner la priorité à la connectivité dans le développement des villes en mettant en place des systèmes de transport multimodaux et abordables. En l'absence d'un système de transport multimodal accessible, les distances et les coûts excluent une grande partie des travailleurs du bassin d'emploi, tandis que le nombre croissant de voitures privées accroît la congestion, la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre (GES). Des transports publics efficaces profitent à la productivité des entreprises, car ils permettent de contrer les externalités négatives de la densité urbaine et réduisent ainsi le coût de l'emploi urbain (Venables, 2018<sup>[5]</sup>). Les ZES permettent à court terme de proposer aux entreprises un environnement commercial compétitif, lorsqu'il n'est pas financièrement possible de moderniser l'infrastructure de toute une ville. Ces ZES doivent être intégrées au marché du travail urbain pour profiter des gains de productivité des villes.

##### **2. Promouvoir les villes comme centres d'innovation et de compétitivité**

L'avenir économique de l'Afrique est lié à la capacité des entreprises à innover et à faire face à la concurrence sur les marchés locaux, régionaux et internationaux. Le niveau et la trajectoire d'industrialisation

varient d'un pays à l'autre, certains d'entre eux ayant pour objectif d'acquérir des « capacités de production traditionnelles », d'autres se tournant vers les services, d'autres encore soutenant de nouveaux types de production industrielle avancée par l'intermédiaire d'entrepreneurs locaux (Naudé, 2019<sup>[113]</sup>). Dans tous les cas, l'innovation et les améliorations technologiques jouent un rôle important. Dans des conditions favorables, les villes facilitent l'accès des entreprises à la technologie, aux compétences, aux capitaux et aux marchés. Elles produisent de nouvelles idées et servent d'incubateurs pour les entreprises innovantes. Le développement de ce rôle nécessite un effort coordonné entre les différents niveaux de gouvernement et un engagement entre les secteurs public et privé. Les gouvernements nationaux doivent investir dans l'éducation et les technologies, notamment l'informatique et les communications, cultiver le rôle des villes en tant que liens essentiels avec les ZES et les universités, et en tant que portes d'accès au commerce et aux investissements directs étrangers (IDE). Les gouvernements doivent aussi donner la priorité aux fonctions d'« incubateurs » et de centres d'innovation des grandes villes.

### 3. Promouvoir des systèmes efficaces de gestion foncière

Les bons systèmes de gestion foncière favorisent le développement durable des villes ainsi que la confiance dans les institutions et la gouvernance. Des marchés fonciers mal gérés représentent un obstacle fondamental au développement durable de nombreuses villes africaines (Lall, Henderson et Venables, 2017<sup>[26]</sup>). Par ailleurs, le manque d'accès à des terrains industriels bien desservis est un goulot d'étranglement pour la croissance des entreprises (Dinh et al., 2012<sup>[21]</sup>). Il est courant que plusieurs personnes revendiquent un même terrain ; la spéculation et des titres de propriété qui ne sont pas en règle empêchent souvent un développement compact et connecté. En tant qu'actifs essentiels, les terres sont aussi associées au pouvoir et à la corruption, et une gestion sous-optimale peut miner la confiance dans les institutions et la gouvernance.

### 4. Promouvoir des réglementations relatives à l'aménagement urbain et à l'occupation des sols favorisant l'efficacité des villes

Les processus et réglementations relatifs à l'aménagement urbain, à l'utilisation des sols et au zonage ne doivent pas être contraignants. Ces réglementations ne doivent pas limiter le choix des entreprises et des ménages en matière d'emplacement, déterminé par le rapport coût/bénéfice calculé par l'entreprise ou le ménage. Il s'agit d'évaluer la configuration spatiale des villes pour voir si

elles facilitent ou empêchent la proximité et la connectivité entre acteurs économiques et si elles augmentent ou réduisent les économies d'agglomération et le bien-être. En outre, les réglementations relatives à l'aménagement urbain doivent être réactives et favoriser un développement graduel et durable, au lieu de restreindre ou de retarder l'exploitation de terrains urbains par des individus ou des ménages. Les réglementations doivent aussi être pratiques, et être accompagnées par les capacités nécessaires pour surveiller et faire respecter les règles d'aménagement urbain.

### 5. Renforcer la capacité des administrations locales à proposer suffisamment de terrains bien planifiés, constructibles et dotés des services requis au sein d'un réseau d'infrastructures et de rues connectées

Le financement peut constituer un obstacle à la mise en place d'infrastructures de bonne qualité et suffisamment denses. Cependant, il est essentiel de fournir l'espace et les démarcations requis pour permettre le développement des rues et des infrastructures à venir, pour accompagner la densification de la ville et sa croissance économique. Les villes africaines sont 23 % plus fragmentées que celles d'Asie et d'Amérique latine (Page et al., 2020, p. 7<sup>[28]</sup>), ce qui augmente les temps de trajet et le coût des infrastructures. Les mesures d'incitation doivent encourager l'aménagement intercalaire et décourager la spéculation. Les terrains viabilisés doivent être configurés de manière à assurer une bonne connectivité et permettre une densification progressive. Lorsque les agglomérations ne sont pas dotées d'une configuration de base ni d'un réseau de rues, la fourniture de services peut, à terme, coûter jusqu'à 12 fois plus cher (Campbell, 2018<sup>[114]</sup>).

### 6. Promouvoir un cadre institutionnel efficace pour gouverner et coordonner les grandes villes au niveau métropolitain

De nombreuses grandes villes ont besoin d'un mécanisme de coordination des investissements dans les infrastructures (notamment les transports), ainsi que de politiques et réglementations relatives à l'aménagement urbain et du territoire au niveau métropolitain. À mesure que les grandes agglomérations se développent, elles ont besoin d'un cadre qui prévienne la concurrence inopportune entre juridictions, encourage la prestation efficace de services et finance les infrastructures et services métropolitains.

#### *Un système spatial national connecté*

Les politiques économiques, qu'elles soient fiscales, monétaires ou commerciales, influencent la localisation

des investissements et des activités économiques et contribuent à façonner le système spatial national. Mais les interactions entre politiques économiques et résultats spatiaux ne sont souvent pas pleinement comprises ou anticipées. Les politiques économiques qui ne tiennent pas compte de la dimension spatiale, tout comme une planification spatiale totalement séparée des réalités économiques et sociales, peuvent entraîner des conséquences coûteuses pour le développement à long terme. Cela est vrai, par exemple, pour les priorités sectorielles et les décisions de localisation concernant les ZES et les complexes industriels. Ouvrir de nouvelles régions à l'exploitation minière ou à des projets agricoles de grande envergure, ou encore investir dans des corridors de transport pour encourager les échanges avec les pays voisins, tout cela a des implications spatiales qui doivent être soigneusement évaluées et gérées. Il est essentiel de diriger les investissements vers les secteurs et les agglomérations urbaines où le rendement économique est le plus élevé, tout en gérant les compromis entre efficacité et équité spatiale ; ceci afin d'établir des systèmes de villes efficaces et connectés permettant une croissance durable. La mise en place d'un système connecté de villes est un processus lent dont le rythme dépend de la trajectoire choisie. Un système spatial national connecté, répondant aux besoins d'aujourd'hui, repose sur la mise en œuvre durable de politiques cohérentes dans tous les secteurs (OCDE/ONU-Habitat/UNOPS, 2021<sub>[115]</sub>).

### *Recommandations politiques*

#### **1. Cibler des emplacements avec des politiques sectorielles, en fonction des économies d'agglomération spécifiques**

Les industries privilégient des types d'emplacement différents selon qu'elles bénéficient davantage des économies de localisation ou d'urbanisation. Les industries à production standardisée, particulièrement celles qui bénéficient des économies de localisation<sup>14</sup>, profitent de relocalisations dans des villes où se concentrent les activités économiques d'un même secteur, particulièrement dans les villes moyennes ou petites où les coûts urbains restent faibles. Les villes principales et grandes villes peuvent alors se spécialiser dans des industries et services offrant des économies d'urbanisation (Henderson, 2010<sub>[116]</sub>). Les ZES doivent être reliées aux villes pour que les entreprises qui y sont situées bénéficient d'un accès aux bassins d'emplois et aux marchés de produits et d'intrants. Elles bénéficient également des avantages spécifiques à la concentration d'un

secteur d'activité donné, ainsi que de la diffusion du savoir et des compétences propres au ZES. À court et moyen terme, il est important d'investir dans les villes principales et les grandes villes qui continueront à être des moteurs de croissance.

La taille de nombreuses villes principales d'Afrique n'est pas importante en comparaison internationale. Toutefois, elles grandissent vite et disposent de très peu de moyens. Il est donc probable qu'elles souffriront durablement d'un déficit d'investissements qui aura un impact négatif sur le PIB national. La hausse de leurs coûts de transaction et la congestion des infrastructures de transport, sont des problèmes qui doivent être réglés (Henderson et Kriticos, 2018<sub>[72]</sub>). Il est important d'optimiser leur capacité productive tout en investissant dans les villes intermédiaires et les infrastructures de connectivité. Améliorer les connexions économiques entre les villes et les centres de croissance émergents, est le meilleur moyen de créer progressivement un système urbain fonctionnel.

#### **2. Améliorer la connectivité économique et physique des petites villes dans le cadre de sous-systèmes urbains et de régions plus vastes**

Le grand nombre de petites villes impose d'en renforcer le rôle de pourvoyeur de services et de transformation de produits agricoles. Les grandes villes sont plus productives que les petites, mais ces dernières peuvent devenir des moteurs de croissance ; à condition de valoriser leurs avantages spécifiques en termes d'équipements, de qualité de vie et de spécialisation économique. Ce rapport montre que les économies rurales proches des villes sont plus performantes que celles qui en sont plus éloignées. Pour la majorité des ruraux, la ville la plus proche compte moins de 50 000 habitants. Les petites villes sont donc essentielles pour améliorer l'accès des populations rurales aux services, aux infrastructures et aux marchés.

#### **3. Promouvoir la mobilité de la main-d'œuvre**

La productivité du travail et les salaires varient d'un endroit à l'autre, reflétant les différences de productivité des industries et des entreprises. Les niveaux de productivité augmenteraient si les travailleurs se déplaçaient des zones à faible productivité vers celles où la productivité est élevée. Ceci peut être cependant compliqué par une multitude de facteurs : politique migratoire, priorité accordée à certains territoires, coût élevé du logement et les nuisances pouvant annuler l'attrait de salaires plus élevés (Glaeser et Xiong, 2017<sub>[87]</sub>).

#### 4. Investir dans des infrastructures de connectivité pour renforcer les liens entre villes et marchés régionaux

De nombreuses villes sont géographiquement désavantagées, situées loin des ports maritimes et des marchés internationaux. Des transports rapides et efficaces n'en sont que plus indispensables. La connectivité est essentielle, tant pour la compétitivité des exportations que pour le prix des importations (un des facteurs qui rend les villes africaines disproportionnellement chères). Aujourd'hui, « les coûts de transaction commerciale en Afrique sont les plus élevés du monde », ce qui entrave le commerce interrégional (Graff, 2018, p. 2<sub>[117]</sub>). L'Afrique est également très en retard en matière de logistique et de connectivité numérique (bien que cette dernière s'améliore). Or, la connectivité numérique peut réduire le coût des transactions entre secteurs économiques, permettre une meilleure inclusion financière, améliorer l'accès à l'information sur les marchés et ouvrir des opportunités dans le secteur en pleine croissance des services en ligne. Les coûts du commerce transfrontalier sont trop importants ; améliorer l'intégration commerciale régionale est indispensable pour la production et la consommation urbaines (voir Chapitre 2).

#### *Financer la mise en œuvre des politiques et coordonner les politiques urbaines et économiques*

La mobilisation de ressource financière est essentielle. La mise en œuvre efficace des plans économiques nationaux dépend de la capacité à allouer et à permettre l'absorption de ces ressources entre les secteurs économiques et les niveaux de gouvernement de manière cohérente. Le manque de coordination est un problème majeur qui est à l'origine de nombreux programmes d'investissement urbains peu cohérents et de villes dysfonctionnelles.

#### *Recommandations politiques*

##### 1. Mobiliser les ressources domestiques aux niveaux urbain et national pour répondre aux besoins d'investissement en infrastructures des villes

Les villes ont besoin d'investissements massifs mais génèrent également des ressources importantes. Les instruments pour accéder à ces ressources existent ; leur application nécessite des cadres de bonne gouvernance et une capacité de gestion financière internationale. La récupération des plus-values foncières et la mise à contribution du secteur privé constituent

deux points d'entrée pour améliorer la mobilisation des ressources. Indépendamment des instruments financiers, un important transfert de ressources nationales s'impose pour répondre aux besoins d'investissement en infrastructures<sup>15</sup>. La plupart des instruments fiscaux sont entre les mains des administrations centrales et les infrastructures urbaines (routes, transports publics, etc.). Ils requièrent des investissements devant être consentis avant d'augmenter les recettes fiscales publiques associées. Il est donc essentiel d'accorder la priorité aux villes lors de la planification économique et l'établissement des budgets au niveau national pour réaliser le potentiel de croissance de l'urbanisation.

##### 2. Répondre au manque de capacités techniques et institutionnelles lors de la préparation et de la gestion des projets urbains

Les villes africaines ne disposent pas des capacités nécessaires à la préparation de projets bancables et à leur mise en œuvre en respectant les coûts et les délais. Les petites villes devraient être en mesure de mettre en commun leurs ressources et leur expertise et de regrouper plusieurs projets. Pour mettre en œuvre des projets conjoints (transports publics, réseaux routiers, etc.), différentes modalités de financement et structures de gouvernance devraient être mises à disposition des villes au sein d'une grappe urbaine ou d'une région. Enfin, il est important de compléter les mégaprojets (comme les lignes de chemin de fer régionales, les ports et les projets énergétiques) par de petits projets localisés (amélioration du logement, initiatives économique local), afin que les communautés locales profitent des retombées des mégaprojets.

##### 3. Coordonner les investissements publics et privés

La coordination entre les gouvernements, les entreprises et les ménages est indispensable. Les villes produisent des externalités, et les investissements sont discontinus dans le temps et dans l'espace, ce qui crée un besoin inhérent de coordination. En définissant des investissements prioritaires dans sa planification économique, le gouvernement peut donc attirer des investissements privés et ceux des ménages<sup>16</sup>. Lorsque les acteurs du secteur public et du secteur privé coordonnent leurs investissements, les entreprises suivent les infrastructures et les travailleurs suivent les entreprises, ce qui crée une dynamique vertueuse pour la croissance économique. Lorsque les investissements publics sont accompagnés d'investissements privés, le rendement des investissements publics augmente et crée une base économique de revenus et de services locaux. Des investissements coordonnés dans les infrastructures, le logement et l'emploi ont des retombées

économiques nettement supérieures à la somme de leurs composantes. Certains exemples montrent déjà que les pays peuvent accéder plus rapidement à de nouveaux secteurs économiques en coordonnant les ressources du secteur privé et du secteur public. C'est le cas, par exemple, de l'Éthiopie, qui a réussi à accéder au marché mondial des fleurs coupées. Le gouvernement et le secteur privé se sont réunis régulièrement au plus haut niveau pour identifier les obstacles et les résoudre, ont tenu un registre public des actions et ont suivi de près les progrès accomplis (Page, 2017<sup>[112]</sup>).

**4. Assurer la coordination verticale (entre les niveaux national, infranational et sectoriel) et la coordination horizontale (entre ministères, départements et agences) tout au long du cycle des politiques publiques**

Un mécanisme permettant de coordonner les politiques économiques avec les politiques urbaines et spatiales est nécessaire. Par exemple, la mise en œuvre de la ZLECAf peut créer des emplois dans le secteur marchand, mais des interventions sont nécessaires pour renforcer la compétitivité des zones urbaines où se situent les entreprises de ce secteur. Les mécanismes correspondants dépendent du contexte et ne peuvent donc faire l'objet de préconisations, mais dans tous les cas, la séquence des activités doit être soigneusement définie ; le partage des informations et des ressources doit être encouragé ; la duplication des rôles et des responsabilités ou des mandats doit être évitée, la confusion, la concurrence malsaine et la rivalité institutionnelle entre ministères, départements et agences

doivent être découragées ; enfin, il est important de se doter de l'autorité et des ressources humaines requises pour superviser une multitude de parties prenantes, particulièrement au niveau infranational.

**5. Produire des données économiques et sociales spatialement désagrégées pour étayer les politiques, notamment les politiques de planification économique et d'investissement**

Pour aborder les questions et options de politiques évoquées dans ce chapitre, pour adapter les mesures recommandées au contexte, il est nécessaire de disposer de données fiables et géographiquement désagrégées. Il faut à cet effet créer des unités spatiales standardisées. La désagrégation spatiale des données économiques demande du temps et des ressources. Elle doit commencer par des statistiques de base, telles que les chiffres de l'emploi. Les données sur l'emploi par secteur et par ville, ainsi que la répartition des entreprises de différentes tailles en fonction de leur emplacement, sont importantes pour identifier les villes présentant un potentiel de création d'emplois et d'entreprises. Les données sur les embouteillages, le marché foncier et le logement sont, elles aussi, importantes pour suivre les tendances des coûts urbains et détecter des failles dans les économies d'agglomération. Quant aux données sur les investissements urbains par rapport à la croissance urbaine et aux mesures sur l'accès aux services, elles sont nécessaires pour suivre l'évolution de la capacité des villes à répondre à la croissance urbaine et à la demande des entreprises et des ménages.

## Notes

- 1 Sur la base de ce qui avait été proposé par la Commission économique pour l'Afrique (CEA) de l'ONU (CEA, 2018<sup>[62]</sup>).
- 2 Les politiques « spatialement neutres » (*space-neutral*) évitent délibérément d'être liées à un endroit ou spécifiques à un lieu. Dans un scénario qui ne tient pas compte du territoire (*space-blind*), les responsables politiques ou planificateurs ne tiennent pas pleinement compte des effets spatiaux de leurs décisions sur le commerce, l'industrie et les investissements concernés.
- 3 Selon les données « World Urbanization Prospects » du Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies (ONU DAES, 2018<sup>[121]</sup>).
- 4 Le chômage des jeunes est particulièrement alarmant. Il varie de 13 % à Abidjan à 49 % à Johannesburg (Metropolis, 2019<sup>[59]</sup>).
- 5 Par exemple, celle des fleurs coupées.
- 6 Comme résumé dans le Chapitre 1.
- 7 Ici, les infrastructures urbaines désignent les infrastructures présentes dans les villes, y compris les connexions aux services publics. Les infrastructures nationales désignent les infrastructures qui dépassent les limites géographiques des villes (par exemple le réseau national d'électricité) ou qui sont mesurées au niveau national.
- 8 Elle est normalisée par rapport au rayon d'un cercle contenant la même superficie que la ville.
- 9 La primauté urbaine désigne la concentration de la population urbaine d'un pays dans une seule ville.
- 10 Selon la base de données Urban Centre Database (Florczyk, 2019<sup>[119]</sup>), 40 % de la population des villes africaines vit dans la ville principale, contre 44 % en Asie et 49 % en Amérique latine.
- 11 L'élasticité de la croissance par rapport à l'emploi de la Corée au début de son développement et de sa transition économique était de 0.7. Selon l'estimation de la BAfD pour la période 2000-14, un total de 18 pays sur 47 dans l'échantillon correspondant (38 %) avaient une élasticité de l'emploi par rapport au PIB de 0.41 ou moins. Un total de 20 autres pays (43 %) avaient une élasticité de 0.41 à 1.00 (BAfD, 2018<sup>[10]</sup>).

- 12 Au moins 26 pays africains disposent de stratégies nationales d'industrialisation et 19 de ces stratégies ciblent les industries manufacturières légères (BAfD et al., 2017).
- 13 Voir Chapitre 1.
- 14 Les économies de localisation sont les avantages productifs dont bénéficient les entreprises en raison du regroupement en pôles d'expertise sectoriels. Les économies d'urbanisation sont les avantages productifs dus au regroupement d'un ensemble diversifié d'entreprises de différents secteurs. Les économies d'urbanisation sont élevées dans les grandes villes, mais les villes moyennes peuvent bénéficier d'économies de localisation sans encourir les mêmes coûts que les grandes villes.
- 15 « *African cities are dependent on central transfers for more than 80 % of their operating revenues, and local government revenues have been estimated to account for less than 1 % of GDP.* » (Les villes africaines dépendent de transferts centraux pour plus de 80 % de leurs recettes d'exploitation et on estime que les revenus des administrations locales représentent moins de 1 % du PIB) (Venables, 2018, p. 93<sup>[6]</sup> ; Foster et Briceno-Garmendia, 2010<sup>[118]</sup>). Le budget par habitant des villes métropolitaines d'Afrique s'élève à 177 USD, alors qu'il est de 1 359 USD en Asie et de 1 053 USD en Amérique latine et Caraïbes. Le budget par habitant des villes relativement prospères de Durban et Johannesburg s'élève, quant à lui, à 911 USD et 681 USD, respectivement (Metropolis, 2019<sup>[69]</sup>).
- 16 Il s'agit du *crowding in* (effet d'attraction), situation dans laquelle les dépenses publiques entraînent une augmentation des investissements privés.

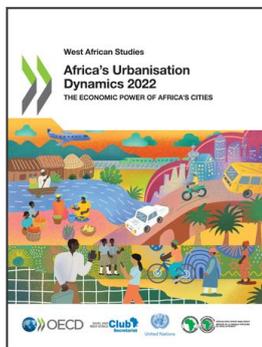
## Références

- Abdel-Rahman, H. et F. Masahita (1990), « Product Variety, Marshallian Externalities, and City Sizes », *Journal of Regional Science*, vol. 2, pp. 165-183. [70]
- Acemoglu, D., S. Johnson et J. Robinson (2001), *The Colonial Origins of Comparative Development: An empirical investigation*, National Bureau of Economic Research, [https://www.nber.org/system/files/working\\_papers/w7771/w7771.pdf](https://www.nber.org/system/files/working_papers/w7771/w7771.pdf). [63]
- Amirtahmasebi, R. (2016), *Leveraging Urbanization and Governance for Growth in Africa: A framework for action*, UNDP and UN-Habitat, New York. [35]
- Andreasen, M. et al. (2020), « Informal land investments and wealth accumulation in the context of regularization: case studies from Dar es Salaam and Mwanza », *Environment and Urbanization*, vol. 32/1, pp. 89-108, <https://doi.org/10.1177/0956247819896265>. [104]
- Andres, L., D. Biller et M. Herrera Dappe (2015), *A Methodological Framework for Prioritizing Infrastructure Investment*, Banque mondiale, Washington, DC. [36]
- Angel, S. (2011), *Making Space for a Planet of Cities*, Lincoln Institute of Land Policy. [98]
- Angel, S., J. Parent et D. Civico (2010), « Ten compactness properties of circles: measuring shape in geography », *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*, vol. 54/4, pp. 441-461, <https://doi.org/10.1111/j.1541-0064.2009.00304.x>. [97]
- Arnold, J., A. Mattoo et G. Narciso (2006), *Services Inputs and Firm Productivity in Sub-Saharan Africa: Evidence from firm-level data*, Banque mondiale, Washington, DC. [49]
- Asmal, Z., H. Bhorat et J. Page (2020), *Exploring New Sources of Large-Scale Job Creation: The potential role of industries without smokestacks*, Brookings Institution, Washington, DC. [13]
- Aterido, R. et M. Hallward-Driemeier (2007), *Impact of Access to Finance, Corruption and Infrastructure on Employment Growth: Does Sub-Saharan Africa mirror other low-income regions*, Banque mondiale, Washington, DC. [50]
- Aterido, R., M. Hallward-Driemeier et C. Pagés (2007), *Business Climate and Employment Growth: The impact of access to finance, corruption and regulations across firms*, Institute for the Study of Labor, Bonn. [51]
- Bacolod, M., B. Blum et W. Strange (2009), « Skills in the City », *Journal of Urban Economics*, vol. 65/2, pp. pp. 136-153. [89]
- Bacon, R. et M. Kojima (2016), *Energy, Economic Growth, and Poverty Reduction: A literature review*, Banque mondiale, Washington, DC. [52]
- BAfD (2018), « *Growth, Jobs and Poverty in Africa* », Banque africaine de développement. [10]
- BAfD/OCDE/PNUD (2016), *Perspectives économiques en Afrique 2016 : Villes durables et transformation structurelle*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/aeo-2016-fr>. [37]
- Banque Mondiale (2010-2019), *Enterprise Surveys*, <http://www.enterprisesurveys.org>. [90]
- Banque mondiale (2020), *The African Continental Free Trade Area: Economic and Distributional Effects*, Banque mondiale, Washington, DC, <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1559-1>. [6]
- Banque mondiale (2013), *Harnessing Urbanization to End Poverty and Boost Prosperity in Africa: An action agenda for transformation*, Banque mondiale, Washington, DC. [38]
- Banque mondiale (2009), *World Development Report, 2009: Reshaping economic geography*, Banque mondiale, Washington, DC. [33]
- Banque mondiale (2004), *World Development Report 2005: A better investment climate for everyone*, Banque mondiale, Washington, DC. [32]
- Banque mondiale (s.d.), *Indicateurs du développement dans le monde*, <https://data.worldbank.org/indicator/EG.ELC.ACCS.ZS>. [79]
- Banque mondiale (2008-2019), *Living Standard Measurement Surveys*, Banque mondiale, Washington, DC, <https://www.worldbank.org/en/programs/lsm>. [3]
- Barro, R. (2001), « Human Capital and Growth », *American Economic Review*, vol. 91/2, pp. 12-17. [14]
- Bartik, T. et N. Sotherland (2019), *Local Job Multipliers in the United States: Variation with local characteristics and with high-tech shocks*, W. E. Upjohn Institute for Employment Research, Kalamazoo, Michigan. [85]
- Bastos, F. et J. Nasir (2004), *Productivity and the Business Climate: What matters most?*, Banque mondiale, Washington, DC. [53]
- Bernard, L., J. Bird et A. Venables (2016), *The Urban Land Market: A computable equilibrium model applied to Kampala City*, Department for International Development, London. [99]
- Boopen, S. (2006), « Transport Infrastructure and Economic Growth: Evidence from Africa using dynamic panel estimates », *The Empirical Economics Letters*, vol. 5/1. [39]

- Brasselle, A., F. Gaspart et J. Platteau (2002), « Land tenure security and investment incentives: puzzling evidence from Burkina Faso », *Journal of Development Economics*, vol. 67/2, pp. 373-418, [https://doi.org/10.1016/s0304-3878\(01\)00190-0](https://doi.org/10.1016/s0304-3878(01)00190-0). [102]
- CAHF (2017), *Housing Finance in Africa: A review of some of Africa's housing finance markets*. [12]
- Calderón, C., E. Moral-Benito et L. Servén (2011), *Is Infrastructure Capital Productive?: A dynamic heterogeneous approach*, World Bank. [17]
- Calderón, C. et L. Servén (2010), *Infrastructure and Economic Development in Sub-Saharan Africa*, Banque mondiale, Washington, DC. [15]
- Calderón, C. et L. Servén (2010), *Infrastructure in Latin America*, Banque mondiale, Washington, DC. [16]
- Camagni, R., R. Capello et A. Caragliu (2016), « Static vs. Dynamic Agglomeration Economies », *Papers in Regional Science*, vol. 95/1, pp. 133-158. [107]
- Campbell, K. (2018), *Making Massive Small Changes*, Chelsea Green Publishing, London. [114]
- CEA (2018), *An Urban Lens on National Development Planning in Africa: Guidebook for policymakers*, Commission économique pour l'Afrique, Addis Abeba. [62]
- CEA (2017), *Economic Report on Africa 2017: Urbanization and Industrialization for Africa's Transformation*, Commission économique pour l'Afrique, Addis Abeba, <https://repository.uneca.org/handle/10855/23723>. [77]
- CEA (2018b), *The Role of Cities in Africa's Domestic Resource Mobilization*, Commission économique pour l'Afrique, Addis Abeba. [11]
- CEA (2017b), *Urbanization and National Development Planning in Africa*, Commission économique pour l'Afrique, Addis Abeba. [80]
- Chauvin, J. et al. (2017), « What is Different About Urbanization In Rich and Poor Countries?: Cities in Brazil, China, India and the United States », *Journal of Urban Economics*, vol. 98/C, pp. 17-49. [18]
- Chen, D. et C. Dahlman (2004), *Knowledge and Development: A cross-section approach*, Banque mondiale, Washington, DC. [19]
- Collier, P. (2017), « African Urbanization: An analytic policy guide », *Oxford Review of Economic Policy*, vol. 33/3, pp. 405-437. [2]
- Collier, P. (2016), *African Urbanisation: An analytic policy guide*, International Growth Centre, London. [40]
- Combes, P. et L. Gobillon (2015), « The Empirics of Agglomeration Economies », dans *Handbook of Regional and Urban Economics*, Elsevier, <https://doi.org/10.1016/b978-0-444-59517-1.00005-2>. [41]
- Commission on Growth and Development (2008), *The Growth Report: Strategies for sustained growth and inclusive development*, Banque mondiale, Washington, DC. [20]
- Deichmann, U. et al. (2005), *Agglomeration, Transport, and Regional Development in Indonesia*, Banque mondiale, Washington, DC. [108]
- Dempsey, N. et al. (2008), « Elements of Urban Form », dans *Future City, Sustainable City Form*, Springer Netherlands, Dordrecht, [https://doi.org/10.1007/978-1-4020-8647-2\\_2](https://doi.org/10.1007/978-1-4020-8647-2_2). [95]
- Desiere, S. et D. Jolliffe (2018), « Land productivity and plot size: Is measurement error driving the inverse relationship? », *Journal of Development Economics*, vol. 130, <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2017.10.002>. [4]
- Dethier, J., M. Hirn et S. Straub (2010), « Explaining Enterprise Performance in Developing Countries with Business Climate Survey Data », *World Bank Research Observer*. [54]
- Diao, X. et al. (2021), *Africa's Manufacturing Puzzle: Evidence from Tanzanian and Ethiopian Firms*, <https://drodrik.scholar.harvard.edu/files/dani-rodrik/files/africasmanufacturingpuzzle.pdf>. [81]
- Dinh, H., D. Mavridis et H. Nguyen (2012), *The Binding Constraint on the Growth of Firms in Developing Countries*, Banque mondiale, Washington, DC. [69]
- Dinh, H. et al. (2012), *Light Manufacturing in Africa: Targeted policies to enhance private investment and create jobs*, Banque mondiale, Washington, DC. [21]
- Dollar, D., M. Hallward-Driemeier et T. Mengistae (2005), *Investment Climate and Firm Performance in Developing Countries*, Economic Development and Cultural Change, <https://core.ac.uk/download/pdf/187584145.pdf>. [22]
- Do, Q. et L. Iyer (2008), « Land Titling and Rural Transition in Vietnam », *Economic Development and Cultural Change*, vol. 56/3, pp. 531-579, <https://doi.org/10.1086/533549>. [105]
- Duranton, G. (2015), « Growing Through Cities in Developing Countries », *World Bank Research Observer*, pp. 39-73, <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/24808>. [106]
- Eeckhout, J., R. Pinheiro et K. Schmidheiny (2014), « Spatial Sorting », *Journal of Political Economy*, vol. 122/3, pp. pp 554-620. [91]
- Escribano, A. et J. Guasch (2005), *Assessing the Impact of the Business Climate on Productivity Using Firm Level Data: Methodology and the cases of Guatemala, Honduras and Nicaragua*, Banque mondiale, Washington, DC. [55]
- Escribano, A., J. Guasch et J. Pena (2010), *Assessing the Impact of Infrastructure Quality on Firm Productivity in Africa: Cross-country comparisons based on investment climate surveys from 1999 to 2005*, Banque mondiale, Washington, DC. [42]
- Field, E. (2007), « Entitled to Work: Urban property rights and labor supply in Peru », *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 122/4, pp. 1561-1602. [101]
- Fisman, R. et J. Svensson (2007), « Are Corruption and Taxation Really Harmful to Growth?: Firm level evidence », *Journal of Development Economics*, vol. 83, pp. 63-75. [68]
- Florczyk, A. (2019), *Description of the GHS Urban Centre Database 2015*, <https://doi.org/10.2760/037310>. [119]
- Foster, V. et C. Briceño-Garmendia (2010), *Africa's Infrastructure : A Time for Transformation : A Time for Transformation*, <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2692>. [118]
- Fullerton, H. (1997), *Economic Development and Growth of Cities: A retrospective synthesis*, [https://digitalcommons.usu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2244&context=appecon\\_facpub](https://digitalcommons.usu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2244&context=appecon_facpub). [8]
- Galiani, S. et E. Schargrodsky (2010), « Property rights for the poor: Effects of land titling », *Journal of Public Economics*, vol. 94/9-10, pp. 700-729, <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2010.06.002>. [103]
- Gelb, A. et al. (2020), « Can Sub-Saharan Africa Be a Manufacturing Destination?: Labor costs, price levels, and the role of industrial policy », *Journal of Industry, Competition and Trade*, vol. 20, pp. pp. 335-357. [75]
- Glaeser, E. et M. Resseger (2010), « The Complementarity Between Cities and Skills », *Journal of Regional Science*, vol. 50/1, pp. 221-244, <https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.2009.00635.x>. [88]

- Glaeser, E. et W. Xiong (2017), « Urban Productivity in the Developing World », *Oxford Review of Economic Policy*, vol. 33/3, pp. 373-404. [87]
- Gollin, D., R. Jedwab et D. Vollrath (2016), « Urbanization With and Without Industrialization », *Journal of Economic Growth*, vol. 21, pp. 35-70. [71]
- Graff, T. (2018), *Spatial Inefficiencies in Africa's Trade Network*, University of Oxford, <https://ideas.repec.org/p/csa/wpaper/2018-17.html>. [117]
- Grover, A., S. Lall et J. Timmis (2021), *Agglomeration Economies in Developing Countries: A Meta-Analysis*, Banque mondiale, Washington, DC, <https://doi.org/10.1596/1813-9450-9730>. [76]
- Hallward-Driemeier, M., S. Wallsten et L. Xu (2006), « Ownership, Business Climate and Firm Performance: Evidence from Chinese firms », *Economics of Transition*, vol. 14/4, pp. 629-647. [64]
- Harari, M. (2020), « Cities in Bad Shape: Urban Geometry in India », *American Economic Review*, vol. 110/8, pp. 2377-2421, <https://doi.org/10.1257/aer.20171673>. [96]
- Hasan, R., Y. Jiang et R. Rafols (2017), « Urban Agglomeration Effects in India: Evidence from town-level data », *Asian Development Review*, vol. 34, no. 2, pp. 201-228. [23]
- Henderson, J. (2010), « Cities and Development », *Journal of Regional Science*, vol. 50/1, pp. 515-540, <https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.2009.00636.x>. [116]
- Henderson, J. et S. Kriticos (2018), « The Development of the African System of Cities », *Annual Review of Economics*, vol. 2018/10, pp. 287-314. [72]
- Henderson, V. (2000), *The Effects of Urban Concentration on Economic Growth*, National Bureau of Economic Research. [120]
- Hulten, C. (1996), *Infrastructure Capital and Economic Growth: How well you use it may be more important than how much you have*, National Bureau of Economic Research, Inc. [43]
- Imi, A. (2011), « Effects of Improving Infrastructure Quality on Business Costs: Evidence from firm-level data in Eastern Europe and Central Asia », *Developing Economies*, vol. 49, pp. 121-147. [56]
- Isaksson, A. (2007), « Determinants of Total Factor Productivity: A literature review », *Research and Statistics Branch*, p. UNIDO. [24]
- Jedwab, R. et A. Moradi (2016), « The Permanent Effects of Transportation Revolutions in Poor Countries: Evidence from Africa », *Review of Economics and Statistics*, vol. 98/2, pp. 268-284. [7]
- Kim, E. et N. Loayza (2019), « Productivity Growth: Patterns and determinants across the world », *Economía*, vol. 42/84, pp. pp. 36-93. [25]
- Kriticos, S. et V. Henderson (2019), « The Prospects for Manufacturing-Led Growth in Africa's Cities », *International Growth Centre*. [57]
- Kruse, H. et al. (2021), *A Manufacturing Renaissance?: Industrialization trends in the developing world*, United Nations University World Institute for Development Economics Research, Helsinki. [78]
- La Roca, J. et D. Puga (2017), « Learning by Working in Big Cities », *Review of Economic Studies*, vol. 84/1, pp. 106-142. [86]
- Lall, S., J. Henderson et A. Venables (2017), *African Cities: Opening doors to the world*, Banque mondiale, Washington, DC. [26]
- Lipscomb, M., A. Mobarak et T. Barham (2013), « Development Effects of Electrification: Evidence from the topographic placement of hydropower plants in Brazil », *American Economic Journal: Applied Economics*, vol. 5/2, pp. 200-231. [44]
- Lobo, J., L. Bettencourt et G. West (2011), *The Economic Productivity of Urban Areas: Disentangling general scale effects from local exceptionalism*, <https://www.semanticscholar.org/paper/The-Economic-Productivity-of-Urban-Areas-%3A-General-LoboBettencourt/074dcb16f-b7719a7c39735eb6246a6e0e6d85e2a>. [110]
- McCulloch, N. et D. Zilevičute (2017), « Is Electricity Supply Binding Constraint to Economic Growth in Developing Countries? », *Energy and Economic Growth State-of-Knowledge Paper Series*, vol. 1/3. [45]
- McMillan, M. et D. Rodrik (2011), *Globalization, Structural Change and Productivity Growth*, NBER, Washington, DC. [65]
- McMillan, M., D. Rodrik et I. Verduzco-Gallo (2014), « Globalization, Structural Change, and Productivity Growth, with an Update on Africa », *World Development*, vol. 2014/63, pp. 11-32. [66]
- Mensah, J. (2018), *Jobs! Electricity Shortages and Unemployment in Africa*, Banque mondiale, Washington, DC. [58]
- Metropolis (2019), *African Metropolis Report*, Metropolis, <https://www.metropolis.org/sites/default/files/resources/african-metropolitan-report.pdf>. [59]
- MGI (2011), *Mapping the Economic Power of Cities*, McKinsey Global Institute, New York. [9]
- Mukim, M. (2016), *How Do Cities in Ethiopia Create Jobs?*, Banque mondiale, Washington, DC. [83]
- Nakamura, S. et al. (2016), *Is Living in African Cities Expensive?*, Banque mondiale, Washington, DC. [74]
- Naudé, W. (2019), « Three Varieties of Africa's Industrial Future », *SSRN Electronic Journal*, <https://doi.org/10.2139/ssrn.3468626>. [113]
- Newfarmer, R., J. Page et F. Tarp (2019), *Industries Without Smokestacks- Industrialization in Africa reconsidered*, Oxford University Press, Oxford. [82]
- Newman, C. et al. (2016), *Made in Africa: Learning to compete in industry*, Brookings Institution Press, Washington, DC. [27]
- Njoh, A. (2009), « The Development Theory of Transportation Infrastructure Examined in the Context of Central and West Africa », *The Review of Black Political Economy*, vol. 36/3, pp. 227-243. [46]
- OCDE (2017), *The Governance of Land Use in OECD Countries: Policy Analysis and Recommendations*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264268609-en>. [100]
- OCDE/CSAO (2018), *Africapolis (base de données)*, OCDE Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris, <http://africapolis.org>. [1]
- OCDE/ONU-Habitat/UNOPS (2021), *Global State of National Urban Policy 2021 : Achieving Sustainable Development Goals and Delivering Climate Action*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/96eee083-en>. [115]
- ONU DAES (2018), *World Urbanization Prospects 2018*, Nations Unies, Département des affaires économiques et sociales, <https://population.un.org/wup/>. [121]
- ONU-Habitat (2020), *World Cities Report: The value of sustainable urbanization*, ONU-Habitat, Nairobi, Kenya. [30]
- ONU-Habitat (2010), *The state of African Cities 2010: Governance, Inequalities and Urban Land Markets*, ONU-Habitat, Nairobi, Kenya, <https://unhabitat.org/state-of-african-cities-2010-governance-inequalities-and-urban-land-markets-2>. [73]
- Page, J. (2017), *Industrial Policy in Africa: From State Leadership to the Investment Climate in AfDB*, Banque africaine de développement. [112]

- Page, J. et al. (2020), *Urban Economic Growth in Africa: A framework for analyzing constraints to agglomeration*, Africa Growth Initiative at Brookings, <https://www.brookings.edu/research/urban-economic-growth-in-africa-a-framework-for-analyzing-constraints-to-agglomeration/>. [28]
- Paunov, C. et V. Rollo (2015), « Overcoming Obstacles: The internet's contribution to firm development », *The World Bank Economic Review*, vol. 29/1, pp. S192-S204. [47]
- Peters, J., C. Vance et M. Harsdorff (2010), « Grid Extension in Rural Benin: MicroManufacturers and the electrification trap », *World Development*, vol. 39, pp. 773-783. [60]
- Quintero, L. et M. Roberts (2018), *Explaining Spatial Variations in Productivity: Evidence from Latin America and the Caribbean*, Banque mondiale, Washington, DC. [29]
- Rijkers, B., M. Söderbom et J. Loening (2010), « A Rural-Urban Comparison of Manufacturing Enterprise Performance in Ethiopia », *World Development*, vol. 38/9, pp. 1278-1296. [61]
- Rodrik, D., A. Subramanian et F. Trebbi (2004), « Institutions Rule: The primacy of institutions over geography and integration in economic development », *Journal of Economic Growth*, vol. 9/2, pp. 131-165. [67]
- Schroeder, E., S. Lall et E. Schmidt (2015), *Identifying Spatial Efficiency-Equity Trade-Offs in Territorial Development Policies: Evidence from Uganda*, Banque mondiale, Washington, DC. [109]
- Seethepalli, K., M. Bramati et D. Veredas (2008), *How Relevant is Infrastructure to Growth in East Asia?*, Banque mondiale, Washington, DC. [48]
- Shiferaw, A. et A. Bedi (2013), « The Dynamics of Job Creation and Job Destruction in an African Economy: Evidence from Ethiopia », *Journal of African Economics*, vol. 22/5, pp. 651-692. [84]
- Straub, S. (2008), *Infrastructure and Growth in Developing Countries: Recent Advances and Research Challenges*. [94]
- Turok, I. et G. McGranahan (2013), « Urbanization and economic growth: the arguments and evidence for Africa and Asia », *Environment and Urbanization*, vol. 25/2. [93]
- Venables, A. (2018), « Urbanisation in Developing Economies: Building cities that work », *Region. The Journal of ERSAs*, vol. 5/1, pp. 91-100, <https://doi.org/10.18335/region.v5i1.245>. [5]
- Wei, Z. et R. Hao (2011), « The role of human capital in China's total factor productivity growth: A cross-province analysis », *The Developing Economies*, vol. 49/1, pp. 1-35, <https://doi.org/10.1111/j.1746-1049.2010.00120.x>. [31]
- Winter, J. (2020), *Is a highly educated workforce good for less educated workers?*, IZA World of Labour, <https://wol.iza.org/opinions/is-a-highly-educated-workforce-good-for-less-educated-workers>. [92]
- Yong, L. (2014), « The Return of Industrial Policy in Africa », *GREAT Insights*, vol. 3/5. [111]
- York, W. et E. Fraser (1989), « City Size, Economic Development, and Quality of Life in China: New Empirical Evidence », *American Sociological Review*, vol. 54/December, pp. 986-1003. [34]



Extrait de :  
**Africa's Urbanisation Dynamics 2022**  
The Economic Power of Africa's Cities

Accéder à cette publication :  
<https://doi.org/10.1787/3834ed5b-en>

**Merci de citer ce chapitre comme suit :**

OCDE/Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique/Banque africaine de développement (2022), « Ancrer le rôle des villes dans la planification économique nationale », dans *Africa's Urbanisation Dynamics 2022 : The Economic Power of Africa's Cities*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/b9909d8c-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région. Des extraits de publications sont susceptibles de faire l'objet d'avertissements supplémentaires, qui sont inclus dans la version complète de la publication, disponible sous le lien fourni à cet effet.

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes :  
<http://www.oecd.org/fr/conditionsdutilisation>.