

La ville juste en Afrique

La valeur transformative de l'urbanisation



THE
NEW
SCHOOL



JUSTCITY

FRIEDRICH
EBERT 
STIFTUNG



© Bureau de la Friedrich-Ebert-Stiftung Kenya, 2022

Tous droits réservés. La reproduction de toute partie de cette publication sans l'autorisation écrite de l'éditeur est interdite, sauf pour de brèves citations dans des livres ou des revues critiques. Pour toute information et autorisation, adressez-vous au bureau de la Friedrich-Ebert-Stiftung Kenya.

Les opinions exprimées sont la responsabilité des auteurs individuels et ne reflètent pas nécessairement les opinions de la Friedrich-Ebert-Stiftung Kenya.

Friedrich Ebert Stiftung, bureau du Kenya

info@fes-kenya.org

P.O. Box 14932-00800

Nairobi, Kenya

Crédits photos: Shutterstock

TABLER DES MATIERES

La valeur transformatrice d'une urbanisation juste et durable en Afrique sub-saharienn	3
La valeur transformatrice d'une urbanisation juste et durable en Afrique subsaharienne	6
La valeur de l'urbanisation durable et des principes de la ville juste	11
La valeur sociale et la ville juste analysées sous l'angle de la planification et du logement	19
Conclusions	29
Références	37
	42
L'informalité urbaine et la construction des villes africaines	45
La problématique de l'informalité urbaine	
Revue documentaire illustrée	
Rendre visibles les "citadins invisibles": Etude des cas de Kampala, Dar es Salaam et Dakar	49
Perspectives des experts locaux sur la formalisation de la dynamique urbaine	53
Bibliographie et références	59
	76
	90
Les citadins invisibles: Pauvreté et inégalités dans les villes africaines à croissance rapide	95
Erreur ! Signet non défini.	
Contexte et justification	
Méthodologie	98
Lien entre croissance économique et inégalités	102
Etude de cas: L'accès à l'éducation de base en tant que bien public	104
Discussion: Synthèse des conclusions	117
Le chemin vers des villes justes	129
Références	135
Annexe	140
	146

L'accès à l'alimentation, dans les villes africaines, est-il juste? **149**

Introduction	152
Méthodologie	157
L'accès à l'alimentation, dans les villes africaines, est-il juste?	160
Quels sont les principaux facteurs d'inégalité dans l'accès à l'alimentation et quels sont les défis à relever pour parvenir à un accès plus équitable?	165
Quels sont les effets de la COVID-19 et du changement climatique sur la distribution alimentaire?	175
Conclusions: Vers un accès plus juste à la nourriture dans les villes africaines	185
Bibliographie	187

Les transports publics, dans les villes de l'Afrique de l'Est, sont-ils justes? **193**

Introduction	196
Transports publics et résultats urbains justes	200
Méthodologie et données	205
Résultats de la recherche	208
Conclusions	224
Références	227

Introduction

L'Afrique connaît une urbanisation galopante, qui va de pair avec de multiples défis à relever pour assurer les investissements en capital, en infrastructures et en ressources humaines nécessaires pour répondre aux besoins des citoyens. La population urbaine de l'Afrique devant presque tripler d'ici à 2050, soit 800 millions de personnes de plus que les populations urbaines actuelles de l'Europe et de l'Amérique du Nord réunies, il est urgent de relever ces défis. Le principal enjeu est qu'en Afrique, des millions de personnes vivent dans des villes « injustes » et ne cessent de s'y installer : des villes conçues et gérées par une minorité, et non par la majorité. La majorité des citoyens - les « citoyens invisibles » - est ignorée et laissée pour compte. Pour le bureau de la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) du Kenya, les « citoyens invisibles » incluent les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées et les acteurs du secteur informel urbain - soit la majorité des citoyens. De récentes études sur l'urbanisation en Afrique ont révélé que celle-ci est confrontée à de nombreux problèmes, notamment de faibles taux de création d'emplois, une transformation structurelle insuffisante et une mauvaise qualité de vie observés dans de nombreuses villes d'Afrique subsaharienne.

C'est dans ce contexte que le bureau de la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) du Kenya et The New School (TNS) se sont associés pour lancer un débat mondial sur la valeur transformatrice de l'urbanisation en Afrique et au-delà. La première étape vers cette réflexion si nécessaire a été de mener des recherches et de concevoir une série d'études sur le thème: La ville juste en Afrique.

Les cinq travaux de recherche présentés ici ont été préparés dans le cadre de la « ville juste »

telle que conceptualisée par FES. Ce cadre vise à promouvoir un modèle d'urbanisation centré sur le citoyen et la construction d'alliances progressistes pour atteindre cet objectif. Il reconnaît que la plupart des villes sont injustes car elles ne fournissent pas de biens et services publics en quantité et qualité suffisantes pour la majorité de leurs résidents. Il reconnaît également que la plupart des investissements en infrastructures et en ressources humaines nécessaires à la fourniture de ces biens et services publics n'ont pas encore été réalisés, ce qui signifie qu'il existe un énorme potentiel d'exploitation du pouvoir transformateur de l'urbanisation sur le continent.

Le concept de "ville juste" s'appuie sur quatre principes directeurs sous l'angle desquels l'urbanisation est étudiée, interrogée et des recommandations formulées dans les cinq travaux de recherche. Ces principes sont: la dignité, l'équité et la diversité, les droits et les responsabilités et la démocratie.

Les cinq études exposées ici couvrent les sujets suivants:

1. *La valeur transformative d'une urbanisation juste et durable,*
2. *L'informalité urbaine et la construction des villes africaines,*
3. *Les citoyens invisibles: pauvreté et inégalités dans les villes africaines à croissance rapide,*
4. *L'accès à l'alimentation est-il juste dans les villes africaines? Et*
5. *Les transports publics, dans les villes d'Afrique de l'Est, sont-ils justes?*

¹ <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2020/10/30/urban-economic-growth-in-africa-analyzing-constraints-to-agglomeration/>

FES et TNS misent sur l'engagement de la société civile, des syndicats et des acteurs étatiques et non étatiques, ainsi que sur les arguments et recommandations formulés dans les travaux de recherche présentés ici, pour promouvoir un changement dans l'approche du développement des plans et processus d'urbanisation en Afrique, afin de s'assurer qu'aucun citoyen n'est laissé pour compte.

Une attention particulière est accordée au rôle des bailleurs de fonds des infrastructures urbaines, des structures de gouvernance et des autorités, de la participation citoyenne et de la fourniture de biens et services publics dans la transformation des villes injustes en villes justes.

Les présents travaux sont destinés à alimenter les discussions au sein de diverses plateformes de dialogue, à contribuer à l'élaboration de politiques urbaines et à servir de guide de référence à tous les acteurs urbains en Afrique et dans le monde. L'accent est délibérément

mis sur la recherche, la production de connaissances et les expériences du Sud pour souligner la pertinence des études et promouvoir la mise en œuvre de leurs recommandations en Afrique.

FES et TNS cherchent à aider les acteurs urbains du continent africain et leurs partenaires de développement à réfléchir sur leurs approches actuelles de l'urbanisation et à envisager de mettre en œuvre les recommandations formulées dans les cinq études en vue de réaliser l'Objectif de développement durable (ODD) 11, le Nouvel agenda urbain (NUA) et l'Agenda 2063. L'urbanisation a le potentiel de transformer les sociétés - c'est une dynamique que l'on ne peut pas freiner, en particulier en Afrique. Pour que cette transformation à plusieurs niveaux améliore les conditions de vie de millions d'Africains, il faut non seulement rendre les villes inclusives, sûres, résilientes et durables (ODD 11), mais aussi les rendre justes.



Bastian Schulz, Resident Representative, (FES) Kenya office



Dr. Michael Cohen, Professor of International Affairs & Director of the Doctoral Program in Public and Urban Policy, The New School

LA VALEUR TRANSFORMATRICE D'UNE URBANISATION JUSTE ET DURABLE EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE

MARS 2022



THE
NEW
SCHOOL



JUSTCITY

FRIEDRICH
EBERT 
STIFTUNG

LA VALEUR TRANSFORMATRICE D'UNE URBANISATION JUSTE ET DURABLE EN AFRIQUE SUB- SAHARIENNE

MARS 2022

REMERCIEMENTS

George Wasonga est un urbaniste chevronné qui jouit d'une grande expérience en matière de politiques, de planification et de gouvernance des zones urbaines. Il a servi pendant plus de 25 ans au niveau régional et national. Il est actuellement directeur général de la Civil Society Urban Development Platform et président du groupe de travail sur les villes justes au Kenya.

Mme Robai Naliaka est une spécialiste de la gestion de programmes et une assistante de recherche forte de plus de 15 ans d'expérience dans le domaine humanitaire et du développement.

Bastian Schulz est un passionné des mouvements syndicaux qui occupe actuellement le poste de représentant de la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) au Kenya.



La valeur
transformatrice
d'une urbanisation
juste et durable
en Afrique sub-
saharienne

01

Le lancement de la décennie d'action pour la concrétisation de l'Agenda 2030 des Nations Unies a suscité une attention accrue pour l'urbanisation durable. L'objectif de développement durable (ODD) 11 et ses 10 cibles présentent un intérêt particulier pour les villes et les zones urbaines.



Quatre cibles présentent un intérêt particulier pour la présente étude, à savoir: le logement, les services essentiels et les taudis (cible 1), les transports (cible 2), l'urbanisation inclusive (cible 3) et l'environnement (cible 6). La réalisation de ces cibles devrait accroître la valeur intégrale de l'urbanisation durable (ONU-HABITAT, 2020). Cette valeur est considérée comme la somme de quatre valeurs individuelles: les conditions économiques, environnementales, sociales et immatérielles d'une ville susceptibles d'améliorer la qualité de vie des habitants de manière significative, visible et concrète.

En réalité, la signification même de l'urbanisation durable est souvent difficile à cerner – tout comme les conséquences d'une urbanisation plus durable pour la majorité des citoyens, en particulier en Afrique. Cette étude s'intéresse donc aux quatre cibles qu'elle propose d'analyser en les liant au concept de la ville juste. La ville juste (FES, 2020) démontre de manière convaincante que l'optimisation de ces valeurs est plus susceptible d'être réalisée dans un environnement qui promeut la dignité, l'équité et la diversité, les droits et les responsabilités et la démocratie – en somme, les principes fondamentaux d'une ville juste. Le concept de la ville juste a le plus grand

potentiel pour transformer l'urbanisation africaine sur la base d'une approche plus démocratique et centrée sur le citoyen.

D'après le récent rapport d'étape sur l'ODD 11, avant la pandémie de Covid-19, les villes enregistraient un nombre croissant d'habitants de taudis, une aggravation de la pollution atmosphérique, un minimum d'espaces publics ouverts et un accès pratique limité aux transports publics (ECOSOC-ONU, 2021). Le rapport établit en outre que les effets directs et indirects de la pandémie rendent encore plus improbable la réalisation de cet objectif, car davantage de personnes sont contraintes de vivre dans des bidonvilles, où la qualité de vie se détériore et où la vulnérabilité augmente.

Les Nations Unies estiment que 71 millions de personnes ont été replongées dans l'extrême pauvreté en 2020, la majorité d'entre elles étant originaires d'Afrique où une grande partie de la main-d'œuvre a vu ses salaires et ses revenus affectés par la pandémie de Covid-19, ce qui l'expose à une dégradation de sa qualité de vie. Outre la pandémie de Covid-19, le rythme effréné auquel les villes africaines se développent est lié à d'autres tendances clés du développement, dont les plus importantes sont l'accélération de la

croissance économique et démographique, l'augmentation de l'exode rural, l'explosion démographique de la jeunesse et l'aggravation des effets du réchauffement climatique.

Ces tendances sont fortement motivées par le sentiment que les villes - contrairement aux zones rurales du continent - offrent une abondance de moyens de subsistance, notamment des possibilités d'emploi et de génération de revenus, la sécurité alimentaire et l'accès au financement, à l'éducation et au capital social, ainsi qu'à la protection sociale. L'urbanisation en Afrique est liée à des espoirs, les espoirs de nombreuses personnes.

Au vu de cette Afrique qui s'urbanise rapidement, il convient de repenser les rôles de la planification, de la gestion et de la gouvernance des villes pour créer une croissance inclusive et la prospérité, tout en favorisant les investissements durables et socialement responsables. Dans ce contexte, une attention particulière est accordée à l'interface entre les politiques publiques et les actions de terrain pour relever efficacement les défis cruciaux de l'urbanisation durable, notamment les inégalités, le chômage, le changement climatique et le manque de logements.

Ce document s'interroge sur les enjeux de l'urbanisation durable dans une Afrique subsaharienne qui s'urbanise rapidement, avec une population de 1,1 milliard d'habitants et un PIB de 1,8 trillion de dollars (FMI, 2019). En se penchant spécifiquement sur deux des quatre valeurs de l'urbanisation durable, cette étude analyse les valeurs sociales sous l'angle de la planification et du logement, ainsi que les valeurs intangibles sous l'angle de la gouvernance et de la gestion en tant que facteurs de promotion de la croissance inclusive et d'incitation à l'investissement socialement responsable en phase avec les principes de la ville juste, à savoir la dignité, l'équité et la diversité, les droits et les responsabilités et la démocratie (FES, 2020). Ce faisant, elle suggère des pistes pour améliorer l'efficacité de la participation politique et démocratique comme un moyen

permettant relever les principaux défis urbains et d'accélérer la dynamique de transformation urbaine et, par conséquent, de rendre les villes plus justes.

Le cas des villes kenyanes en est une illustration classique. Il est particulièrement pertinent car le Kenya, qui fait partie des pays connaissant une période de transition urbaine importante, a récemment adopté une nouvelle constitution progressiste qui a fondamentalement modifié la relation entre la population et son gouvernement, ainsi que la configuration de la gouvernance et de la gestion urbaines.

Ce changement repose principalement sur la décentralisation et le transfert du pouvoir vers les citoyens grâce à l'élargissement des espaces démocratiques et des droits et libertés inscrits dans la constitution. Le document soutient que si l'influence exercée par les citoyens sur la façon dont ils sont gouvernés est une garantie constitutionnelle, la traduction de cette garantie en une croissance, une prospérité et un bien-être plus inclusifs - grâce à des politiques plus justes - reste entravée par des facteurs intangibles, notamment les perceptions socioéconomiques institutionnelles, de gouvernance, politiques, culturelles et civiques. L'article conclut en justifiant le rôle intégral des principes des villes justes dans l'accélération de la réalisation de la valeur de l'urbanisation en tant que catalyseur d'un plus grand progrès vers les cibles de l'ODD 11 et, par conséquent, vers le développement durable en général.

Ce document s'interroge sur les enjeux de l'urbanisation durable dans une Afrique subsaharienne qui s'urbanise rapidement, avec une population de 1,1 milliard d'habitants et un PIB de 1,8 billion de dollars (FMI, 2019).

Il suggère un rôle accru des villes intermédiaires comme frontière immédiate pour la transformation des villes justes en Afrique subsaharienne. Les villes intermédiaires ont été définies comme des villes de 50 000 à 1 million d'habitants qui jouent généralement un rôle primordial dans la connexion des zones rurales et urbaines importantes aux installations, services et possibilités essentiels.

Selon Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU), il y a plus de 1400 villes intermédiaires en Afrique qui abritent plus de 20% de la population mondiale, qui s'élève à 7,75 milliards en 2020. Elles accueillent également plus d'un tiers (36%) de la population urbaine totale, qui, selon la Banque Mondiale, s'élève à 4,358 milliards en 2020. Ces villes intermédiaires ou secondaires peuvent jouer un rôle de catalyseur dans la promotion de villes justes et durables sur le continent.



Il y a plus de **1400 villes** intermédiaires en Afrique qui abritent plus de **20%** de la population mondiale, qui s'élève à **7,75 milliards** en 2020.



La valeur de
l'urbanisation
durable et des
principes de la ville
juste

02

Dans le monde entier, les villes et les zones urbaines abritent une population en perpétuelle croissance. Elles sont essentielles à l'amélioration des acquis du développement, et constituent des espaces d'opportunités où les aspirations peuvent être et sont souvent réalisées.

Cette urbanisation se produit principalement dans les villes intermédiaires (secondaires), ce qui place ces villes au cœur de la chaîne de valeur du développement urbain durable. Cette croissance est fortement motivée par la perception des Africains selon laquelle les villes, contrairement aux zones rurales du continent, offrent une abondance de moyens de subsistance, notamment des possibilités d'emploi et de génération de revenus, la sécurité alimentaire et l'accès au financement, mais aussi à des biens publics comme l'éducation, le logement et les transports, le capital social ainsi que la protection sociale (Stapleton, 2015). Le rythme effréné auquel les villes africaines se développent est également lié à d'autres tendances clés du développement, au premier rang desquelles l'accélération de la croissance économique et démographique, la progression de la migration des zones rurales vers les zones urbaines, l'explosion démographique de la jeunesse et le réchauffement climatique (CNUCED, 2018).

À l'échelle mondiale, l'Afrique est le continent le moins urbanisé et pourtant le rythme d'expansion de ses villes est plus rapide que celui des autres régions - en moyenne 3,5% par an (Huang, 2015). Cette croissance de l'urbanisation varie d'un bout à l'autre du continent, de l'Afrique du Nord déjà fortement urbanisée (47,8 %) à l'Afrique subsaharienne moins urbanisée (32,8 %) (BAD, 2012). Entre 2000 et 2014, les villes du monde de plus de

500 000 habitants ont connu une croissance annuelle moyenne de 2,4 %. 43 de ces villes ont connu une croissance deux fois plus rapide, dont 4 en Afrique (CGLU, 2020).

Le taux global d'urbanisation du continent devrait passer de 40% en 2015 à 56% en 2050 (CNUCED, 2018). En d'autres termes, au cours des 25 prochaines années, la population urbaine africaine va doubler. D'ici 2040, la majorité des Africains vivront dans les villes. En 2050, plus de la moitié de la population du Kenya sera urbaine. Le problème, ou disons plutôt le principal défi, pas seulement mais surtout en Afrique, est que des millions de personnes s'installent actuellement dans des villes « injustes ». La population de certaines villes et zones urbaines africaines a déjà dépassé la barre des 10 millions d'habitants. Par exemple, le Caire, la plus grande ville d'Afrique, a une population d'environ 9,1 millions d'habitants, mais plus de 20 millions de personnes vivent dans sa région métropolitaine.

L'urbanisation durable se concentre toutefois sur les plus de 1400 villes intermédiaires d'Afrique. En raison de leur taille et de leur répartition spatiale, elles offrent et décentralisent des logements, des infrastructures de base et des services de manière plus rentable que les régions métropolitaines, les capitales et les mégapoles.

L'Afrique est le continent le moins urbanisé du monde, et pourtant le rythme d'expansion de ses villes est plus rapide que celui des autres régions – en moyenne **3,5%** par an.



Ces villes intermédiaires sont la promesse d'un urbanisme « plus inclusif, plus sûr et plus résilient », et du développement de systèmes urbains plus équilibrés et plus durables, en particulier dans une Afrique qui s'urbanise rapidement.

Les Nations Unies estiment que la pandémie de coronavirus a replongé 71 millions de personnes dans l'extrême pauvreté en 2020, dont la majorité en Afrique. Les revenus de près de 1,6 milliard de travailleurs informels, soit la moitié de la main-d'œuvre mondiale, ont été touchés. Ces circonstances soulignent l'importance des villes et des zones urbaines, notamment en Afrique, qui sont menacées d'une diminution de la qualité de vie dans un contexte d'augmentation de la population urbaine, des effets dévastateurs du changement climatique et de la persistance de la pandémie. Dans le même ordre d'idées, la crise de la Covid-19 a poussé les villes intermédiaires africaines à réfléchir sur la production agricole en faisant ressortir le besoin urgent de développer des systèmes alimentaires plus durables, une agriculture familiale plus résiliente ainsi que des systèmes de soins de santé de meilleure qualité.

En outre, le développement des villes intermédiaires est associé à des modes de consommation intensive dont les effets conduisent à la génération de niveaux élevés d'émissions de gaz à effet de serre (GES), accélérant ainsi les conséquences néfastes du changement climatique. En outre, les villes intermédiaires doivent faire face à l'augmentation du nombre de citoyens pauvres, qui représentent environ 60% de leur population, ainsi qu'aux occupants d'écosystèmes fragiles et de quartiers informels (CGLU, 2020).

L'impact du changement climatique, notamment les effets de la hausse des températures, de la pollution atmosphérique, des modes de consommation énergétique inefficaces et de la perte de biodiversité, met à rude épreuve la capacité de résilience de la population des villes intermédiaires et accroît la vulnérabilité des citoyens pauvres.

Les gouvernements africains, en tant qu'États membres de l'ONU, adhèrent aux engagements mondiaux qui reconnaissent l'importance des villes. Il s'agit notamment de l'Agenda 2030 pour le développement durable, de l'Accord de Paris, du Nouvel agenda urbain, du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe et du Programme d'action d'Addis-Abeba, qui constituent collectivement l'épine dorsale de la politique de développement international, des recommandations, des objectifs, des cibles et des indicateurs pour les États membres.

Le fil conducteur de chacun de ces instruments est la reconnaissance des collectivités locales en tant que partenaires incontournables dans la quête d'un avenir plus durable. Les collectivités locales - le pouvoir décentralisé - sont donc une ressource importante pour la promotion de la valeur de l'urbanisation durable et ont le potentiel de rendre les villes plus justes.

Il est également important de rappeler que l'Agenda 2063 pour l'Afrique de l'Union Africaine (UA) vise à assurer un développement inclusif et durable tout en s'inscrivant dans la dynamique panafricaine d'unité, d'autodétermination, de liberté, de progrès et de prospérité collective poursuivie par le panafricanisme et la Renaissance africaine. Il s'agit d'un changement d'orientation, de la "lutte"¹ au "développement social et économique inclusif", caractérisé par l'intégration et la coopération continentales et régionales, la gouvernance démocratique, la paix et la sécurité, entre autres stratégies de développement socioéconomique inclusif.

Conformément à la vision panafricaine d'« une Afrique intégrée, prospère et pacifique, dirigée par ses propres citoyens et représentant une force dynamique sur la scène internationale », l'Agenda 2063 prévoit une trajectoire de développement à long terme sur 50 ans pour l'Afrique. Il incite l'Afrique à réviser et à adapter son programme de développement en raison, notamment, des transformations structurelles en cours, de la reprise de la croissance économique et du progrès social, ainsi que de la nécessité

1. L'agenda africain a été principalement consacré à la lutte pour la liberté et à la mise en place de gouvernements démocratiques dans la perspective de l'adoption, en 2013, de l'agenda africain 2063, dont la mise en œuvre s'étend sur 50 ans.

d'un développement axé sur les personnes, l'égalité des sexes et l'autonomisation des jeunes. Ce sont les collectivités locales qui sont responsables de la création et du maintien de la valeur dans les villes et les zones urbaines. Elles sont donc les mieux placées pour faire en sorte que l'urbanisation soit davantage axée sur les personnes et moins sur les entreprises.

La vision d'ONU-HABITAT est "une meilleure qualité de vie pour tous dans un monde en pleine urbanisation". Le programme de l'ONU définit la valeur de l'urbanisation durable comme l'ensemble des conditions économiques, environnementales, sociales et intangibles d'une ville qui ont le potentiel d'améliorer la qualité de vie des résidents de manière significative, visible et concrète (ONU-HABITAT, 2020). Les conditions intangibles comprennent les perceptions institutionnelles, de gouvernance, politiques, culturelles et civiques. Cette définition reconnaît la nature multidimensionnelle et intersectorielle de l'urbanisation durable. Les valeurs sont déclinées en quatre volets, comme suit (voir figure 1):

- **La valeur économique** est décrite à travers le prisme de l'économie nationale, du développement immobilier et de la prospérité dans le continuum urbain-rural. Les transitions des zones rurales vers les zones urbaines peuvent conférer un pouvoir de transformation permettant de réorganiser les économies urbaines en améliorant la chaîne de valeur.
- **La valeur environnementale** est décrite sous l'angle des villes et du changement climatique, de l'environnement bâti et naturel et des services écosystémiques. Par exemple, des mesures visant à réduire les émissions et des politiques encourageant l'utilisation de sources d'énergie alternatives doivent être mises en place afin d'améliorer la valeur environnementale et de freiner l'augmentation des niveaux de

GES. En outre, les bâtiments économes en énergie, les transports publics à faible émission de carbone et l'encouragement du cyclisme et de la marche à pied sont des valeurs environnementales essentielles.

- **La valeur sociale est** reflétée par la qualité de vie d'une ville et l'accent mis sur l'inclusion et l'équité. Par exemple, les transformations ancrées dans les principes de développement centré sur les personnes, de justice entre les sexes et d'autonomisation des jeunes sont essentielles pour relever les défis financiers et liés aux ressources humaines dans la gestion des villes intermédiaires en Afrique.
- **La valeur intangible** est mise en évidence par les systèmes de gouvernance, les institutions politiques, la production culturelle et la cohérence des politiques à plusieurs niveaux.

Les villes intermédiaires² jouent ici un rôle important, car elles sont de plus en plus nombreuses en raison de l'urbanisation rapide de l'Afrique et de l'évolution de leurs fonctions et de leur taille. Dans ce contexte, la formulation et la mise en œuvre de politiques urbaines efficaces doivent reconnaître la place particulière des villes intermédiaires, leur nature et les tendances de leur croissance au fil du temps, leur rôle dans la réalisation d'une urbanisation inclusive et durable en Afrique, et leur intégration dans les régions métropolitaines.

L'urbanisation, avec ses différentes dimensions, est une force qui ne peut être arrêtée, ni en Afrique ni dans le monde. La décennie d'action en faveur de l'Agenda 2030 des Nations Unies, en particulier au titre de l'Objectif de développement durable 11 et de ses 10 cibles, met l'accent sur quatre cibles spécifiques en adéquation avec les principes de la ville juste. Il s'agit des cibles liées au logement, aux services de base et

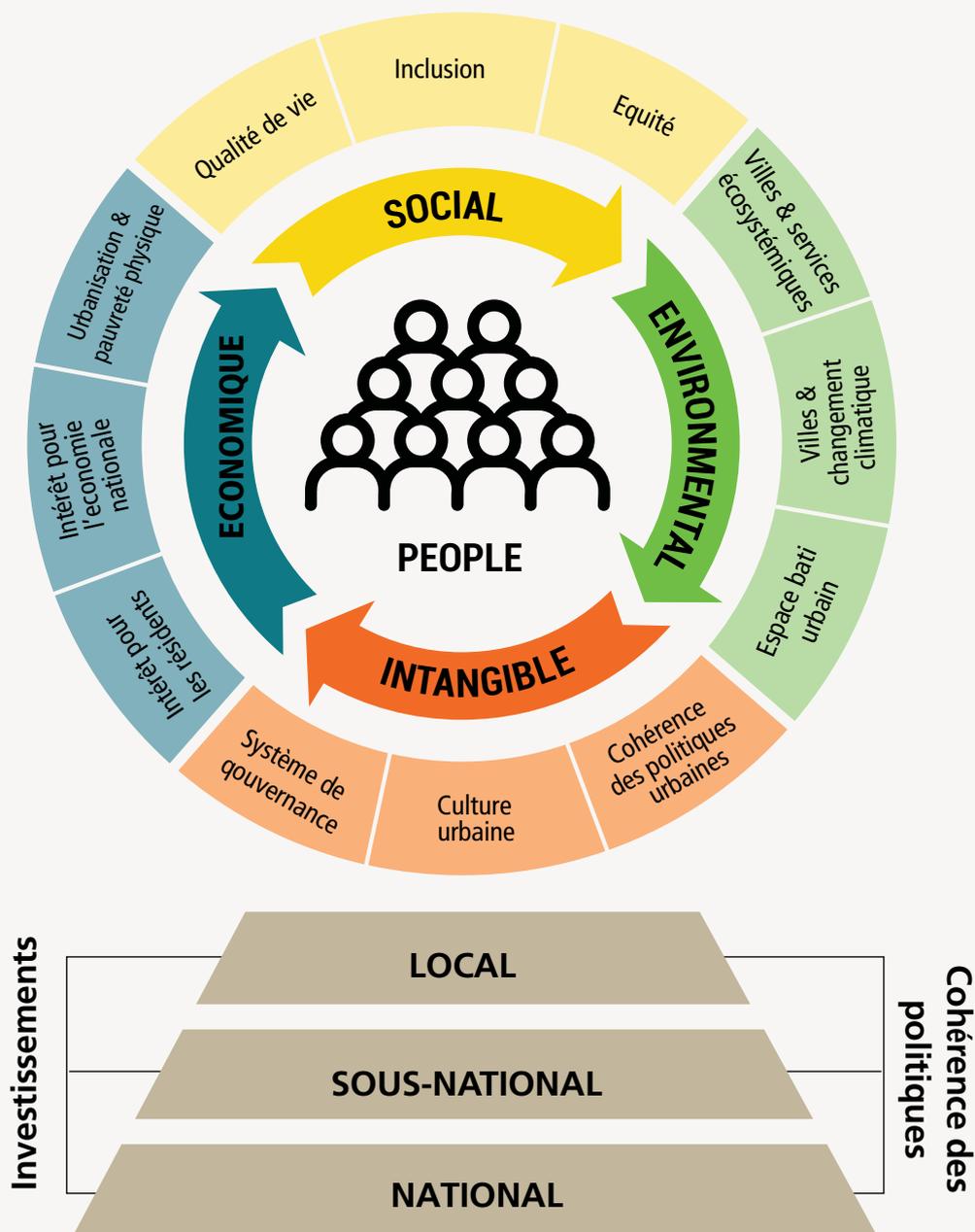
Ce sont les collectivités locales qui sont responsables de la création et du maintien de la valeur dans les villes et les zones urbaines. Elles sont donc les mieux placées pour faire en sorte que l'urbanisation soit davantage axée sur les personnes et moins sur les entreprises.

2. D'après Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU), il existe plus de 1400 villes intermédiaires en Afrique.

FIGURE 1:

Les valeurs de l'urbanisation durable

Source: adapté du Rapport sur les villes du monde 2020 d'ONU-Habitat



aux bidonvilles (cible 1), aux transports (cible 2), à l'urbanisation inclusive (cible 3) et à l'environnement (cible 6).

L'atteinte de ces cibles devrait renforcer la valeur de l'urbanisation durable exprimée comme l'ensemble des conditions économiques, environnementales, sociales et immatérielles d'une ville qui ont le potentiel d'améliorer la qualité de vie des résidents de manière significative, visible et concrète (ONU-HABITAT, 2020).

Le concept de ville juste repose sur des arguments convaincants en faveur d'améliorations significatives, visibles et concrètes de la qualité de vie, inspirées par un environnement de dignité, d'équité et de diversité, de droits et de responsabilités et de démocratie, qui sont les principes fondamentaux d'une ville juste. Un récent rapport d'étape sur l'ODD 11 indique que les effets directs et indirects de la pandémie de Covid-19 rendent encore plus improbable la réalisation de cet objectif, avec davantage de personnes contraintes de vivre dans des bidonvilles, où la qualité de vie se détériore et la vulnérabilité augmente (UN-ECOSOC, 2021).

Compte tenu de cette prise de conscience et en tant que force transformatrice, l'urbanisation durable devrait donc accroître

la capacité des gouvernements à répondre aux divers besoins des citoyens, à satisfaire leurs aspirations et à améliorer leur bien-être. Cela met en évidence l'importance de la valeur intangible, en particulier dans le positionnement des institutions qui soutiennent les systèmes de gouvernance inclusifs, sensibles et compatibles avec les intérêts de la population urbaine. Ces valeurs sont soutenues par les principes de la ville juste (voir figure 2).

L'intersection spécifique entre les valeurs de l'urbanisation durable et les principes de la ville juste réside dans les valeurs sociales et les valeurs intangibles. Dans ce contexte, les valeurs sociales englobent la dignité (qualité de vie) et l'équité et la diversité (inclusion et équité). Les principes de la ville juste, à savoir les droits et les responsabilités, ainsi que la démocratie, font partie des valeurs intangibles, principalement dans le contexte des systèmes de gouvernance, de la culture urbaine (droits et responsabilités) et de la cohérence des politiques urbaines (démocratie). La question est donc de savoir comment ces intersections créent une force de transformation suffisamment importante pour faire des villes d'Afrique, mais aussi du monde entier, des cadres de vie plus justes et meilleurs pour la majorité, et pas seulement pour une minorité de nantis.

FIGURE 2:
Les principes de la ville juste



Dignité

Il s'agit du droit d'un individu ou d'un groupe d'être apprécié, respecté et traité de manière éthique. Il s'agit de reconnaître la valeur d'un individu ou d'un groupe. Cela implique le respect de l'individu ou de groupe, quel que soit son statut socioéconomique ou politique présumé.



Équité et diversité

Une ville équitable est une ville où la cité et ses avantages sont partagés équitablement entre les citoyens. Une ville de diversité est une ville où l'on admet que les processus démocratiques peuvent entraîner l'exclusion de certains (en particulier des minorités), et où des mesures doivent être mises en place pour garantir la justice pour tous, y compris les minorités et les visiteurs.



Droits et responsabilités

Une ville où les droits de tous les citoyens et visiteurs sont respectés. L'équilibre doit être garanti entre ces droits et les responsabilités des citoyens dans la gestion des affaires de la cité et dans le développement de la ville.



Démocratie

Une ville où les citoyens prennent des décisions collectives éclairées selon le principe de majorité, mais dans le respect de la dignité de chacun et en tenant compte de l'équité et de la diversité.



La valeur sociale et la
ville juste analysées
sous l'angle de la
planification et du
logement

03

L'Afrique s'urbanise rapidement et est confrontée à d'énormes défis urbains, tels que la prolifération des bidonvilles et l'intensification des inégalités (UN-ECOSOC, 2021). Les villes intermédiaires, avec leurs économies plus petites et leurs collectivités locales souvent moins bien équipées que les villes primaires, sont confrontées à des défis particulièrement importants.

3.1 La planification

Les villes intermédiaires figurent parmi les agglomérations urbaines qui enregistrent la croissance la plus rapide en Afrique. Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU) note que 210 millions d'Africains vivent dans l'une des 1400 villes intermédiaires du continent. Contrairement à l'urbanisation dans de nombreuses autres régions du monde, la croissance de la population urbaine dans la majeure partie de l'Afrique ne s'est généralement pas accompagnée d'une augmentation proportionnelle de l'emploi formel, d'où une pauvreté urbaine croissante et une vulnérabilité urbaine accrue (Bryceson et Potts, 2006 ; Fox, 2012). La capacité des organismes gouvernementaux à planifier et à gérer la croissance urbaine en Afrique est généralement relativement faible (Myers, 2011).

Ce document isole la **planification urbaine** et le **logement abordable** comme principaux points d'entrée pour évaluer la valeur sociale.

Au plan régional, la majeure partie de l'urbanisation n'est ni planifiée, ni régularisée de manière efficace, et elle est injuste. En outre, les institutions gouvernementales locales sont confrontées à des contraintes de ressources, tant humaines que fiscales, pour répondre à la demande toujours croissante de services et de développement inclusif.

Le résultat net d'une urbanisation rapide et d'une capacité insuffisante de planification ou de gestion des villes est une aggravation des inégalités, une prévalence croissante de l'informalité et une intensification des risques sanitaires.

La croissance des « bidonvilles » est la manifestation la plus tangible de ces problèmes. En 2014, on estimait que 56% de la population urbaine d'Afrique subsaharienne vivait dans des quartiers informels ou d'autres types de bidonvilles - c'est-à-dire des zones dépourvues de logements adéquats et de services publics. Le nombre de ménages vivant dans des bidonvilles en Afrique subsaharienne n'a cessé d'augmenter - passant d'environ 111 millions en 1995 à 201 millions en 2015 (ONU-Habitat, 2016).

Le nombre de ménages vivant dans des bidonvilles en Afrique subsaharienne n'a cessé d'augmenter - passant d'environ **111 millions** en 1995 à **201 millions** en 2015 (ONU-Habitat, 2016).



À Nairobi, la capitale du Kenya, par exemple, plus de 60% de la population vit dans des quartiers informels qui occupent moins de 10% de la superficie totale de la ville. Pour illustrer la valeur sociale qui intègre les principes de dignité, d'équité et de diversité de la ville juste, ce document isole la planification urbaine et le logement abordable comme principaux points d'entrée pour évaluer la valeur sociale.

Une planification adéquate est essentielle pour réaliser la valeur sociale et garantir la dignité de la population urbaine. Quand les villes sont "justes",

- elles sont bien planifiées et gérées,
- elles peuvent sortir les familles de la pauvreté,
- elles libèrent les femmes de la discrimination fondée sur le sexe,
- elles offrent un avenir radieux aux enfants et aux jeunes,
- elles offrent confort et soutien aux personnes âgées dans leurs années d'or, et
- elles accueillent les migrants en quête d'une vie meilleure (ONU-HABITAT, 2020)..

Elles peuvent également contribuer à un développement économique plus inclusif et à une croissance plus durable. Cependant, la valeur sociale n'est réalisable que lorsque des valeurs intangibles existent sous la forme d'institutions qui respectent et défendent l'état de droit, les droits et la gouvernance participative et démocratique. Pour atteindre la dignité, il convient de reconnaître et de respecter les diverses valeurs inhérentes à la nature hétérogène de l'occupation urbaine sous forme de culture, de traditions et de normes.

Le cas du Kenya est un exemple classique. La planification a évolué depuis la promulgation de la nouvelle constitution en 2010. Par le biais de l'article 184, la Constitution du Kenya confie le rôle de la planification aux institutions de gouvernance et de gestion urbaines, guidées par la loi urbaine, l'Urban Areas and Cities Act (2011). La même constitution oblige les institutions urbaines à développer des

plans urbains à travers des processus hautement inclusifs qui respectent la doctrine participative et centrée sur le citoyen de la constitution. D'autres lois ont été promulguées pour inculquer une culture de la planification à tous les niveaux de gouvernement (national, comté et urbain). Ces lois comprennent la loi sur l'aménagement du territoire (2019), la loi sur le gouvernement du comté (2012) et la loi sur la gestion des finances publiques (2012). La politique nationale de développement urbain (NUDP) 2016 met davantage l'accent sur la planification avec des garanties sociales claires.

Une étude récente (Banque Mondiale, 2021) révèle toutefois que les lois et les politiques ne suffisent pas à elles seules à tenir la promesse de valeur sociale. Malgré un investissement important dans le renforcement des institutions urbaines pour améliorer la prestation de services, l'enquête de la Banque Mondiale critique la pratique actuelle de la planification institutionnelle, en particulier sa nature non inclusive. En d'autres termes, la réalité est très différente des droits accordés par la constitution de 2010. Ainsi, il existe un certain nombre de cas de déplacements et d'expulsions qui se sont produits dans le cadre de la poursuite de résultats de développement, aggravant ainsi la vulnérabilité sociale au lieu de renforcer les valeurs sociales. Une grande importance est accordée au développement des infrastructures au détriment du développement social. Par conséquent, les aspirations des Kenyans diffèrent fortement de la réalité et des expériences quotidiennes de la majorité de la population urbaine du pays.

Le Kenya compte plus de 70 villes intermédiaires, soit environ 63 municipalités et quatre villes³. On observe une croissance rapide des villes intermédiaires au Kenya, qui s'accroît avec la décentralisation qui favorise un développement déconcentré à travers le pays. Alors que la plupart de ces villes sont des sièges pour les gouvernements des comtés, attirant les personnes, les financements, les investissements, les entreprises et le tourisme, entre autres, la majorité d'entre elles ne respecte pas les principes de participation, ce qui exclut de larges franges de la population urbaine.

3. Gouvernement du Kenya (2022); Exposé de position du Kenya au 9e Sommet Africités (non publié)

Les réseaux de villes intermédiaires ont un rôle important à jouer pour encourager la recherche et l'expérimentation et pour partager les expériences réussies de la planification et de la gestion de ces villes. Par exemple, le Kenya a récemment créé l'Association of Urban, Cities and Municipal Managers & Authorities of Kenya (AUCIMMAK)⁴ pour faciliter l'échange de connaissances et d'expériences au niveau local et avec des réseaux externes. Selon la Lake Victoria Basin Commission (LVBC)⁵, des efforts initiaux sont en cours pour mettre en place une plateforme régionale d'engagement entre la Lake Victoria Region Local Authorities Cooperation (LVRLAC) et l'AUCIMMAK afin d'aborder une vision commune de la planification et de la gestion des ressources de la région du lac Victoria.

Pour que la planification urbaine s'améliore, il faut mettre en place et rendre fonctionnelle une planification urbaine participative accompagnée de politiques appropriées et de cadres réglementaires et législatifs. Pour rendre la planification urbaine participative fonctionnelle, divers outils sont disponibles pour faciliter la planification centrée sur le citoyen. L'un de ces outils a récemment été déployé au Kenya. Il s'agit de l'outil de cyber-participation U_CODE (TU-Dresden, 2019), qui permet la participation créative des citoyens à grande échelle.

Grâce à son environnement de co-conception, U_CODE facilite la communication et la collaboration entre un grand nombre de citoyens et d'experts professionnels. L'une des principales nouveautés est un espace de projet public pour les utilisateurs non professionnels de la société civile - une interface publique très accessible et à seuil bas. Pour les citoyens qui souhaitent s'engager activement dans le processus de conception, un "Project Play Ground" est mis à disposition, qui propose des outils de conception hautement expérimentaux. U_CODE permet aux concepteurs professionnels de faire appel à la créativité du public, de suivre ses opinions et ses sentiments et d'exploiter son intelligence

de conception. Le processus de conception et de décision est informé et transformé par les suggestions des "experts citoyens" en tant que force motrice.

3.2 Le logement

Dans le secteur du logement, la Banque Mondiale estime que d'ici 2030, trois milliards de personnes, soit 40% de la population mondiale, auront besoin de nouveaux logements. L'urbanisation rapide fait grimper la demande de logements en Afrique subsaharienne (SFI, 2022). Les villes africaines deviennent chaque jour le nouveau foyer de plus de 40 000 personnes, dont beaucoup se retrouvent sans toit. Les acteurs étatiques et non étatiques redoublent d'efforts pour développer le secteur de l'immobilier, à la fois pour fournir des logements neufs et abordables et pour encourager une industrie qui nécessite d'importants matériaux de construction et qui a le potentiel de devenir un grand employeur.

Si le secteur privé peut être motivé par le profit, souvent rendu possible par des subventions gouvernementales, l'approche des organisations non gouvernementales (ONG) est principalement de nature humanitaire et vise à combler les lacunes en matière d'offre de logements chez les groupes défavorisés, ou ce que l'on appelle les « citoyens invisibles » (FES, 2020). L'une des ONG de cette catégorie est Habitat for Humanity (ONU-Habitat, 2021), qui a récemment travaillé avec Cities Alliance et Slum Dwellers International dans le cadre du projet Build Solid Ground pour compiler un recueil des meilleures pratiques en matière de logement en Afrique (Cities Alliance, 2003, 2011).

L'approche des ONG porte essentiellement sur le droit à un logement et à un abri convenables. Ce droit est inhérent à plusieurs éléments fondamentaux, à savoir:

- la sécurité de l'occupation sur le plan juridique, y compris la protection contre les expulsions forcées;

⁴ Gouvernement du Kenya (2022); Exposé de position du Kenya au 9e Sommet Africités (non publié)

⁵ Interview with Eng Hilda Luoga, Project Development Officer, LVBC (Jan 2022)

- la disponibilité des services (eau potable, assainissement adéquat, énergie pour la cuisine et l'éclairage, évacuation des ordures, gestion des déchets, recyclage);
- l'abordabilité;
- l'accès au financement du logement;
- l'accessibilité;
- l'habitabilité (assurer la sécurité physique, un espace adéquat et une protection contre les intempéries) ;
- l'emplacement (par rapport aux possibilités d'emploi, aux soins de santé, aux écoles, aux crèches, à la résilience et à la réduction des risques de catastrophe, au transport et à la sécurité); et
- le respect du milieu culturel.

Comme cela est reconnu dans la compréhension commune du droit – et dans les récents accords mondiaux majeurs – tous ces éléments doivent être pris en compte

Une illustration pratique de l'approche non étatique est le fonds Micro-Build de Habitat for Humanity. Ce fonds de 100 millions USD est un moteur d'investissement de microfinance axé sur le logement et destiné à aider les familles à faible revenu. Le fonds prête aux institutions de microfinance, qui à leur tour accordent de petits prêts aux familles pour construire des maisons sûres et durables dans la mesure de leurs finances. Le fonds s'est développé rapidement; il a donné accès à un meilleur logement à plus de 986 000 personnes en décembre 2020.

la Banque Mondiale estime que d'ici 2030, trois milliards de personnes, soit **40%** de la population mondiale, auront besoin de nouveaux logements. Les villes africaines deviennent chaque jour le nouveau foyer de plus de **40 000** personnes.

Micro-Build a décaissé 136,9 millions USD au profit de 55 institutions dans 32 pays. Par exemple, grâce à un partenariat entre Habitat for Humanity International et la Fondation Mastercard, une assistance technique a été fournie à neuf institutions financières de premier plan en Ouganda et au Kenya pour concevoir des produits et services de microfinancement du logement. À ce jour, plus de 69 000 prêts ont été décaissés et 60 millions USD ont été mobilisés pour mettre en place un financement supplémentaire du logement dans ces deux pays, soutenant plus de 70 000 familles⁶.

Bien que cette approche non étatique soit conçue pour inclure les groupes vulnérables dans la chaîne de valeur de la fourniture de logements, le manque de politiques gouvernementales pour l'accompagner reste un obstacle. Comme le domaine de la microfinance du logement est relativement jeune, il y a un besoin de promotion, d'échange de connaissances et de renforcement des capacités pour les institutions de microfinance et d'autres acteurs non étatiques susceptibles d'offrir ces produits et services.

En ce qui concerne les subventions gouvernementales, selon la Banque Mondiale (Banque Mondiale, 2015), les programmes de subventions gouvernementales ont peu contribué à promouvoir l'accessibilité au logement à grande échelle.

Par exemple, sur une période de plus de 40 ans, la Federal Housing Authority du Nigeria n'a atteint que 15% de son objectif de fournir 261 000 logements (2012). Un programme de subvention alternatif offrant des crédits aux promoteurs à des taux réduits a favorisé la spéculation foncière plutôt que la production de logements (Abdullahi & Aziz, 2011).

En Tanzanie, les entités parapubliques chargées du logement sont en concurrence directe avec le secteur privé, mais fournissent des logements abordables aux groupes à revenus moyens et supérieurs. Dans d'autres

⁶ Habitat for Humanity et Fondation Mastercard, 2018.

pays, comme la Zambie, l'Éthiopie et le Liberia, les programmes de subventions au logement sont destinés à une seule ville ou, dans le cas du Ghana, à un seul type d'occupation (accession à la propriété). Le programme de logement abordable du Kenya est également axé sur un seul type d'occupation (accession à la propriété). Le gouvernement du Cameroun a alloué 50,1 millions USD à son programme de construction de 10 000 logements sociaux et de développement de 50 000 parcelles constructibles en 2009.

Malgré ces objectifs ambitieux, seuls 1 175 logements avaient été construits en 2015. En outre, 80% de la population camerounaise n'a pas les moyens de se payer ces logements sociaux. En termes d'accessibilité conventionnelle, ces logements se situent bien en dehors de la fourchette typique de prix par rapport aux revenus, comprise entre 3:1 et 5:1, avec des prix 44 à 51 fois supérieurs aux niveaux de revenus typiques. En effet, même pour les employés du secteur public, les fourchettes de prix par rapport au revenu pour les logements de ces lotissements se situent entre 10,5 et 13,5 revenus médians, soit deux à trois fois les seuils d'accessibilité conventionnels.

Un rapport de la Banque Mondiale identifie deux obstacles à l'accès aux programmes de subventions gouvernementales (Banque mondiale, 2003).

Le premier est lié à leur mauvaise conception qui manque souvent de critères de ciblage et de suivi. Ils risquent ainsi de ne profiter qu'aux plus riches de la société.

Le deuxième réside dans les limites structurelles des chaînes de l'offre et de la demande, notamment les terrains, les infrastructures, les matériaux de construction et la technologie, qui augmentent le coût de production des logements. Dans ce cas, les subventions sont incapables d'alléger le coût pour les groupes à faibles revenus et, par conséquent, elles ne peuvent pas adapter

l'offre à la demande. Ainsi, dans de telles situations, les subventions finissent par compenser les dysfonctionnements et les inefficacités du marché du logement.

Une autre approche non étatique est celle mise en œuvre par la Société Financière Internationale et CITIC Construction, une société multinationale chinoise de construction et d'ingénierie, qui ont lancé une plateforme d'investissement de 300 millions USD, la CITICC (Afrique) Holding Limited, pour créer des logements abordables dans plusieurs pays africains. La plateforme s'associera à des promoteurs immobiliers locaux et fournira des capitaux à long terme pour créer 30 000 logements au cours des cinq prochaines années. La SFI estime que la construction de chaque logement créera cinq emplois à temps plein - ce qui se traduira par près de 150 000 nouveaux emplois à travers le continent (SFI, 2022). Ce modèle a toutefois été critiqué parce qu'il est basé sur le « volume » et non sur la « valeur ».

Les critiques portent principalement sur le faible taux d'interaction humaine qu'offre le processus, les destinataires ciblés étant d'emblée considérés comme étant dans le besoin et cherchant désespérément des solutions sous quelque forme que ce soit. Ce système est donc loin d'être inclusif et, par conséquent, pas forcément « juste ». D'autres modèles, tels que le Programme de logements abordables du Kenya (KAHP), qui repose entièrement sur la mobilisation de capitaux auprès d'investisseurs locaux et offre des solutions « gagnant-gagnant » grâce à l'égalité d'accès au financement de la réhypothèque, semblent être plus inclusifs, bien que même dans ce cas, l'interface humaine reste relativement insuffisante.

À mesure que l'Afrique subsaharienne s'urbanise, les approches non étatiques peuvent aider les gouvernements à répondre au besoin crucial de logements abordables. Les instruments du secteur public qui traitent des aspects de la fourniture de logements, tels que la technologie de construction abordable,

la réglementation de la construction et l'infrastructure de services, entre autres, sont essentiels pour garantir l'abordabilité pour l'utilisateur final.

En outre, il est important de prévoir de multiples options d'occupation au lieu de se concentrer uniquement sur l'accession à la propriété, car une majorité de résidents urbains sont locataires parce qu'ils n'ont pas les moyens financiers de posséder un bien immobilier individuel. Avec une combinaison de financement du secteur privé et d'instruments publics, les programmes de subvention, combinés à des approches non étatiques, ont le potentiel de transformer les marchés du logement en Afrique en fournissant des logements de haute qualité et abordables pour la location et la propriété, en créant des emplois et en démontrant la viabilité du secteur aux promoteurs locaux en se concentrant sur les régions où une grande partie de la population vit dans des logements qui ne satisfont pas aux normes et souffre d'un accès limité au crédit pour construire, agrandir ou rénover.

Les recherches menées sur le Programme de logements abordables du Kenya (KAHP) ont révélé la prédominance des modèles d'accession à la propriété par opposition aux modèles de location (Omenya, 2019, 2020). Citant les programmes de logement abordable allemand et sud-africain, la recherche a suggéré des recommandations politiques pour le logement locatif abordable. Ces recommandations mettent en avant les concepts de « logement en tant que filet de sécurité » et de « logement en tant que plateforme » pour les personnes vulnérables dans la société urbaine. Dans ce concept, on suppose qu'il incombe au gouvernement de mettre à disposition des terrains viabilisés pour la construction de logements, ainsi que de créer un environnement politique et réglementaire favorable à la fourniture compétitive de logements abordables.

On suppose en outre que les personnes vulnérables de la société souffrent déjà de privations et ont développé divers mécanismes d'adaptation qui devraient être intégrés dans la conception de leurs maisons. Dans ces communautés vulnérables, la maison est plus qu'un simple lieu de vie, car elle offre souvent la possibilité de faire des affaires.

Les lotissements informels étudiés en Ouganda, en Tanzanie et au Sénégal révèlent que les espaces résidentiels accueillent un large éventail d'activités économiques et de services communautaires (Carrizosa, 2022). L'intensité de l'utilisation de l'espace dans les lotissements informels consolidés démontre que les habitations sont bien plus que de simples maisons, et que les établissements informels sont plus que des zones résidentielles; ils sont avant tout des sites de production économique. En d'autres termes, les protections sociales et les services urbains sont coproduits par les citoyens.

Il s'agit ici de reconnaître l'ampleur de ces activités, afin que les politiques soient adaptées à ces réalités pour être plus efficaces et plus justes.

Enfin, en unissant les forces des acteurs étatiques et non étatiques, les décideurs politiques ont la possibilité de partager une gamme variée de ressources, de technologies, d'idées et de compétences de manière coopérative, ce qui peut contribuer à améliorer la manière dont les actifs et les services d'infrastructure urbaine sont fournis aux communautés à faibles revenus (ONU-Habitat, 2011). Pour qu'une telle approche de coproduction soit « juste », elle doit investir dans le potentiel d'innovation du groupe cible et laisser la place à un paysage varié d'intrants, qui ne se limite pas à la main-d'œuvre locale, aux matériaux de construction recyclés et aux méthodes de construction économes en énergie.



La valeur intangible
et la ville juste
analysées sous
l'angle de la
gouvernance et de la
gestion urbaines

04

L'analyse sous l'angle de la gouvernance consiste essentiellement à reconnaître qu'un large éventail d'acteurs est impliqué dans la gouvernance urbaine, avec des intérêts et des programmes très différents, mais avec une répartition inégale des capacités, des ressources de pouvoir et des moyens financiers.

4.1 La gouvernance urbaine

L'analyse sous l'angle de la gouvernance consiste essentiellement à reconnaître qu'un large éventail d'acteurs est impliqué dans la gouvernance urbaine, avec des intérêts et des programmes très différents, mais avec une répartition inégale des capacités, des ressources de pouvoir et des moyens financiers. Des écarts importants existent souvent entre les citoyens pauvres et les citoyens plus aisés en termes d'accès aux opportunités sociales, économiques et politiques (en particulier la prise de décision) et de capacité à participer et à exploiter les avantages associés à la vie urbaine. Les villes africaines sont souvent gérées par et pour un petit groupe de citoyens et non pour la majorité - les « citoyens invisibles ».

Warren Smit (2018) indique que la gouvernance ne se produit pas pour elle-même; ce sont des objets spécifiques, tangibles ou intangibles, qui sont gouvernés. Le Rapport sur les villes du monde d'ONU-HABITAT (2020) identifie la valeur intangible de l'urbanisation durable comme étant représentée par ses systèmes de gouvernance, ses institutions politiques, sa production culturelle et la cohérence de ses politiques à plusieurs niveaux. Comme souligné précédemment, les principes de la ville juste

liés aux droits et aux responsabilités, ainsi qu'à la démocratie, font partie des valeurs intangibles, principalement dans le contexte des systèmes de gouvernance, de la culture urbaine (démocratie) et de la cohérence des politiques urbaines.

Dans ce document, nous nous intéressons à la description de la gouvernance en tant qu'ensemble de « pratiques collectives abordant des problèmes sociétaux » (Förster, 2016). Dans un contexte urbain, ces « problèmes » sont les questions collectives qui ont toujours eu un impact sur la vie des résidents dès que de grands groupes de personnes vivent à proximité les uns des autres. Il s'agit notamment de « comment gouverner », « qui peut faire quoi et où », « comment assurer l'accès aux services publics », ou « comment assurer un système de transport performant et abordable ».

Ce document s'intéresse à trois objets fondamentaux de la gouvernance, à savoir la terre, les infrastructures et les services, et la mobilité. Le foncier est une assurance de sécurité et une garantie de dignité. Les infrastructures et les services assurent un accès équitable à des services abordables et à des biens publics aux populations urbaines

caractérisées par des disparités économiques et sociales. La mobilité est essentielle pour faire avancer les droits de la population à exercer ses responsabilités dans différents espaces et juridictions.

- Le premier objet fondamental de **la gouvernance urbaine est l'allocation des terres** et la gestion de l'utilisation des terres, qui consiste essentiellement à savoir qui peut faire quoi et où.
- Le deuxième objet fondamental de la gouvernance urbaine est la fourniture et la **gestion des infrastructures/services essentiels**, tels que l'eau, l'assainissement et la gestion des déchets.
- Le troisième objet fondamental de la gouvernance est la **mobilité/l'accessibilité**, qui concerne essentiellement la manière dont les personnes et les biens peuvent se déplacer d'un endroit à l'autre.

Au-delà de ces objets de base de la gouvernance urbaine, qui caractérisent la plupart des contextes, il existe également de nombreux autres potentiels objets de gouvernance urbaine, tels que:

- la santé et le bien-être,
- la protection contre le crime et la violence,
- la gestion des risques de catastrophes,
- l'éducation,
- le développement social et culturel
- le développement économique,
- la gestion de l'environnement,
- les logements et les refuges, etc.

Selon ONU-HABITAT, la gouvernance est l'un des principaux piliers des valeurs intangibles de l'urbanisation durable. Les résultats du développement ne peuvent être transformés que si les systèmes et structures de prise de décision sont décloisonnés et rendus réactifs et responsables vis-à-vis d'une large section de la société civile. Pour être équitables, ils doivent être inclusifs. Les villes doivent être conçues et

gérées par la majorité, et pas seulement par une petite minorité.

On assiste donc à un regain d'intérêt pour les mécanismes de prise de décision, notamment au niveau des villes, où l'impact des projets de développement sur les différents groupes sociaux est particulièrement marqué. La politique urbaine, affirme-t-on, ne peut devenir véritablement durable que si de nouveaux modes de gouvernance participative sont introduits parallèlement aux programmes de politique économique et environnementale. La politique urbaine ne peut devenir véritablement durable que si les « citoyens invisibles » sont entendus et impliqués, car ils sont le plus souvent les principales victimes de l'injustice et n'ont pratiquement aucun moyen d'y échapper.

L'Agenda 2063 de l'Afrique vise à assurer un développement inclusif et durable tout en s'inscrivant dans une dynamique panafricaine d'unité, d'autodétermination, de liberté, de progrès et de prospérité collective portée par le panafricanisme et la renaissance africaine. C'est la démonstration d'un changement d'orientation, de la « lutte » vers le « développement social et économique inclusif » caractérisé par l'intégration continentale et régionale et la gouvernance démocratique, entre autres.

L'Agenda 2063 incite l'Afrique à réviser et à adapter son programme de développement en raison, notamment, des facteurs suivants:

- les transformations structurelles en cours;
- la reprise de la croissance économique et du progrès social; et
- la nécessité d'un développement axé sur les personnes, l'égalité des sexes et l'autonomisation des jeunes.

Les transformations ancrées sur les principes de développement centré sur les personnes, l'égalité des sexes et l'autonomisation des jeunes sont essentielles pour relever les défis financiers et en matière de ressources humaines dans la gestion des villes intermédiaires et tertiaires, mais aussi dans la gestion des zones métropolitaines.

Les transformations structurelles qui changent la relation entre les gouvernements et les populations en une relation symbiotique, complémentaire et facilitant la réalisation des droits sont fondamentales dans ce contexte..

L'Agenda 2063 de l'Afrique vise à assurer un développement inclusif et durable tout en s'inscrivant dans une dynamique panafricaine d'unité, d'autodétermination, de liberté, de progrès et de prospérité collective portée par le panafricanisme et la renaissance africaine.



À titre d'illustration, le Kenya, qui a adopté un système gouvernemental décentralisé en 2013 assorti d'une transition dans la gouvernance et la gestion urbaines locales, entreprend des transformations de la gouvernance qui sont ancrées dans la loi suprême du pays et qui soutiennent la création de nouvelles institutions. Ces instruments juridiques, notamment la loi sur les zones urbaines et les villes de 2011, promeuvent la participation du public et l'interaction entre les détenteurs d'obligations et les détenteurs de droits, ainsi que la création de diverses institutions de gouvernance, telles que les conseils urbains et les forums de citoyens.

Mis en œuvre dans l'esprit de la loi, ils encadrent et offrent des possibilités de gouvernance et de gestion urbaines qui garantissent l'accès des citoyens à des services et à des biens publics équitables et inclusifs et leur participation à la prise de décisions dans les zones urbaines, tant au niveau local que national.

L'évaluation des opportunités et des défis de la bonne gouvernance se limite à des éléments de base tels que l'état de droit, la participation, la responsabilité, la transparence, l'efficacité, la réactivité et l'efficacité. Toutefois, la bonne gouvernance n'est pas nécessairement synonyme de gouvernance démocratique, ce que préconise la ville juste. Les « villes intelligentes » peuvent être gouvernées de manière efficace et « bonne », mais très souvent elles ne sont pas justes. La gouvernance démocratique est nécessaire pour garantir des conditions équitables dans lesquelles les questions politiques, sociales et économiques, ainsi que les questions environnementales, reflètent les voix et les besoins des plus pauvres et des plus vulnérables de la société. Leurs voix doivent

être entendues dans les décisions concernant l'allocation des ressources publiques pour améliorer leur bien-être. La participation équilibrée des principaux acteurs urbains est essentielle à la bonne gouvernance, tandis que l'engagement populaire des personnes vulnérables et pauvres est la clé de la gouvernance démocratique. Par conséquent, les acteurs clés de la gouvernance urbaine dans les villes africaines doivent intégrer tous les niveaux de gouvernement, les partis politiques et les organisations de la société civile, notamment les représentants des établissements informels, les chefs traditionnels, les syndicats et les organisations de travailleurs, les organisations du secteur privé et les organisations d'entreprises informelles (comme les organisations commerciales), de même que les organismes internationaux.

En tant que point d'entrée pour une gouvernance transformatrice qui a le potentiel de rendre les villes plus justes, les valeurs intangibles suivantes sont importantes:

- La valeur de l'urbanisation devrait intégrer tous les groupes qui vivent dans les villes, en tenant compte de l'hétérogénéité et de la diversité des groupes de personnes, et en répondant aux aspirations des valeurs.
- Les zones urbaines peuvent renforcer l'inclusion sociale et réduire la pauvreté grâce à des engagements transformateurs dans les villes, tels que l'adoption du cadre du « droit à la ville » qui s'inscrit dans des politiques équitables permettant aux groupes à faible revenu ou défavorisés de bénéficier de la croissance socioéconomique.
- Des institutions civiques et culturelles fortes sont essentielles à la réalisation d'une urbanisation durable régie par des institutions solides, une constitution, des lois, des règlements, des normes sociales et des coutumes et traditions qui favorisent un sentiment d'identité civique chez les résidents urbains..

La bonne gouvernance a donc pour objectif essentiel de promouvoir l'équité, d'améliorer la qualité du service public et de favoriser la croissance économique.

Dans ce contexte, c'est une aubaine que le 9e sommet Africities (2022)⁷ se déroule à Kisumu, au Kenya, une ville intermédiaire qui offre une plateforme pour défendre l'idée qu'à la suite du Covid-19, il est essentiel que les villes intermédiaires africaines diversifient et améliorent leurs capacités de production et créent des possibilités économiques pour les petits producteurs. Cela inclut:

- L'adoption de politiques ciblées garantissant l'accès aux intrants vitaux pour l'agriculture, tels que le financement, la terre et la technologie, et repenser la gestion des ressources, notamment l'eau, une ressource que se disputent les industries extractives et l'agriculture.
- La prise de mesures visant à réduire les émissions par le biais de politiques encourageant l'utilisation de sources d'énergie alternatives afin d'enrayer la hausse des niveaux de GES.
- L'investissement dans des bâtiments à haut rendement énergétique, dans des transports publics à faible émission de carbone et la promotion du vélo et de la marche sont des mesures essentielles pour réduire les émissions de GES dans les villes.

4.2 La gestion urbaine

De plus en plus, la crise urbaine en Afrique est abordée selon ce que l'on appelle l'approche de la « gestion urbaine » (Stren, 1991). Cette approche fait simplement référence à un ensemble de techniques, de règles et de pratiques pour la planification et l'organisation des quartiers urbains modernes. Selon Stren (1991), elle englobe au moins quatre éléments importants:

- i. la volonté d'inscrire les projets de développement urbain dans des cadres institutionnels et municipaux;
- ii. la volonté d'accorder une plus grande attention aux sources de financement

local pour un gouvernement municipal plus décentralisé;

- iii. la volonté de concevoir d'autres outils d'organisation et de financement des services urbains, tels que l'approvisionnement en eau, les transports publics, l'électricité, les services sanitaires et l'élimination des déchets; et
- iv. la volonté de rechercher et de promouvoir des sources de soutien communautaires et participatives pour les services et infrastructures urbains.

D'autre part, les préoccupations abordées par des modèles innovants et alternatifs de fourniture de services urbains ne concernent pas seulement les droits aux services, mais appellent à une interface responsable avec ces services. Ceci est renforcé par la promotion de la communauté locale et le soutien participatif aux services urbains. Ces attributs établissent une intersection entre les préoccupations de Stren et les principes de la ville juste.

Tout processus de gestion a une base politique. Dans les villes africaines, il est vital que cette base se déplace du gouvernement central vers le gouvernement local.

Cette évolution renforce le rôle des autorités démocratiquement élues et de la société civile en général. Un exemple est le système de gouvernement décentralisé adopté au Kenya par l'ordre constitutionnel de 2010, qui a établi des gouvernements de comté et des institutions de gouvernance urbaine soutenues par certaines ressources et fonctions nationales.

Bien qu'il s'agisse d'une étape importante, elle souligne la nécessité de renforcer l'autonomie locale et de faire pencher les relations centre-local en faveur du niveau local.

Les questions clés à se poser sont les suivantes:

- Qu'est-ce qui est géré?
- Qui est géré?

⁷ Le sommet Africities est le plus grand rassemblement démocratique organisé en Afrique. Il s'agit de la principale plateforme de dialogue sur la décentralisation et la gouvernance locale qui réunit tous les trois ans les ministres et maires africains, les dirigeants et élus des collectivités locales et régionales, les organisations de la société civile, les autorités coutumières, les représentants de la diaspora africaine, les acteurs économiques, les experts, les chercheurs et universitaires, les institutions financières et les partenaires au développement. Source <https://africities.org/>.

- Ont-ils leur mot à dire?
- Comment les ressources sont-elles allouées et gérées?

Il s'agit de questions cruciales et fondamentales, qui doivent être posées et auxquelles il faut répondre de manière holistique. Tel est le défi que doit relever la gestion urbaine en Afrique aujourd'hui et à l'avenir.

La question du « **quoi** » ne doit pas considérer la ville comme un simple « conteneur » pour les personnes, car la ville renferme une « âme », **qui** se reflète dans la qualité de vie des citoyens. Le principe de dignité de la ville juste envisage la valeur, le respect et le traitement éthique des droits individuels et collectifs des citoyens. La question du « **qui** » concerne essentiellement les parties prenantes, ce qui signifie le plus souvent la relégation de la majorité aux parties prenantes périphériques sur la base de leur intérêt socioéconomique dans la ville.

L'équité et la diversité, telles que préconisées dans les principes de la ville juste, conçoivent la ville en tant qu'espace où les bénéfices sont partagés équitablement entre les citoyens, sans discrimination en raison de leur statut social, économique et culturel. La question du droit à la parole est une préoccupation qui concerne les droits et les responsabilités des citoyens, et celle de l'allocation et de la gestion des ressources est liée aux processus décisionnels démocratiques. Mis en perspective, les régimes de gestion urbaine sont justes s'ils considèrent ces questions à travers les quatre principes de la ville juste.

Par exemple, ces derniers temps, un certain nombre de gouvernements africains ont utilisé les technologies de l'information et de la communication (TIC) pour améliorer la gestion urbaine, en particulier l'efficacité de la fourniture de biens et de services publics.

⁸ IEBC (2022)

Le programme Huduma au Kenya en est une **bonne illustration**. Lancé en 2013 dans le cadre de la Vision 2030 du Kenya, ce programme a mis en place un réseau de centres de services intégrés, appelé *Huduma*, pour permettre aux citoyens d'accéder à l'information et à divers services publics. En regroupant différents services publics en un même endroit, il a permis de gagner en facilité et en rapidité dans la prestation des services, de réduire les coûts et de fournir de meilleurs services. Pour intégrer la prestation de services, le programme a mis en place cinq canaux de « guichet unique », à savoir les centres Huduma, le portail web Huduma, la plateforme mobile Huduma, les centres d'appel/de contact Huduma et la passerelle de paiement Huduma. Selon l'opinion publique, les centres ont facilité l'accès aux services publics, réduit le coût de la prestation de services et amélioré la conformité.

Toutefois, des problèmes de redevabilité subsistent.

Par exemple, lors de la récente campagne visant à accélérer l'inscription des électeurs dans la perspective des élections générales de 2022 au Kenya, l'organe de gestion des élections n'a pas atteint son objectif, apparemment en raison du grand nombre de cartes d'identité nationales non collectées et délivrées par ces centres, ce qui remet en question l'efficacité de la prestation de services dans ces centres.⁸

L'utilisation des TIC pour améliorer l'accès aux services sanitaires dans les zones reculées et sauver des vies est un autre exemple.

Le Rwanda s'est associé à la startup américaine Zipline pour lancer le premier système commercial de livraison par drone au monde, qui transporte par voie aérienne des fournitures médicales vers des hôpitaux éloignés. Avant cela, des décès évitables survenaient en raison des retards dans la réception des fournitures médicales, en particulier dans les hôpitaux éloignés qui fournissent des services aux pauvres. Depuis décembre 2016, plus de 4 000 unités de produits sanguins ont été expédiées aux hôpitaux par ce moyen et le système dessert

désormais 21 hôpitaux dans l'ouest du Rwanda. Un deuxième centre de distribution est prévu pour desservir la partie est du pays.

En Côte d'Ivoire, une nouvelle école de formation sur les drones (la Drone Académie) mise en place en 2018 par le plus grand fournisseur d'électricité du pays, la Compagnie Ivoirienne d'Electricité, forme des pilotes pour inspecter le réseau électrique. L'objectif est de former 20 pilotes de drones pour réduire considérablement les temps et les coûts d'inspection des 25 000 kilomètres de lignes à haute tension du pays. Auparavant, toutes les inspections étaient effectuées par hélicoptère ou par des équipes au sol. L'achat d'un hélicoptère coûte environ 620 000 USD et chaque vol d'une heure coûte environ 1 850 USD, tandis qu'un drone coûte moins de 2 500 dollars à l'achat et ses frais de maintenance sont faibles. Cela devrait avoir un impact sur les coûts de l'électricité pour le consommateur et entraîner des réductions proportionnelles du coût unitaire de l'électricité équivalentes aux économies réalisées.

Une approche administrative de coopération à plusieurs niveaux de la gestion et de la planification urbaines, basée sur la démocratisation et la participation et axée sur une plus grande autonomie et un plus grand contrôle au niveau local, fournirait une stratégie flexible qui serait réactive et adaptable aux incertitudes futures (El-Shakhs, n.d.).

Cette approche est illustrée par le modèle de gestion et de planification urbaines du Kenya, dans lequel le gouvernement du comté

accorde l'autonomie au conseil municipal pour qu'il puisse assumer des fonctions de gestion et de planification en tant que personne morale, tout en fournissant des orientations en matière de planification par le biais d'un instrument global, le plan de développement intégré du comté (CIDP), qui constitue la base de l'allocation des ressources. Dans tous ces processus, la participation des citoyens occupe une place centrale et un espace formel est garanti par la loi grâce à la création de forums des citoyens dotés d'un mandat légal explicite.

De telles approches permettraient, dans le même temps, de promouvoir un processus de développement plus durable sur le plan social et environnemental.

Dans le cas du Kenya, l'approche a réorganisé l'espace de participation et la valeur de l'engagement des citoyens dans la planification et la gestion des affaires de la municipalité. Les processus de planification participative sont inscrits dans la loi et les instruments politiques et, bien que l'adhésion puisse varier, les bonnes pratiques sont évidentes.

En théorie, cette approche est en phase avec les principes de la ville juste, en particulier parce qu'elle pose les bases d'une dignité fondée sur des processus démocratiques et exploite le potentiel des citoyens, autant d'ingrédients nécessaires pour accélérer l'action locale en vue d'atteindre les cibles des ODD.



Conclusions

05

Ce document illustre la valeur intégrale des principes des Villes justes dans l'accélération de la réalisation de la valeur de l'urbanisation en tant que catalyseur de progrès plus importants vers l'atteinte des cibles de l'ODD 11.

Il indique que le renforcement du rôle des villes intermédiaires constitue la première étape de la transformation des villes justes en Afrique subsaharienne. Les villes intermédiaires ou secondaires sont définies comme des villes de 50 000 à 1 million d'habitants qui jouent généralement un rôle primordial dans la connexion des zones rurales et urbaines importantes aux installations, services et possibilités essentiels. Le renforcement de leur rôle prend en compte leur envergure et leur répartition spatiale, ainsi que le fait qu'elles offrent et décentralisent les logements, les installations et les services essentiels de manière plus rentable que les régions métropolitaines, les capitales et les mégapoles.

Alors que les données actuelles sur l'ODD 11 indiquent qu'il est peu probable d'atteindre les cibles, une intégration délibérée des principes de la ville juste dans les régimes de gouvernance, de gestion et de planification des collectivités locales pourrait entretenir l'espoir au cours de cette décennie d'action. En outre, mettre l'accent sur le renforcement des institutions des collectivités locales est essentiel pour tenir les engagements visant à rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables. Ceci est particulièrement important dans les domaines cibles du logement, des services essentiels et des bidonvilles (cible 1), des transports (cible 2), de l'urbanisation inclusive (cible 3) et de l'environnement (cible 6).

Le choix du 9e sommet Africités de se concentrer sur les villes intermédiaires et leur rôle dans la réalisation des ODD et de l'Agenda 2063 de l'Afrique est pertinent pour la promotion des principes de la ville juste. Ces principes sont en phase avec le programme de développement inclusif et durable qui est ancré dans la volonté panafricaine d'unité, d'autodétermination, de liberté, de progrès et de prospérité collective. Conformément à l'appel au panafricanisme et à la renaissance africaine, les villes intermédiaires africaines sont les premières concernées par le changement visant à passer de la « lutte » au « développement social et économique inclusif ».

Ce document a décrit la chaîne de valeur de la transformation vers un développement socioéconomique inclusif à travers la mise en pratique de valeurs économiques, environnementales, sociales et intangibles, ainsi que grâce à l'adoption d'une gouvernance démocratique.

Mettre l'accent sur le renforcement des institutions des collectivités locales est essentiel pour tenir les engagements visant à rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables.

Sur le **plan économique**, des exemples illustrent la valeur des transformations ancrées dans les principes de développement centré sur les personnes, de justice de genre et d'autonomisation des jeunes pour relever les défis financiers et en matière de ressources humaines dans la gestion des villes intermédiaires. Ici, les transformations structurelles et institutionnelles qui modifient la relation entre les gouvernants et les populations pour promouvoir les droits et les responsabilités démocratiques sont mises en exergue.

Le cas du Kenya, qui promeut la décentralisation à travers une nouvelle architecture institutionnelle urbaine, accompagnée de transformations structurelles dans la gouvernance, notamment par le biais de centres de services intégrés, en est une parfaite illustration. Ce document démontre que le renforcement des institutions des collectivités locales doit être ancré dans un modèle de gouvernance inclusif, participatif et ouvert, qui promeut la transparence et la responsabilité aux plus hauts niveaux afin de renforcer la confiance des citoyens.

Sur le **plan social**, le document reconnaît que le dernier rapport d'étape (ECOSOC-ONU, 2021) sur l'ODD 11 établit que les impacts directs et indirects de la pandémie de Covid-19 rendent encore plus improbable la réalisation de cet objectif, avec davantage de personnes contraintes de vivre dans des bidonvilles, où la qualité de vie se détériore, intensifiant ainsi la vulnérabilité. La crise de la Covid-19 pousse les villes intermédiaires africaines à réfléchir à la production agricole, mettant en évidence le besoin urgent de développer des systèmes alimentaires plus durables et des systèmes d'agriculture familiale plus résilients.

Le document suggère l'adoption de politiques ciblées et inclusives qui garantissent l'accès aux intrants vitaux pour l'agriculture, tels que le financement, la terre et la technologie,

et de repenser la gestion des ressources, notamment l'eau, une ressource que se disputent les industries extractives et l'agriculture. Le modèle de planification économique urbaine (PUE) qui est actuellement mis en œuvre au Kenya par 12 municipalités intermédiaires dans le cadre du programme de développement économique urbain durable (SUED)⁹ constitue un cas typique. Les investissements reposent sur des chaînes de valeur agricoles guidées par le concept de développement vert et bleu et adaptées au climat.

En outre, la place des TIC dans l'élargissement de la fourniture de services et d'équipements aux localités éloignées fait partie intégrante de la promotion d'une prestation de services inclusive et idéalement abordable. Toutefois, l'utilisation des TIC dans la fourniture de biens et de services publics ne doit pas se concentrer uniquement sur l'efficacité, la sécurité et la productivité, comme le propose le concept de « villes intelligentes »; elle doit aussi reposer sur le respect des droits et la participation démocratique des citoyens, comme le propose le concept de la ville juste. Ce document établit le lien entre les valeurs sociales et intangibles, en notant que la valeur sociale n'est réalisable que lorsque des valeurs intangibles existent sous la forme d'institutions qui respectent et défendent l'État de droit, les droits et la gouvernance démocratique et participative.

En outre, pour garantir la dignité, il convient de reconnaître et respecter les diverses valeurs inhérentes à la nature hétérogène de l'occupation urbaine, incarnées par la culture, les traditions et les normes. « Ne négliger personne ni aucun lieu », tel devrait être le slogan de la transformation positive de la valeur sociale en vue de renforcer durablement la valeur urbaine.

⁹ <https://www.suedkenya.org/>

Sur le **plan environnemental**, le document montre que le développement des villes intermédiaires est associé à des modes de consommation élevée dont les effets conduisent à la génération de niveaux élevés de gaz à effet de serre, accélérant ainsi les effets néfastes du changement climatique. En outre, les villes intermédiaires doivent faire face à une proportion croissante de citoyens pauvres, qui représentent environ 60% de leur population, ainsi qu'à des occupants d'écosystèmes fragiles et de quartiers informels.

Les effets climatiques découlant de la pollution atmosphérique, des modes de consommation énergétique inefficaces et de la perte de biodiversité mettent à l'épreuve la capacité de résilience de la population des villes intermédiaires et accroissent la vulnérabilité des citoyens pauvres. Les modèles de logements abordables de différents pays d'Afrique illustrés dans ce document suggèrent que la valeur inhérente à la diversité reflétée par les citoyens est une source d'innovation dans laquelle l'on peut puiser pour accélérer la fourniture de services de base et atténuer l'impact du changement climatique afin de rendre la vie de la majorité pauvre et vulnérable plus digne.

En ce qui concerne la **valeur intangible**, le document explique que les résultats du développement peuvent être transformés si les systèmes et structures de prise de décisions sont décloisonnés et rendus réactifs et responsables vis-à-vis d'une large section de la société civile, y compris la majorité des habitants des villes - les « citoyens invisibles ». Les cas examinés montrent des tendances mitigées en matière de réactivité et de redevabilité de la gouvernance. L'élément central est cependant une tendance positive dans la conception des politiques urbaines, le récent rapport d'étape sur les ODD (ONU-Habitat, 2018) révélant que plus de 90 pays ont formulé des politiques de développement urbain au titre de leur engagement en faveur des ODD

La politique nationale de développement urbain au Kenya en est un exemple. Cette politique a permis de débloquent des investissements d'une valeur de 300 millions USD de la Banque Mondiale au titre du Kenya Urban Support Programme (KUSP) portant sur le renforcement institutionnel et l'amélioration de la prestation de services. Selon l'évaluation à mi-parcours (Banque Mondiale, 2020), le programme a financé la construction de 230,25 kilomètres de routes et de transports non motorisés, 31,08 kilomètres d'évacuation des eaux pluviales, 11 parcs de loisirs, 11 marchés, 1027 aires de stationnement, 3 casernes de pompiers, ainsi que l'installation de plus de 1 189 lampadaires et 38 mâts dans les zones urbaines du Kenya, autant de réalisations qui ont vu le jour grâce à des institutions urbaines renforcées.

Sur le plan **de la gouvernance**, il est fondamental dans ce contexte de passer d'une décentralisation en tant que simple obligation constitutionnelle à une déconcentration symbiotique et complémentaire qui facilite la réalisation des droits. La gouvernance doit être « bonne », mais surtout, elle doit être démocratique.

Le Kenya, qui a adopté un système de gouvernement décentralisé en 2013, assorti d'une transition dans la gouvernance et la gestion urbaines locales, est un exemple de cette transformation ancrée dans la loi suprême du pays. Ces tendances constituent un point de départ pertinent pour le débat sur le panafricanisme et la renaissance africaine. Le sommet Africités est une formidable opportunité pour les échanges de connaissances et de bonnes pratiques, ainsi que pour la création de réseaux entre les acteurs partageant les mêmes idées.

Comme le démontre ce document, l'urbanisation a le potentiel de transformer des sociétés entières; c'est une force imparable, en particulier en Afrique.

Pour que cette transformation améliore à terme les conditions de vie de millions d'Africains, il faut non seulement rendre les villes inclusives, sûres, résilientes et durables (ODD 11), mais aussi faire en sorte qu'elles deviennent plus justes. Pour que l'urbanisation soit le moteur d'un développement socioéconomique inclusif et durable, elle doit clairement être plus juste. On ne peut pas vivre dignement dans une ville injuste. Les villes intermédiaires, qui sont plus de 1400 en Afrique, offrent le meilleur espoir de réaliser cette transformation en raison de leur

envergure et de leur répartition spatiale et du fait qu'elles fournissent et décentralisent les logements, les installations et les services essentiels de manière plus rentable que les régions métropolitaines, les capitales et les mégapoles. Ces villes intermédiaires sont la promesse d'un urbanisme plus « inclusif, sûr et résilient », et du développement de systèmes urbains plus équilibrés et durables, en particulier dans l'Afrique qui s'urbanise rapidement.



Références

06

- AfDB, (2012). *Urbanization in Africa*.
From <https://blogs.afdb.org/inclusive-growth/urbanization-africa-191>
- Bryceson, D., and Potts, D. (Eds.) (2006) *African Urban Economies: Viability, Vitality or Vitiation?* London: Palgrave Macmillan.
DOI: 10.1057/9780230523012
- Carrizosa, M. (2022). Urban informality, Working Paper. The New School, New York.
- Cities Alliance, (2003). Cities without slums. *CIVIS Shelter Finance for the Poor Series*, (4), https://www.citiesalliance.org/sites/default/files/CIVIS_April03_ShelterFinanceSynthesis.pdf
- Cities Alliance, (2011). Cities without slums. *Housing the Poor in African Cities*, Nairobi: UN Habitat. https://www.mypsup.org/library_files/downloads/Quick%20Guides%20for%20Policy%20Makers%20-%20Housing%20the%20Poor%20in%20African%20Cities%20-%20Urban%20Africa.pdf
- FES, (2020). *Towards the just city in Kenya*. Nairobi: Friedrich-Ebert-Stiftung Kenya Office. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kenia/19072.pdf>
- Förster, T. (2016). The formation of governance: The politics of governance and their theoretical dimensions. In L. Koechlin and T. Förster (Eds.), *The Politics of Governance: Actors and Articulations in Africa and Beyond*, pp. 197-218. New York, NY: Routledge.
- Fox, S. (2012) Urbanization as a global historical process: theory and evidence from Sub-Saharan Africa, *Population and Development Review*, 38(2), pp. 285-310, DOI: 10.1111/j.1728-4457.2012.00493.x
- Government of Kenya (2022); Kenya Position Paper to 9th Africities Summit (unpublished),
Nairobi: Government of Kenya
- Huang, J. (2015). African Urbanization, Population Connection. Retrieved 19 July 2019. From: <https://www.populationconnection.org/african-urbanization/>
- IFC, (2022). Affordable Housing in Africa. From https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/news_ext_content/ifc_external_corporate_site/news+and+events/news/trp_featurestory_africahousing
- IMF, (2019). Sub-Saharan Africa regional economic outlook: recovery amid elevated uncertainty. Washington, DC: International Monetary Fund. <https://www.imf.org/en/Publications/REO/SSA/Issues/2019/04/01/sreo0419>
- Myers, G. A. (2011) *African Cities: Alternative Visions of Urban Theory and Practice*. London: Zed Books.
DOI: 10.5040/9781350218123
- Omenya A. (2019). State of housing report 2019. Nairobi: Economic and Social Rights Centre
- Omenya, A. (2020): Rental controls and fair rental policy on affordable housing (Unpublished), Nairobi, Eco Build Africa
- Republic of Kenya (2016), *Kenya Urbanization Review*, Washington, DC: World Bank
- Stapleton, C. (2015). The migrant network effect: an empirical analysis of rural-to-urban migration in South Africa. Master's Dissertation. Cape Town: University of Cape Town. <http://hdl.handle.net/11427/13747>
- Smit, W. (2018) *Urban Governance in Africa: An Overview* (openedition.org) <https://journals.openedition.org/poldev/2637>
- Stren, R. E. (1991). Old wine in new bottles? An overview of Africa's urban problems and the urban management approach to dealing with them. *Environment and Urbanization*, 3(1) pp 9-22.
- TU-Dresden, (2019). U_CODE Project. From https://tu-dresden.de/bu/architektur/wa/forschungsprojekte/u_code
- UCLG, (2020). Concept Note for 9th Africities Summit, Kisumu, Kenya
- UNCTAD, (2018). *Economic development in Africa report*. New York and Geneva: United Nations Conference on Trade and Development. https://unctad.org/system/files/official-document/aldcafrica2018_en.pdf

- UN-ECOSOC, (2021). Progress towards the Sustainable Development Goals. Report of the Secretary-General. New York: United Nations Economic and Social Council. <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N21/109/71/PDF/N2110971.pdf?OpenElement>
- UN-Habitat, (2011). Public-private partnerships in housing and urban development. The Global Urban Economic Dialogue Series. Nairobi: UN-Habitat. <https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Public-Private%20Partnership%20in%20Housing%20and%20Urban%20Development.pdf>
- UN-Habitat (2016) Urbanization and development: emerging futures. World Cities Report 2016. Nairobi: UN-Habitat.
- UN-Habitat, (2018). SDG 11 synthesis report. From <https://unhabitat.org/sdg-11-synthesis-report>
- UN-Habitat, (2020). World Cities Report 2020: The value of sustainable urbanization. Nairobi: UN-Habitat. https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/wcr_2020_report.pdf
- UN-Habitat, (2021). Compendium of best practices for housing in Africa. Nairobi: UN-Habitat. https://www.habitat.org/sites/default/files/documents/compendium_best_cases_Africa.pdf
- El-Shakhs, S. (n.d.) Towards appropriate urban development policy in emerging mega-cities in Africa. <https://archive.unu.edu/unupress/unupbooks/uu26ue/uu26ue0z.htm#14%20towards%20appropriate%20urban%20development%20policy%20in%20emerging%20mega%20cities%20in%20afric>
- World Bank, (2003) World Development Report 2004: Making services work for poor people. Washington, DC: World Bank.
- World Bank, (2015). Stocktaking of the housing sector in Sub-Saharan Africa: challenges and opportunities. Washington, DC: World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/23358>
- World Bank, (2020). Kenya Urban Support Program (P156777). <https://documents1.worldbank.org/curated/en/429471606925355130/pdf/Disclosable-Version-of-the-ISR-Kenya-Urban-Support-Program-P156777-Sequence-No-07.pdf>
- World Bank, (2021). Kenya Urban Support Programme (KUSP). 3rd Annual Appraisal. <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project-detail/P156777>

L'INFORMALITE URBAINE ET LA CONSTRUCTION DES VILLES AFRICAINES

MARS 2022

Auteure: Dr Maria Carrizosa



THE
NEW
SCHOOL


JUSTCITY

FRIEDRICH
EBERT 
STIFTUNG

L'INFORMALITE URBAINE ET LA CONSTRUCTION DES VILLES AFRICAINES

MARS 2022

Auteure: Dr Maria Carrizosa

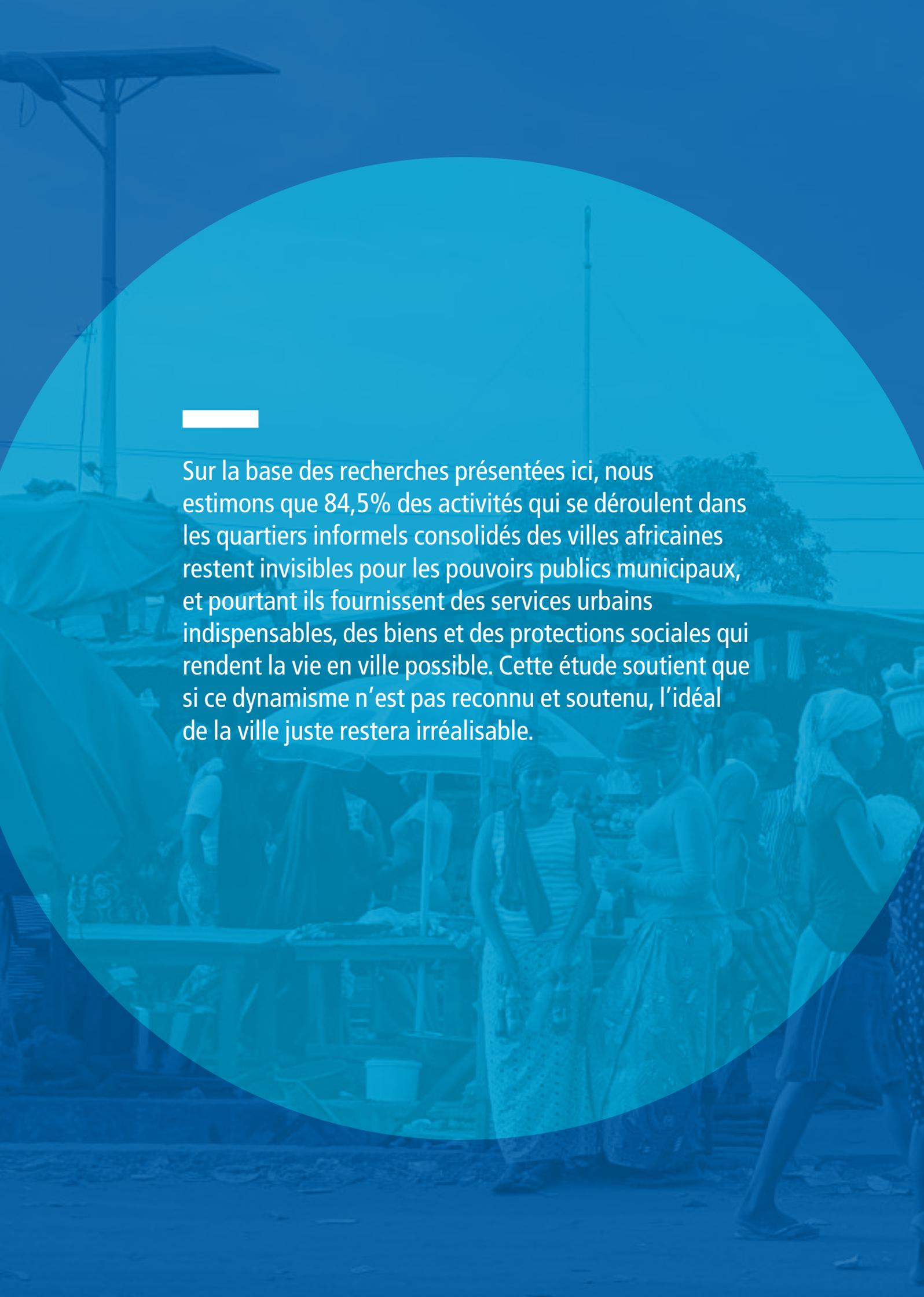
REMERCIEMENTS

Dr Maria Carrizosa (auteure principale)
Teddy Kisémbó et Hafisa Namuli (chercheurs locaux, Ouganda)
Imma Kapinga (chercheuse locale, Tanzanie)
Amadou Ndiaye (chercheur local, Sénégal)



—
« La ville, c'est nous
tous... nous formons la
ville. »

Sara Nandudu,
vice-présidente de Slum Dwellers
International



Sur la base des recherches présentées ici, nous estimons que 84,5% des activités qui se déroulent dans les quartiers informels consolidés des villes africaines restent invisibles pour les pouvoirs publics municipaux, et pourtant ils fournissent des services urbains indispensables, des biens et des protections sociales qui rendent la vie en ville possible. Cette étude soutient que si ce dynamisme n'est pas reconnu et soutenu, l'idéal de la ville juste restera irréalisable.

La problématique
de l'informalité
urbaine

01

Malgré les nombreux préjugés, il est de plus en plus évident que l’informalité urbaine est une caractéristique déterminante de notre monde. L’informalité ne peut plus être considérée comme synonyme de pauvreté ou de marginalité (Roy, 2009), elle est au contraire une caractéristique du capitalisme avancé (Sassen, 1994).

FuEn outre, des preuves de plus en plus nombreuses appuient le constat théorique et empirique que l’informalité est aujourd’hui majoritaire et qu’elle ne faiblit pas nécessairement avec la croissance économique (Jutting & Laiglesia, 2009), et qu’à travers le monde, tant au Nord qu’au Sud, la plupart des gens (61,5%) travaillent de manière informelle, faisant de l’emploi informel la norme. Les statistiques sont indéniables: l’emploi informel en Afrique représente 85,8% de tous les emplois (OIT, 2018), et 78% de tous les nouveaux emplois (OIT, 2020). En matière de développement des villes, les experts s’accordent à dire que l’informalité urbaine représente au moins 60 à 80% du tissu urbain existant des pays en développement (Chen, Kihato & Skinner, 2018). L’Afrique a connu sa transition urbaine en 2015 et elle devrait connaître le taux de croissance urbaine (en grande partie non planifiée) le plus rapide du monde au cours des trois prochaines décennies (OCDE, 2020). Ces simples faits suffisent à placer résolument l’informalité urbaine au cœur de toute réflexion sur ce que devrait être la ville juste en Afrique.

Il est impossible de ne pas remarquer le dynamisme de l’informalité dans les villes africaines: les vendeurs de rue sont essentiels à la sécurité alimentaire, les modes de transport informels font bouger la ville, les travailleurs à domicile offrent des services de soins qui assurent l’activité économique. Cette prise de conscience s’accompagne de statistiques de plus en plus claires sur l’étendue de l’économie informelle urbaine, qui est très

vaste et non maîtrisée, et sur sa contribution au PIB du continent. L’économie informelle est la principale source de revenus pour la plupart des gens, et elle joue un rôle déterminant dans la prestation de nombreux services urbains, si bien qu’elle est essentielle au fonctionnement des villes africaines. Les prestataires de services informels garantissent le flux de biens et de services là où les conduits formels n’arrivent pas, et en ce sens, l’informalité aide les villes à fonctionner.

Car les villes africaines fonctionnent d’une manière qui n’est pas facilement identifiable et qui est différente de ce que les planificateurs supposent et attendent. Ce document définit l’informalité urbaine comme le principal mode de construction des villes d’aujourd’hui, et en tant qu’ensemble d’activités essentielles au développement progressif des villes africaines. Malgré ses inconvénients, l’informalité contribue au fonctionnement des villes et au bien-être des populations. En fait, sans les contributions informelles sous forme de revenus (emploi informel), de logements (logements informels et quartiers informels ou bidonvilles) et de services communautaires (soins informels, approvisionnement en eau informel, recyclage informel des déchets, etc.), les gens seraient moins bien lotis. La conceptualisation positive de l’informalité dans l’élaboration des politiques est une démarche assez récente. En effet, ce n’est que récemment que les gouvernements ont commencé à soutenir l’informalité plutôt que de la combattre (OIT, 2015) (Kiaga et al, 2020). Et malgré ces nouvelles approches, les préjugés contre l’informalité urbaine

abondent au sein des gouvernements, dans le milieu universitaire et dans les rues. Le présent document se concentre spécifiquement sur le chevauchement entre logement informel et emploi informel. Cette vision a été conceptualisée par certains comme des “entreprises à domicile” (Tipple, 2014) et (Chen, 2014) ou comme des “moyens de subsistance urbains” (Rakodi & Lloyd-Jones, 2002) et (Chen et al, 2016). Dans l’effort actuel, l’attention est portée sur la compréhension de la manière dont l’espace est multifonctionnel en détaillant la granularité et la gamme d’activités informelles qui se déroulent dans les maisons des quartiers informels, et qui répondent aux besoins de leurs résidents en termes de revenus, de couvertures sociales, de services urbains et communautaires.

Cette étude révèle que dans les quartiers informels étudiés en Ouganda, en Tanzanie et au Sénégal, les espaces résidentiels accueillent un large éventail d’activités économiques et de services communautaires. L’intensité de l’utilisation de l’espace dans les quartiers informels consolidés indique que les maisons sont bien plus que de simples domiciles, et que les quartiers informels sont plus que de simples zones résidentielles; ils sont avant tout des sites économiques de production. Ici, le logement et l’emploi ne peuvent être différenciés (Carrizosa, 2021). Ces quartiers et leurs habitants internalisent les services qu’ils ne reçoivent pas par les canaux formels. En d’autres termes, les protections sociales et les services urbains sont coproduits par

les citoyens. Les gens contribuent beaucoup plus à rendre la vie dans la ville possible que leurs gouvernements municipaux. Plutôt que de qualifier cet état de fait de bon ou de mauvais, il s’agit ici de reconnaître l’ampleur de ces activités, afin que les politiques puissent s’adapter à ces réalités et donc être plus efficaces et plus justes. Dans ce contexte, la pandémie de COVID-19 a forcé le monde à reconnaître que l’espace résidentiel est une composante essentielle du système de santé publique, et que les maisons sont un élément fondamental de celui du travail durant la crise et peut-être au-delà.

Mais reconnaissons que, si le travail à domicile est une expérience nouvelle pour beaucoup, il s’agit depuis longtemps d’une stratégie indispensable pour ceux qui vivent dans des maisons auto-construites dans des quartiers informels. Cela signifie que tout gestionnaire urbain devrait s’intéresser à la manière dont les quartiers informels offrent des possibilités de revenus et des services. Si l’informalité urbaine n’est pas une déviation de la norme mais la norme elle-même, notre compréhension de celle-ci, et par conséquent, la manière dont elle est abordée par les politiques, doivent être transformées de manière radicale. Malheureusement, lorsqu’il s’agit de concevoir des alternatives politiques urbaines pertinentes au niveau local, non seulement les parties prenantes ne font pas preuve d’ouverture d’esprit, mais en plus, les vieux préjugés sur ce qu’est l’informalité et sur la manière de l’endiguer refont surface.

Les appels à repenser les mesures de protection sociale et à améliorer la productivité du secteur informel urbain commencent à peine à être formulés et entendus (Güven & Karlen, 2020). Et, alors qu’il est de plus en plus clair que les mesures de protection sociale doivent être adaptées à la manière dont l’informalité urbaine fonctionne (WIEGO, 2020), la façon dont ces mesures se présentent réellement n’est guère progressiste ou innovante. Il faut redoubler d’efforts pour parvenir à des mesures plus adaptées pour soutenir l’informalité urbaine.



Le présent document se concentre spécifiquement sur le chevauchement entre logement informel et emploi informel.



La plupart des gens (**61,5%**) travaillent de manière informelle, faisant de l'emploi informel la norme.



L'emploi informel en Afrique représente 85,8% de tous les emplois (OIT, 2018), et 78% de tous les nouveaux emplois (OIT, 2020).

Revue
documentaire
illustrée

02

Le terme « économie informelle » a été inventé et introduit dans la sphère du développement international par la mission de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur l'emploi global au Kenya en 1972, à la suite de l'étude ethnographique préliminaire de Keith Hart à Accra, au Ghana. Depuis lors, l'informalité a été appréhendée sous quatre principaux angles, chacun donnant une définition différente de l'informalité, une théorie des causes différente expliquant

son existence et, par conséquent, des recommandations politiques différentes - et souvent opposées.

Ce qui suit est un examen schématique de cette littérature riche et complexe, suivant un cadre suggéré par le réseau WIEGO (Women in Informal Employment: Globalizing and Organizing) (Chen 2014, Chen et al 2016), et prolongé par une cinquième approche représentant le cadre théorique en vigueur jusqu'en 2019, au moment de la survenue de la pandémie.

FIGURE 2.1
Les écoles de pensée sur l'informalité urbaine de 1972 à 2019

	DUALISME	STRUCTURALISME	LEGALISME	VOLONTARISME	CONTINUUM
Définition de l'informalité	Activités marginales non couvertes par le secteur formel. Filet de sécurité pour les pauvres	Sous-traitance aux microentreprises pour accroître la compétitivité	Valeur non établie en tant que capital en raison de la lourdeur de la réglementation. Capital inexploité des pauvres	Opportunité qui cherche à éviter la réglementation et les taxes (pas nécessairement des produits clandestins, mais ils en font partie)	N'existe pas à l'état pur, zones grises, transactions, coproduction, normes de coopération locales
Rapport formel-informel	Séparés. Peu de liens, anticyclique, substituts.	Intégré, complémentaire. Procyclique	Les réglementations formelles sont hostiles aux pauvres. Les pauvres les contournent mais ne parviennent pas à exploiter leur propre potentiel	Accepter ou refuser. Contre-cyclique pour ceux qui travaillent à leur compte, procyclique pour les travailleurs indépendants	Liens inévitables, mouvement permanent le long du continuum. La formalité veut la clarté, l'informalité résiste
Théorie des causes	Croissance de la population ne correspondant pas aux possibilités d'emploi industriel. Chômage. Disparités de productivité	Compétitivité. Le dynamisme capitaliste engendre l'informalité	Système juridique hostile. L'excès de réglementation gouvernementale crée l'informalité	Choix rationnel. Les gens optent pour une solution après une analyse coûts-avantages. Opportunité et tradition	Ce qui fonctionne prévaut. Tentatives de formalisation inefficaces. Changements structurels du travail, précarisation du travail
Alternatives politiques	Plus d'emplois formels. Plus de croissance économique. Industrialisation, modernisation	Plus de réglementation du travail, plus de syndicalisation. Une couverture sociale élargie	Titres de propriété (formalisation), réduction de la bureaucratie, déréglementation (entreprises et permis de construire) et développement de la microfinance	Coûts de formalité réduits. Dégrouper les couvertures sociales. Faciliter la formalisation. Changer la culture de la non-conformité	Adapter les règles aux réalités afin de ne pas entraver la coopération. Revenu minimum universel. Continuum des droits fonciers. Coproduction de services
Critiques	La croissance et le développement n'ont pas réduit l'informalité. Pas de marginalisation ni de déconnexion. Si la population croît, l'offre de travail s'étend.	Dogmatisme marxiste et applicabilité limitée. L'assistanat décourage l'esprit d'entreprise. Ne tient pas compte du rôle des institutions	Normalisation de l'entrepreneuriat, fausses promesses (Mitchell 2005). Ne tient pas compte des infrastructures et de la politique sociale (Madrick 2001)	Néglige les outsiders pour qui le formel n'est pas une option, n'est pas pertinent. Excès d'intérêt pour les cotisations de retraite obligatoires	Trop axé sur le Sud. Approche politique enfermée dans le dualisme. Rigidité méthodologique
Auteurs	Lewis, 1954, Hart 1972, ILO 1972, Harris and Todaro 1970, Maloney 1979	Moser 1978, Tokman 1992, Castells and Portes 1989; Sassen 2000	De Soto, 1989, 2000. Collier 1999, Loayza 1997, ILO 1993, ILO 1993, ILO 2003, IFC 2017	Maloney, 2004; Perry et al, 2007; Levy, 2012, Kanbur 2014	Ostrom et al 2006, Fergusson 2007; Yitachel 2009; Meager 2013; ILO 2015



La vision dualiste de l’informalité façonne la compréhension conventionnelle du phénomène, figée dans le mot « informel » lui-même qui dénote une contraposition entre ce qui est formel, officiel, correct, selon les normes modernes, et ce qui ne l’est pas. Par essence, toutes les écoles de pensée traditionnelles sont dualistes car elles voient une opposition catégorique entre le formel et l’informel. Le dualisme considère l’informalité comme un processus d’exclusion par lequel les biens et les services n’atteignent pas les limites du secteur formel. Selon ce point de vue, l’informalité est alimentée par une croissance démographique qui ne s’accompagne pas d’opportunités d’emploi industriel; il s’agit en somme d’un problème de chômage.

Les politiques dualistes préconisent une croissance économique accrue, une augmentation de l’offre d’emplois formels, l’industrialisation et la modernisation de l’économie. Au départ, on pensait que la modernisation de l’économie entraînerait naturellement une augmentation des emplois formels et qu’une offre constante de logements sociaux à bas prix suffirait à réduire l’informalité. Mais après des décennies d’échec de ces changements, les politiques dualistes ont adopté une approche plus répressive, rendant plus pertinent le parallélisme entre informel et illégal, et imposant plus de contrôle et de supervision sur les domaines non réglementés. L’idée dualiste selon laquelle l’informalité se comporte de manière anticyclique est remise en question par des preuves provenant de pays d’Asie du Sud-Est et d’Amérique latine où le développement économique n’a pas freiné mais au contraire accentué l’informalité (Jutting & Laiglesia, 2009). Elle est également contestée par les critiques marxistes de l’approche structuraliste.

Le dualisme considère l’informalité comme un processus d’exclusion par lequel les biens et les services n’atteignent pas les limites du secteur formel. L’informalité est alimentée par une croissance démographique qui ne s’accompagne pas d’opportunités d’emploi industriel; il s’agit en somme d’un problème de chômage.



En stricte opposition avec la perspective marginaliste du dualisme classique, le structuralisme considère l’informel comme essentiellement lié au formel, et de surcroît nécessaire pour améliorer la compétitivité économique. Les principaux défenseurs de cette école de pensée sont Moser (1978), Castells et Portes (1989) et Sassen (2002). En bref, le structuralisme considère l’informalité comme une pratique d’externalisation des grandes entreprises vers les microentreprises dans leur quête de compétitivité. Notamment, le structuralisme n’exclut pas l’informalité des pays en développement mais la considère comme un phénomène universel et un sous-produit de la mondialisation. Dans le Nord, et en particulier dans le contexte des innovations induites par les marchés numériques, la précarisation de l’emploi est endémique.

Contrairement au dualisme, pour les structuralistes, le secteur informel se comporte de manière procyclique, de sorte qu’une croissance économique accrue ne fera qu’exacerber l’informalité. Cela signifie que les politiques structuralistes préconisent davantage de réglementation du travail, de syndicalisation et de protection sociale. En somme, plus de bien-être, pas plus de croissance. Sur le plan théorique, le structuralisme, comme la plupart des idées néo-marxistes, n’a pas été écarté mais plutôt réduit au silence par les aspects pratiques néolibéraux du paradigme légaliste.

Le structuralisme considère l’informalité comme une pratique d’externalisation des grandes entreprises vers les microentreprises dans leur quête de compétitivité. Le structuralisme n’exclut pas l’informalité des pays en développement mais la considère comme un phénomène universel et un sous-produit de la mondialisation.

Le **léganisme** définit l’informalité comme la conséquence de la bureaucratie et de systèmes de droits de propriété imparfaits: des règles excessives et coûteuses sont à l’origine de l’informalité.



Léganisme

Le plus fervent défenseur du point de vue légaliste est Hernando de Soto, un économiste péruvien qui a déployé avec succès une théorie de la déréglementation, de la débureaucratiation et de la privatisation comme moyen de sortir de la pauvreté. En bref, le léganisme définit l’informalité comme la conséquence de la bureaucratie et de systèmes de droits de propriété imparfaits: des règles excessives et coûteuses provoquent l’informalité. De Soto affirme que grâce à des programmes de déréglementation et de délivrance de titres de propriété, il est possible de libérer 9,3 billions de dollars de capital mort enfoui dans les actifs des pauvres du monde entier (De Soto, 2000). Cette approche optimiste, pragmatique et clairement néolibérale a été adoptée par l’indicateur Doing Business (DB) développé par la Société Financière Internationale (SFI) de la Banque Mondiale, conduisant à des mesures très influentes, mais controversées, des obstacles bureaucratiques à l’entrepreneuriat dans 190 villes du monde. Les solutions politiques du léganisme sont simples: l’octroi de titres de propriété, la flexibilisation du travail, les services en ligne et, notamment, les microcrédits. En somme, des règles moins nombreuses et plus simples devraient encourager la formalisation. En opposition totale avec les prescriptions structuralistes, l’idée n’est pas ici d’avoir plus mais moins d’ingérence du gouvernement.

La pensée de De Soto a eu un impact profond à travers le monde, en partie parce qu’elle résonnait très bien avec les idées des bancaires multilatérales: les programmes d’ajustement structurel des années 1990 et les partenariats public-privé des années 2000. Mais beaucoup

estiment que la popularité du léganisme est “politiquement placide” (Gilbert, 2002), (Varley, 2012), et (Davis, 2006). En fait, les critiques de cette vision abondent dans la littérature et sont difficiles à ignorer. Les critiques les plus virulentes sont les suivantes: les statistiques soutenant l’analyse sont fausses (Bromley, 2004:282); l’impact des titres de propriété sur le marché hypothécaire est exagéré (Gilbert, 2002), et l’idée selon laquelle les pauvres ont naturellement l’esprit d’entreprise est injuste (Roy, 2005).



Volontarisme

Peu différente de la théorie classique du choix rationnel, l’école de pensée volontariste sur l’économie informelle s’appuie principalement sur la littérature et les données de l’Amérique latine, une région où le taux d’informalité urbaine est très élevé. L’idée principale de cette théorie est que les gens choisissent d’échapper à la formalité par commodité, et pas nécessairement parce qu’ils sont exclus ou marginalisés du secteur formel. Les volontaristes comme Maloney (2003), Hardill, Baines & Perry (2007), et Levy (2012), voient des mouvements fluides d’entrée et de sortie entre les domaines formel et informel. Cela ne signifie pas que les personnes dans l’informalité ne sont pas pauvres ni qu’elles sont satisfaites de ce statut, mais qu’il n’est pas certain qu’elles seraient mieux dans un emploi formel pour lequel elles sont qualifiées. L’informalité est souvent une décision optimale compte tenu des circonstances spécifiques, par rapport au faible niveau de productivité du secteur formel (Maloney, 2003). La préférence pour l’informalité et le maintien dans l’informalité montrent clairement que les avantages du marché des régimes de protection sociale formels sont limités.

L’idée principale de cette théorie est que les gens choisissent d’échapper à la formalité par commodité, et pas nécessairement parce qu’ils sont exclus ou marginalisés du secteur formel.

Plus largement, le volontarisme dénonce un manque de confiance dans le gouvernement.

Les politiques volontaristes encouragent la transition et la flexibilité entre les statuts formel et informel tout au long du cycle de vie des travailleurs, ainsi que le dégroupage ou le fractionnement des protections sociales. Les volontaristes partent généralement du principe que le mouvement entre le formel et l'informel favorise en fin de compte la formalité; ils soutiennent que les politiques de formalisation sont plus fortes que les politiques de lutte contre l'informalité.

Mais ce n'est tout simplement pas vrai. L'économie informelle est majoritaire et se développe. Pire encore, comme le soutiendraient les néo-marxistes et les structuralistes, la flexibilisation des protections sociales contribue non pas à la formalisation, mais à la précarisation et à une plus grande informalité.



Continuum

Le courant de pensée qui prévaut actuellement méprise le binaire formel/informel discret, et préfère se concentrer sur le juste milieu, l'entre-deux, les variations graduelles le long d'un continuum. Les différents penseurs parlent de coproduction (Joshi & Moore, 2004), de continuum (Guha-Khasnabis, Kanbur & Ostrom, 2006), de zones grises (Yiftachel, 2009), de récifs coralliens (Fergusson, 2007), de liens (Meagher, 2010), de fractures ou de charnières (Simone, 2010:45), et de constellations (Barry, 2015), pour ne citer que quelques-uns des termes les plus reconnus. Reconnaisant les nuances de gris, nous adoptons délibérément le terme de « continuum », en hommage au travail d'Elinor Ostrom sur l'informalité.

L'une des conclusions les plus importantes de l'approche du continuum est que l'informalité n'est pas non structurée, désorganisée et chaotique. « Une telle association est conceptuellement bancal, empiriquement faible, et a conduit à des désastres politiques. » (Guha-Khasnabis, Kanbur & Ostrom, 2006). Plus loin encore, Guha-Khasnabis et al concluent que le bien et le mal ne se situent pas aux deux extrémités du spectre formel-informel, de sorte que plus de formel n'est pas

toujours souhaité, et plus d'informel n'est pas toujours une mauvaise chose.

Ce que nous avons l'habitude de qualifier d'informel, ce sont simplement des pratiques qui existent parce qu'elles fonctionnent, et puisqu'elles fonctionnent, il faut en tirer des leçons. Le fait de qualifier l'informel de mauvais nous empêche de comprendre ce qui se passe réellement sur le terrain et entrave notre capacité à l'aider à prospérer.

Forcer la formalisation des structures informelles a souvent pour effet de supprimer les arrangements qui fonctionnent bien. Il convient plutôt d'acquiescer une connaissance plus fine des phénomènes « informels » et d'élaborer des politiques qui ne sont pas trop éloignées des réalités du terrain, mais qui sont « à la portée du gouvernement ». Cette approche souligne que la différence entre une bonne et une mauvaise politique réside dans la capacité de mise en œuvre. Les bonnes mesures sont donc celles qui « adaptent l'intervention à la capacité de la structure » (Idem:13), plutôt que de proposer des solutions générales qui doivent fonctionner partout parce qu'elles ont fonctionné quelque part. Le point de vue du continuum ne favorise pas les grandes interventions politiques et soutient que, trop souvent, « l'abstinence du gouvernement est en fait une bénédiction déguisée » (Idem:5). Parmi les principes recommandés pour l'action politique figurent: la subsidiarité (se rapprocher le plus possible du problème, ce qui signifie commencer au niveau de la communauté avant de s'adresser au gouvernement local), des ensembles sur mesure d'interventions complémentaires et l'utilisation du « vote avec les pieds » comme critère d'évaluation de l'efficacité (Idem:15). En fin de compte, l'approche du continuum exige une connaissance plus granulaire des pratiques informelles, de sorte que les politiques puissent être plus intelligentes en se rapprochant des réalités.

Cette étude soutient que l'approche du continuum est particulièrement prometteuse pour les villes africaines, parce que les politiques peuvent dépasser les paradigmes obsolètes, et aussi parce qu'avec une recherche solide et des dirigeants courageux, elle peut aider à reconnecter, valider et légitimer ce que l'Afrique a toujours été: le continent le plus ancien, avec une richesse de connaissances sur ce qu'implique le « vivre ensemble ».



Rendre visibles les
"citadins invisibles":
Etude des cas de
Kampala, Dar es
Salaam et Dakar

03

Ce projet estime que les gouvernements devraient s'efforcer de rendre leurs villes plus justes en soutenant les personnes qui vivent et travaillent dans les quartiers informels, car l'informel contribue davantage à l'économie locale et à la vie communautaire que ce qui est reconnu.

Les gens utilisent souvent leur espace de vie comme espace de travail, et fournissent également des services sociaux et communautaires qui sont nécessaires et que l'on ne trouve pas dans le public. Pour formuler des politiques plus efficaces en matière de soutien aux personnes, les experts doivent reconnaître qu'une maison dans un quartier informel est bien plus qu'un lieu de résidence. Les maisons sont également des atouts économiques et sociaux. Dans les maisons, les gens travaillent, offrent des services communautaires, entretiennent des entreprises et épargnent pour l'avenir. Ainsi, au lieu de pénaliser ou de fermer les yeux sur ce que font les gens, les gouvernements doivent reconnaître ces activités et les soutenir avec une variété de programmes et de services adaptés à leurs capacités et besoins réels. Par exemple, l'amélioration de l'habitat (matériaux de construction, éclairage, eau, aération) peut se traduire par de meilleurs services de garde d'enfants et de meilleures conditions sanitaires. Ou encore, les programmes de formation peuvent modifier la donne entre une hypothèque non remboursée et l'entrepreneuriat durable.

Contrairement à la logique narrative des documents de développement conventionnels, cette section fait entrer le lecteur dans trois maisons situées dans trois capitales, à savoir Kampala, Dar es Salaam et Dakar, en lui faisant découvrir l'utilisation des maisons. Il s'agit d'une vue assez intime de la vie des résidents typiques des quartiers informels consolidés, des personnes qui ne sont pas nécessairement pauvres, ni riches, mais dont la façon d'utiliser l'espace montre comment les citoyens moyens rendent la vie urbaine possible. Les "quartiers informels consolidés" sont pour la plupart des zones urbaines auto-construites qui se trouvaient autrefois à la périphérie de la ville, mais qui se sont développées progressivement au fil du temps et font désormais partie du tissu bâti de la ville. Ces anciennes périphéries sont plus densément occupées, bénéficient

de meilleurs services urbains et de meilleures dispositions en matière de location, et comprennent des zones à revenu intermédiaire (Ward, 2015).

Avant de se plonger dans les récits des maisons, quelques commentaires sont nécessaires sur l'approche conceptuelle et méthodologique qui a guidé la collecte des données sur le terrain. Sur le plan conceptuel, cette recherche qualitative est centrée sur la notion d'« intensité d'utilisation de l'espace », un concept qui s'inspire de la recherche sur l'utilisation du temps et la polyvalence des tâches (Carrizosa, 2021). En particulier, elle s'inspire des techniques d'enquête qui utilisent des photographies pour aider les personnes interrogées à fournir des informations plus complètes sur les activités qu'elles effectuent au cours d'une journée donnée (Gershuny et al., 2017). Suivant les idées de Jacobs (1969) sur l'utilisation mixte, l'« intensité d'utilisation de l'espace » aborde deux variables clés dans les espaces multitâches:

1. la granularité (les composantes internes d'une unité observée) et
2. la gamme (une variété de types d'utilisations).

ou, en termes plus simples,

différents utilisateurs au sein d'une maison (ménages indépendants ou entreprises indépendantes) et

différents usages au sein d'une même maison (résidentiel, commercial, industriel / manufacturier, services, et « vert » - recyclage ou agriculture urbaine).

L'objectif de la collecte de données sur l'intensité de l'utilisation de l'espace est de répertorier de manière détaillée les utilisations et les utilisateurs discrets dans les maisons étudiées; il s'agit d'un décompte simple mais complet.

Maintenant, en ce qui concerne la méthode, quelques commentaires sont importants. L'approche utilisée est appelée " enquêtes sur les maisons " par opposition aux " enquêtes sur les résidents ". L'idée est d'avoir une conversation avec les résidents guidée par une série de questions préparées et de leur faire faire le tour de la maison par l'enquêteur qui prend des photos impromptues de chaque espace. La méthodologie de cette enquête interroge l'espace lui-même et documente la façon dont les espaces sont exploités à travers neuf étapes. Les cinq premières (notes dans le carnet, photographies, notes de terrain avec croquis et citations, et diagrammes spatiaux) ont été réalisées par les chercheurs locaux, les trois suivantes (analyse

des photographies, notes de la deuxième colonne, et enregistrement visuel) ont été approfondies lors d'une réunion de débriefing avec le chercheur principal, et le décompte final des variables a été consolidé en dernier lieu. Chaque chercheur local a sélectionné les maisons à enquêter sur la base de deux critères simples. Tout d'abord, les maisons devaient être situées dans des quartiers typiques ou moyens (ni les plus pauvres ni les plus riches, mais à revenu moyen ou faible) dans des quartiers informels consolidés, et ensuite, la facilité d'accès (rapport garanti).

Cette recherche est de nature qualitative, ce qui signifie qu'elle ne vise pas à fournir des généralisations mais de simples illustrations. Les chiffres qui seront discutés dans la dernière partie de cette section doivent être considérés comme des indications relatives à l'intensité de l'utilisation, et non comme des preuves statistiques pouvant être élargies à une plus grande population.

Agnes's house in Kampala



Au nord du lac Victoria se trouve Kampala, ancien chef-lieu du royaume du Buganda et actuelle capitale de l'Ouganda. Cette région métropolitaine d'environ 200 km² abrite 3,5 millions de personnes. Kampala s'étend sur 24 collines basses au sommet plat, entourées de vallées de zones humides qui sont pour la plupart grevées. Sur le plan administratif, la ville est divisée en cinq quartiers qui comptent une centaine de paroisses.



Voici la maison d'Agnès à Masanafu, paroisse de Lubia, division de Rubaga. Elle vit ici depuis plus de dix ans avec ses trois enfants et son père dont elle s'occupe. Agnès dirige un mécanisme de prêt et se décrit comme une femme d'affaires. Pour la collectivité locale, son logement est une unité résidentielle. Cependant, nos recherches ont permis d'identifier 11 utilisations supplémentaires parallèlement à la fonction de logement.



Quelques usages sur la devanture de la maison d'Agnès: Un étal de légumes et de fourneaux (à gauche), une boutique de chaussures (au centre), et des briquettes à vendre (à droite).

Devant sa maison, sur la rue, se trouve un étal de denrées, ainsi que des bananiers qu'elle utilise pour sa propre consommation et pour son commerce. Dans la véranda ombragée se trouve un espace ouvert, où son groupe communautaire peut se réunir. Agnès a également une boutique de chaussures et y expose différents modèles. À l'avant, elle a aussi de la volaille.

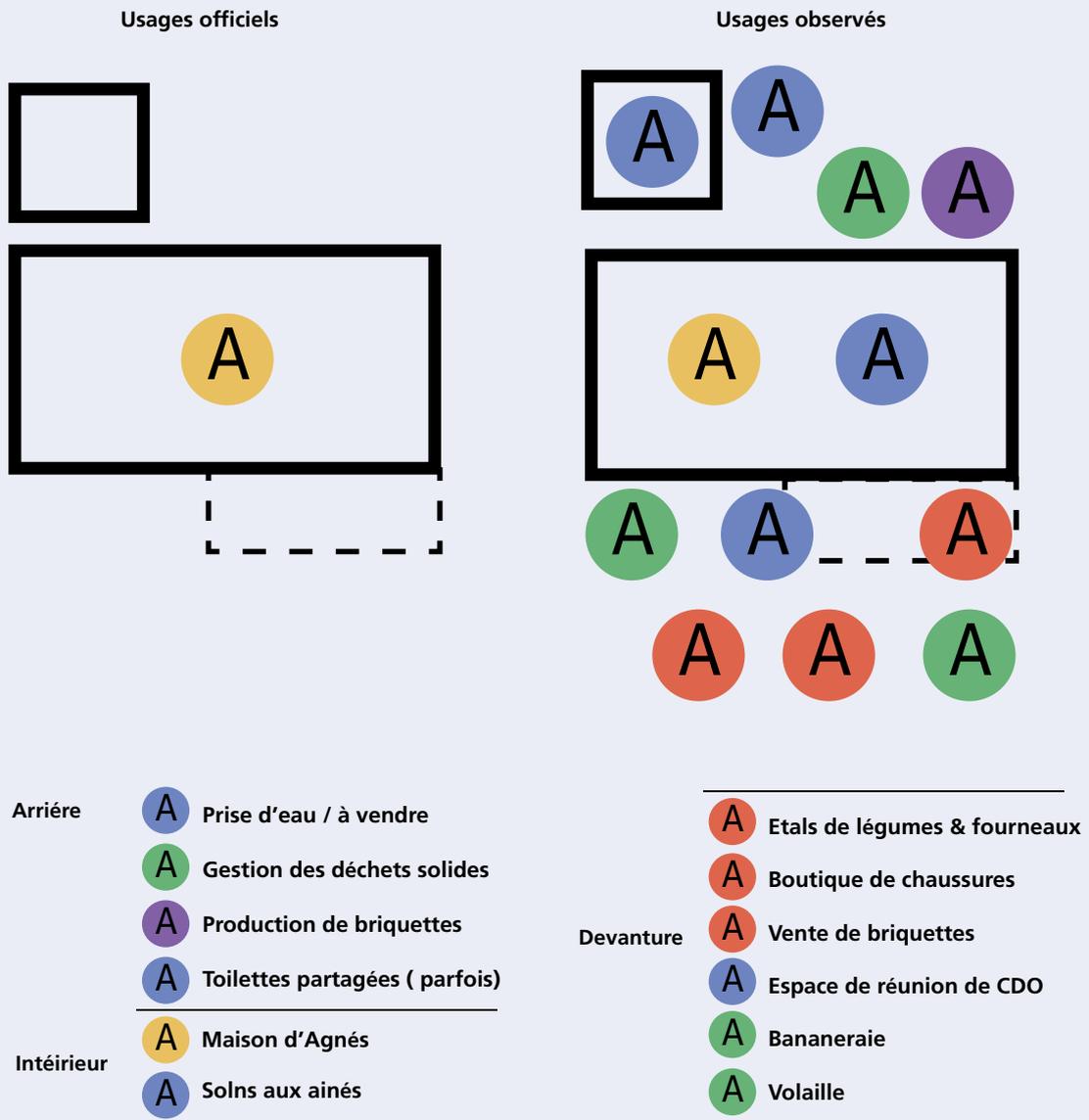


Quelques usages à l'arrière: Machine à fabriquer des briquettes de charbon (à gauche), robinet d'eau (au centre) et toilettes (à droite).

À l'arrière de sa maison, elle a un robinet d'eau. Dans le passé, elle vendait de l'eau aux voisins, mais elle affirme que ce commerce n'est plus rentable. Elle a également un espace dédié au stockage et au séchage des déchets solides, qui sont utilisés pour la production de briquettes. Elle stocke la machine à briquettes chez elle, si bien que les membres de la communauté se réunissent souvent chez elle pour en produire.

FIGURE 3.1

Visuel des usages observés dans la maison de Neema





La maison de Neema à Dar es Salaam

Dar es Salaam, la plus grande ville de Tanzanie et celle qui connaît la croissance la plus rapide, est située sur la côte swahilie de l'océan Indien. Cette métropole d'environ 1 400 kilomètres carrés abrite aujourd'hui 7 millions de personnes, dont les trois quarts vivent dans des quartiers informels. Sur le plan administratif, Dar es Salaam est divisée en cinq districts subdivisés en quartiers.

Voici la chambre de Neema dans le quartier d'Ubungo, où elle partage l'espace avec une amie. La maison compte cinq autres chambres louées. Neema prépare des samoussas et d'autres pâtisseries épicées et fabrique des savons qu'elle vend dans la rue. Neema utilise également l'espace à l'extérieur de sa chambre, dans l'arrière-cour, pour organiser chaque semaine des cérémonies et des danses traditionnelles de sa tribu, auxquelles tout le quartier participe. Elle reçoit une allocation pour cela.

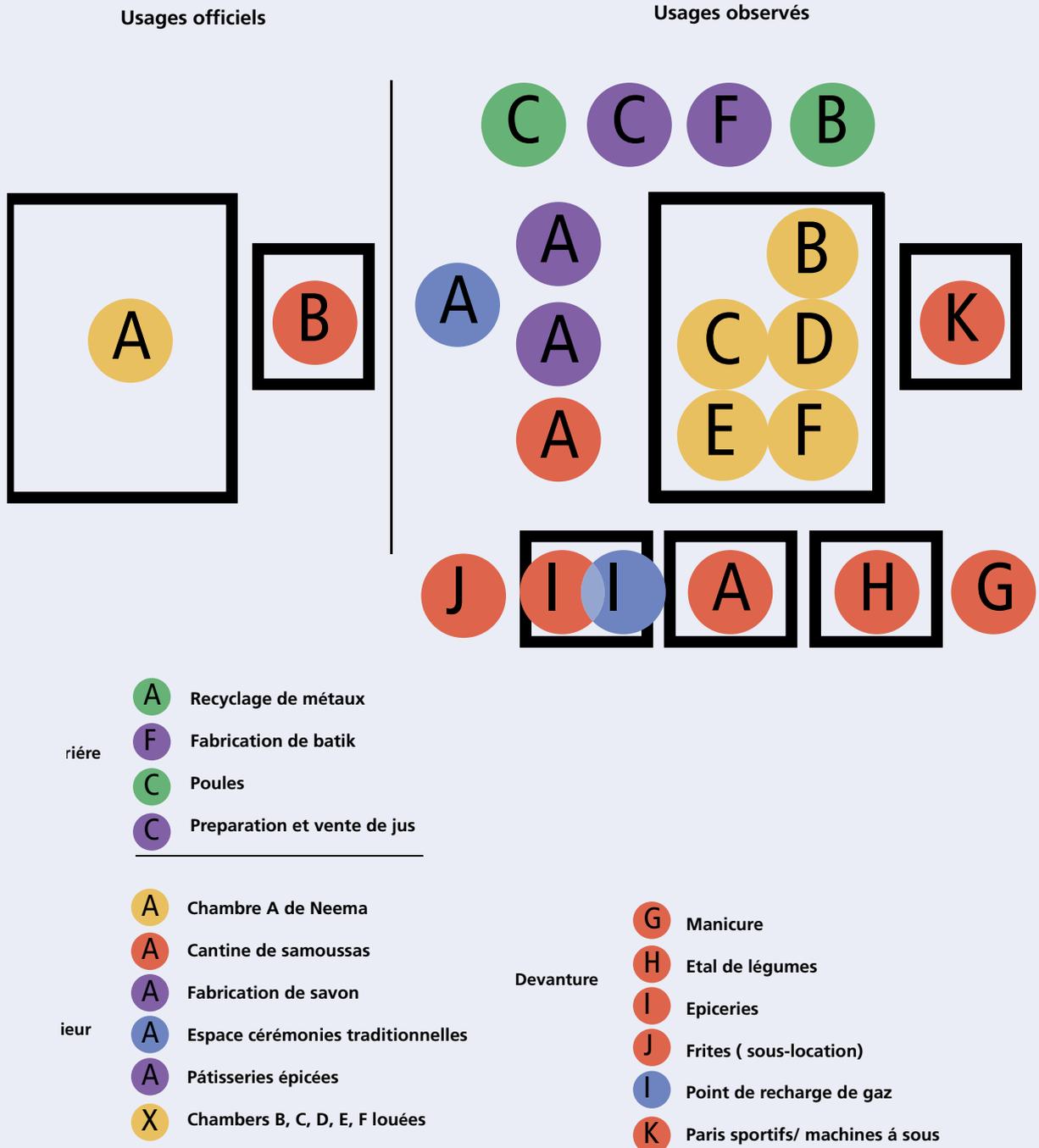


Neema en train de préparer ses pâtisseries épicées à côté de métaux entreposés (à gauche), échoppes de locataires (au centre), stand de paris sportifs (à droite).

C'est une maison d'angle et sur chaque rue se trouvent des commerces. Le kiosque à samoussas de Neema est voisin d'un autre qui vend des frites. Il y a également un étal de légumes, une épicerie, une station de recharge de bonbonnes de gaz et une onglerie. Sur l'autre rue, il y a un stand de paris sportifs avec quelques machines à sous. Les autres locataires de la maison utilisent l'espace extérieur commun pour élever leurs volailles, confectionner des batiks, recycler des pièces métalliques et préparer des jus à vendre.

FIGURE 3.2

Visuel des usages observés dans la maison de Neema



La maison de Traoré à Dakar

La capitale du Sénégal, Dakar, est située sur la péninsule du Cap-Vert, sur la côte atlantique. La métropole s'étend sur environ 550 kilomètres carrés et abrite 4 millions de personnes, dont au moins 40% vivent dans des quartiers informels. Administrativement, le département de Dakar est divisé en quatre arrondissements et 19 communes d'arrondissements qui comprennent des banlieues.



Voici la maison de Traoré dans la commune d'arrondissement de Grand Yoff. Traoré est le troisième d'une famille de quatre enfants. Lui et ses frères et sœurs ont perdu leur père en 2005. Il y a dix ans, ils ont commencé à transformer les baraques qui se trouvaient sur leur terrain en une maison en briques. La maison compte trois commerces qui donnent sur la rue: un salon de coiffure, un magasin multiservices et un magasin de vente d'appareils électroménagers d'occasion importés. Les boutiques rapportent à Traoré un revenu de 386 dollars. Ils ont un compteur indépendant mais partagent les toilettes situées à l'intérieur de la maison.



La chambre familiale pour 4 personnes de Traoré (à gauche), le couloir / chambre d'hôtes (au centre), et l'escalier à ciel ouvert dans la cuisine (à droite).

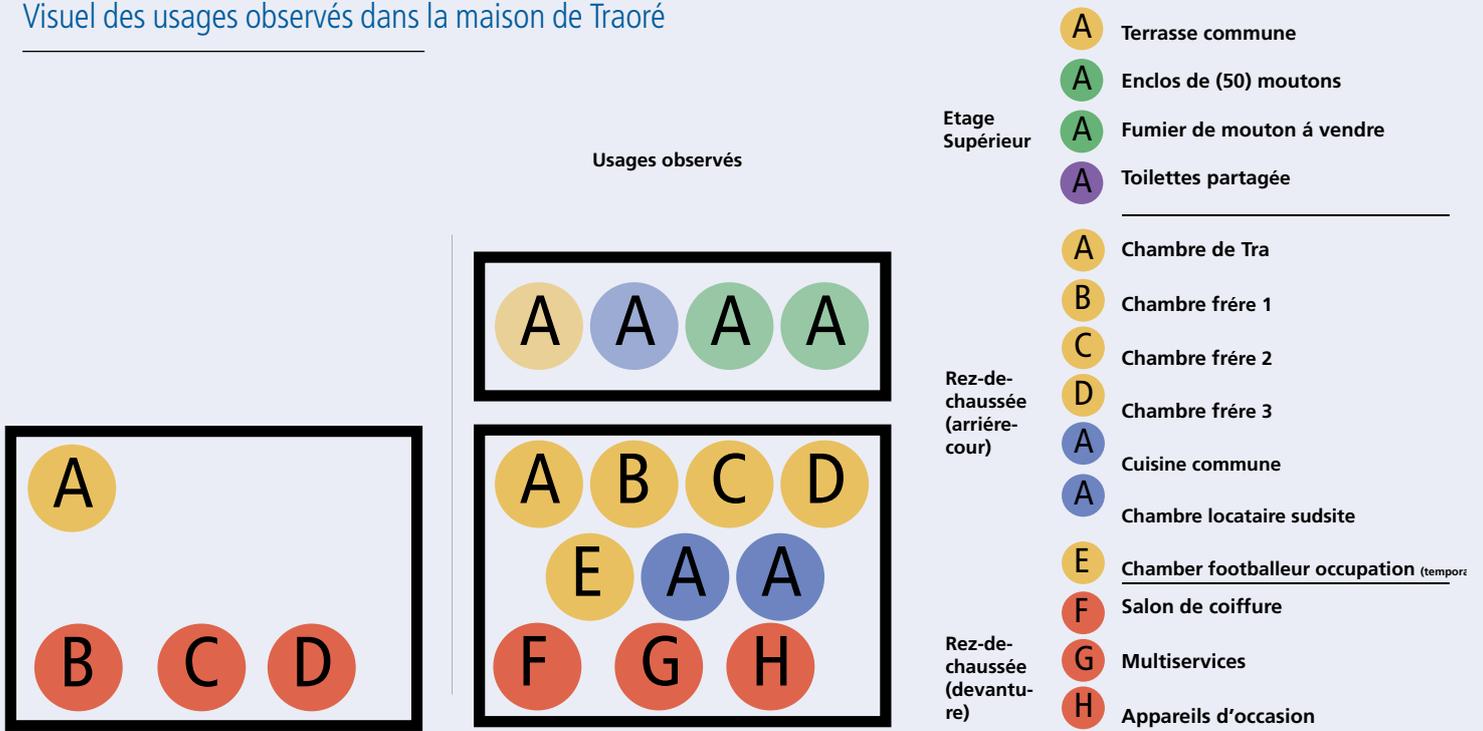
La maison dispose de quatre chambres, l'une pour la famille de quatre personnes de Traoré et les autres pour ses frères et leurs familles respectives. Au total, 15 personnes vivent en permanence dans cette maison. Le couloir qui relie les chambres et la cuisine commune sert de chambre d'hôtes pour les nouveaux arrivants du sud du Sénégal, et est également occupé par un footballeur, lorsqu'il est en ville. Dans cet espace, les invités préparent le thé et gardent leurs affaires. Les escaliers menant à l'étage supérieur se trouvent dans la cuisine, ce qui pose un problème de sécurité, car ils offrent un accès direct à la partie la plus privée de la maison.



Enclos de moutons (à gauche), réservoirs et séchage de vêtements (au centre), recyclage des excréments des moutons (à droite).

La véritable activité de la famille est l'élevage de moutons. Elle possède 50 races pures et les élève dans trois enclos sur le toit. Les moutons ont été donnés par le gouvernement à Traoré et ses frères après le décès de leur père. Cette activité rapporte en moyenne 8 570 dollars par an et est particulièrement rentable pendant les fêtes. En fait, la famille souhaite construire un troisième niveau pour aménager d'autres enclos à moutons et développer l'activité. Le toit est également utilisé pour sécher les vêtements, conserver la nourriture des moutons et recycler leurs excréments pour en faire de l'engrais à vendre.

FIGURE 3.3
Visuel des usages observés dans la maison de Traoré



Résultats des enquêtes sur les maisons

Une synthèse visuelle a été réalisée pour chacune des 12 enquêtes sur les maisons (Figure 3.4). Ces résumés constituent la base d'une liste complète des variables d'intensité d'utilisation de l'espace (Tableau 3.1). Tous les chiffres du tableau peuvent être obtenus en lisant les diagrammes visuels et en dénombrant les couleurs et les lettres indiquées dans les légendes de chaque diagramme. Une analyse plus complète pourrait se faire avec plus de détails sur les mesures de surface, les calculs de densité, les visites à différents horaires (Kapinga, 2021), et des informations de source officielle plus précises sur chaque site. Pour l'exercice actuel, les deux variables les plus importantes analysées ont été: les « unités d'utilisation » qui reflètent la granularité (nombre de ménages indépendants ou d'unités commerciales par maison, représentés par des lettres) et les « types d'utilisation » qui reflètent la gamme (types d'utilisations que l'on retrouve souvent sur les cartes d'occupation des sols: résidentiel, commercial, services, industriel, etc., représentés par des couleurs). Avant de procéder à l'analyse de ces deux variables, quelques commentaires sont pertinents concernant la méthodologie elle-même et le processus d'interaction avec les trois groupes de chercheurs locaux en Ouganda, en Tanzanie et au Sénégal.

→ **Premièrement**, il est juste de conclure que la méthodologie employée a été adaptée et appliquée avec succès dans différents contextes. Les chercheurs locaux, tous expérimentés, ont explicitement indiqué qu'ils avaient trouvé cette méthode utile, intéressante et novatrice pour étudier ces contextes. Notamment, comme l'accent est mis sur la maison plutôt que sur une seule personne interrogée, les chercheurs peuvent recueillir des données auprès des voisins et des différents membres de la famille pour obtenir une perspective plus complète et approfondie (Kisembo, 2021). Plus important encore, l'apport des chercheurs locaux a renforcé le processus, car en clarifiant et en soutenant chaque point de données lors d'une réunion de débriefing de groupe, les préjugés implicites peuvent être identifiés et corrigés via une triangulation collégiale.

→ Le **second** commentaire sur la méthodologie est qu'elle a révélé que

la notion même de ce qu'est une maison est très variable. Bien sûr, en tant qu'unité d'analyse, une maison est universelle et n'est jamais dénuée de sens. Mais ce qu'une maison implique dans chaque contexte peut varier considérablement. Pour certains, une maison est une pièce unique louée dans une structure plus grande. Pour d'autres, il s'agit d'une structure avec plusieurs cloisons, sans fenêtres, cuisine ou salle de bains. Il peut aussi s'agir d'un bâtiment plus grand avec plusieurs pièces pour les membres de diverses familles nucléaires et même des invités, dans d'autres cas, il s'agit d'un terrain avec de grands espaces pour les cultures et le bétail. Dans cet exercice, les chercheurs locaux ont choisi à leur discrétion les maisons à enquêter, en respectant deux critères de sélection fermes. Le premier critère était la facilité d'accès, c'est-à-dire qu'un bon rapport avec la personne interrogée devait être assuré dans les délais serrés du projet. Le second critère était que les maisons devaient refléter un mode de vie « typique » dans leur ville, ni pauvre ni riche, ni totalement formel ni totalement informel. En d'autres termes, des « quartiers informels consolidés » (Ward, 2015), où les nuances de gris entre le formel et l'informel pouvaient être appréciées.

→ La **troisième** conclusion sur la méthodologie est que les catégories d'utilisation (résidentielle, commerciale, services, industrielle et verte) étaient relativement simples à identifier. Deux points spécifiques pourraient être révisés pour mieux correspondre au type de preuves que ces données apportent. D'une part, les utilisations « d'entreposage » devraient être enregistrées, car souvent les zones d'entreposage sont indispensables pour mener à bien des activités ailleurs (la méthodologie n'enregistre que celles liées au recyclage). L'autre point d'amélioration est une définition plus précise de ce qu'impliquent les « services ».

Il est important de différencier les utilisations de services qui sont commerciales (par exemple, un bureau qui vend des produits de micro-assurance) des services qui offrent des biens publics (qu'il s'agisse d'installations ou de commodités) à la communauté (par exemple, des toilettes, de l'eau, des espaces pour les réunions communautaires). Cette distinction pourrait être cruciale pour la planification urbaine et devrait être améliorée dans les futures éditions de cette recherche. purposes and should be improved upon on future iterations of this research.

FIGURE 3.4
Synthèse visuelle de toutes les maisons de l'enquête

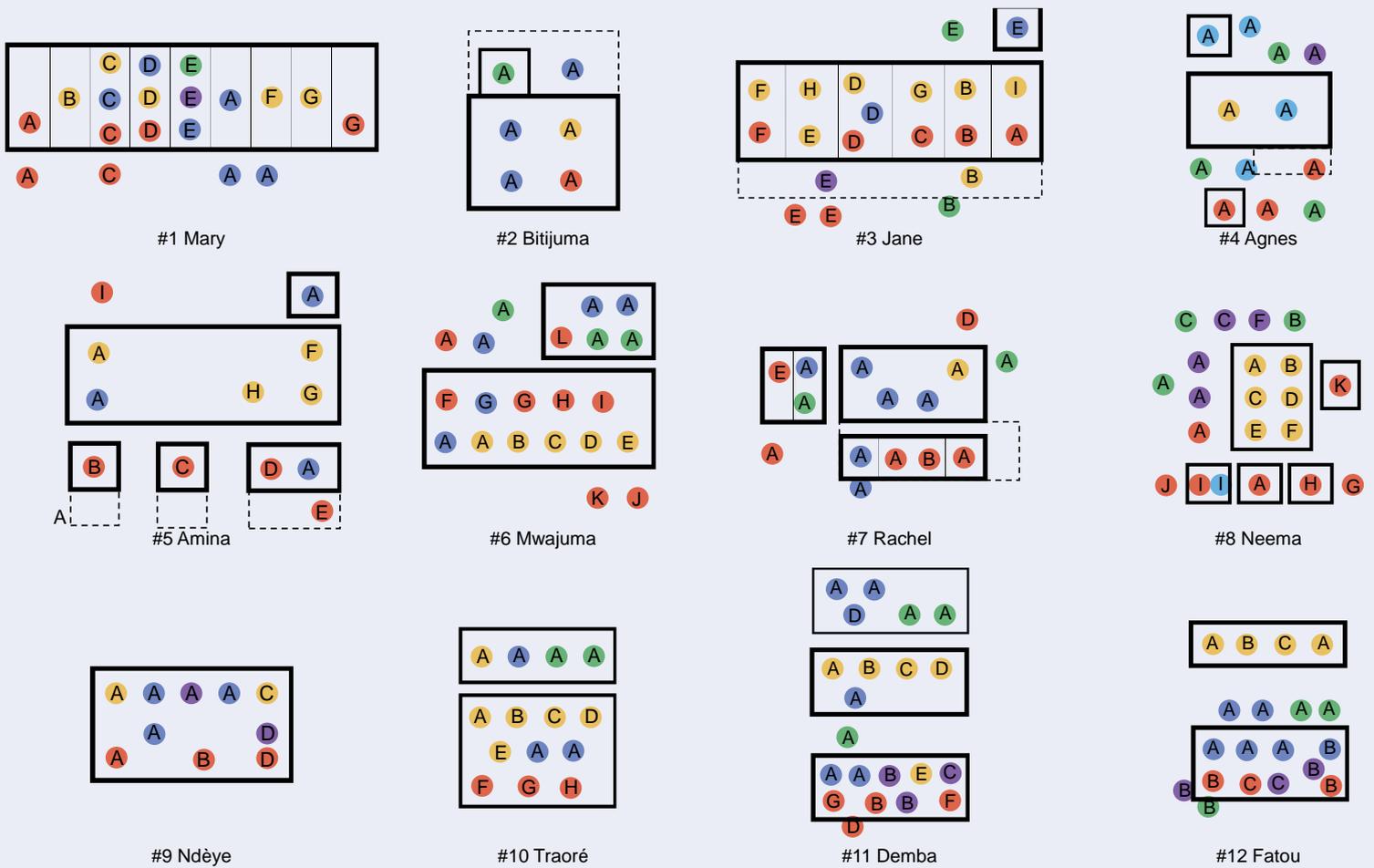


TABLEAU 3.1

Liste complète des variables d'intensité d'utilisation de l'espace dans l'échantillon

Enquête #	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Moyenne
Nom	Mary	Bitijuma	Jane	Agnes	Amina	Mwajuma	Rachel	Neema	Ndèye	Traoré	Demba	Fatou	
Ville	Kampala	Kampala	Kampala	Kampala	Dar	Dar	Dar	Dar	Dakar	Dakar	Dakar	Dakar	
Unités observés (lettres)	7	1	9	1	9	12	5	11	4	8	7	3	6.42
Usages observés (couleurs)	4	4	5	5	3	4	5	5	4	5	5	5	4.50
Nombre total d'usages observés	20	6	20	12	14	19	15	20	10	14	21	18	15.75
Résidentiel	5	1	7	1	5	5	1	6	2	6	5	3	3.92
Services	6	3	2	4	4	5	6	2	3	3	6	6	4.17
Non économique	11	4	9	5	9	10	7	8	5	9	11	9	8.08
Commercial	6	1	8	3	5	8	5	7	3	3	4	3	4.67
Industriel	1	0	1	1	0	0	1	4	2	0	3	3	1.33
Vert	1	1	3	3	0	3	2	2	0	2	3	3	1.92
Economique	8	2	12	7	5	11	8	13	5	5	10	9	7.92
% Résidentiel	25.0%	16.7%	35.0%	8.3%	35.7%	26.3%	6.7%	30.0%	20.0%	42.9%	23.8%	16.7%	23.9%
% Economique	40.0%	33.3%	60.0%	58.3%	35.7%	57.9%	53.3%	65.0%	50.0%	35.7%	47.6%	50.0%	48.9%
% Services	30.0%	50.0%	10.0%	33.3%	28.6%	26.3%	40.0%	10.0%	30.0%	21.4%	28.6%	33.3%	28.5%
Nombre total d'usages reconnus*	4	1	4	1	1	2	2	2	2	4	3	3	2.42
Usages invisibles	16	5	16	11	13	17	13	18	8	10	18	15	13.33
% Visible	20%	17%	20%	8%	7%	11%	13%	10%	20%	29%	14%	17%	15.5%
% Invisible	80.0%	83.3%	80.0%	91.7%	92.9%	89.5%	86.7%	90.0%	80.0%	71.4%	85.7%	83.3%	84.5%

* Estimations basées sur: # de licences commerciales et de compteurs indépendants (par enquête) et images de bâtiments de Dar es Salaam tirées de la base de données géographiques libre OpenStreet Maps (2021).

Enfin, le fait de disposer du même type de données issues d'une recherche précédente à Bogota, en Colombie (Carrizosa, 2021), a permis des comparaisons intéressantes. L'une d'entre elles, cruciale, est que les diagrammes utilisés pour cartographier visuellement les usages devaient être des vues en plan plutôt que des coupes transversales, en raison du fait que le développement urbain dans ces villes africaines est moins dense et plus étalé (Bhanjee & Zhan, 2018). Ce fait indique un potentiel de développement vertical dans les villes africaines, qui n'a pas encore été exploité (Baziwe, 2021). Les zones urbaines consolidées sont en général moins compactes et présentent donc un plus grand potentiel de densification que leurs consœurs d'Amérique latine. Un autre élément comparatif intéressant est qu'une consolidation verticale moindre est associée à une plus grande granularité (un plus grand nombre d'unités d'utilisation cohabitant dans un même bâtiment ou une même propriété).

TABLEAU 3.2

Résumé comparatif des moyennes des variables d'intensité de l'utilisation de l'espace dans toutes les maisons enquêtées

Variable	Kampala average n=4	Dar es Salaam average n=4	Dakar average n=4	TOTAL average n=12
Unités observés (lettres)	4.5	9.25	5.5	6.42
Usages observés (couleurs)	4.5	4.25	4.75	4.50
Nombre total d'usages observés	14.5	17	15.75	15.75
Résidentiel	3.5	4.25	4	3.92
Services	3.75	4.25	4.5	4.17
Commercial	4.5	6.25	3.25	4.67
Industriel	0.75	1.25	2	1.33
Vert	2	1.75	2	1.92
% Résidentiel	21.3%	24.7%	25.8%	23.9%
% Economique (ind., comm., vert)	47.9%	53.0%	45.8%	48.9%
% Services	30.8%	26.2%	28.3%	28.5%
Nombre total d'usages reconnus *	2.5	1.75	3	2.42
Nombre total d'usages invisibles	12	15.25	12.75	13.33
% Visible	16.3%	10.3%	19.9%	15.5%
% Invisible	83.8%	89.7%	80.1%	84.5%

* Les données sur les usages officiellement reconnus ont été établies à partir de plusieurs sources. Pour la Tanzanie, la base de données géographiques libre OpenStreet Maps a été consultée. Pour le Sénégal, les données du sondage sur les permis d'exploitation ont été considérées. La même approche a été employée en Ouganda, où la dernière carte d'occupation des sols approuvée a été consultée (KCCA, 2012)

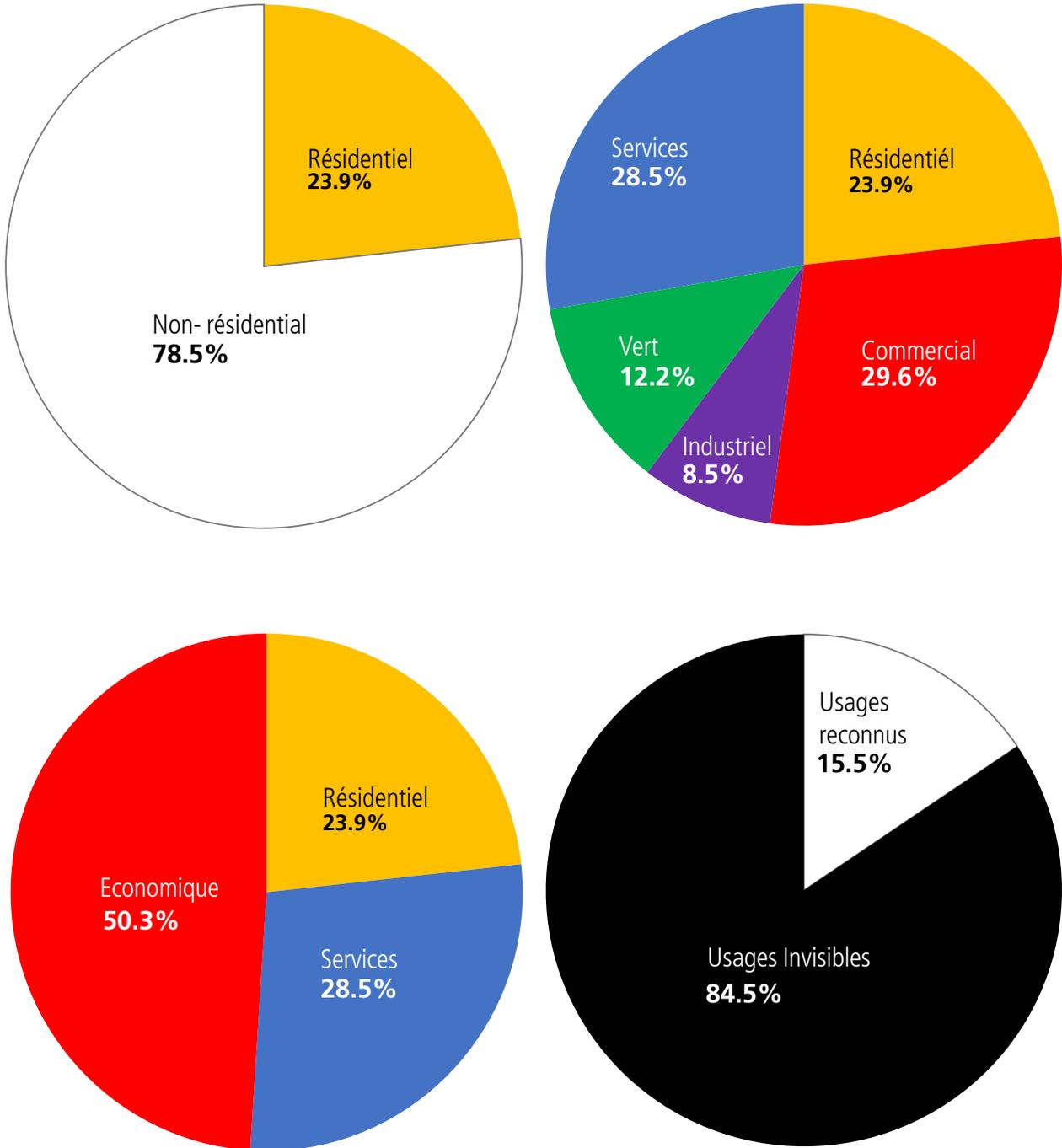
Comme le montre le tableau ci-dessus, les maisons abritent bien plus qu'un seul ménage, et sont bien plus que de simples logements. En fait, les usages résidentiels dans les maisons décrites représentent moins de 24% du total des usages observés. En d'autres termes, l'usage résidentiel ne représente qu'un quart de ce qui se passe dans ces maisons. Les usages économiques de toutes sortes observés, c'est-à-dire soit commerciaux, soit manufacturiers, soit de recyclage et d'agriculture urbaine, représentent plus de la moitié de ce qui se passe à l'intérieur de ces maisons (50,3%). Enfin, les services, c'est-à-dire les zones communautaires, les services urbains comme l'eau ou l'assainissement, ou les services commerciaux comme les ateliers de réparation, représentent 28,8% des utilisations à l'intérieur de ces maisons. Il s'agit d'un pourcentage élevé par rapport aux résultats précédents obtenus dans les maisons des quartiers informels consolidés de Bogota, en Colombie, où les services ne représentent que 3%.

Ces résultats révèlent que les quartiers informels ne peuvent pas être considérés comme des zones résidentielles, car cela rendrait invisibles trop de travail, de services, de capacités, de défis et de possibilités. Pour que les politiques soient plus intelligentes face à l'informalité urbaine et la soutiennent mieux, une connaissance plus détaillée de ce qui se passe dans les quartiers informels est indispensable.

Cet exercice est également utile pour aller au-delà de l'affirmation selon laquelle la ville juste devrait inclure les "citadins invisibles" (FES, 2020). Avec ce petit échantillon, qui est représentatif non pas statistiquement mais qualitativement, nous sommes en mesure d'estimer l'étendue de ce que les collectivités locales ignorent. Sur la base de nos recherches dans ces trois villes, nous estimons que 84,5% des activités sont ignorées. En d'autres termes, on pourrait dire que 84% des villes africaines ne sont pas encore reconnues, comprises et soutenues.

FIGURE 3.5

Données sur l'intensité d'utilisation de l'espace provenant d'entretiens dans des maisons à Kampala, Dar es Salaam et Dakar Source : Friedrich Ebert Stiftung-The New School, 2021



La figure 3.5 montre clairement que les quartiers informels sont bien plus que ce qu'ils sont censés être selon les réglementations urbaines. Les graphiques montrent que seulement 23,9%, soit moins d'un quart, de l'espace des maisons, sont utilisés comme espace de logement; un peu plus de la moitié de l'espace est utilisé pour des activités économiques. Ainsi, ces maisons ne sont pas seulement des lieux où les occupants vivent, elles sont aussi des lieux où les résidents travaillent et gagnent leur vie.

La vie urbaine ne se limite pas à avoir un endroit où dormir. Les maisons servent également à fournir des services. Dans les quartiers informels consolidés, les résidents fournissent à eux-mêmes et à leurs

communautés tout ce qui n'est pas fourni par les autorités municipales. Cela montre que les quartiers informels consolidés sont avant tout des sites d'activité économique. Ensuite, ils offrent un cadre de services urbains et communautaires qui sont nécessaires pour rendre la vie en ville durable, supportable, ainsi que socialement et économiquement pérenne. Ce ne sont pas de simples zones d'habitation. Les décideurs chargés de l'élaboration des politiques urbaines doivent tirer des enseignements de l'utilisation intensive de l'espace dans ces maisons. Le message est clair: La conception d'une ville est une pratique localisée qui implique une interaction équilibrée entre le logement, les services urbains et les activités économiques.





TV
CALLED
49
TV
ICES
8 9600

SEED MARKET

Siyabonga

KOO
Selati
ALL ARTIME HERE
REPAIR ELECTRICITY

Cerelac

PEPPIE 1.5L
Coca-Cola

LUCKYSTAR

WHITESTAR
DISINFECTANT

ALL ARTIME HERE
REPAIR ELECTRICITY

CURT ST

Perspectives des
experts locaux sur
la formalisation
de la dynamique
urbaine

04

Cette dernière section relaie les points de vue de quelques experts africains de l'Ouganda, de la Tanzanie et du Sénégal, recueillies lors d'entretiens en ligne de novembre à décembre 2021¹

Les échanges ont permis de recueillir les points de vue de responsables publics, de dirigeants communautaires et d'universitaires activement impliqués dans les politiques de formalisation, tant urbaines (c'est-à-dire du logement et des quartiers) que commerciales (qu'il s'agisse de boutiques, d'espaces loués, de commerces ou d'unités de production de toutes sortes) dans leurs villes. Les perspectives des experts africains sont présentées ci-dessous en trois blocs. Le premier bloc contient des commentaires définissant le problème, le deuxième des explications sur la façon de mieux cadrer le problème et le troisième des idées sur la méthode de résolution du problème.

Définir la problématique

L'INFORMALITÉ N'EST PAS LE CONTRAIRE DE LA FORMALITÉ - LES DEUX S'INSCRIVENT DANS UN CONTINUUM, FORMENT UN ENSEMBLE

De nombreux experts reconnaissent que l'informalité ne s'oppose pas directement à la formalité et n'est pas isolée de celle-ci. L'informalité a longtemps été « victime d'une

dichotomie excessive », déclare Cissé, qui insiste pour que le dualisme soit remplacé par le « trichisme », en distinguant deux types d'informalité (Cissé, Gueye & Sy, 2005), l'un étant plus bénéfique que l'autre. Il va plus loin en affirmant qu'il existe non seulement des types d'informalité mais aussi des degrés de formalité. Pour cet expert sénégalais, la formalité urbaine est en train de devenir informelle, elle se transforme de sorte que : « le formel devient moins formel » (Cissé, 2021). Nnyka reconnaît également ce mélange formel-informel à Dar es-Salaam :



Nos quartiers sont uniques dans le sens où ils accueillent toutes les classes. Il y a plus de mélange spatial entre les différents revenus, et entre le formel et l'informel, qui ne semblent pas si différents... les quartiers informels ne sont pas des quartiers pour les pauvres. Les quartiers formels ont une meilleure qualité de services, mais ils ont aussi des services informels.

¹ Les experts interviewés sont: Oumar Cissé, directeur exécutif de l'Institut Africain de Gestion Urbaine et président du Réseau africain des institutions de gestion urbaine (ANUMI) au Sénégal; Gaston Kikuki, directeur de VIBINDO Association des commerçants informels de Tanzanie; Tumsifu Jonas Nnyka, ancien directeur du Logement, ministère des Affaires foncières, du Logement et du Développement de l'habitat, professeur retraité de l'Université d'Ardhi en Tanzanie; Albert Nyiti, assistant de recherche à l'Institut des études sur les établissements humains (IHSS), Université d'Ardhi, et spécialiste du logement du groupe de travail « Just City » en Tanzanie; Dave Khayangayanga, directeur par intérim du Logement au ministère ougandais de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Développement urbain; Sarah Nandudu, vice-présidente de la Fédération nationale des habitants des bidonvilles d'Ouganda; Amin Tamale Kiggundu, chef du département d'architecture et de planification physique de l'université de Makerere en Ouganda; et Dorothy Baziwe, directrice exécutive du Réseau ougandais des établissements humains Shelters and Settlements Alternatives (SSA). Leurs entretiens personnels seront cités dans le texte en utilisant leur nom de famille et en italique, pour les différencier des autres sources. Les détails de chaque entretien figurent dans la bibliographie.

(Nnkya, 2021)

Cet universitaire et fonctionnaire expérimenté va plus loin et affirme que ce « mélange aide réellement la politique de régularisation » (Nnkya, 2021).

Le fait de disposer de quartiers à revenus mixtes accélère les efforts de régularisation et contribue à fournir des environnements économiques plus diversifiés, car les quartiers à revenus plus élevés demandent des produits et des services disponibles localement qui peuvent être offerts par les résidents à faibles revenus, créant et dynamisant ainsi les marchés locaux. Sur le même sujet et avec une précision incisive, Nandudu, un chef communautaire ougandais chevronné, explique ce même phénomène à Kampala:



Nous avons de grands projets d'aménagements, mais ils nécessitent aussi des nettoyeurs. Ces nettoyeurs ne peuvent pas se permettre de venir de très loin. C'est pourquoi nous avons besoin de l'informel dans le formel. Nous avons besoin de typologies de logement qui peuvent accueillir différentes catégories de personnes lorsque nous passons de l'informel au formel. (Nandudu, 2021).

Elle appelle ce type de mélange « formalité inclusive », et explique que sans elle, « les gens vont simplement vendre ce qu'ils ont réalisé en ville et retourner au village. C'est mauvais,

cela signifie que les gens perdraient tout ». (Nandudu, 2021).

Fortement engagé dans la production de connaissances du Sud, Nyiti, un jeune chercheur basé à l'Université Ardhi de Dar es Salaam, est également attentif à l'informalité dans le formel ainsi qu'aux nombreux gradients et mélanges entre les deux:

Dans l'interphase entre le formel et l'informel, il y a beaucoup de couches et beaucoup d'interactions entre ces couches qui peuvent passer inaperçues, si l'on est pas très attentif. Il y a une multitude de formes d'informalité dans le formel. Cela complique la façon dont nous devrions les classer, car de nombreux quartiers non planifiés ne sont plus des quartiers informels puisqu'ils ont été régularisés. Et de nombreux quartiers formels se développent de manière informelle et deviennent donc non planifiés. (Nyiti, 2021)

Nyiti décrit trois types d'urbanisation:

- 1 « formel mais non planifié » (formel avec une origine informelle),
- 2 « informel mais régularisé » (informel formalisé), et
- 3 « planifié mais informel » (formel mais informel). Il est essentiel de naviguer dans ces nuances et, malheureusement, cela se produit rarement.

Ces couches, ces réalités, ne sont pas documentées, donc il nous manque effectivement beaucoup de choses » (Nyiti, 2021). Le manque de documentation, de clarté, de visibilité et de lisibilité sur ces réalités est problématique. Il s'agit d'une sorte de

cécité, comme nous l'expliquerons plus loin.

UNE CÉCITÉ QUI TOUCHE LES DEUX DIMENSIONS

Dans son livre de 2007, *Why Planning Does Not Work*, Nnkya dénonce la « cécité professionnelle » des urbanistes. Dans cette ethnographie de l'aménagement du territoire (ou anti-aménagement), il affirme que les urbanistes ne voient pas les possibilités d'aménagement inclusif qui vont de pair avec la participation de la communauté. Il oppose cette cécité au travail des géomètres, qui se rendent sur le terrain pour mieux voir, et s'efforcent de traduire en lignes sur papier ce qu'ils voient sur le terrain. Le livre montre la manière dont un plan de régularisation des résidences a été exécuté (grâce à une décision de justice), tandis que les autorités locales étaient à l'écart dans leurs bureaux et n'y ont joué aucun rôle pertinent (Nnkya, 2007). Cette « fable » de la cécité de la planification et de la non-pertinence présumée est, malheureusement, très répandue. Elle devrait être un appel à ouvrir les yeux.

L'ampleur de la cécité professionnelle sur ce qui se passe en ville est généralisée. Les connaissances professionnelles ou techniques sont limitées à l'infime partie de la ville qui n'est pas informelle, soit au plus 30% de la ville (Nnkya, 2014) (Cissé, 2005). En conséquence, les règles ne sont conçues que pour ces 30% et, en dehors de cette proportion, elles n'ont aucun impact. Par exemple, en Ouganda, la loi sur l'enregistrement des titres de propriété (modifiée en 2020), la loi sur le contrôle des bâtiments (2013) et la loi sur la propriété en copropriété (2001), n'existent que pour les biens immobiliers formels (Baziwe, 2021). Les règles négligent et sont négligées par les promoteurs urbains informels. Nandudu pense que les réglementations urbaines ne devraient jamais ignorer ceux qui, en fait, font la ville - les personnes elles-mêmes. En ce qui concerne les entreprises, c'est la même chose : « Les règles sont conçues pour l'emploi formel, elles n'ont aucun sens dans le secteur informel » (Kikuwi, 2021). C'est pourquoi Kikuwi soutient que les règles doivent être conçues par ceux qui connaissent le mieux l'enjeu; il ajoute que « les hommes d'affaires

connaissent leur métier mieux que quiconque. Et les personnes qui passent leur temps à lire et à écrire ne le font pas. » (Kikuwi, 2021). Même les membres du gouvernement reconnaissent que « nous devons considérer ces réalités sous différentes perspectives pour les comprendre » (Khayangayanga, 2021).

Pour être exact, la cécité va dans les deux sens. Les personnes qui vivent et travaillent dans des systèmes informels en savent très peu sur les systèmes formels. Comme nous l'avons expliqué, cela est dû en partie au fait que le formel et l'informel sont tellement entremêlés que « ceux qui y vivent ne voient pas la différence entre le formel et l'informel » (Nnkya, 2021).

En même temps, une idée plus déconcertante a été émise par Kiggundu, universitaire chevronné de Makerere:

« Tout ce que nous voyons ici est informel, informel et encore informel. Nous avons besoin de voir quelque chose de différent se produire. Nous avons besoin de villes modèles dans le monde en développement. Comme la petite ville verte de Putrajaya en Malaisie, financée dans les années 70. Nous devons voir à quoi ressemble une ville qui fonctionne. (Kiggundu, 2021) »

Il est important de se confronter directement et sérieusement à ce type d'impulsion « mondialiste » (Ong, 2011). Comment répondre aux aspirations africaines qui imitent les modèles mondiaux de villes durables? Ignorer ces impulsions rendrait certainement inutiles les campagnes Just City, qui consacraient tous leurs efforts uniquement à convaincre ceux qui sont déjà convaincus.

LA RAPIDITE DE LA FORMALISATION - LE TEMPS DE CHAQUE ESPACE

Lorsqu'on pense à la formalisation, c'est-à-dire à « transformer l'informel en formel » (Nandudu, 2021), la vitesse du changement

attendu peut faire la différence entre le succès et l'échec. Khayangayanga, directeur du Logement au ministère ougandais des Affaires foncières, du Logement et du développement urbain, a assuré qu'« il faut accorder plus d'attention au rythme de la formalisation. Si vous allez trop vite, vous pouvez tuer les entreprises naissantes » (Khayangayanga, 2021). Ostrom et al ont décrit ce problème de gouvernance commun et ont mis en garde contre « l'éviction » des systèmes informels qui fonctionnent par des réglementations imposées d'en haut et qui ne parviennent pas à s'adapter aux réalités du terrain (Guha-Khasnabis, Kanbur & Ostrom, 2006).

La formalisation est, et doit être, un long chemin, afin de laisser le temps aux quartiers, aux entreprises et aux bâtiments de s'adapter au changement. « Certaines de ces étapes doivent être graduelles et certaines doivent avoir des limites » (Nandudu, 2021). Nandudu soutient qu'il est crucial que les politiques de formalisation ne s'attendent pas à des changements complets de manière soudaine; ces changements se font de manière progressive. Elle pense que chaque étape de formalisation nécessite des plafonds pour différentes tailles et capacités d'entreprises. Baziwe, directrice exécutive de SSA, un réseau ougandais interacteurs des quartiers, en donne un exemple lorsqu'elle explique pourquoi SSA préconise que les permis d'occupation soient accordés dès réalisation de 75% de la construction (Baziwe, 2021). C'est moins que 100% (ce à quoi on pourrait s'attendre en cas de formalisation complète), mais c'est tout de même élevé et cela permettrait d'assurer plus de sécurité et de stabilité dans la construction des logements. L'acceptation de changements progressifs n'est pas nécessairement une minimisation des attentes, mais plutôt une compréhension du fait que de nombreux espaces sont construits au fil du temps, petit à petit. « Les planificateurs [et les régulateurs] doivent comprendre que l'informalité n'a pas de solution claire, il n'y a pas d'autre moyen que de travailler progressivement, graduellement » (Kiggundu, 2021).

Le rythme de la formalisation est un aspect de la compréhension du temps de chaque espace. Un autre aspect est la manière plus littérale dont les villes fonctionnent au-delà



d'un seul horaire. Comment elles restent fonctionnelles pendant la journée, à différents jours de la semaine, et la nuit.

En Belgique, vous ne pouvez pas acheter de dentifrice à 11 heures du soir. Ici, à Kampala, vous pouvez, il y a des magasins partout [et à tout moment]. Alors pourquoi dire que nos villes ne fonctionnent pas? Les marchés de nuit sont un concept qui pourrait être exploré de manière plus innovante... On pourrait fermer une rue de 18 à 22 heures pour que les agriculteurs puissent installer des étals et vendre, à condition que le gouvernement offre un éclairage public. Les gens ont l'habitude étaler des produits au bord des routes, c'est ainsi qu'ils perçoivent la vocation

Pensez les politiques urbaines de ce pays est quel que soit le fait de développement progressif « fait depuis longtemps en Afrique et dans le Sud. Mais les théories, les pratiques et les politiques du « développement progressif » ont été régulièrement négligées ou oubliées, comme expliqué ci-après.

des routes. Et si cela était accepté à certains moments? (Kiggundu, 2021)

Mieux cerner la problématique

LES INNOVATIONS MANQUÉES, SOIT OUBLIÉES, SOIT NÉGLIGÉES

L'informalité urbaine est depuis longtemps dans le collimateur des gouvernements, des universitaires et des populations en Afrique. De nombreuses innovations - théoriques, pratiques et législatives - ont été déployées. Malheureusement, le sujet semble souffrir d'un destin de Sisyphe, qui invente et réinvente des innovations qui sont oubliées ou effacées par des préjugés, ou par des compréhensions incomplètes. Par exemple, il y a un demi-siècle:

En 1972, la Tanzanie a publié une loi nationale consacrant le développement progressif. Elle a reconnu que les quartiers informels existaient en raison de l'échec de nos politiques, de l'échec du système à fournir des logements et des services. En 1972, c'est-à-dire avant même que l'OIT n'invente le terme de secteur informel, avant même Vancouver, avant qu'ONU-Habitat n'existe, la Tanzanie a reconnu ces quartiers et affirmé qu'ils ne devaient pas être éradiqués mais soutenus. (Nnkya, 2021)

Nnkya explique que cette politique de 1972 a insufflé un changement de paradigme en prenant le contre-pied de la loi plus punitive des années 1960 qui préconisait l'élimination des bidonvilles. Avec elle, la Tanzanie a compris que les quartiers informels étaient des investissements précieux; la politique de 1972 a permis la reconnaissance politique des quartiers informels. En 1978, elle a également incité les programmes d'architecture et d'urbanisme de l'université d'Ardhi à adapter leur cursus pour se conformer à cette loi. Ardhi a intégré des cours sur la modernisation et a enseigné aux étudiants comment améliorer physiquement les quartiers. Même

si le programme d'études n'exposait pas les planificateurs et les architectes aux sujets relatifs au commerce et à l'occupation des terres (qui n'ont été pris en compte dans les lois urbaines qu'en 1995), c'était tout à fait novateur à l'époque (Nnkya, 2021). Cette orientation disciplinaire est encore innovante et, malheureusement, peu fréquente.

Un autre exemple d'innovations ou de potentiel manqués est celui mentionné par Kiggundu, le chef du département d'architecture et de planification physique de l'Université de Makerere. Il critique la mauvaise compréhension que les décideurs ont de l'informalité, mais aussi le fait qu'ils oublient et méprisent les valeurs traditionnelles africaines, simplement parce qu'elles ne sont pas conformes aux paradigmes occidentaux. Kiggundu affirme qu'il est absurde que les collectivités locales ne tiennent pas compte des contributions des communautés au maintien des infrastructures urbaines, inspirées des pratiques traditionnelles. Un exemple est la pratique du « bulungi bwansi » de Kiganda, le « service communautaire », qui insuffle aux gens l'amour de prendre soin de leur lieu, de leur nation et de leur royaume. Le bulungi bwansi encourage les communautés à se réunir pour réparer un nid de poule sur une route, ou débroussailler les buissons ou effectuer d'autres activités de ce type. Cependant, le gouvernement local ne l'autorise pas. « La KCCA [autorité de la capitale de Kampala] soutient que les citoyens ne peuvent ni construire ni réparer les routes, car ils ne savent pas comment le faire correctement. Nier cette impulsion à collaborer, nier ce dynamisme social est absurde, d'autant plus que le gouvernement n'a pas la capacité de répondre à tous les besoins partout. » (Kiggundu, 2021).

Dans le même ordre d'idées, Ndezi et d'autres soulignent la portée théorique du principe de « maisha bora » ou « bonne vie », qu'ils comparent à l'indice de prospérité d'ONU-Habitat. Maisha bora est en effet un concept plus ancré qui peut synthétiser et communiquer efficacement sur des sujets urbains complexes et interdépendants. Il est intéressant de noter que les recherches de Ndezi ont montré que maisha bora donne la priorité aux moyens de subsistance, parmi les nombreuses questions (Ndezi, et al, 2020).

Prendre les concepts traditionnels plus au sérieux pourrait aider à élaborer des politiques qui répondent de manière adéquate aux défis majeurs, comme la conception de modèles de financement urbain réalisables. « Nous devons être plus imaginatifs et plus inclusifs. L'informalité doit être considérée comme une opportunité de générer des revenus pour la ville » (Kiggundu, 2021). Une attitude érudite et pragmatique, qui ne néglige pas mais intègre les connaissances traditionnelles, les valeurs et les pratiques quotidiennes, est une approche plus judicieuse. Reconnaître les apports, et pas seulement les inconvénients de l'informalité, est simplement une base plus raisonnable pour l'action publique.

Il s'est avéré difficile d'incorporer des types de connaissances basées sur les réalités du terrain. Sur ce point, Nandudu a expliqué les obstacles rencontrés dans le cadre des données de recensement volontaire recueillies par Slum Dwellers International (SDI) auprès de plus de 7 700 bidonvilles dans le monde. « Nous avons effectué de nombreux recensements, mais les collectivités locales mettent beaucoup de temps à les accepter. Leurs systèmes bureaucratiques ne reconnaissent pas les nôtres... Elles estiment que les données communautaires ne sont pas authentiques » (Nandudu, 2021). Khayangayanga le confirme et explique qu'au début « les collectivités locales prétendaient que les données étaient informelles, non normalisées. Mais ensuite, un processus a eu lieu avec le Bureau des statistiques de l'Ouganda et la Banque Mondiale, après quoi il y a une certaine appréciation de ces données, en particulier parce que SDI collecte des données plus régulièrement que peut le faire le gouvernement » (Khayangayanga, 2021). Cependant, malgré une certaine acceptation acquise, l'utilisation réelle de ces données par les collectivités locales est très limitée. « Maintenant, ces données sont principalement utilisées pour identifier les projets des communautés locales » (Khayangayanga, 2021); il s'agit d'une sous-utilisation flagrante d'une source de données très détaillées et exploitables.

UNE QUESTION DE MENTALITE

L'informalité urbaine est stigmatisée, et cela empêche d'en tirer des enseignements. L'idée d'en tirer parti, d'exploiter au mieux son potentiel, reste problématique tant pour les techniciens que pour les welfaristes. Il y a beaucoup d'apprentissage et de désapprentissage à faire. Kiggundu plaide pour « la nécessité d'introduire des cours de courte durée sur l'amélioration des bidonvilles et l'informalité à l'intention des responsables de la gestion des villes, des planificateurs, du secteur privé et des ONG... [nous devons] former de nouveaux agents du changement et de nouveaux responsables de la planification et de la gestion des villes... même au parlement, car ce sont eux qui décident du budget national » (Kiggundu, 2021). Dans le même ordre d'idées, Kikuwi explique que « le plus grand défi pour la reconnaissance est l'état d'esprit des autorités.

Elles considèrent l'informel comme une nuisance, comme un entêtement. Elles ne savent pas sortir des sentiers battus, elles ne voient pas qu'il n'y a pas de sentier battu! 97% des entreprises en Tanzanie sont informelles » (Kikuwi, 2021).

Kiggundu va plus loin en affirmant que « Nous avons besoin de nouveaux types de dirigeants... plus imaginatifs, plus talentueux, plus flexibles » (Kiggundu, 2021). Mais il n'est pas certain que cela soit facile, car: « Les écoles n'ont pas beaucoup changé au cours des 60 dernières années. Les enseignants sont pour la plupart formés en Europe, et ils reviennent en voulant appliquer ici ce qu'ils ont appris là-bas, ce qui est impossible... ce que des gens comme moi ont étudié dans les écoles occidentales ne fonctionne pas ici » (Idem: 2021). « Les choses qui comptent dans les villes africaines ne sont pas priorisées dans les écoles occidentales... le système de planification conventionnel ne reconnaît pas l'informel, pourtant la réalité est surtout informelle » (Idem, 2021). L'urbanisme du Sud, bien qu'actif et prometteur (AAPS, 2021), n'est pas considéré comme suffisamment mature, pas même au sein du continent.

La production de connaissances et l'élaboration de théories restent ancrées dans des structures coloniales qui considèrent

l'Afrique comme un immense dépôt de données à récolter et à extraire, au mieux, avec l'aide des universités locales (Pieterse, 2015).

QUAND LE PROBLÈME N'EST PAS L'INFORMALITÉ MAIS LA FORMALITÉ

L'ancien directeur du ministère du Logement et du Développement urbain de Tanzanie et professeur à la retraite affirme sans ambages: « Nos interventions dans les quartiers informels ne fonctionnent pas » (Nnkya, 2021). En effet, les histoires de projets, programmes ou politiques de formalisation qui, bien que bien intentionnés, trahissent leur propre objectif, abondent. Même si leurs résultats injustes restent gravés dans l'esprit et le cœur de ceux qui sont suffisamment conscients ou âgés pour s'en souvenir, le même type d'initiatives réapparaît plus tard, sous des formes légèrement différentes.

Le projet d'amélioration du bidonville de Namuwongo à Kampala est resté dans les mémoires. Au départ, il a été considéré comme un succès, car il a permis d'ériger 135 nouvelles maisons dans un ancien bidonville. Mais les résidents se sont trouvés incapables de s'adapter aux exigences d'un quartier formel, comme payer les factures de services publics, les frais d'enlèvement des ordures, etc., si bien que la plupart ont vendu leurs droits et sont retournés envahir un autre endroit, créant ainsi un nouveau bidonville ailleurs (Baziwe, 2021). Pour Kiggundu, il s'agit là d'un exemple de la manière dont une formalisation qui ne tient compte que de l'amélioration physique et néglige le développement économique local, finit par être une « expulsion planifiée » (Kiggundu, 2021). Sara Nandudu, dirigeante de groupes d'épargne communautaires locaux, nationaux et internationaux (BAMU, NSDFU et SDI), explique: « s'il n'y a pas d'accessibilité financière, nous procédons simplement à une expulsion très polie... si les maisons sont trop chères, les gens ne peuvent pas se permettre d'y vivre et cela conduit à une auto-éviction automatique » (Nandudu, 2021). Les cas de ce genre abondent; ils sont le fruit de durs efforts et de bonnes intentions, mais ils sont incomplets et donc voués à l'échec. Il est clair que si les citoyens invisibles ne sont pas

URBAN INFORMALITY AND THE MAKING OF AFRICAN CITIES

compris et vus, la planification, même bien intentionnée et judicieuse, les contournera.

Des expériences similaires se sont produites dans la formalisation des entreprises. Par exemple, Kikuwi s'est impliqué dans VIBINDO en 1998, lorsque Dar, « au titre de son nouveau plan directeur d'urbanisme, a commencé à persécuter les commerçants informels, les battant, les harcelant, confisquant leurs marchandises » (Kikuwi, 2021). Les commerçants informels se sont organisés, non pas tant pour se défendre, mais pour garantir leur représentation. Vingt ans plus tard, le gouvernement a publié la loi Blueprint (gouvernement tanzanien, 2018), supprimant 200 réglementations pour faciliter la formalisation: enregistrement électronique des entreprises, carte électronique nationale, etc. Cependant, « son impact est très minime... et pire que cela, la dé-formalisation est ce qu'ils font réellement. Le gouvernement encourage une plus grande informalité » (Kikuwi, 2021). Ce n'est pas le résultat auquel s'attendaient les défenseurs de De Soto.

En réfléchissant à l'histoire de la politique du logement en Tanzanie, Nyiti n'est pas optimiste. Il explique que les premières politiques d'indépendance des années 60 visaient à aider les pauvres et à faire du logement une priorité. Bien que partant d'une bonne intention, les ressources étaient rares, de sorte que les efforts de l'État en matière de logement ont abouti à la construction de peu de maisons et à la destruction de nombreux bidonvilles (Nyiti, 2021).

Plus tard, la politique du logement a évolué pour inclure des projets de sites et de services dans le cadre desquels le gouvernement

fournissait des terrains et des routes d'accès, la charge de la construction des maisons revenant aux propriétaires. « On nous a dit que nous devons posséder notre propre maison » (Nyiti, 2021). Bien que cette approche ait pu apporter une solution à la pénurie de ressources et à la faiblesse des capacités du gouvernement, elle mettait un accent excessif sur l'accession à la propriété qui ne fonctionne que pour certains. Il conclut: « Le gouvernement n'assume pas l'entière responsabilité du désordre qu'il a créé: le gouvernement n'aide pas les gens à aller d'un point A à un point B » (Idem, 2021).

Un autre exemple des problèmes liés à la formalité est lorsque les entreprises formelles rendent délibérément informelles les zones récemment formalisées. Baziwe constate que cela se produit fréquemment dans les zones ouvertes ou les espaces publics des quartiers informels modernisés qui se sont battus pour obtenir des écoles et des espaces communautaires, mais qui sont repris par des investisseurs privés corrompus, ce qui favorise, ainsi, de nouveaux cycles d'informalité urbaine. Les spéculateurs voient dans certaines de ces zones des opportunités de développement et achètent les terrains de ceux qui ne les possèdent pas, afin de pouvoir en revendiquer la propriété (Baziwe, 2021). Ce type de ré-informalisation perverse et mal intentionnée est susceptible de se produire davantage dans les quartiers et les communautés qui sont plus consolidés et qui ont le plus lutté pour obtenir des services urbains.



Résoudre le problème

QUEL EST LE BUT DE LA FORMALISATION?

Cette question a été au cœur des discussions menées dans le cadre de la présente étude avec des fonctionnaires, des leaders de la société civile et des universitaires à Kampala, Dar es Salaam et au Sénégal. Généralement, les experts ont d'abord donné une réponse simple et directe: « Élargir l'assiette fiscale, c'est tout, rien d'autre » (Kikuwi, 2021). Tous avaient beaucoup plus à dire à ce sujet, et pour beaucoup, il est très clair que la formalisation a des objectifs différents pour les différentes parties prenantes.

Baziwe a été la plus complète dans son approche de la multiplicité des perspectives. Elle a détaillé six perspectives. « Pour le gouvernement de la ville, la formalisation est synonyme d'ordre », a-t-elle déclaré. Pour les habitants des bidonvilles, la formalisation signifie payer des taxes qu'ils ne veulent pas « parce qu'ils n'ont pas l'impression que les taxes sont liées à un moyen de soutenir la croissance de leurs entreprises ... [les taxes ne sont pas] reflétées dans le développement qu'ils obtiennent » (Baziwe, 2021). Pour les organisations de la société civile, la formalisation signifie davantage de services pour la communauté. Pour les décideurs, cela signifie avoir des « investissements fonctionnels », c'est-à-dire sauvegarder les investissements réalisés par et pour les zones de développement urbain à revenus élevés, tout en garantissant les petites entreprises qui les desservent. Pour les promoteurs immobiliers privés, la formalisation est la méthode plus efficace, car elle attire davantage d'entreprises à revenus moyens et élevés dans une zone. Mais pour les acteurs de l'immobilier informel, la formalisation est un cauchemar, car elle ferme leur champ d'action, puisque leur activité prospère dans des systèmes de propriété foncière peu clairs (Baziwe, 2021).

Nyiti partage ce point de vue, affirmant que pour le gouvernement, le but de la formalisation « est d'avoir un système central responsable, pour pouvoir savoir ce qui se passe » (Nyiti, 2021). Pour les habitants des bidonvilles, a-t-il ajouté, la formalisation est le moyen d'avoir une sécurité d'occupation, ce qui est une chose positive pour eux, car cela leur permet d'accéder à un « ensemble de droits. » Il a ajouté que pour les universitaires, la formalisation est une occasion manquée. « Cela signifie que nous ne traitons pas le problème. Parce qu'au fur et à mesure que nous régularisons, plus de gens se déplacent vers la périphérie » (Nyiti, 2021). Il n'est pas seulement préoccupé par une expansion urbaine incontrôlée, mais par le fait que la planification urbaine n'est pas faite dans une perspective du Sud, en donnant des outils directement aux personnes qui font réellement la ville.

Nyiti a également expliqué que pour le gouvernement local, garantir les routes d'accès est une condition importante de la formalisation. Il a affirmé que le « projet de régularisation, l'Urasimaji Wa Makazi Holela² est une sorte de baptême où les urbanistes [donnent vie à ces maisons sur les cartes] tandis que les géomètres [le font avec des balises sur le terrain] » (Nyiti, 2021).

Avec ses deux décennies d'expérience en tant que responsable de la politique du logement en Ouganda, Khayanganga soutient que la formalisation a trois objectifs principaux du point de vue du gouvernement. En ce qui concerne les entreprises, il s'agit d'élargir la tranche d'imposition (curieusement, il ne l'a pas mentionné en ce qui concerne l'impôt foncier (Mirondo, 2021)). Pour ce qui est de la formalisation du logement et des quartiers, il s'agit de fournir des infrastructures urbaines. Enfin, un autre objectif est de mieux lutter contre la criminalité urbaine. Ici, il a mentionné

² *Urasimaji Wa Makazi Holela, le nom swahili de la plus importante politique de régularisation de Dar es Salaam (axée sur l'accessibilité routière) est automatiquement traduit en ces termes « Bureaucratie de l'habitat arbitraire » (Google Translate, 2021), une sorte de présage de son inutilité.*

que le système national d'identification aide à traquer les activités illégales (Khayangayanga, 2021).

Selon Kiggundu, il existe au moins trois types d'objectifs.

→ La première est **l'amélioration ou la modernisation physique**. Il considère la mise à niveau comme bénéfique car les investissements publics (qu'il s'agisse de nouvelles routes ou de marchés modernes) sont suivis par des améliorations volontaires induites par les personnes.

→ Le deuxième type est simplement la **fusion des organisations** comme les associations de matatus et de chauffeurs de boda boda promues récemment par le ministère des Transports (un modèle à suivre dans d'autres sous-secteurs urbains) (Kiggundu, 2021).

→ Le dernier type mentionné est celui de **l'actualisation des normes physiques urbaines** Kiggundu a donné l'exemple du nouveau zonage du quartier huppé de Kololo pour tenir compte des récents aménagements commerciaux à petite échelle. Cet exemple montre que si cela peut être fait pour les zones à revenus élevés, cela peut également être fait pour les zones à faibles revenus.

Sara Nandudu a conclu qu'il n'y avait rien de mal dans ces politiques, d'autant qu'elle apprécie le fait que les agents de la KCCA aient exprimé leur intérêt pour un partenariat avec les communautés pour améliorer les quartiers. « Je pense que c'est un bon objectif, cependant la question est de savoir comment cela va être fait. Nous devons peut-être supprimer les bidonvilles ou l'informalité, mais il ne faut pas se débarrasser des gens. La question est de savoir comment » (Nandudu, 2021). Ce genre d'idées montre clairement que le consensus est plus grand sur ce que les politiques devraient faire, mais que la clarté et la cohérence font défaut sur la manière de les mettre en œuvre. Et, comme nous l'avons déjà mentionné, comment ne pas trahir l'objectif

même de la formalisation lors de la mise en œuvre des politiques spécifiques.

QUEL DEVRAIT ÊTRE LE BUT DE LA FORMALISATION?

De nombreux experts s'accordent à dire que la formalisation ne devrait pas être un but en soi, et qu'en tant qu'intention politique, elle est tout simplement mauvaise. En outre, l'idée que l'objectif de la formalisation est l'intégration est incomplète. Comme de nombreux experts l'ont noté, l'intégration seule, et la visibilité de l'informalité dans les structures gouvernementales, est loin d'être un point final souhaité.

Selon Cissé, qui est non seulement un grand spécialiste de l'informalité urbaine (avec des recherches sur la gestion des déchets solides, l'agriculture urbaine et les inondations dans les quartiers informels, entre autres) mais qui s'intéresse aussi depuis peu à la politique des

villes sénégalaises:

La question n'est pas de formaliser; ce n'est pas de cette manière que l'on produit la ville. La production formelle ne parvient pas à générer un système équitable et diversifié. Les acteurs informels ont la capacité et ont prouvé qu'ils pouvaient fournir des solutions durables. Si vous formalisez, le risque est de perdre cette capacité; et les gouvernements n'ont pas de capacité à revendre, leur capacité est déjà très limitée... Il y a simplement trop d'opportunités ici pour les ignorer. (Cissé, 2021)

L'un des énoncés les plus détaillés sur ce que devrait être l'objectif de la politique de formalisation est venu de Kikuwi, dirigeant de la VIBINDO Society, une organisation de fabricants, commerçants et prestataires de services informels. Kikuwi avance que « le but de la formalisation ne devrait pas être de formaliser, le but devrait être la transformation... la transformation de l'informel au formel » (Kikuwi, 2021). « Il y a deux composantes à la transformation », a-t-il déclaré.

« La première est la reconnaissance. Nous devons mieux identifier les travailleurs et les entreprises à l'aide des données ventilées par sexe, âge, secteur, et chercher à comprendre pourquoi ils travaillent dans tel ou tel domaine [...].

Les mesures incitatives forment la deuxième composante: espaces de travail propices, financement, protection sociale, formation professionnelle, technologies appropriées et marketing » (Kikuwi, 2021).

Cette approche à deux volets de la formalisation, avec des composantes de reconnaissance et de soutien, est fondamentale. Cissé abonde dans ce sens lorsqu'il déclare: « La reconnaissance pourrait ne pas être suffisante; l'objectif devrait également être de soutenir » (Cissé, 2021). Khayangayanga a parlé d'une « infrastructure de soutien », qui va au-delà du soutien physique et juridique, et prend également en compte les systèmes d'information qui peuvent être utiles aux citoyens ordinaires.

En effet, si l'on considère la formalisation comme une simple intégration d'activités informelles dans les structures officielles, les citoyens ne la considéreront jamais comme bénéfique. De nombreux auteurs ont évoqué les méfaits d'une « assimilation pernicieuse » qui draine les moyens de subsistance des pratiques informelles et ne leur rend pas grand-chose (Kamete, 2018). En d'autres termes, « il n'y a pas de droit sans obligation... le gouvernement n'a pas de droit sans servir son peuple » (Kikuwi, 2021).

Du point de vue de Nandudu, le lien entre le logement et les moyens de subsistance est ce qui fait que la formalisation fonctionne bien. « Le logement rend la formalisation abordable », a-t-elle déclaré, ajoutant: « Le logement détermine le type d'informalité que vous avez. Le logement est essentiel pour transformer la formalité en formalité. Le logement [formel] doit répondre à des facteurs économiques qui permettent aux gens d'avoir une entreprise à domicile. C'est important, car il faut que les gens puissent se permettre de passer de l'informel au formel » (Nandudu, 2021). Sa vision va au cœur du problème de la formalisation et donc de la

détermination de ce que devraient être des politiques de formalisation efficaces. Si se formaliser et rester formel a un coût, alors il faut envisager un moyen par lequel les gens peuvent se permettre ces coûts et ainsi récolter les bénéfices mutuels de la transformation. La formalisation sans incitations, sans structure de soutien, n'est rien d'autre qu'un mirage.

LA COPRODUCTION DE SERVICES, DE BIENS ET DE SYSTÈMES DE PROTECTION SOCIALE EN MILIEU URBAIN

Comme le montrent les entretiens réalisés dans les maisons, les quartiers informels, avec les usages et les entreprises informels qui y sont associés, sont des fournisseurs de services et de biens urbains qui n'existeraient pas autrement et qui profitent à leurs habitants et à la ville dans son ensemble. Il s'agit notamment d'options de logement accessibles et abordables, d'eau, de garderies d'enfants, d'espaces de rencontre communautaires, et bien plus. Reconnaître les dynamiques informelles est un point de départ nécessaire pour une action municipale plus efficace. Les défis et les déficits urbains sont vastes, profonds et s'intensifient rapidement. Il est donc insensé de ne pas tirer parti des efforts existants et de ne pas soutenir la fourniture informelle de biens et de services urbains, afin d'en améliorer la qualité et d'en étendre la portée.

Une approche de coproduction des biens et services urbains et des protections sociales reconceptualise la fourniture publique non pas comme une question de « l'État fait tout » ou « le secteur privé fait de son mieux », mais comme une approche qui intègre les contributions d'un plus grand nombre de parties prenantes, en particulier celles qui sont des sujets majoritaires et des objets de l'action gouvernementale. « L'enjeu crucial de l'informalité, à l'instar de la plupart des problèmes africains, ne peut être abordé sans coopération » (Kiggundu, 2021). De nombreux exemples de coopération synergique entre acteurs publics et informels pour améliorer la prestation de services ont été documentés dans différents secteurs (Meagher, 2013), comme la gestion des déchets (Nzeadibe, 2013) (Parra, 2020), l'eau et l'assainissement (Ahlers et al., 2014), le logement et l'urbanisme (Watson, 2014), la protection sociale (Tokman, 2007) (Steiler,

2018), pour n'en citer que quelques-uns.

La compréhension des mécanismes de logement informel comme un facteur de protection sociale est pour beaucoup un simple fait de la vie. Les maisons à usage intensif, en particulier à usage économique, offrent une protection à leurs résidents en cas de besoin, agissant exactement comme une assurance sociale (comme une source d'assurance-vie en cas de décès, d'indemnités de licenciement ou de chômage, et ainsi de suite). Il faut une certaine souplesse intellectuelle pour comprendre que les protections sociales peuvent prendre de nombreuses formes et que certaines de ces formes peuvent être spatialisées, voire photographiées, si l'on ose y regarder de plus près. En fait, la protection sociale est un concept qui n'est pas simple pour les profanes : « Il est parfois difficile de simplement expliquer aux travailleurs informels ce qu'est la formalisation.

Par exemple, il est difficile pour beaucoup de saisir le sens de la protection sociale. C'est une idée vide, trop abstraite » (Kikuwi, 2021). Mais en même temps, l'utilisation de leurs espaces comme protection sociale n'est qu'un moyen naturel de se débrouiller dans la ville.

Les formes spatialisées d'offre informelle de protection sociale sont apparues de manière évidente dans les conversations avec les résidents des maisons enquêtées au Sénégal.

Par exemple, Demba a confié que les 300 000 francs (USD\$510) qu'il tire par mois de la location des deux magasins situés devant sa maison ont été d'un grand soutien après le décès de sa mère. « Sans cet argent, nous n'aurions pas pu nous en sortir, car nos revenus n'étaient pas conséquents à l'époque », a-t-il déclaré. (Ndiaye, 2021). Dans un autre entretien (#9), Ndèye a confié que sans les activités informelles liées à la location de sa maison, il aurait été pratiquement impossible pour elle et ses petits-enfants de survivre après la mort de son mari. Aujourd'hui, à part le l'épicerie tenu par son fils aîné, le principal revenu de Ndèye provient des activités qui ont lieu dans sa maison. Il en va de même pour Fatou [entretien à domicile n°12], une veuve interrogée dans le quartier de la Médina. (Ndiaye, 2021). Cette situation est loin d'être

informelles des personnes âgées sont utilisées pour compléter leur pension » (Cissé, 2021). En d'autres termes, « le logement est la pension des pauvres » (Torres dans Carrizosa, 2021).

Pour Nandudu, non seulement les maisons, mais aussi les réseaux sociaux peuvent faire office de protection sociale informelle. Elle évoque le rôle des « comités de bien-être » dans les quartiers informels. Elle explique que les communautés bien soudées sont « ce qui en fait une famille et elles restent unies. Ainsi, si quelqu'un a un problème, les autres peuvent venir l'aider. Par exemple, si un membre perd un enfant, les autres membres viendront l'aider » (Nandudu, 2021). Pour Nandudu, ces structures de soutien social sont liées à la fois à la santé économique et psychologique des quartiers : « Les gens sont prêts à sacrifier leur vie pour maintenir ces réseaux » (Nandudu, 2021) dit-elle, soulignant ainsi leur rôle vital.

RENDRE JUSTES LES BIENS ET SERVICES URBAINS COPRODUITS

La co-production entend, de manière pragmatique, que lorsqu'il s'agit de remédier aux défaillances conjointes de l'État et du marché, les partenariats sont la clé d'une approche de terrain efficace et évolutive. C'est l'une des raisons pour lesquelles il est indispensable pour les collectivités locales de reconnaître les activités informelles - non pas pour effacer l'informalité, mais pour établir la véritable base de référence à partir de laquelle construire un système plus juste, pour révéler les actifs des personnes, aussi fragiles, fractionnés ou apparemment désorganisés qu'ils puissent paraître en surface.

Les activités économiques et de services urbains intenses qui se déroulent dans les quartiers informels consolidés doivent non seulement être reconnues, mais également soutenues. Sans soutien, la coproduction peut devenir une forme d'exploitation (Miraftab, 2004) et, par conséquent, une opportunité de redistribution serait manquée (Chen, 2006). Sans une structure de soutien créative, spatialisée et débridée pour aider la fourniture informelle de biens, de services et de protections sociales à mieux fonctionner, il y a peu d'espoir de parvenir à la Ville Juste que nous souhaitons.



Bibliographie et
références

05

- AAPS— African Association of Planning Schools, (2021). Urban Africa in the 21st Century: current issues and future prospects of urban governance and planning, 5th AAPS-Conference, November 18-20, 2021.
- Ahlers, R., Cleaver, F., Rusca, M. & Schwartz, K. (2014). Informal space in the urban waterscape: Disaggregation and co-production of water services. *Water Alternatives* 7(1) pp 1-14
- Barry, M. (2015). Property theory, methods, and the continuum of land rights, Nairobi: UN Habitat
- Baziwe, D. (2021). The just city in Africa. Working paper on urban informality, Personal interview, November 17, 2021. Online.
- Bhanjee, S. and Zhan, C. H. (2018). Mapping latest patterns of urban sprawl in Dar es Salaam, Tanzania, *Papers in Applied Geography*, 4(3), pp 292-304. <https://doi.org/10.1080/23754931.2018.1471413>
- Bromley, R. (2004). Power, property and poverty: Why De Sot's "Mystery of Capita" cannot be solved. *Urban Informality: Transnational Perspectives from the Middle East, Latin America, and South Asia*, Chapter 14. Berkeley: Lexington Books
- Carrizosa, M. (2021). Working Homes: Space-use intensity and urban informality in Bogota, Doctoral Dissertation, Publication # 28498120, The New School, New York.
- Castells, M. & Portes, A. (1989). World underneath: the origins, dynamics and effects of the informal economy. In Castells, M., Portes, A., & Benton, L. A. *The informal economy: studies in advanced and less developed countries*. Pp 11-41. Baltimore, MD: John Hopkins University Press.
- Chen, M. A. (2006). Rethinking the informal economy: linkages with the formal economy and the formal regulatory environment. In Guha-Khasnobis, B., Kanbur, R. and Ostrom, E. (Eds.) *Linking the formal and informal economy: concepts and policies*, Oxford: Oxford University Press. DOI:10.1093/0199204764.003.0005.
- Chen, M. A. (2014), *Informal economy monitoring study sector report: Home-based workers*, Cambridge, MA: WIEGO.
- Chen, M. A., Roeveer, S., & Skinner, C. (2016). Urban livelihoods: reviewing the evidence in support of the new urban agenda. Editorial in *Environment and Urbanization Brief- 34 International Institute for Environment and Development (IIED)*, pp 1-12. London: Russell Press.
- Chen, M. A., Kihato, C. W., & Skinner, C. (2018) *Inclusive public spaces for informal livelihoods: a discussion paper for urban planners and policy makers*. Prepared by WIEGO for the Cities Alliance Joint Work Programme for Equitable Economic Growth in Cities. p 17. Manchester: WIEGO Limited.
- Cissé, O., Gueye, N. F. D., and Sy, M. (2005). Institutional and legal aspects of urban agriculture in French speaking West Africa: from marginalization to legitimization, *Environment and Urbanization*, 17(1), pp 143-154.
- Cissé, O. (2021). The just city in Africa. Working paper on urban informality, Personal interview, November 8, 2021. Online.
- Davis, Mike (2006), *The Planet of Slums*, Verso, London
- De Soto, H. (2000). *The mystery of capital: Why capitalism triumphs in the west and fails everywhere else*. New York, NY: Basic Books.
- Fergusson, J. (2007). Formalities of poverty: Thinking about social assistance in neoliberal South Africa, *African Studies Review*, 50 (2), pp. 71-96.
- FES, (2020). *Towards the just city in Kenya*, Friedrich Ebert Stiftung Kenya, Nairobi, <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kenia/17107.pdf>
- Gershuny et al. (2017). *CAPTURE24: Testing self-report time-use diaries against objective instruments in real time*, Center for Time Use Research, Oxford: University of Oxford

- Gilbert, A. (2002). On the mystery of capital and the myths of Hernando De Soto: What difference does legal title make? *International Development Planning Review*, 24(1), pp 1-19. <https://doi.org/10.3828/idpr.24.1.1>.
- Government of Tanzania - GoT. (2018). *Blueprint for regulatory reforms to improve the business environment*, Ministry of Industry, Trade and Investment. Dodoma: Government of Tanzania.
- Guha-Khasnobis, B., Kanbur, R. & Ostrom, E. (2006). Beyond formality and informality. Linking the formal and informal economy: concepts and policies. DOI:10.1093/01992047.64.003.0001.
- Guyen, M. & Karlen, R. (2020). Supporting Africa's urban informal sector: coordinated policies with social protection at the core. *Africa Can End Poverty*, World Bank Blog. Retrieved (October 29, 2021), from <https://blogs.worldbank.org/africacan/supporting-africas-urban-informal-sector-coordinated-policies-social-protection-core>.
- Perry, G. et al. (2007). *Informality: Exit and Exclusion*. World Bank, Washington, D.C.
- ILO, (2015). *Transition from the informal to the formal economy Recommendation, 2015 (No. 204)* Geneva: International Labour Organization. https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R204.
- ILO, (2018). *Women and men in the informal economy: a statistical picture*, (3rd ed.), p 24. Geneva: International Labour Organization.
- ILO, (2020). *Report on employment in Africa (Re-Africa) Tackling the youth employment challenge*. pp 1-2. Geneva: International Labour Organization.
- Jacobs, J. (1969). *The economy of cities*. New York: Random House. <https://doi.org/10.1002/ncr.4100580916>.
- Joshi, A. & Moore, M. (2004). Institutionalised co-production: unorthodox public service delivery in challenging environments. *The Journal of Development Studies*, 40(4), Pp 31-49. <https://doi.org/10.1080/00220380410001673184>.
- Jutting, J., & Laiglesia, J. R. (2009). *Employment, poverty reduction and development: What's new? Is informal normal? Towards more and better jobs in developing countries*. (pp 17-26). Paris: OECD Development Centre. <https://doi.org/10.1787/9789264059245-en>
- Kamete, A. Y. (2018). Pernicious assimilation: reframing the integration of the urban informal economy in Southern Africa, *Urban Geography*, 39 (2), pp 167-189. <https://doi.org/10.1080/02723638.2017.1298219>.
- KCCA, (2012). *Updating Kampala structure plan and upgrading the Kampala GIS Unit, Draft Final Report*, Kampala: Kampala Capital City Authority.
- Khayangayanga, D. (2021). *The just city in Africa*, Working paper on urban informality, Personal interview, December 8, 2021. Online
- Kapinga, I. (2021). *Debriefing meeting with local researchers, Urban informality and the just city in Africa*, FES -TNS, December 3, 2021. Online
- Kiaga, A. & Leung, V. (2020). *The Transition from the Informal to the Formal Economy in Africa*, Global Employment Policy Review Background Paper #2, International Labor Organization (ILO), Geneva.
- Kiggundu, A. T. (2021). *The just city in Africa*, Working paper on urban informality, Personal interview, November 17, 2021. Online
- Kikuwi, G. (2021). *The just city in Africa*, Working paper on urban informality, Personal interview, November 9, 2021. Online.

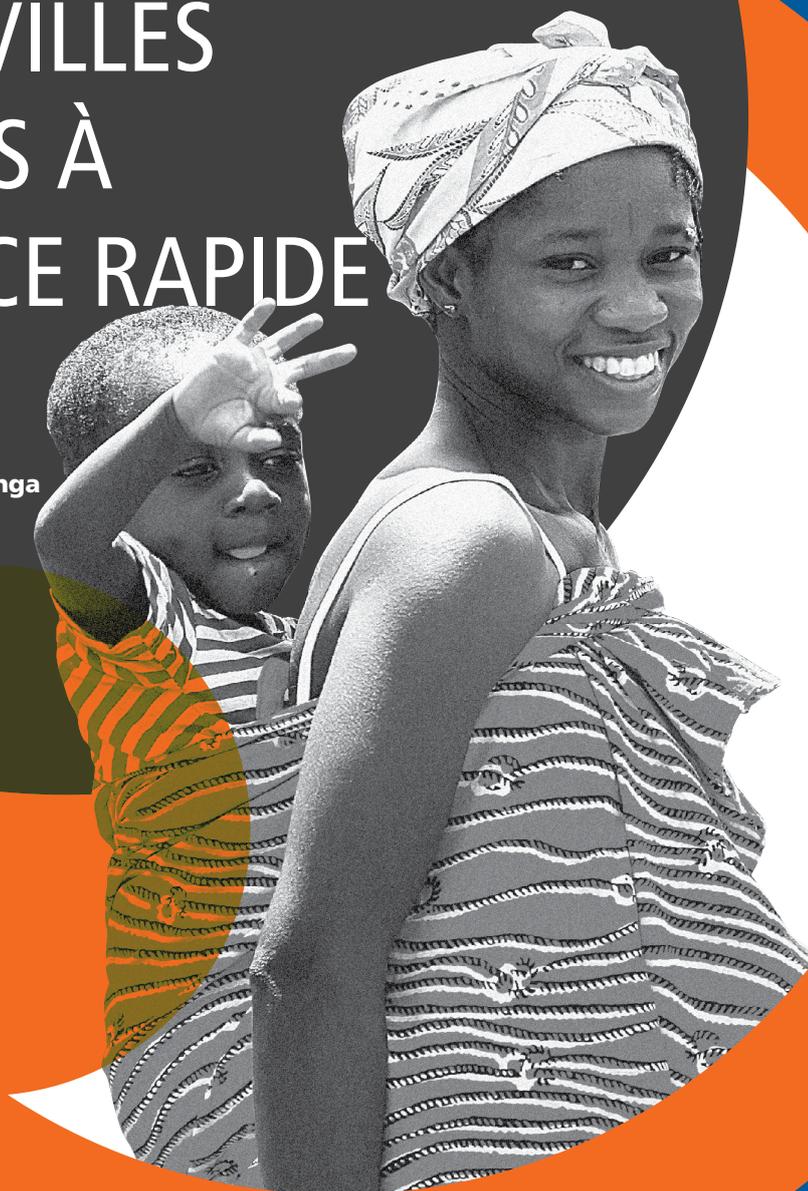
- Kisekka, C. (2019). Buganda Subjects Urged to Promote Community Service among Youngster, Uganda Radio Network, <https://ugandaradionetwork.net/story/buganda-subjects-urged-to-promote-community-service-among-youngsters->
- Kisembo, T. (2021). Debriefing meeting with local researchers. Urban informality and the just city in Africa, FES -TNS, December 3, 2021. Online.
- Levy, et al. (2012), "(In) Formal and (Un) Productive: The Productivity Costs of Excessive Informality in Mexico", IDB Working Paper Series 34, Washington
- Maloney, W. F. (2003). Informality revisited. Policy, Research working paper series, 2965. Washington, DC: World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/19181>.
- Meagher, K. (2013). Unlocking the informal economy: A Literature review on linkages between formal and informal economies in developing countries. WIEGO Working Paper #27, April 2013
- Miraftab, F. (2004). Neoliberalism and the casualization of public sector services: The case of waste collection services in Cape Town, South Africa. *International Journal of Urban and Regional Research*, 8(4), pp. 874-92.
- Mirondo, R. (2021). TRA starts collecting property tax via Luku today, The Citizen News.
- Moser, C. O. N. (1978). Informal sector or petty commodity production: dualism or dependence in urban development? *World Development*, 6(9-10), pp 1041-1064. [https://doi.org/10.1016/0305-750X\(78\)90062-1](https://doi.org/10.1016/0305-750X(78)90062-1)
- Nandudu, S. (2021). The just city in Africa, Working paper on urban informality, Personal interview, November 24, 2021. Online
- Ndezi, T., Woodcraft, S., Osuteye, E., Makoba, F. D. (2020). Pathways to the 'Good Life': Co-producing prosperity research in informal settlements in Tanzania. *Urban Planning*, 5(3), pp 288–302.
- Ndiaye, A. (2021). Final report from house interviews in Dakar, Urban Informality and the Just City in Africa, FES -TNS, December 6, 2021. Online.
- Nnkya, T. J. (2007). Why planning does not work: land use planning and residents' rights in Tanzania, Dar es Salaam: Mkuki Na Nyota Publishers.
- Nnkya, T. J. (2014). Financing affordable housing in Tanzania: policy, initiatives, challenges and opportunities, Presentation to the 6th Global Housing Finance Conference, Washington, DC. May 29, 2014, http://center4affordablehousing.org/wp-content/uploads/2019/01/Session6.2_TumfisuNnkya.pdf.
- Nnkya, T. J. (2021). The just city in Africa, Working Paper on Urban Informality, Personal interview, November 10, 2021. Online.
- Nyiti, A. (2021). The just city in Africa, Working Paper on Urban Informality, Personal interview, November 29, 2021. Online.
- Nzeadibe, T.C. (2013). Informal Waste Management in Africa: Perspectives and Lessons from Nigerian Garbage Geographies. *Geography Compass*, 7, 729-744.
- OECD, (2020). Africa's urbanisation dynamics 2020: Africapolis, mapping a new urban geography. *West African Studies*. p 4. Paris: OECD. https://www.oecd-ilibrary.org/development/africa-s-urbanisation-dynamics-2020_b6bccb81-en.
- Ong, A. (2011). Introducing worlding cities, or the art of being global. In Roy and Ong (Eds.), *Worlding cities: Asian experiments and the art of being global*, (pp 1-28). Oxford: Blackwell Publishing.
- Parra, F. (2020). The struggle of waste pickers in Colombia: From being considered trash, to being recognised as workers. *Anti-Trafficking Review*, (15), pp 122-136. <https://doi.org/10.14197/atr.201220157>

- Pieterse, E. (2015). Epistemological practices of southern urbanism. In Ding, W., Graafland, G. and Lu, A. (Eds) *Cities in Transition II* Power, Environment, Society, pp. 311-325. Rotterdam: Nai010 Publishers.
- Rakodi, C. & Lloyd-Jones, T. (2002), *Urban livelihoods: a people-centred approach to reducing poverty*. p3. London: Earthscan Publications Ltd.
- Republic of Uganda - RoU. (2001). Condominium Property Act, Uganda Gazette, 12:904. February 23, 2001, UPPC, Entebbe.
- Republic of Uganda- RoU. (2013). Building Control Act, October 2, 2013.
- Republic of Uganda- RoU. (2020). Physical Planning Amendment Act, January 10, 2020.
- Roy, A. (2005). Urban Informality: Toward an epistemology of planning. *Journal of the American Planning Association*, 71(2), pp 147-158. Chicago, IL: American Planning Association.
- Roy, A. (2009). Why India cannot plan its cities: informality, insurgence and the idiom of urbanization. *Planning Theory*, 8(1), pp 76-87. <https://doi.org/10.1177/1473095208099299>.
- Sassen, S. (1994). The informal economy: between new developments and old regulations. *Yale Law Journal*, 103 (8), 2289-2304.
- Sassen, S. (2002). Global cities and diasporic networks: Microsites in global civil society. *Global Civil Society 2002*. Chap. 9, pp 217-238. London: Oxford University Press.
- Simone, A.M. (2010). *City life from Dakar to Jakarta*. New York: Routledge
- I. (2018). What's in a word? The conceptual politics of 'informal' street trade in Dar es Salaam. *Journal of Urban Research*, pp 17-18. <https://doi.org/10.4000/articulo.3376>
- Tipple, G. (2004), Settlement upgrading and home-based enterprises: discussions from empirical data, *Cities*, 21 (5), 371–379.
- Tokman, Victor E. (2007). *Modernizing the informal sector*. DESA Working Paper No 42. New York: United Nations Department of Economic and Social Affairs.
- Varley, Ann. (2012). "Postcolonialising Informality?" *Environment and Planning D: Society and Space*, University City London, Print
- Vanek, Joan, (1974), "Time Spent in House Work", *Scientific American*, November 1974
- Ward, P. (2015). Housing rehab for consolidated informal settlements: A new policy agenda for 2016 UN-Habitat III. *Habitat International*, 50 (2), pp 337-384. DOI:10.1016/j.habitatint.2015.08.021.
- Watson, V. (2014). Co-production and collaboration in planning – The difference. *Planning Theory & Practice*, 15(1), 62–76. doi:10.1080/14649357.2013.866266
- WIEGO. (2021). *Social Protection Glossary. Women in Informal Employment Globalizing and Organizing*, <https://www.wiego.org/resources/social-protection-glossary>
- Yiftachel, O. (2009). Critical theory and 'gray space': Mobilization of the colonized. *City*, 13(2-3), pp 246-263. <https://doi.org/10.1080/13604810902982227>.

LES CITADINS INVISIBLES: PAUVRETÉ ET INÉGALITÉS DANS LES VILLES AFRICAINES À CROISSANCE RAPIDE

MARS 2022

Auteur: Dr. Beryl Adongo Oranga



THE
NEW
SCHOOL


JUSTCITY

FRIEDRICH
EBERT 
STIFTUNG

LES CITADINS INVISIBLES: PAUVRETÉ ET INÉGALITÉS DANS LES VILLES AFRICAINES À CROISSANCE RAPIDE

DR. BERYL ADONGO ORANGA

MARS 2022

REMERCIEMENTS

L'auteur souhaite remercier Lydia Caldana de la New School pour son aide considérable dans l'analyse documentaire et la transcription des entretiens. En outre, l'auteur aimerait remercier les personnes suivantes pour leur contribution inestimable, leurs connaissances et leur gentillesse: Dr Abdoul Alpha DIA, Dr Cherif Salif SY, Cheikh Ahmed Bamba Diagne, Djimingue Nanasta, Dan Owalla, Lavender Namdiero, Ezekiel Oeri, et Ken Njiru. Enfin, l'auteur tient à exprimer sa reconnaissance aux bureaux nationaux de FES du Kenya et du Sénégal pour leur soutien tout au long de l'étude.



Contexte et justification

01

“L’extrême pauvreté est un fléau qui n’affecte pas seulement ceux qui en souffrent. Il est ressenti dans le monde entier et a inéluctablement un impact négatif sur l’ensemble de l’humanité, y compris sur ceux qui vivent dans le confort et l’opulence.” Nelson Mandela

La fondation Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) promeut une transition vers la ville juste en Afrique, selon quatre principaux piliers: dignité¹, équité et diversité², droits et responsabilités³, et démocratie⁴. Dans sa contribution à cette base de connaissances, la présente étude sera axée sur les résidents qui sont les principales victimes d’injustices et qui n’ont aucun moyen d’y échapper, également connus sous le nom de “*citadins invisibles*”

QUI SONT LES CITADINS INVISIBLES?

La majorité des citadins africains vit une vie de rêves brisés, car les plans et les politiques des villes continuent de favoriser les groupes minoritaires à revenu moyen et élevé. Ces « citadins invisibles », notamment les pauvres, les enfants, les jeunes, les femmes et les personnes handicapées, ne sont pas pris en compte dans les plans et programmes des villes et ne sont souvent considérés qu'à travers des approches symboliques. Ils restent également invisibles dans les médias grand public. Friedrich Ebert Stiftung les définit comme « les principales victimes de l'injustice qui n'ont aucun moyen d'y échapper ».

Malgré les diverses dispositions des nouvelles institutions urbaines en faveur de la participation citoyenne, il existe encore de nombreux invisibles urbains dont les opinions ne sont jamais entendues et qui sont exclus des sphères décisionnelles. Ces invisibles sont:

- Les invisibles démographiques (habitants de quartiers informels et travailleurs du secteur informel qui sont ignorés par les prestataires de services et les décideurs);
- Les invisibles numériques (les net-citoyens qui sont connectés numériquement mais qui ne sont visibles que les uns pour les autres, et non pour les décideurs);
- Les invisibles de la mobilité (les personnes, notamment les enfants, les femmes enceintes et les personnes handicapées, qui éprouvent des difficultés ou sont dans l'impossibilité d'utiliser les transports publics urbains);
- Les invisibles des médias (ceux qui sont ignorés par les grands médias, qui ont tendance à se concentrer sur les sujets à sensation plutôt que sur ceux qui mettent en lumière les nombreux défis auxquels sont confrontés la majorité des citadins pauvres.).

L'inclusion des citadins invisibles dans les processus décisionnels des villes et la prise en compte de leurs besoins dans les infrastructures et la planification urbaines contribueraient grandement à la création de « villes justes » en Afrique.

Source: Bureau de la Friedrich Ebert Stiftung Kenya, 2020

1. “C’est le droit d’un individu ou d’un groupe à être apprécié, respecté et traité de manière éthique. C’est reconnaître la valeur d’un individu ou d’un groupe. Elle implique le respect de l’individu ou d’un groupe indépendamment de son statut socioéconomique ou politique perçu” (FES, 2020, p.10)

2. “Une ville équitable est une ville où l’espace et les profits sont partagés équitablement entre les citoyens. Une ville de diversité est une ville où l’on comprend que les processus démocratiques peuvent entraîner l’exclusion d’autres personnes (en particulier les minorités) et où des mesures sont mises en place, en conséquence, pour garantir la justice pour tous, y compris pour les minorités et les visiteurs” (ibid.).

3. “Une ville où les droits de tous les citoyens et visiteurs sont respectés. En contrepartie de ces droits, les citoyens assument leurs responsabilités dans les affaires de la cité et dans le développement de leur ville” (ibid.).

4. “Une ville où les citoyens prennent des décisions collectives basées sur le principe de la majorité éclairée, mais dans le respect de la dignité de tous et en tenant compte de l’équité et de la diversité” (ibid.).

L'accent mis sur les citoyens invisibles est particulièrement crucial car le nombre de personnes vivant dans la pauvreté en Afrique continue de croître malgré les interventions déployées. En d'autres termes, s'il y a eu une réduction de la proportion de personnes vivant dans la pauvreté, le rythme de cette réduction par rapport à la croissance démographique a été trop lent. Par conséquent, malgré cette réduction, 490 millions de personnes sont toujours en situation de pauvreté aujourd'hui, contre 284 millions en 1990 (Banque Mondiale, 2020: Aide au développement, 2021). En outre, on estime que 60% de la population urbaine totale des pays africains résident dans des bidonvilles ou des quartiers informels (UNICEF, 2020).

Les taux d'urbanisation élevés aggravent davantage la pauvreté. Actuellement, l'Afrique est la région la moins urbanisée du monde; pourtant, le taux d'urbanisation (3,99%) y est plus élevé que dans les autres régions du monde (1,83%)⁵. Avec ces taux élevés d'urbanisation, la population africaine devrait doubler d'ici 2050. Environ 70% de cette population vivra dans des zones urbaines. Si l'urbanisation a entraîné une forte croissance économique dans d'autres régions, la croissance n'a pas été suffisante en Afrique pour améliorer le bien-être humain⁶. Une approche de développement plus inclusive est nécessaire pour faire face aux taux d'urbanisation élevés auxquels s'ajoutent une forte informalité et une faible croissance économique.

Il est crucial d'adopter une approche de développement inclusive dans ce contexte marqué par des taux d'inégalité élevés. Ces données sur les inégalités doivent être considérées dans un cadre plus large couvrant les inégalités intra-urbaines et les inégalités entre les zones urbaines et les zones rurales. Alors que les données sur la pauvreté sont suffisamment évidentes pour les statisticiens, elles ne peuvent être interprétées que par rapport à la distribution des revenus, des actifs et des possibilités au sein des zones urbaines dans leur ensemble. Il convient de souligner que les inégalités intra-urbaines ne sont pas seulement une conséquence des opportunités de revenus et de la manière dont les individus se frayent un chemin sur les marchés du travail urbains, mais aussi de la manière dont les politiques gouvernementales nationales et locales

elles-mêmes contribuent aux différentes formes d'inégalité⁷. Par exemple, la politique fiscale, tant au niveau des dépenses que des recettes, peut contribuer de manière significative aux inégalités.

Tandis que la croissance économique est essentielle pour améliorer le bien-être humain, les politiques de réduction des inégalités et de la pauvreté qui ciblent les pauvres peuvent exercer une influence significative sur le bien-être (Oranga, 2020). Cela est d'autant plus important que les pauvres n'ont pas accès aux biens de première nécessité tels que l'eau, les denrées alimentaires, les soins de santé, l'éducation, le logement décent et les installations sanitaires, entre autres. De plus, dans plusieurs pays, la prime⁸ urbaine se dégrade. Ces lacunes soulignent la nécessité de concevoir des politiques inclusives et justes pour garantir que les services urbains sont inclusifs et accessibles, y compris pour les citoyens invisibles. Ainsi, cette étude cherche à comprendre les tendances et les moteurs de la pauvreté et des inégalités. En outre, en se penchant sur le cas de l'accès à l'éducation de base, le présent document cherche également à déterminer si la fourniture de biens publics est juste et comment elle peut être améliorée.

La présente étude est structurée comme suit: la section 2 présente la méthodologie, la section 3 analyse le lien entre l'urbanisation, la croissance économique et les inégalités. Plus précisément, cette section décrit la relation entre l'urbanisation et la croissance économique en Afrique en prenant comme exemples les cas du Kenya et du Sénégal. La section fait ressortir les tendances en matière de pauvreté, d'inégalités et de développement humain, puis examine les manifestations et les moteurs des inégalités. Enfin, la section examine l'impact de la Covid-19 sur l'économie et la population en général. La section 4 étudie la pertinence de l'offre d'éducation comme bien public à Nairobi et à Dakar et se concentre sur trois aspects clés: l'abordabilité, l'accessibilité et l'adéquation. La section 5 discute et fait la synthèse des résultats à la lumière de la documentation de référence. Enfin, la section 6 fournit des pistes clés pour réduire les inégalités et faire en sorte que les citoyens invisibles bénéficient de l'urbanisation et de la fourniture de biens publics.

5. Banque Mondiale (2020). Taux de croissance annuel de la population. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.GROW?locations=ZG-1W>

6. Brookings. (2020). Prerequisite to Getting Africa's Urbanization "Right." <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2020/01/21/prerequisites-to-getting-africas-urbanization-right/>

7. Une étude sur le rôle des dépenses publiques locales à Buenos Aires a montré que 11,5% de la population recevait 68% des dépenses, voir Michael Cohen et Dario Debowicz, "The Five Cities of Buenos Aires, (UNESCO, 2004)

8. "La prime urbaine résume l'idée que les villes bien structurées génèrent des résultats économiques et sociaux de haut niveau " (Turok, 2016, p. 235). (Turok, 2016, p. 235).



Méthodologie

02

La présente étude utilise une méthode mixte: tout d'abord, la documentation existante a été examinée pour comprendre l'étendue de la pauvreté et des inégalités au Kenya et au Sénégal, en mettant l'accent sur les villes. Par ailleurs, des données provenant des indicateurs de développement mondial de la Banque Mondiale et des rapports sur le développement humain du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) ont été utilisées pour effectuer une analyse descriptive afin de compléter l'analyse documentaire. Enfin, des guides d'entretien ont été élaborés et administrés aux sources d'information clés. Les guides se sont concentrés sur le cas de l'accès à l'éducation dans les villes.

L'objectif principal est de déterminer dans quelle mesure l'éducation, en tant que bien public, est accessible à la population en général, en particulier pour les citoyens invisibles, et comment cet accès peut être rendu juste. La conceptualisation de l'éducation en tant que bien public juste s'appuie sur un cadre qui utilise trois perspectives: l'abordabilité (non-excluabilité), l'accessibilité physique (non-rivalité) et l'adéquation (bonne qualité) de l'éducation pour tous, y compris pour les citoyens invisibles (voir section 4.1 pour plus de détails sur le cadre juste). L'étude se termine par une synthèse et une discussion sur les résultats et la documentation disponible sur lesquels elle se base pour formuler des recommandations.



La conceptualisation de l'éducation comme bien public juste s'appuie sur un cadre qui utilise trois perspectives: l'abordabilité (non-excluabilité), l'accessibilité physique (non-rivalité) et l'adéquation (bonne qualité) de l'éducation pour tous, y compris pour les citoyens invisibles.

Lien entre
croissance
économique et
inégalités

03

3.1 Urbanisation et croissance économique en Afrique subsaharienne

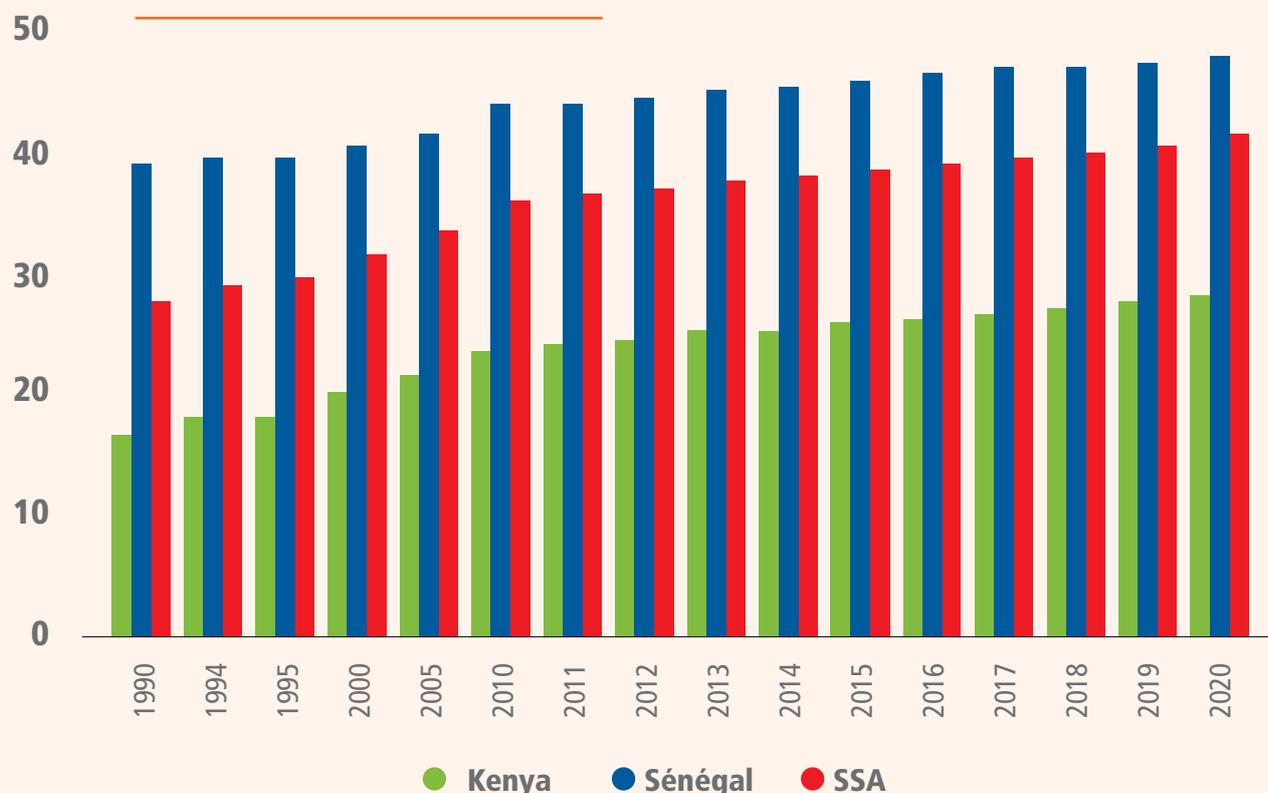
Le taux d'urbanisation des pays africains est élevé et, si l'urbanisation offre des possibilités, elle peut aussi poser des problèmes lorsqu'elle n'est pas bien gérée. En effet, d'une part, l'urbanisation a le potentiel d'offrir des possibilités de développement économique et, par conséquent, de réduire la pauvreté et d'améliorer le développement humain. D'autre part, elle peut être à l'origine de fortes inégalités et d'une grande pauvreté, et donc d'un ralentissement du développement humain.

Les estimations démographiques de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Banque Mondiale indiquent qu'en 2020, la population du Sénégal était de 16,7 millions⁹ d'habitants, et que près de la moitié de cette population vivait dans les zones urbaines (48%). Au Kenya, la population totale est estimée à 47 564 296¹⁰ habitants et 28% de la population du pays vit dans les zones urbaines (voir figure 1¹¹). Malgré le faible niveau d'urbanisation du Kenya, des études montrent que le taux d'urbanisation dans ce pays est de 4,01% par an, ce qui est supérieur à la moyenne de l'ensemble de l'Afrique subsaharienne (ASS) (environ 3,99%) et du Sénégal (3,69%)¹².

FIGURE 1:

Pourcentage Urbanisé: Kenya et Sénégal

Source: Indicateur du développement dans le monde



9. Banque Mondiale. (2021). Population totale, Sénégal. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=SN>

10. KNBS. (2019). Kenya Population and Housing Census. Volume II: Distribution of Population by Administrative Units.

11. Ce pourcentage est de 31% selon le rapport du recensement kenyan.

12. Banque Mondiale. (2021). Croissance de la population urbaine (% annuel), Monde. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.GROW?locations=1W>

En 2020, le Sénégal comptait **16,7 millions** d'habitants, et près de la moitié de cette population vivait dans les zones urbaines (**48%**). Au Kenya, la population totale est estimée à environ **47,6 millions d'habitants** et **28%** de cette population vit dans en milieu urbain.



Les taux d'urbanisation du Kenya et du Sénégal sont bien supérieurs au taux mondial de 1,82%, ce qui montre la nécessité de veiller à la bonne gestion du processus pour répondre à la croissance démographique. La capitale du Sénégal, Dakar, qui compte 3,9 millions d'habitants, abrite environ 25% de la population totale, alors qu'elle n'occupe que 0,3% du territoire¹³. Cela suggère que Dakar accueille à elle seule près de la moitié de la population urbanisée totale du pays. Au Kenya, cependant, bien que Nairobi n'abrite que 9,2% de la population totale, soit environ 4,4 millions d'habitants, le pays s'urbanise à un rythme plus élevé que celui de l'ASS. En fait, la documentation montre qu'à Nairobi, 60% de la population vit dans des quartiers informels, qui n'occupent que 10% de la superficie totale de la ville (FES, 2020). Cela prouve qu'il est urgent d'adopter une approche adéquate de gestion du processus d'urbanisation.

D'après certaines analyses, les pays à forte croissance économique connaissent des niveaux élevés d'urbanisation et leurs villes sont le moteur de leur développement économique. En d'autres termes, d'une part, le développement encourage l'urbanisation, car les gens quittent les zones rurales pour les zones urbaines afin de profiter de diverses possibilités, notamment en matière d'emploi, de santé et d'éducation¹⁴. D'autre part, l'urbanisation est source de croissance économique en raison des "économies d'échelle en matière d'infrastructures, de capital, de main-d'œuvre et de ressources managériales" (Liddle, 2017, p. 5). Cependant, cet argument a été contesté, car des recherches récentes ont montré que la croissance économique n'est pas systématique dans tous les pays lorsque le niveau d'urbanisation est élevé (Turok & McGranahan, 2013, Jedwab & Vollrath, 2015). En effet, si de nombreux économistes s'accordent à dire que l'urbanisation et la croissance économique sont étroitement liées, ils mettent en garde contre le fait qu'une croissance démographique rapide n'implique pas nécessairement une croissance économique accélérée et que l'urbanisation et l'industrialisation ne se produisent pas nécessairement en même temps (Ibid.).

La plupart des pays d'Afrique subsaharienne semblent connaître une urbanisation rapide sans croissance économique subséquente, ce qui intensifie la crise économique et sociale qui sévit sur le continent. Cette crise est aggravée par la mauvaise gouvernance observée dans plusieurs pays africains, qui entrave la croissance économique inclusive et prive davantage les pauvres, notamment les citoyens invisibles, de leurs droits (Mbaku, 2021). Le Kenya, par exemple, n'a pas encore exploité le processus d'urbanisation pour transformer son économie¹⁵.



Dakar concentre la moitié de la population urbanisée, alors qu'elle n'occupe que **0.3%** du territoire.



Nairobi abrite **9.2%** de la population totale du Kenya, mais **60%** de ses habitants vivent dans des quartiers informels, qui n'occupent que **10%** du territoire de la ville.

13. Banque Mondiale. (2021). Vue d'ensemble du Sénégal. <https://www.worldbank.org/en/country/senegal/overview#1>

14. Une enquête de la FES au Kenya a montré que 54% des résidents qui se déplacent vers les zones urbaines sont à la recherche de meilleures opportunités. FES (2022). Towards the Just City in Kenya. Just City Series -Kenya Survey. Manuscrit en préparation.

15. Banque Mondiale. (2016). République du Kenya : Étude sur l'urbanisation au Kenya. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/639231468043512906/pdf/AUS8099-WP-P148360-PUBLIC-KE-Urbanization-ACS.pdf>

Et si le Kenya a connu une croissance économique, celle-ci ne s'est accompagnée que d'infimes transformations structurelles, où l'économie urbaine est concentrée dans le secteur informel, estimé à environ 84% de l'emploi total (KNBS, 2019). Une situation similaire est observée au Sénégal, où l'Organisation Internationale du Travail (OIT) (2020) estime que 97% des entreprises sont concentrées dans le secteur informel. Malheureusement, ces parts élevées d'emploi informel laissent penser que les deux pays ne connaissent pas une forte croissance économique - des études ont montré que les secteurs informels et des services connaissent généralement une productivité plus faible par rapport à l'industrie manufacturière formelle, ce qui est un frein à la bonne croissance économique (Rodrik, 2016). Ces deux secteurs ne sont donc pas associés à des taux plus faibles de pauvreté et d'inégalités (Dodman et al., 2017).

Une grande partie des biens et des services dans les villes africaines sont non échangeables, par opposition à la fabrication. Par exemple, plus de 40% des biens à Nairobi et à Dakar ne sont pas échangeables, ce qui indique un manque de marchés fonctionnels qui fait que les deux villes, et les pays en général, sont fermées aux économies mondiales (Lall, et al. 2017). Ceci est particulièrement problématique, car les avantages économiques des villes découlent des économies d'échelle, qui fonctionnent au sein des entreprises et entre les entreprises (agglomération des économies). Cette agglomération des économies présente divers avantages, typiquement caractérisés par le regroupement de différents secteurs d'activités économiques (urbanisation des économies) et le regroupement d'un même secteur d'activités économiques (localisation des économies) (CENUA, 2017).



À Dakar comme à Nairobi, **40%** des biens ne sont pas échangeables, et la proportion de secteurs informel et des services est élevée dans les deux villes, qui ne connaissent donc pas une croissance suffisante pour réduire la pauvreté et les inégalités.

Pour optimiser les avantages de l'agglomération, les villes doivent créer un environnement favorable qui permet aux entreprises de communiquer clairement et sans effort, qui vise à diversifier l'économie et à attirer les investissements étrangers, qui soutient l'industrialisation et l'intégration régionale et, surtout, qui fournit des infrastructures publiques adéquates pour permettre aux entreprises de fonctionner efficacement (Collier, 2016, CENUA, 2017). La structure urbaine joue donc un rôle essentiel dans la promotion de la croissance économique et du bien-être de la population. Plus précisément, il est recommandé que les villes soient bien conçues pour être connectées et compactes de manière à soutenir une variété d'utilisations bien intégrées aux transports publics (OCDE, 2007).

De plus, une gouvernance saine et inclusive jouera un rôle important dans l'accélération de la croissance économique et du développement social des villes. De nombreux pays africains ne disposent pas de réformes fonctionnelles permettant de lutter contre la corruption et l'élitisme politique. Cette situation engendre le détournement de ressources publiques essentielles à la fourniture de services, tels l'éducation, les soins de santé et à d'autres services essentiels¹⁶. En fait, " les élites ne sont généralement pas incitées à mettre en œuvre des programmes économiques en faveur des pauvres qui renforcent la capacité de ces derniers à participer de manière productive et rémunérée à la croissance économique. " Pourtant, des études montrent que la bonne gouvernance est essentielle pour que les politiques de gestion des ressources socioéconomiques conduisent efficacement à une croissance inclusive (Anas, 2017). À ce titre, il est essentiel que les villes, et les pays en général, s'efforcent de renforcer la bonne gouvernance et de concevoir et mettre en œuvre des politiques qui encouragent la paix et la croissance économique¹⁷ tout en s'attaquant aux inégalités et à la pauvreté et en garantissant la participation de tous les citoyens, y compris les *citadins invisibles*.

16. Une enquête de la FES a montré que les résidents pensent que l'accès aux services publics dépend de qui est au pouvoir. Cela implique que la prestation de services aura un impact négatif si un pays est profondément caractérisé par l'élitisme et la corruption, ce qui montre l'importance d'une gouvernance inclusive pour l'efficacité de la prestation de services. FES (2022). Towards the Just City in Kenya. Just City Series -Kenya Survey. Manuscrit en préparation.

17. Mbaku, J. (2021). Pp26. https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/01/ForesightAfrica2020_Chapter2_20200110.pdf

Par conséquent, en plus des efforts déployés pour soutenir la croissance économique, il est vital que cette croissance et le développement qui l'accompagne soient inclusifs, c'est-à-dire qu'ils bénéficient aux *citadins invisibles*. L'absence de croissance inclusive creuserait davantage le fossé des inégalités et entraînerait, ainsi, des taux élevés de pauvreté. La croissance et le développement inclusifs sont essentiels lorsque les pays connaissent des taux d'urbanisation élevés, afin de garantir que tous bénéficient de ce processus. À ce titre, les pays ne devraient pas se concentrer uniquement sur la croissance économique; ils devraient également mettre en œuvre des politiques de distribution axées sur les pauvres afin d'améliorer leur situation (Oranga, 2020).

3.2 Pauvreté, inégalités et développement humain

3.2.1 PAUVRETE ET TENDANCES DES INEGALITES

Les taux de pauvreté sous toutes ses formes sont élevés dans les deux pays, avec environ 53% de la population touchés par une pauvreté multidimensionnelle¹⁸. En termes monétaires, les études montrent qu'une personne sur trois est en situation de pauvreté monétaire dans les deux pays: au Kenya, le taux de pauvreté global s'élève à 36%, et au Sénégal à 37,8% de la population totale^{19,20}. Selon la mesure multidimensionnelle, le nombre de personnes en situation de pauvreté est supérieur de 16% à celui de la mesure de la pauvreté monétaire. Cela suggère que la mesure monétaire ne rend pas compte de toute l'intensité de la pauvreté, qui va au-delà du simple revenu. La pauvreté sous toutes ses formes affecte tous les aspects de la vie, notamment l'éducation, la santé, le logement, entre autres besoins fondamentaux, ce qui ne ferait que détériorer la qualité de vie.

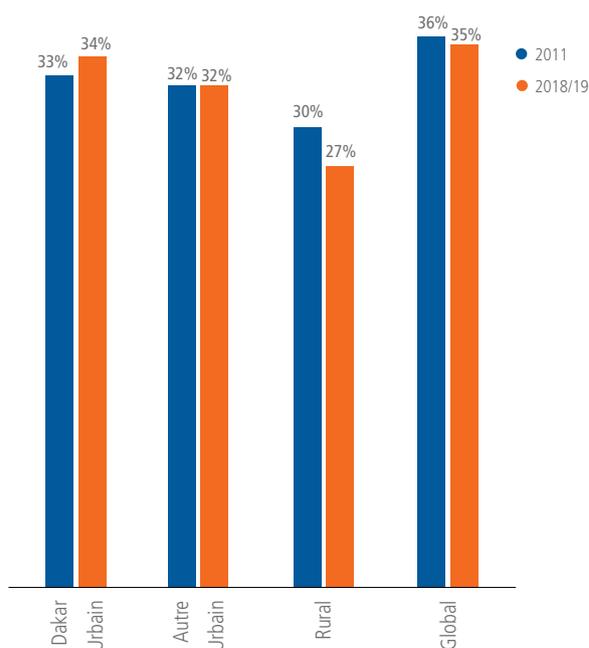
La pandémie de la Covid-19 a encore aggravé ces taux élevés de pauvreté. Selon la Banque Mondiale, la pandémie de la Covid-19 a affecté le processus de réduction de la pauvreté au Kenya, deux millions de personnes supplémentaires s'étant retrouvées dans la pauvreté du fait des répercussions du confinement sur les emplois et les revenus (Banque Mondiale, 2020b). Au Sénégal, on estime que la pandémie est susceptible d'entraîner une perte de 12,6% du PIB mensuel des ménages, ce qui porterait le taux de pauvreté à 72,3%

dans le pire des cas (Seck, 2020). Cela nous amène à nous demander si ces pays ont la capacité de garantir que les pauvres et les plus vulnérables, y compris les citadins invisibles, sont protégés des effets négatifs des chocs. La conception de politiques ou d'initiatives visant à protéger les personnes vulnérables sera déterminante pour le bien-être et le développement des pays à mesure que l'urbanisation se produit.

L'analyse régionale montre que les taux de pauvreté sont plus faibles dans les zones urbaines que dans les zones rurales, ce qui indique l'existence d'une fracture rurale-urbaine.

Au Kenya, l'incidence de la pauvreté semble plus élevée dans les zones rurales (40,1%) que dans les zones urbaines (29,1%) (KNBS, 2020). De même, au Sénégal, ce taux est plus faible dans les villes, qui enregistrent un taux de 19,8%, contre 53,6% pour les zones rurales (ANSD, 2021). Ces conclusions suggèrent que même si les conditions ne sont pas toujours bonnes en milieu urbain, elles sont meilleures qu'en milieu rural. Ainsi, même dans de tels contextes de niveaux d'urbanisation élevés, " la croissance urbaine est un canal qui permet aux populations de faire le choix d'améliorer leurs conditions (Oranga, 2020). "

FIGURE 2:
Tendances des inégalités au Sénégal



18. Selon le rapport détaillé sur la pauvreté, ce taux est de 53% au Kenya, tandis que le Rapport sur le développement humain le fixe à 53,2% au Sénégal. Voir Sénégal: <http://hdr.undp.org/sites/default/files/Country-Profiles/SEN.pdf>

19. KNBS. (2020). Kenya Comprehensive Poverty Analysis: Children, Youth, and Women in Focus.

20. ANSD. (2021). Enquête harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (EHCVM) au Sénégal. Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie

En outre, les données disponibles montrent des taux de pauvreté plus élevés dans les villes secondaires par rapport aux grandes villes. L'analyse interurbaine montre également des similitudes dans les deux pays. En effet, au Sénégal, le taux de pauvreté est actuellement plus faible à Dakar, qui enregistre 8,7% contre 29,9% pour les autres zones urbaines (ANDS, 2021). De même, à Nairobi et Mombasa, ce taux était plus faible; il était à 14% avant la pandémie contre 31,6% pour les autres zones urbaines et à 38,6% pendant la pandémie contre 49,9% pour les autres zones urbaines (Nafula et al., 2020). Cela suggère des inégalités interurbaines, les efforts de réduction de la pauvreté se concentrant dans les grandes villes au détriment des villes plus petites.

De manière générale, ces taux élevés de pauvreté au Kenya et au Sénégal sont également exacerbés par des taux d'inégalité élevés. Des études montrent que si la croissance peut jouer un rôle dans la réduction de la pauvreté, des niveaux d'inégalité élevés pourraient limiter la portée des efforts de réduction de la pauvreté (PNUD, 2017, Bourguignon, 2003, Datt et al., 2016). Au total, au Sénégal, entre 2011 et 2018-19, les inégalités mesurées par Gini ont diminué de 0.5 point de % pour atteindre environ 35% actuellement (voir la figure 2).²¹ De même, le Kenya a connu une baisse, les inégalités mesurées par Gini passant de 0.47 en 2005/2006 à 0.404 en 2015/2016, et les inégalités mesurées par le ratio de Palma ont également chuté de 2.9 en 2005/2006 à 2.0 en 2015/2016 (KNBS, 2020).²²

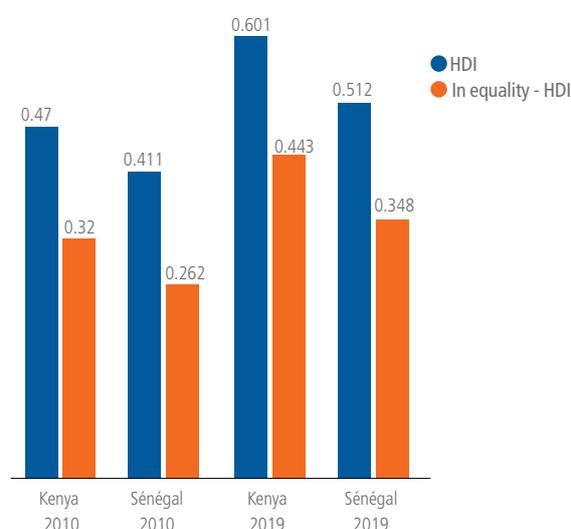
Même si les deux pays ont connu une baisse des inégalités dans l'ensemble, les taux d'inégalité restent plus élevés dans les zones urbaines que dans les zones rurales. En fait, à l'échelle régionale, l'indice de Gini a augmenté à Dakar de 1.5 point de pourcentage pour s'établir à 34% actuellement, tandis que les inégalités ont diminué dans les autres régions. Au Kenya, si la baisse a été plus prononcée dans les zones urbaines (en 2015/2016, l'indice de Gini était de 0.363, contre 0.447 en 2005/2006) que dans les zones rurales (de 0.38 en 2005 à 0.347 en 2015/2016), les chiffres restent plus élevés dans les zones urbaines, ce qui indique que la croissance modérée que connaît le pays ne profite qu'à un petit nombre d'individus et que, malgré les efforts déployés pour obtenir une croissance élevée, il n'existe pas de mesures concrètes

pour lutter contre les inégalités.²³ Pour remédier aux fortes inégalités, il est impératif que la croissance soit inclusive et qu'il y ait une égalité des chances qui améliorerait l'accès des plus vulnérables, créant ainsi une voie pour la réduction de la pauvreté et pour le bien-être humain.

3.2.2 TENDANCES DU DEVELOPPEMENT HUMAIN

Le développement humain, comme aspect du bien-être global, est essentiel parce qu'il donne la priorité à la satisfaction des besoins des personnes, par opposition à la croissance économique. Si cette perspective reconnaît également que la croissance économique est vitale, elle le fait à travers le prisme des capacités humaines. C'est-à-dire " ce que les personnes sont capables de faire et d'être " - ce que l'on pourrait appeler les libertés réelles des personnes. Dans cette optique, une économie saine est une économie qui permet aux gens de jouir d'une vie longue et saine, d'une bonne éducation, d'un emploi décent, d'une vie de famille, [et] de la liberté de débattre démocratiquement, [entre autres] " (Alkire & Deneulin, 2009, p. 1). Considéré sous l'angle des capacités humaines, le développement humain se concentre sur l'amélioration de la vie humaine en examinant les différents aspects liés à la qualité de la vie, au-delà du revenu, créant ainsi un environnement où les gens peuvent vivre une vie épanouie (Anand & Sen, 1997 ; Alkire & Deneulin, 2009).

FIGURE 3:
Tendances de l'indice de développement humain



21. ANSD. (2021).

22. KNBS. (2020). Inequality Trends and Diagnostics in Kenya 2020.

23. Ibid.

Bien que la croissance économique soit vitale pour le développement, il est essentiel de se concentrer sur le développement humain pour s'assurer que les personnes privées de leurs droits, comme les citoyens invisibles, ont accès aux opportunités. En observant les tendances du développement humain à travers l'indice de développement humain (IDH)²⁴, les rapports montrent qu'actuellement, le Sénégal est classé 168e sur 189 pays, avec un score de 0.512, tandis que le Kenya est classé 143e avec un score de 0.601²⁵. En outre, les données ventilées par sexe montrent que les femmes obtiennent de bien moins bons résultats que les hommes dans les deux pays - au Sénégal, l'IDH des hommes était de 0.546 contre 0.475 pour les femmes, et au Kenya, l'IDH des hommes était de 0.62 contre 0.581 pour les femmes. Bien que les deux pays aient enregistré des améliorations au fil des ans, comme le montre la figure 3 ci-dessous, les classements restent médiocres, en particulier pour le Sénégal, qui est classé comme un pays à faible développement humain, par rapport au Kenya (considéré comme un pays en développement moyen).

Lorsque l'IDH est ajusté en fonction des inégalités, les deux pays assistent à une baisse de la note de l'IDH, ce qui indique que les pauvres sont encore plus marginalisés d'un point de vue multidimensionnel. En 2019, le Kenya a perdu 26.3 points et le Sénégal 32 points. Cette baisse suggère que lorsque la pauvreté et le développement sont observés sous un angle multidimensionnel, il est évident que les plus démunis, y compris les citoyens invisibles, sont davantage privés de leurs droits, et c'est une composante clé du développement qui est omise lorsque la plupart des analyses sont basées sur la croissance économique. Les inégalités et la pauvreté doivent donc être abordées dans un cadre plus large qui ne se limite pas aux revenus, mais qui englobe également l'accès aux possibilités et aux services qui contribueraient au bien-être général de chacun. À ce titre, les politiques devraient se concentrer non seulement sur la croissance économique inclusive, mais aussi sur les priorités clés du développement inclusif, car il existe divers facteurs d'inégalité au-delà du revenu.

3.3 Facteurs et manifestations de la pauvreté et des inégalités à Dakar et à Nairobi

Une croissance économique qui s'accompagne de profondes inégalités se traduit par une élasticité du taux de pauvreté par rapport à la croissance plus faible.²⁶ Autrement dit, si la croissance économique est inégale, produisant ainsi une forte inégalité des revenus, son effet sur la réduction de la pauvreté sera plus faible. En outre, il faut plus de temps pour réduire les inégalités de revenus pendant la croissance que pour réduire la pauvreté dans les mêmes circonstances (Bhorat, 2015).²⁷ Les inégalités sont pires dans les pays africains parce que de nombreuses personnes vivent déjà dans la pauvreté, et ces taux élevés d'inégalité sont motivés par divers facteurs. La section ci-dessous examine certains des moteurs et des manifestations des inégalités dans les villes africaines.

Les facteurs structurels qui existent depuis le colonialisme jouent un rôle important dans l'exacerbation des inégalités. Le colonialisme en Afrique s'est caractérisé par la marginalisation et l'exploitation de la population africaine majoritaire. L'aliénation des terres a joué un rôle important dans la création de conditions similaires à celles de l'apartheid, qui se sont même reflétées dans la conception des villes, avec la division de l'espace selon la race (FES, 2020). De tels facteurs « représentent des processus historiques qui ont défini les relations politiques et économiques, déterminé la propriété des biens de production et façonné les institutions pendant des décennies » (Shimeles & Nabassaga, 2017, p. 9). Par exemple, la nature dualiste de l'économie africaine, qui a persisté depuis l'époque coloniale jusqu'à aujourd'hui, affecte les taux d'inégalité. Cette économie duale se caractérise par une économie qui produit la majorité de la richesse du pays et qui est liée à l'économie mondiale, et l'autre, qui emploie la majorité de la population, mais dont la productivité est plus faible, qui est déconnectée de l'économie mondiale et qui ne contribue pas autant à la croissance économique du pays (Bojabotseha, 2011).

24. " L'indice de développement humain (IDH) est une mesure synthétique de la réalisation moyenne dans les dimensions clés du développement humain : une vie longue et saine, être bien informé et avoir un niveau de vie décent. " <https://hdr.undp.org/en/content/human-development-index-hdi>

25. Les classements sont publiés par le PNUD. (2020). Rapports sur le développement humain. <https://hdr.undp.org/en/content/latest-human-development-index-ranking>

26. L'élasticité du taux de pauvreté par rapport à la croissance est définie comme " la sensibilité de la réduction de la pauvreté à une augmentation de la croissance économique ". (Bhorat, 2015).

27. Bhorat, H. (2015). Inequality in Africa: Implications for Sustainable Development Goals. Plus d'informations sont disponibles sur le site <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2015/09/22/inequality-in-africa-implications-for-the-sustainable-development-goals/>

Par exemple, au fil des ans, une proportion importante de la main-d'œuvre a abandonné l'agriculture rurale pour évoluer dans des secteurs informels peu rémunérateurs en milieu urbain. Même si l'agriculture représente environ 34% du PIB du pays (KNBS, 2019), on observe un déplacement notable de la main-d'œuvre rurale peu qualifiée vers le secteur informel urbain. Cela a conduit à des taux élevés d'inégalité et de pauvreté en raison des écarts de salaire entre les travailleurs informels et formels – « les travailleurs ayant des compétences similaires ont tendance à gagner moins dans le secteur informel que leurs homologues du secteur formel. »²⁸

Le secteur informel représente la majorité de l'économie à Nairobi et à Dakar, mais malheureusement, ce secteur ne fournit pas assez de ressources pour améliorer le mode de vie de ceux qui en dépendent. À Dakar, la part de l'emploi informel est de 80%, tandis que dans les villes kényanes, plus de trois emplois urbains sur quatre sont informels, et globalement, la part de l'emploi informel est de 84% à l'échelle du pays (Page, et. al., 2020, Timmis, 2018, KNBS, 2019). Et si la majorité des emplois dans ces villes sont dans le secteur informel, la productivité de ce secteur est très faible par rapport au secteur manufacturier. En outre, les revenus du secteur informel sont très faibles, en particulier pour ceux qui exploitent de petites entreprises, dont les revenus ont tendance à être inférieurs au salaire minimum (FKE, 2021). Les conditions de travail des employés informels sont également mauvaises, caractérisées par un manque de services essentiels tels que l'assainissement (Page, et. al. 2020). En outre, les travailleurs n'ont pas de couverture sociale contrairement à leurs pairs du secteur formel, ce qui reflète des niveaux de vulnérabilité plus élevés (Abizaid, 2019). Cela indique que Dakar et Nairobi comptent un grand nombre de groupes vulnérables qui ne sont pas pris en compte.

L'environnement de l'emploi à Dakar et à Nairobi favorise la persistance des inégalités. En effet, bien que le secteur informel emploie la majorité de la population, celle-ci reste la plus vulnérable

La ségrégation en matière de logement et la discrimination intra-urbaine contribuent également à maintenir des niveaux élevés d'inégalité et de pauvreté à Dakar et à Nairobi.

Par exemple, la ségrégation résidentielle - où les riches et les pauvres habitent des quartiers différents dans une même ville, les riches ayant un meilleur accès aux services - a un impact négatif sur les ménages et les individus pauvres. Selon le rapport de l'OCDE sur les « villes divisées », ce type de ségrégation basée sur le revenu peut conduire à une pauvreté intergénérationnelle en raison de la distance sociale entre les riches et les pauvres. Cette distance se reflète dans le prix des logements, ce qui rend difficile pour les pauvres de vivre dans les meilleurs quartiers. Au niveau individuel, vivre dans un quartier pauvre peut avoir des « effets négatifs sur les résultats scolaires et professionnels » (Moreno-Monroy & Veneri, 2018, p.13, Cohen & Debowicz, 2004). Des études montrent que « les enfants qui grandissent dans des zones de pauvreté connaîtront des effets négatifs du voisinage sur leurs revenus et leurs possibilités d'emploi, ce qui limitera leurs possibilités à l'âge adulte. » Cela est dû en partie au fait que ces quartiers n'ont pas accès à des écoles de bonne qualité, ce qui désavantage les pauvres à l'âge adulte (OCDE, 2018, p.143).

La discrimination intra-urbaine est observée en milieu urbain dans les deux pays. La discrimination intra-urbaine se produit, par exemple, lorsque des quartiers informels situés dans les villes n'ont que peu ou pas d'accès aux soins de santé, à l'éducation, à l'assainissement et à d'autres services, notamment en raison d'un manque de ressources financières et de politiques adéquates pour faciliter le changement, entre autres facteurs, alors que les quartiers riches ont accès à la plupart des installations. Le bidonville de Kibera à Nairobi est l'un d'entre eux. Malgré sa situation centrale dans la ville de Nairobi, ses habitants ne disposent toujours pas de certains services de base comme l'eau et l'assainissement. Au Sénégal, les personnes interrogées ont déclaré que le gouvernement n'avait pas réussi à relever les défis des quartiers à faibles revenus. Comme à Nairobi, ces quartiers manquent d'infrastructures de vie adéquates et d'accès aux services de base.

28. Deléchat, C & Medina, M. (2020). What is the Informal Economy? IMF. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2020/12/what-is-the-informal-economy-basics.htm>

Ségrégation résidentielle à Nairobi

Source: *Unequal Scenes*



Nairobi et Dakar sont également des villes primates qui favorisent des niveaux élevés d'inégalité et de pauvreté. La primauté est une situation dans laquelle une ville est beaucoup plus grande que les autres villes du pays et domine en termes d'impact sur l'économie, en raison de la concentration des économies, qui, à son tour, conduit à un peuplement plus dense de la ville dominante. Par exemple, Dakar abrite la moitié de la population urbanisée du Sénégal, et pourtant elle n'occupe que 0,3% du territoire. De plus, les principaux répondants ont déclaré que Dakar concentre la plupart des secteurs commerciaux, des universités publiques et des établissements de santé, ce qui oblige les gens à s'y rendre pour obtenir ces services et/ou rechercher des opportunités. De même, bien que Nairobi accueille environ 33%²⁹ de la population urbaine du Kenya, elle est également la ville ayant la plus forte densité de population du Kenya, avec 6 247 habitants au kilomètre carré (KNBS, 2019). Selon une publication de Friedrich Ebert Stiftung (2020), la ville restera probablement le centre urbain le plus important pendant des décennies, malgré un système de gouvernance décentralisé établi au Kenya en 2013. Malheureusement, une forte primauté peut entraîner des déséquilibres régionaux et des inégalités urbaines, notamment dans un contexte de corruption et d'instabilité politique, qui privilégierait certaines personnes (Kim, 2009).

Ainsi, la qualité de l'urbanisation jouera un rôle essentiel dans la réduction des inégalités et de la pauvreté dans les deux villes en rendant visibles les *citadins invisibles*. Si l'urbanisation est bien gérée, elle peut engendrer de nombreux avantages, tels que des temps de trajet plus courts grâce à de meilleures infrastructures de transport, une meilleure offre de services publics (par exemple, l'eau et l'assainissement)

La qualité de l'urbanisation jouera un rôle important dans l'assurance que les villes sont justes.

abordables pour la majorité de la population, et une amélioration du mode de vie des habitants grâce à un accès plus facile à une alimentation, un logement, des soins de santé et une éducation de meilleure qualité (Wan, 2012). La fourniture d'infrastructures est particulièrement importante car elle affecte différents aspects du bon fonctionnement d'une ville. En outre, les infrastructures peuvent être bénéfiques pour les populations, car elles peuvent favoriser une croissance inclusive, réduire les taux d'inégalité et atténuer la pauvreté. Ces avantages se produisent en générant plus d'emplois, en connectant les marchés et en réduisant les coûts de production et de transport, entre autres (BAD, 2018).

L'urbanisation durable doit donc tenir compte des infrastructures créées dans le cadre d'un réseau global plus large, accompagné d'une prestation de services efficace ciblant ceux qui en ont le plus besoin, en particulier les *citadins invisibles*. En d'autres termes, le développement durable des infrastructures exige « une compréhension de la manière dont les communautés et les sociétés évoluent et du rôle des personnes et des citoyens qui les composent. »³⁰ Cela permettra aux citoyens de s'exprimer et de participer activement à l'exercice de leurs droits dans le processus de planification, ce qui se traduira par des investissements de meilleure qualité, abordables et accessibles à tous. Il en résultera une croissance inclusive, une diminution des taux d'inégalité et une réduction de la pauvreté. Avant tout, la volonté politique est essentielle pour réduire les inégalités, car des études ont montré que « lorsqu'il existe une volonté politique de mener des réformes progressives, les pays sont en mesure d'inverser les tendances des inégalités, même les plus tenaces, et de bâtir des sociétés plus égalitaires. »³¹

le développement durable des infrastructures exige « une compréhension de la manière dont les communautés et les sociétés évoluent et du rôle des personnes et des citoyens qui les composent.

29. Le recensement de 2019 estime la population de Nairobi à environ 4,4 millions d'habitants sur une population urbaine totale de 14,7 millions d'habitants. KNBS (2019)

30. Saghir, J. (2017). Pp.4

31. Oxfam. (2019). Pp.13



IMPACT DE LA COVID-19

Les deux pays ont été touchés par la pandémie de Covid-19, en particulier leurs villes. Le Kenya et le Sénégal connaissent tous deux une solide croissance économique avant la pandémie. Par exemple, au Kenya, la croissance économique a progressé de 6,5% en 2018 et de 5,8% en 2019 et devrait continuer à croître (KNBS, 2020c).³² De même, le Sénégal a connu une croissance de plus de 6% entre 2014 et 2018, et en 2019, la croissance économique était de 5,3% (BMZ, 2021). Cependant, avec la restriction des mouvements, notamment dans les régions de Dakar et de Thiès (Sénégal) et de Nairobi et Mombasa (Kenya), la croissance économique a considérablement ralenti (Onsomu, 2021). Par exemple, Dakar est passé d'environ 6% par an au cours des cinq dernières années à 1,3% en 2020, et l'économie du Kenya s'est contractée à 1,1% au troisième trimestre de 2020 (BMZ, 2021, KNBS, 2020c). En général, les zones urbaines ont été les plus touchées, car le gouvernement a restreint les mouvements, ce qui a eu un impact négatif sur la population, de nombreuses personnes ayant perdu leur emploi.

La pandémie a eu un impact socioéconomique grave sur les pauvres, exacerbant davantage les inégalités. Au Kenya, le taux d'inégalité à Nairobi et Mombasa est passé de 0,33 avant la pandémie à 0,49 après la pandémie, ce qui indique que les pauvres, y compris les citoyens invisibles, ont été davantage privés de leurs droits (Nafula, 2020). En outre, on estime que 50% des ménages de Nairobi et de Mombasa ont perdu leurs revenus (Ibid.). Dans les deux pays, les personnes occupant un emploi informel ont été les plus touchées, car le secteur informel offre de faibles salaires sans sécurité sociale, ce qui accroît les inégalités puisque les travailleurs informels n'ont aucun moyen de subvenir à leurs besoins quotidiens (FKE, 2021 ; Balde et al, 2020). Par ailleurs, la fermeture de divers sites, dont les marchés, a entraîné des pénuries de marchandises et a entraîné des répercussions sur la nutrition, le nombre de repas pris par les ménages ayant diminué (PNUD, 2020; Banque Mondiale, 2021). Parmi les autres défis à relever, citons le manque d'accès aux centres de santé - 3 ménages sur 10 ont déclaré avoir moins accès aux soins qu'avant mars 2020 (Banque Mondiale, 2020) - ainsi qu'aux établissements d'enseignement (voir section 4).

Afin d'atténuer les effets de la Covid-19, les gouvernements du Sénégal et du Kenya ont mis en place des mesures, telles que des incitations financières et des allègements fiscaux pour amortir le choc subi par les entreprises. Si ces mesures ont été déterminantes, elles n'ont concerné que le secteur formel, laissant de côté le secteur informel, qui représente une part plus importante de l'emploi à Dakar et Nairobi et dans l'ensemble de ces deux pays (Balde et al, 2020 ; FKE, 2021). Au Kenya, on estime qu'environ 83% des travailleurs du secteur informel n'ont pas bénéficié des incitations financières, et pourtant la plus grande partie (environ 59%) d'entre eux ont perdu leurs moyens de subsistance (FKE, 2021). De même, au Sénégal, le secteur informel, bien que comprenant une part plus importante de travailleurs, n'a pas non plus bénéficié d'incitations, et pourtant 42% de ces travailleurs ont perdu leur emploi, contre seulement 8% dans le secteur formel (Balde et al. 2020).

Par conséquent, si ces mesures portaient d'une bonne intention, elles n'ont fait qu'exacerber les inégalités. Ces politiques n'ont pas bénéficié aux personnes les plus vulnérables qui en avaient le plus besoin. En retour, cela a exacerbé la pauvreté et les inégalités dans ces pays, en particulier dans les villes. Ces politiques et leur mise en œuvre ne sont pas justes, car elles ne sont pas accessibles à ceux qui en ont le plus besoin. Il est donc vital que les villes et les pays, en général, veillent à ce que les pauvres soient mieux ciblés afin de réduire les inégalités et que les citoyens invisibles aient les mêmes opportunités que tout le monde. Ce n'est qu'en agissant de la sorte que l'on pourra garantir que les villes sont justes.

Des politiques ciblées répondant aux besoins des plus vulnérables sont essentielles pour réduire les inégalités et faire en sorte que les villes soient justes.

32. KNBS (2020). Quarterly Gross Domestic Product Report. Third Quarter, 2020. <https://www.knbs.or.ke/?wpdmpro=quarterly-gross-domestic-product-report-third-quarter-2020>



Etude de
cas: L'accès à
l'éducation de
base en tant que
bien public

04

4.1 Cadre conceptuel

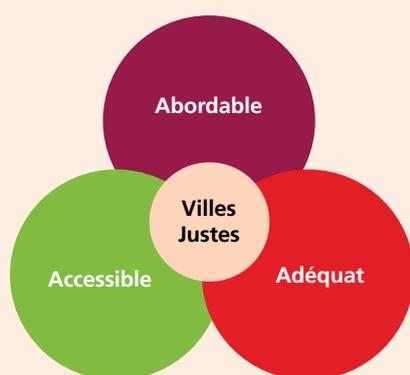
Un bien est considéré comme public s'il répond à deux conditions:

- 1) la non-excluabilité et
- 2) la non-rivalité.³³

L'éducation peut être qualifiée de bien public, car elle remplit ces deux conditions. En effet, une communauté peut utiliser le bien sans le payer directement, comme dans le cas où les citoyens paient des impôts permettant de financer le bien et donc d'en faire profiter tout le monde (non-excluabilité); et lorsqu'une personne consomme le bien, cela ne diminue pas la capacité d'une autre personne à le consommer (non-rivalité).

Le Kenya et le Sénégal ont tous deux mis en place des lois et des politiques qui considèrent théoriquement l'éducation de base comme un bien public, où chacun a droit à une éducation de base gratuite et obligatoire, ce qui rend ce bien non rival et non excluable. Cependant, dans la pratique, l'accès à l'éducation n'est pas gratuit. En tenant compte du contexte local et en se basant sur la définition officielle d'un bien public, cette section examine l'accès à l'éducation sous trois angles: l'accès à l'éducation est-il abordable (non excluable), physiquement accessible (non rival) et adéquat (bonne qualité) pour tous, y compris les citoyens invisibles? Cette troisième perspective, celle de l'adéquation (qualité), est essentielle, car le respect des deux autres conditions (non-rivalité et non-excluabilité) n'implique pas que la qualité de l'éducation en tant que bien public soit acceptable et réellement bénéfique pour tous. Plus précisément, la figure 4 ci-dessous représente le cadre conceptuel à utiliser pour l'analyse de l'éducation en tant que bien public.³⁴

FIGURE 4:
Le cadre des trois A inclusif



L'accès à l'éducation est analysé en utilisant le cadre des trois « A » inclusif.³⁵, qui comprend l'**accessibilité, l'abordabilité et l'adéquation (qualité)**. Dans ce cadre, les biens publics qui sont physiquement accessibles, abordables et adéquats en termes de bonne qualité sont qualifiés de justes. La cadre 3A peut être considéré comme étant à l'envers, car seuls quelques citoyens urbains peuvent bénéficier de tous les attributs des 3 A, alors que la plupart des citoyens ne peuvent en bénéficier. Dans la plupart des cas, les citoyens peuvent physiquement accéder à ces services, mais ces derniers ne sont ni abordables ni de qualité acceptable, ce qui est qualifié d'injuste.

Ce « cadre des trois A inclusif » sera utilisé comme base pour l'analyse de l'éducation en tant que bien public, en mettant l'accent sur les *citadins invisibles*, qui sont définis comme « les principales victimes de l'injustice qui n'ont aucun moyen d'y échapper ». (FES, 2020). Si l'offre d'éducation ne remplit pas ces conditions en vertu de ces trois critères, elle n'est pas juste. Par exemple, l'enseignement privé est l'un des mécanismes qui excluent les citoyens invisibles, car un tel bien n'est généralement pas abordable ni physiquement accessible à tous les citoyens.



33. Paul A. Samuelson, "The Pure Theory of Public Expenditure," *Review of Economics and Statistics* 36, no. 4 (1954): 387–89.

34. Ce document n'analyse pas les différents programmes scolaires proposés par les écoles. Il analyse plutôt l'offre d'éducation de base en fonction des trois piliers de la ville juste soulignés ci-dessus.

35. Ce cadre a été conçu par Aroyyo-Aroyyo, F. (2021). *Connecting the Dots: People, Jobs, and Social Services*. The World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/35719/9781464816765.pdf?sequence=2&isAllowed=>

4.2 Conclusions

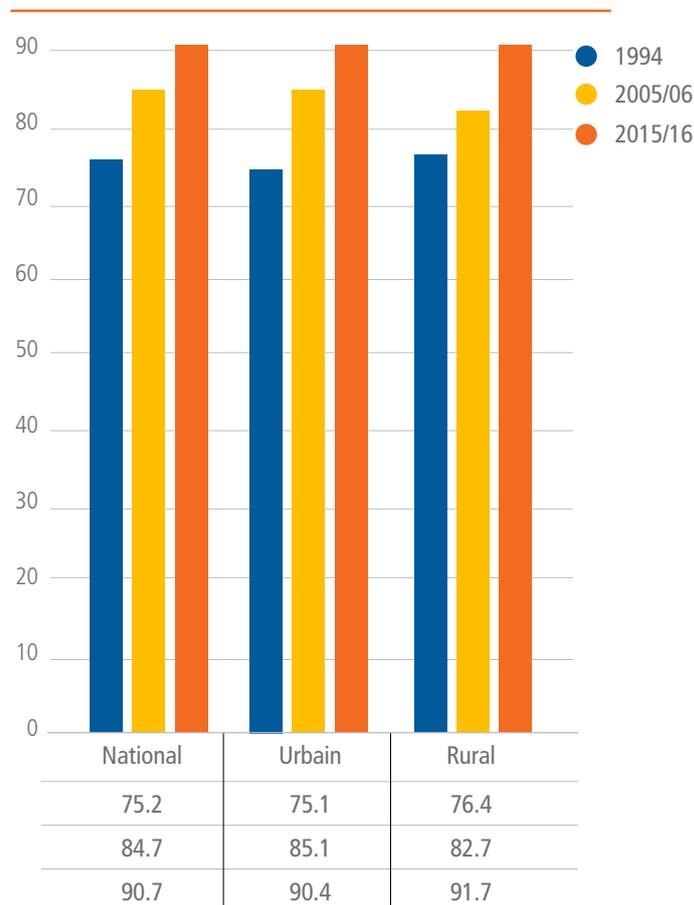
L'accès à l'éducation est essentiel pour réduire la pauvreté et les inégalités et renforcer le développement humain. Des études ont montré que l'accès à l'éducation peut conduire à une productivité plus élevée qui, à son tour, augmente la mobilité sociale, favorise une vie saine et donne aux gens plus de choix leur permettant d'améliorer leur bien-être (Banque Mondiale, 2018). Le Kenya et le Sénégal reconnaissent ce fait et ont mis en place des politiques et des législations pour offrir une éducation de base gratuite. Au Kenya, par exemple, le « programme d'enseignement primaire gratuit » a été introduit en 2003 pour améliorer les niveaux d'alphabétisation et encourager une forte scolarisation; il a été suivi par l'instauration de l'enseignement secondaire gratuit en 2008. De plus, l'article 43 (f) de la constitution kenyane stipule que « toute personne a droit à l'éducation », et l'article 53 stipule que « tout enfant a droit à une éducation de base gratuite et obligatoire ». En outre, la loi sur l'éducation de base de 2013 fournit également un cadre juridique pour appliquer la loi afin que chaque Kenyan puisse avoir accès à l'éducation de base. (Mulinya & Orodho (2015).³⁶ De même, le Sénégal a adopté une loi sur l'éducation (article 3 de la loi n° 2004-37 (43)), qui permet à tous les enfants d'être scolarisés gratuitement jusqu'à l'âge de 16 ans.³⁷

L'introduction de ces lois a permis d'augmenter les taux d'inscription scolaire. En 2015, le Sénégal a connu une augmentation de 18% du taux brut de scolarisation, qui est ainsi passer de 69,3% en 2000 à environ 85% en 2015. Le Kenya a connu une augmentation de 10% au cours de la même période.³⁸ Au niveau régional, au Kenya, la fréquentation scolaire est plus élevée dans les zones rurales (91,7%) que dans les zones urbaines (90,4%), alors qu'en 2005, ce taux était le plus élevé dans les zones urbaines (Figure 5). Malheureusement, les taux d'absentéisme sont plus élevés chez les pauvres, avec un taux de fréquentation de 87,2% contre 93,4% chez les non pauvres en 2015/16 (KNBS, 2020).

FIGURE 5:

Proportion d'individus scolarisés au niveaux national et régional (6-18 ans), Kenya

Source: Tendances et diagnostic des inégalités au Kenya (2020)



Au Sénégal, les taux de scolarisation ont été plus élevés dans les zones urbaines qu'en milieu rural, mais ces taux ne sont pas optimaux. Bien que l'enseignement soit obligatoire, le taux net de fréquentation à l'école primaire est globalement de 53%. La fréquentation est plus élevée dans les zones urbaines (environ 70%) que dans les zones rurales (42%). Au secondaire, ce taux est encore plus faible (environ 32% en général), les zones urbaines représentant 43,4% de cette statistique et les zones rurales 22% (ANSD, 2021).

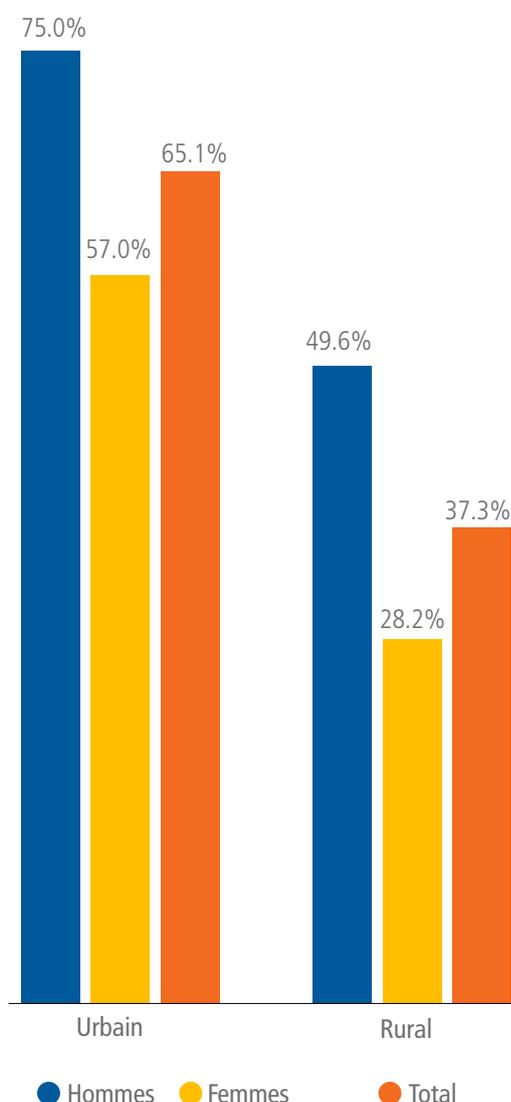
36. Ce document n'analyse pas les différents programmes scolaires proposés par les écoles. Il analyse plutôt l'offre d'éducation de base en fonction des trois piliers de la ville juste soulignés ci-dessus.

37. Bureau des affaires internationales du travail, département du Travail des États-Unis (2014).

38. Les données proviennent des indicateurs de la Banque Mondiale. Le Kenya était à 93% en 2000, contre 103,7% en 2015.

De plus, les données du recensement montrent que le taux d'alphabétisation est de 51,8% pour le pays. Les taux d'alphabétisation sont plus élevés dans les zones urbaines (65,1 %) que dans les zones rurales (37,3 %) (Figure 6). En outre, en milieu rural comme en milieu urbain, le taux d'alphabétisation est plus élevé chez les hommes (75%) que chez les femmes (57%). Même entre les zones urbaines, des disparités régionales existent, la capitale Dakar enregistrant un taux d'alphabétisation élevé (72,3%) par rapport aux autres régions urbaines. (Ibid.)

FIGURE 6
Taux d'alphabétisation au Sénégal



4.2.1 ABORDABILITE

C'est une bonne chose que de telles lois et réglementations aient été adoptées pour augmenter les taux de scolarisation dans les villes; cependant, leur mise en œuvre est un réel défi.

Des entretiens conduits avec des informateurs clés, ainsi qu'un examen de la documentation existante suggèrent que l'éducation est gratuite en théorie, mais pas abordable en pratique, en particulier pour les pauvres de Nairobi et de Dakar, où les frais sont fixés par les écoles qui peuvent les augmenter à leur guise. Ces frais ne sont pas toujours réglés par le gouvernement et ont tendance à être élevés pour les personnes à faible revenu. Cette perception est corroborée par les rapports de recensement dans les deux pays. Au Kenya, le manque d'argent était la raison la plus courante des abandons, suivi de la maladie et du manque d'intérêt (KNBS, 2020b). Quant au Sénégal, le manque d'intérêt et les raisons financières étaient également la principale raison des abandons à l'école primaire, tandis que pour l'école secondaire, la principale raison était l'échec aux examens et le travail, suivi du manque d'intérêt.

Ces lois ont également conduit à la prolifération des écoles privées, en particulier dans les bidonvilles urbains du Kenya, exacerbant encore les inégalités. Depuis l'instauration de la gratuité de l'enseignement primaire, les écoles publiques ont du mal à répondre à la demande - par exemple, il n'y a que quatre écoles primaires publiques dans le quartier informel de Kibera à Nairobi, malgré la forte population de la zone³⁹ - et par conséquent, les écoles privées à bas prix se sont multipliées (Malenya, 2020).

« L'éducation est gratuite en théorie; cependant, dans la pratique, elle n'est pas abordable, en particulier pour les pauvres de Nairobi et de Dakar. »

39. Il existe au total 147 écoles primaires à Kibera, dont quatre seulement sont publiques, soit 63 élèves par enseignant. http://openschoolskenya.org/static/blog-images/kibera_schools_a1_final.pdf

Les écoles privées promettent d'offrir de meilleures installations, là où les écoles publiques ont échoué. Cette promesse a motivé environ 60% des enfants des bidonvilles urbains à fréquenter ces écoles avec l'espoir d'un avenir meilleur.⁴⁰ Malheureusement, cette prolifération d'écoles privées n'est ni planifiée, ni convenablement réglementée, la plupart de ces établissements n'étant pas enregistrés auprès des autorités compétentes. Le défaut d'enregistrement de ces écoles suggère que leurs activités sont fermées et qu'elles ne reçoivent pas de financement au titre de la politique d'enseignement primaire gratuit. En fait, des études ont montré que ces écoles pro-pauvres à faible coût facturent environ le double des frais facturés par les écoles primaires dites gratuites. (Malenya, 2020).

La prolifération des écoles privées a davantage exacerbé les inégalités urbaines. Les écoles privées kenyanes, qui étaient censées libérer plus de ressources pour les écoles publiques, ont tendance à être très chères et à exclure les pauvres. En outre, les écoles privées à faible coût qui prolifèrent dans les quartiers urbains informels créent davantage d'inégalités, même au sein de ces quartiers. Premièrement, les frais imposés par ces écoles sont relativement élevés et les parents doivent lutter pour s'en acquitter, ce qui prive ces parents, ainsi que leurs enfants, des nécessités de base telles qu'une bonne nutrition, qui est essentielle au développement d'un enfant. De plus, le fait que la plupart de ces écoles ne soient pas enregistrées signifie qu'elles ne peuvent pas bénéficier du financement au titre de la politique d'enseignement primaire gratuit. Ainsi, ces financements ne profitent pas aux enfants qui sont envoyés dans ces écoles, alors que ce sont eux qui en ont le plus besoin. Dans ce cas, l'enseignement primaire gratuit en tant que politique ne tient pas ses promesses envers les pauvres. Un répondant estime que l'investissement dans l'éducation est toujours pour l'élite, car l'éducation a été privatisée.

« L'éducation... il y a le système public. La plupart des étudiants sont aujourd'hui dans des écoles privées à

Dakar. Les écoles publiques étaient les meilleures... Il y a eu la privatisation de l'éducation... Les politiques publiques sont toujours liées au colonialisme. Le système est inégal. Tous les investissements sont pour l'élite. Tous les Sénégalais qui ont suffisamment de ressources vont dans des écoles privées ». (Informateur clé, Dakar).

L'incapacité des parents à payer les frais de scolarité favorise généralement l'absentéisme et intensifie la discrimination dans les classes au détriment des citoyens pauvres. Dans les quartiers informels de Nairobi, si les parents ne sont pas en mesure d'acheter les uniformes scolaires – en plus de leur incapacité à s'acquitter des frais de scolarité – leurs enfants sont généralement sommés de s'asseoir au fond de la classe, qui peut accueillir 100 élèves, ou parfois renvoyés chez eux jusqu'à acquittement des frais de scolarité et obtention de l'uniforme. Une étude sur le secteur de l'éducation au Kenya montre que dans les zones urbaines, ce secteur a été en proie à de nombreux défis, notamment l'insuffisance de ressources, qui fait que les écoles imposent des prélèvements aux parents pour se protéger. Le résultat est que les apprenants sont renvoyés chez eux jusqu'à ce qu'ils soient en mesure de payer les frais et prélèvements requis (généralement pour les activités parascolaires ou l'entretien des infrastructures scolaires) et, à ce titre, n'ont aucun recours car le gouvernement n'impose aucune sanction aux écoles qui agissent ainsi. Ce sont les pauvres qui souffrent le plus de cette situation. Des discussions avec un informateur clé qui a une connaissance plus approfondie des systèmes scolaires ont révélé que le gouvernement kenyan alloue aux écoles approximativement 1000 KSH (environ 10 USD) par élève par an. C'est à peine suffisant pour répondre aux besoins des écoles, y compris la rémunération des enseignants. Cela oblige les écoles à facturer des frais supplémentaires afin de répondre à la demande d'éducation de qualité.

40. APHRC. (2015). It is Time the Ministry Included Slum Children in the Free Education Bonanza. <https://aphrc.org/blogarticle/its-time-ministry-included-slum-children-in-the-free-education-bonanza/>

4.2.2 ADEQUATION: QUALITE

« Le gouvernement a laissé le secteur privé dominer. Nous avons plus d'établissements privés qui se portent mieux que les écoles publiques. Le gouvernement est censé établir la norme, mais il ne le fait pas; il n'a aucun mécanisme de contrôle pour vérifier la qualité de l'éducation. (Informateur clé, Nairobi).

Le manque de ressources adéquates et la congestion observée dans les écoles interpellent sur la qualité de l'enseignement offert par les établissements publics à Dakar et Nairobi. La documentation existante révèle que le manque de personnel et la surpopulation sont des problèmes majeurs pour les écoles urbaines au Kenya, où les classes censées accueillir 80 élèves ont vu leur population doubler, alors que l'effectif des enseignants n'a pas augmenté parallèlement à cette expansion (Oranga, et al., 2020). Ainsi, la qualité de l'éducation est compromise. Les répondants se disent déçus par le gouvernement qui, selon eux, n'a aucune volonté politique d'améliorer l'éducation, car il n'a mis en place aucun mécanisme de suivi pour améliorer la qualité de l'éducation.

La surpopulation, associée à de nombreuses grèves dans les écoles publiques, crée la perception que les écoles privées offrent une meilleure qualité d'éducation. À Dakar, les informateurs clés ont mentionné qu'en plus de la surpopulation des classes qui accueillent environ 90 élèves, les écoles publiques enregistrent des grèves répétitives, ce qui a également amené les parents à croire que l'éducation dans les écoles privées est meilleure. En outre, de nombreux jeunes sont d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'aller à l'école, car ils ne voient aucune perspective d'emploi à l'avenir; pour eux, l'éducation est une perte de temps et d'argent. Cette perception est également corroborée dans le rapport de l'Agence nationale de la statistique, qui précise que la population active est composée à 52,7% de personnes non instruites. Au niveau régional, cette proportion est plus élevée dans les zones rurales (72,5%) que dans les zones urbaines (45,5%).

A Dakar, la part de la population active non scolarisée est de 24,6%. Au Kenya, il y a eu des cas d'écoliers qui ont incendié des écoles parce qu'ils avaient le sentiment que leurs revendications n'étaient pas prises en compte.⁴¹ Malheureusement, ces écoles s'adressent généralement aux pauvres alors que les riches emmènent leurs enfants dans des écoles privées disposant de plus de ressources.

« Les gens ne croient pas que la qualité des écoles publiques est bonne. Les gens inscrivent leurs enfants dans des écoles privées, et aussi, il y a beaucoup de grèves dans les écoles publiques. De plus, les gens n'ont pas de perspectives d'emploi futur. Ils ne croient pas aux écoles; ils pensent que c'est une perte de temps et d'argent. (Informateur clé, Sénégal).

Le manque de ressources et la surpopulation ont conduit de nombreux parents à retirer leurs enfants des écoles publiques pour les inscrire dans le privé, mais ils peuvent à peine se le permettre, et la qualité de l'éducation offerte par ces écoles est douteuse. Une enquête de la Friedrich Ebert Stiftung conduite en 2021 au Kenya a montré que les citoyens pensent que le secteur privé est la clé de la fourniture de services (FES, 2022). Bien que cette croyance soit généralement vraie, comme en témoigne la prolifération des écoles privées, certaines des écoles à faible coût favorables aux pauvres ne répondent qu'aux exigences minimales de certification et facturent toujours beaucoup plus que les écoles publiques de Nairobi. On estime que certains parents peuvent verser jusqu'à 40% de leurs revenus à ces écoles.⁴² Cette tendance suggère que les politiques mises en place par le gouvernement kenyan pour offrir un enseignement primaire gratuit entraînent de nouvelles inégalités entre les pauvres et les riches.

« Le manque de personnel et la surpopulation sont des défis majeurs pour les écoles de Nairobi, tandis que la surpopulation et les grèves dans les écoles publiques sont un vrai fléau pour le système éducatif à Dakar. »

41. Cooper, E. (2021). Kenyan Students Keep Setting their schools on Fire. Where's the Alarm. African Arguments. <https://africanarguments.org/2021/12/kenyan-students-keep-setting-their-schools-on-fire-wheres-the-alarm/>

42. Shiundu, A. (2019). Dissatisfaction with "Free" Primary Education. <https://www.dandc.eu/en/article/kenya-even-poor-parents-send-their-kids-private-schools>



« Les écoles privées n'offrent pas toujours une éducation de qualité, mais facturent des frais de scolarité élevés, ce qui prive davantage les citoyens invisibles de leurs droits »

Au Sénégal, on observe une situation similaire où l'enseignement privé a favorisé les inégalités dans les zones urbaines, où seuls les riches ont accès à une éducation de bonne qualité, ce qui laisse penser que l'éducation de base gratuite ne profite pas aux citoyens invisibles (Grysole, 2018). Les informateurs clés ont également souligné ces problèmes en déclarant que les individus très riches sont en mesure d'envoyer leurs enfants dans des écoles bien dotées en ressources, tandis que les pauvres n'ont pas beaucoup d'opportunités au sein des systèmes scolaires publics en raison des problèmes de fonds insuffisants pour faire fonctionner les écoles. Dans ce cas, les riches reçoivent une éducation de très bonne qualité; tel n'est pas le cas de leurs camarades pauvres, ce qui est injuste.

4.2.3 ACCESSIBILITE PHYSIQUE

« Parfois, ils construisent des abris pour que les enfants puissent étudier. C'est un problème d'accessibilité – il y a des inondations pendant la saison des pluies. Certaines écoles ne pas accessibles en raison des routes inondées qui y mènent. De plus, les garçons et les filles partagent l'eau et les toilettes, ce qui est inconvenant pour les filles. (Informateur clé, Sénégal).

Dans les villes, l'accessibilité physique des écoles peut être difficile selon l'endroit où les familles vivent. À Nairobi, certaines personnes interrogées ont déclaré que les quartiers informels de Nairobi ont de nombreuses écoles privées fournies par des ONG, mais n'ont pas beaucoup d'écoles publiques. Une étude menée sur les écoles de Kibera montre que sur plus de 147 écoles primaires, seules quatre sont publiques.⁴³ Et, comme indiqué précédemment, ces écoles privées facturent plus que les écoles publiques, ce qui les rend inabordable, car les familles doivent lutter pour payer les frais. Au Sénégal, l'accès physique est parfois impacté par les conditions météo.

Par exemple, les fortes pluies à Dakar empêchent généralement les élèves d'accéder physiquement aux écoles et, à ce titre, ces élèves peuvent potentiellement accuser du retard pendant la saison des pluies. De plus, les écoles manquent d'infrastructures; filles et garçons partagent les toilettes, ce qui rend potentiellement difficile pour les filles d'aller à l'école pendant leurs règles mensuelles en raison de la peur d'être moquées par le sexe opposé.

La plupart des écoles publiques ne prennent pas en compte les besoins spécifiques des handicapés moteurs. De nombreuses écoles ne sont pas conçues pour accueillir les handicapés physiques, ce qui fait de leur accès aux établissements d'enseignement un défi majeur. En outre, les politiques éducatives se sont principalement concentrées sur l'inégalité des revenus et la fracture entre les zones rurales et urbaines. Les politiques d'inclusion des enfants handicapés font défaut. Pourtant, l'éducation de ces enfants est essentielle à leur développement et à leur assurer des moyens de subsistance dans le futur (Moyi, 2017). Le défaut d'accessibilité physique conduit à de faibles taux de scolarisation chez ces enfants. Certains enfants handicapés ne peuvent pas accéder aux écoles en raison du manque de fauteuils roulants, et les écoles ne peuvent pas les accueillir en raison d'un manque d'infrastructures adaptées à leur condition. De plus, très peu d'enseignants ont été formés pour s'occuper d'enfants handicapés (Battle, 2020). La combinaison de ces facteurs qui conduisent à des inégalités basées sur des attributs physiques rend la plupart des écoles injustes.

Il existe également une fracture entre les zones rurales et les zones urbaines, les écoles des villes bénéficiant d'un plus grand accès par rapport à celles des zones rurales. Des travaux de recherche ont montré que bien que la majorité des élèves vit en milieu rural, le Kenya n'étant pas encore complètement urbanisé, les écoles qu'ils fréquentent manquent de fonds. Ainsi, ces établissements connaissent des pénuries de fournitures scolaires telles que les livres. De plus, les enfants ruraux doivent souvent parcourir plusieurs kilomètres à pied pour accéder aux écoles (Ibid.).

« Les fortes pluies empêchent l'accès physique aux écoles à Dakar. »

43. Open school. http://openschoolskenya.org/static/blog-images/kibera_schools_a1_final.pdf

Au Sénégal, les personnes interrogées déclarent que la plupart des centres d'éducation sont situés à Dakar, alors que la majorité des gens vit encore dans les zones rurales. Ainsi, pour accéder à certaines de ces écoles, notamment dans l'enseignement supérieur, beaucoup doivent se rendre à Dakar et laisser leur famille derrière eux. Cela met la famille à rude épreuve, car elle doit trouver un logement pour ses enfants et subvenir à leurs besoins pendant la durée de leurs études. Cette situation est difficile, car la plupart des familles ont déjà du mal à subvenir à leurs besoins.

4.2.4 IMPACT DE LA COVID-19

La Covid-19 a accru les inégalités dans l'accès à l'éducation, dans un contexte déjà marqué par des défis. Les gouvernements sénégalais et kenyan ont essayé de proposer des cours en ligne ou par le biais de la radiodiffusion. Malheureusement, en raison des taux élevés de pauvreté, de nombreux étudiants n'ont pas pu accéder à ces services. Au Kenya, les répondants ont déclaré que les riches de Nairobi étaient en mesure d'engager des tuteurs privés, ce que les pauvres ne pouvaient pas se permettre. Une publication de la Kenyan Economic Update (2020) montre que seul un ménage sur dix avait accès à un tuteur pendant la pandémie. Cette proportion était de 21% dans les zones urbaines contre seulement 7% dans les zones rurales.

Si le ministère de l'éducation a mis à disposition de nombreuses plateformes d'apprentissage à domicile, la plupart d'entre elles n'ont pas connu le succès escompté, la radio n'atteignant que 9% des élèves des zones rurales et 10% des élèves des zones urbaines. Cet accès limité à l'éducation et aux enseignants a des effets prolongés qui peuvent entraver la croissance du capital humain. En outre, maintenant que l'école a repris et pour freiner la propagation de la Covid-19, les élèves doivent s'asseoir en dehors des classes dans les bidonvilles et ne sont pas autorisés à partager leurs manuels, ce qui se faisait avant la Covid-19. Par conséquent, les enfants qui n'ont pas de manuels sont perdus en classe et n'ont aucun point de référence, ce qui exacerbe les inégalités.

« Les parents aisés pouvaient soit engager des tuteurs privés, soit utiliser leurs moyens pour que leurs enfants accèdent à des cours en ligne, ce que les citoyens pauvres ne pouvaient se permettre et, de ce fait, leurs enfants étaient laissés pour compte. »

Similarly, in Senegal, the government tried to air lessons through television, but not all children had access. However, private schools had online classes, and the parents of such students were able to afford the resources to ensure they did not fall behind. As such, these students were more privileged. A publication on the effect of Covid-19 shows that only 4.5% of the students had contact with their teachers during the closure of schools in Senegal. In turn, this led to many repetitions as most students were unable to pass their exams to proceed to the next grade. Unsurprisingly, repeaters have not increased much in private schools, suggesting these schools managed the pandemic well (Mbaye, 2021).

« Contrairement aux écoles publiques, les écoles privées avaient des programmes en ligne. Le gouvernement a essayé de faire certains programmes à la télévision, mais si ceux qui ne disposaient pas d'une télévision n'y avaient pas accès. Donc, les enfants des écoles privées sont plus privilégiés. » Informateur clé, Sénégal.

4.2.5 SYNTHÈSE

Dans cette section, il a été démontré que l'accès à l'éducation n'est « juste » ni à Nairobi ni à Dakar, ces deux villes étant caractérisées par le manque d'accessibilité, d'abordabilité et d'adéquation.

Ces défis mettent en évidence la nécessité de procéder à des réformes pour que l'éducation soit réellement accessible à tous, y compris aux citoyens invisibles. Aujourd'hui, plus que jamais, la pandémie a montré, d'une part à quel point la pauvreté et les inégalités peuvent priver les plus démunis de leurs droits et d'autre part, la nécessité d'adopter des politiques inclusives, une volonté politique et des mécanismes de mise en œuvre pour s'assurer que personne n'est laissé en rade. L'accès à l'éducation est particulièrement important car il détermine la productivité d'une ville. Des citoyens plus instruits auraient accès à des emplois plus sûrs, ce qui renforcerait la productivité, le développement économique global et le bien-être humain dans ces villes.

« A quoi servent des politiques bonnes ou inclusives si elles ne peuvent être mises en œuvre de manière adéquate? La capacité institutionnelle, la volonté politique et des mécanismes de mise en œuvre bien définis ont le potentiel de bâtir des villes justes. »



Une de ces réformes consisterait en une budgétisation adéquate afin que les écoles publiques disposent des ressources nécessaires pour fonctionner efficacement.

Il est nécessaire d'accroître les ressources allouées aux écoles publiques afin que tous les enfants bénéficient de la politique d'enseignement primaire gratuit. Ces ressources comprennent, entre autres, la fourniture de livres et d'infrastructures tels que des bureaux, une formation adéquate des enseignants, notamment sur la manière de traiter le handicap, et des salaires adéquats. Cela améliorerait à la fois l'adéquation et l'accessibilité financière des écoles, et préparerait les enfants, en particulier les citoyens pauvres, à devenir des citoyens responsables sans enfoncer davantage leurs familles dans la pauvreté.

En outre, il est nécessaire de réglementer les écoles privées qui prolifèrent, car certaines se sont transformées en organisations à but

lucratif qui exploitent les citoyens invisibles.

L'absence de réglementation a conduit à la manipulation des citoyens par les écoles privées soi-disant bon marché, car la qualité de leur enseignement n'est pas bien contrôlée ou évaluée. En fait, les recherches montrent que certaines de ces écoles visent à maintenir « le statu quo des quartiers informels, étant donné que ces zones sont difficiles à atteindre en termes d'offre d'éducation, en raison du fait qu'elles ne sont pas planifiées ou à cause de leur insécurité »⁴⁴. La réglementation permettrait également de s'assurer que le secteur privé ne manipule pas les pauvres et que l'enseignement privé est de bonne qualité, accessible et abordable pour les pauvres. Par-dessus tout, il est nécessaire de concevoir des mécanismes de mise en œuvre adéquats pour les politiques d'éducation de base gratuite afin de s'assurer que ces politiques sont bien appliquées et que tout le monde en bénéficie, ce qui rendrait les villes justes.

44. Malenya. F. (2020). PP 328



Discussion:
Synthèse des
conclusions

05

Plusieurs défis et obstacles majeurs doivent être abordés pour améliorer la prestation des services publics et réduire les inégalités qui perpétuent la pauvreté. Ces enjeux cruciaux sont examinés ci-dessous.

Ne pas planifier l'urbanisation, c'est planifier l'échec, ce qui ne fera qu'exacerber la situation des citoyens pauvres. Comme nous l'avons vu plus haut, les deux villes s'urbanisent rapidement et, bien que la proportion de la population urbaine soit plus faible à Nairobi qu'à Dakar,⁴⁵ la population urbaine de Nairobi n'est pas aussi importante que celle de Dakar, la ville abritant la majorité de sa population dans des quartiers informels. En outre, l'urbanisation dans les deux villes est caractérisée par l'exode rural et non par l'attraction urbaine, ce qui suggère que ces villes n'ont pas connu une transformation structurelle découlant d'une productivité accrue. Au lieu de cela, les villes sont caractérisées par une forte informalité et un secteur des services qui a tendance à avoir une productivité plus faible. En conséquence, ces villes ne peuvent pas connaître une croissance suffisante pour réduire la pauvreté. En outre, la croissance modérée que connaissent les villes ne profite qu'à un petit nombre d'individus, ce qui creuse encore davantage le fossé des inégalités. Dans ce contexte, les deux villes se caractérisent également par une population jeune, peu instruite et n'ayant pas accès aux services de base, tels que les soins de santé et l'assainissement. La combinaison de tous ces facteurs donne une situation très grave à laquelle il faut s'attaquer de toute urgence.

Le manque d'investissement dans la jeunesse minimisera en fin de compte les possibilités pour ces villes de tirer des dividendes de la transition démographique. Au Sénégal, la population des jeunes qui ne sont pas « scolarisés, employés ou en formation » représente environ 33% de la population totale, tandis qu'au Kenya, cette population est de 20%.⁴⁶ En outre, au Kenya, les jeunes représentent 29% de la population, tandis que les moins de 15 ans (jeunes de demain) représentent 39% de la population;⁴⁷ au Sénégal, la population âgée de 15 à 34 ans représente environ 34% de la population totale.⁴⁸ Alors que la population des deux pays est très jeune, leurs gouvernements ne veillent pas à ce que cette population bénéficie d'une éducation adéquate. Or, l'éducation a la capacité de réduire la pauvreté multigénérationnelle et d'améliorer le bien-être de la population.

La lutte contre les inégalités est une bataille générationnelle, et les jeunes jouent un rôle important dans ce combat, en particulier dans les villes susceptibles de connaître une transition démographique.

45. Comme indiqué dans la section ci-dessus, Nairobi accueille environ 33% de la population urbaine totale du Kenya, tandis que Dakar accueille environ 50% de la population urbaine totale du Sénégal.

46. Banque Mondiale (2022). <https://data.worldbank.org/indicator/SU.UEM.NEET.ZS?locations=SN-KE>

47. NCPD. (2020).

48. Selon les projections de l'ANSD (2020), la population totale est de 16,7 millions d'habitants, et la population âgée de 15 à 34 ans est d'environ 5,6 millions d'habitants. https://investinsenegal.com/wp-content/uploads/2021/03/Rapport-sur-la-Population-du-Sngal-2020_03022021-1.pdf

S'occuper de cette population en veillant à ce qu'elle soit bien éduquée contribuera à rendre ces villes et ces pays plus justes. Par-dessus tout, lorsque les villes et les pays investissent dans cette population, il est également primordial de créer des opportunités pour la population en s'assurant que les villes peuvent stimuler la croissance économique et avoir suffisamment d'opportunités de création d'emplois pour que les jeunes puissent y contribuer. Ces villes peuvent connaître une transition démographique avec des taux d'urbanisation élevés, un capital humain plus important et davantage de possibilités. Cela contribuerait à rendre les villes justes en donnant à tous les enfants et à tous les jeunes des chances égales et en veillant à ce qu'ils soient bien préparés pour l'avenir.

Une **transition démographique** se produit lorsque les taux de fécondité et de mortalité diminuent au fur et à mesure qu'un pays se développe, ce qui entraîne le passage de taux de dépendance élevés à des taux faibles contribuant à accélérer le développement humain. (Samman & Watkins, 2017).

Le déclin de la mortalité infantile, accompagné d'un faible taux de fécondité, entraîne l'explosion démographique des jeunes avec moins de personnes à charge. Cela engendre alors des « **dividendes démographiques** » ou une « **bombe démographique** ». Les dividendes se produisent lorsque les décideurs investissent dans les possibilités d'absorption de cette population pour booster la productivité et la croissance économique. À l'inverse, si les investissements dans cette population sont insuffisants, que la dépendance augmente et qu'il n'y a pas de possibilités, la situation de ces pays se dégrade. (Samman & Watkins, 2017; Canning et al., 2015; Bloom et al., 1998).



Le manque de ressources dans la prestation de services éducatifs affecte de manière disproportionnée les pauvres des villes et crée des villes injustes. Les principales parties prenantes dans les deux pays ont déploré le manque de personnel dans les écoles, le manque de livres et d'autres équipements tels que les bureaux, le manque de compétences des enseignants et l'insuffisance de leurs salaires. Au Kenya, par exemple, les établissements scolaires manquent d'éléments de base tels que les manuels, en particulier dans les écoles des bidonvilles urbains. En outre, toutes les écoles demandent aux parents de payer des frais de scolarité pour les aider à gérer les écoles et à payer les salaires. Cela prive encore plus les pauvres de leurs droits, car ils ne peuvent pas payer les frais de scolarité ou les manuels. De même, au Sénégal, les écoles ne disposent pas de suffisamment de ressources pour offrir une éducation de qualité, de sorte que la plupart des diplômés sont inemployables. Par ailleurs, de nombreuses personnes ne voient pas la nécessité de poursuivre des études car elles ne peuvent pas mesurer la valeur de l'éducation. Il est donc prudent que les apprenants soient bien conseillés et préparés pour l'école, tout en fournissant des ressources pour garantir que ces écoles offrent des services de qualité.

Le manque de ressources adéquates est corrélé à un déficit d'allocation budgétaire. De nombreuses parties prenantes clés au Kenya ont exprimé leur inquiétude quant à l'insuffisance de l'allocation budgétaire aux gouvernements des comtés⁴⁹, malgré la mise en œuvre de la politique de décentralisation. Il semblerait que la majeure partie du budget reste au niveau central, paralysant les gouvernements des comtés qui ne sont pas en mesure de répondre aux besoins de leurs populations. Ce déficit budgétaire se caractérise par la pénurie d'écoles publiques adéquates et par l'incapacité de ces dernières à gérer l'affluence due à la mise en œuvre des lois et des politiques d'éducation de base gratuite dans les deux pays. Cette situation conduit à son tour à la prolifération d'écoles privées, dont certaines exploitent davantage les citoyens invisibles, ce qui donne lieu à des villes injustes.

Bien que le secteur privé ait contribué à renforcer le secteur public, des lacunes en matière de contrôle existent, en particulier dans les zones urbaines pauvres, ce qui perpétue les inégalités intra-urbaines. Dans le secteur de l'éducation, on constate une augmentation de l'offre du secteur privé, qui complète les services fournis par le gouvernement. En général, le secteur privé n'est pas accessible aux pauvres, car il exige des frais élevés pour ses services. Dans les deux villes, le secteur privé, qui offre de meilleures infrastructures éducatives, est inabordable pour les pauvres. Cependant, comme nous l'avons vu plus haut, ceux qui sont abordables ne sont pas bien réglementés et manipulent les pauvres dans certains cas. Cette situation perpétue donc les inégalités en laissant les citoyens invisibles sans recours et en rendant les villes injustes.

Le manque de volonté politique a également été évoqué comme un défi majeur dans la fourniture de services. Cela est particulièrement visible dans la budgétisation, la veille politique et les processus de passation de marchés. La gratuité de l'enseignement primaire a été instaurée afin de garantir le droit de chacun à une éducation obligatoire et de bonne qualité; cependant, cela n'a pas été le cas, principalement en raison de l'incapacité du gouvernement à superviser et à garantir la bonne mise en œuvre de la politique. Par exemple, le gouvernement a toléré la prolifération d'écoles privées à bas prix dans les quartiers pauvres des villes. Les écoles privées bénéficient d'incitations telles que des allègements fiscaux et des prêts de départ à faible taux d'intérêt. Cela est censé aider à allouer davantage de ressources aux écoles publiques, mais la réalité est tout autre (Malenya, 2020). Au contraire, ce manque de supervision a encore élargi le fossé entre les riches et les citoyens invisibles.

49. The constitution of Kenya (2010) established 47 counties as lower-level government in charge of service provision, including education.



L'éducation de base gratuite est-elle une promesse non tenue?

L'incapacité à traduire efficacement la politique en un cadre de mise en œuvre qui profiterait à tous, y compris aux citoyens invisibles, témoigne d'un manque de volonté politique.



La pandémie a aggravé les inégalités entre les riches et les pauvres en milieu urbain. Le manque de ressources pour la plupart des enfants, en particulier ceux issus de milieux défavorisés, pour accéder à l'éducation en raison de la pandémie a davantage creusé le fossé entre les nantis et les démunis, tels que les citoyens invisibles. En outre, la revue documentaire a montré que, bien que le secteur informel emploie la majorité de la population, le gouvernement n'a pas réussi à le protéger pendant la pandémie, mais s'est concentré sur le secteur formel, qui n'emploie qu'une petite partie de la population. Dans ce cas, comment une ville peut-elle être qualifiée de juste si elle ne peut pas répondre aux besoins de tous ses citoyens? Comment une ville peut-elle progresser si une partie de sa population est laissée pour compte? Et comment planifier les villes pour qu'elles puissent pour répondre aux besoins de tous?

Il sera essentiel de relever ces défis pour que les pays, en particulier leurs villes, puissent répondre aux besoins d'une démographie galopante et que le bien-être de la population s'améliore. Comme nous l'avons vu plus haut, la pandémie de Covid-19 a nui aux efforts de réduction de la pauvreté dans les deux pays, en particulier dans leurs villes. Cela montre la nécessité de protéger les plus vulnérables et de veiller à ce qu'ils soient préservés de l'impact négatif des chocs. Avec des taux d'urbanisation élevés, il est plus prudent de relever ces défis de manière adéquate. Plus particulièrement, le manque d'infrastructures éducatives a un impact important sur le bien-être des personnes et sur la capacité de ces villes et pays à répondre aux besoins de la population, et donc à réduire la pauvreté et les inégalités.

Comment une ville peut-elle être qualifiée de juste si elle ne peut pas répondre aux besoins de tous ses citoyens, notamment les citoyens invisibles?



Le chemin vers
des villes justes

06

L'urbanisation est une dynamique qui ne peut être enrayée, et chacun a un rôle à jouer pour que le processus soit bien géré.

Il faut planifier l'urbanisation afin de s'assurer que les villes ont la capacité de prendre en charge leur population, y compris les *citadins invisibles*.

Comme on l'a vu plus haut, la conjonction d'une forte urbanisation et de faibles niveaux de croissance économique et de productivité, associée au manque de ressources, entraîne des taux d'inégalité élevés qui perpétuent la pauvreté, en particulier dans les villes. L'urbanisation est une force qui ne peut être stoppée. Il est donc primordial que tout le monde, y compris les gouvernements centraux et locaux et les citoyens, joue un rôle pour s'assurer que ce processus profite effectivement à la population. De même, promouvoir la croissance économique est important, mais pas suffisant pour réduire la pauvreté et les inégalités ; des interventions mieux axées sur les *citadins invisibles* sont donc nécessaires. Le présent document propose les pistes suivantes pour réduire la pauvreté et les inégalités et contribuer à la création de villes justes.

Répondre aux besoins du secteur informel est important, car c'est un secteur essentiel à l'économie qui emploie la majorité de la population,

en particulier dans les villes. Cette étude a établi que les travailleurs du secteur informel n'ont pas accès aux commodités de base, y compris à la protection sociale, dans les deux villes, et que cette situation a été aggravée par la pandémie. Il est essentiel que les gouvernements nationaux et locaux trouvent des moyens de garantir que les travailleurs informels bénéficient d'une couverture sociale et qu'ils sont protégés lors de catastrophes majeures, telles que la pandémie de Covid-19. Des politiques inclusives doivent être élaborées, et lorsqu'elles existent, elles doivent être bien mises en œuvre pour

garantir que les travailleurs du secteur informel ne sont pas négligés. En outre, compte tenu du fait que les infrastructures sont essentielles à la productivité en raison de l'interconnexion, les deux gouvernements, devraient, lors de la planification de l'urbanisation, veiller à construire des infrastructures inclusives qui aideraient également le secteur informel à participer activement à l'économie. Par exemple, la construction de marchés équipés d'installations sanitaires, ainsi que l'encouragement des travailleurs informels à former des associations pour défendre leurs intérêts seraient utiles (FKE, 2021).

Il faut investir dans les jeunes, car ils représentent l'avenir.

L'étude de cas fait état d'abandons scolaires chez les jeunes et d'un climat social marqué par de nombreux troubles qui entraînent des destructions d'infrastructures et compromettent l'accès à l'éducation. Ces grèves se produisent principalement dans les écoles publiques, ce qui suggère que les pauvres sont les plus touchés. En retour, cette situation perpétue les inégalités et augmente le niveau de pauvreté. Il est donc essentiel que les institutions gouvernementales à tous les niveaux ciblent les jeunes et les enfants pour s'assurer qu'ils acquièrent les compétences de base nécessaires pour améliorer le capital humain. Ceci est d'autant plus important que les niveaux de chômage sont en hausse dans les deux pays, en particulier chez les jeunes, comme démontré ci-dessus.⁵⁰ L'accès à l'éducation est donc vital, en particulier lorsque les niveaux d'urbanisation sont élevés, car il permettra aux jeunes de contribuer à l'économie lorsque le moment sera venu de réaliser les dividendes démographiques. Il est donc impératif de bien cibler cette population par le biais de programmes qui lui

50. Au Kenya, le taux de chômage en pourcentage de la population active totale a augmenté pour atteindre 5,73 % en 2020, contre 5,01 % en 2019. Au Sénégal, il est passé de 2,86 % en 2019 à 3,63 % en 2020. <https://data.worldbank.org/indicator/SL.UEM.TOTL.ZS?locations=SN-KE>

feront prendre conscience de l'importance d'être éduqué et de l'impact de l'éducation sur leur vie et sur le pays en général. Ces types de programmes devraient être intégrés dans les programmes d'enseignement, ainsi que dans les églises et autres lieux de rencontre, car tous les citoyens ont un rôle à jouer pour façonner l'avenir de ces enfants.

Les mécanismes de prestation de services publics dans les villes doivent être rationalisés pour répondre aux besoins d'une population croissante, notamment ceux des citoyens invisibles.

L'étude de cas sur l'accès à l'éducation à Dakar et à Nairobi a montré que les allocations budgétaires insuffisantes peuvent priver davantage les pauvres de leurs droits et creuser le fossé des inégalités. Plus précisément, le manque de ressources peut rendre l'éducation inabordable, car les parents doivent payer des frais supplémentaires malgré la politique d'éducation de base gratuite. En outre, la qualité de l'éducation est compromise en raison de la surpopulation, du manque de compétences et de motivation des enseignants, de l'inaccessibilité physique, notamment pour les personnes handicapées, entre autres facteurs. En conséquence, le gouvernement national et les autorités municipales doivent s'assurer que les écoles publiques, en particulier celles des quartiers informels, reçoivent un financement adéquat afin de garantir qu'elles sont mieux équipées pour tenir les promesses des politiques en place.

Des mécanismes de contrôle doivent être mis en place pour mieux réguler le secteur privé fournissant des services d'éducation dans les villes afin de prévenir la montée des inégalités.

Il ne fait aucun doute que l'augmentation du nombre d'écoles privées a contribué à compléter l'offre de services dans le secteur de l'éducation. Cependant, l'absence de mécanismes permettant de mieux réglementer ces entités a conduit à la prolifération d'institutions à but lucratif qui prétendent fournir une éducation de qualité à bas prix, alors que ce n'est pas toujours le cas. En outre, les écoles privées qui sont

effectivement en mesure de fournir une éducation de bonne qualité ne sont pas abordables pour les citoyens invisibles. Pour relever ces défis, les gouvernements nationaux et locaux devraient développer et mettre en œuvre des mécanismes de contrôle pour s'assurer que le secteur privé fournit un service de bonne qualité, complète réellement le secteur public et garantit qu'aucun enfant n'est délaissé. Dans le cadre de ces mécanismes de suivi, il serait essentiel de s'assurer que toutes les écoles privées sont légalement enregistrées auprès du gouvernement national et disposent de tous les documents nécessaires pour fonctionner. Les citoyens doivent également s'impliquer en demandant des comptes à ces écoles, afin qu'elles tiennent leurs promesses.

Avant tout, la volonté politique est essentielle pour réduire les inégalités qui découlent de l'urbanisation rapide. Les institutions gouvernementales ont un rôle à jouer à tous les niveaux pour veiller à ce que tous les citoyens, indépendamment de leur origine ou de leur statut socioéconomique, bénéficient de la prestation de services d'intérêt public et aient le droit de satisfaire leurs besoins fondamentaux, y compris l'éducation.

Ce document a montré que le manque d'inclusion dans la fourniture de biens publics est dû à divers facteurs structurels et politiques ainsi qu'à l'absence de mécanismes de mise en œuvre qui garantiraient la bonne application des politiques et des réglementations. Par exemple, les citoyens invisibles n'ont pas de protection sociale, n'ont pas accès à une éducation (de bonne qualité) et n'ont pas accès aux biens de première nécessité, tels que la nourriture et l'assainissement, et pourtant il existe des politiques qui stipulent que chaque citoyen a le droit de vivre une vie épanouie. Il est important de noter que les politiques doivent être accompagnées de mécanismes de mise en œuvre et de suivi adéquats, bien financés et prioritaires, afin de garantir qu'elles fonctionnent comme prévu. La volonté politique et la non-ingérence politique dans la fourniture des biens publics sont également essentielles à ce processus.

Au-delà de la volonté politique, il est nécessaire de veiller à ce que les politiques soient adaptables à l'évolution du contexte.

Les données tirées des entretiens avec les informateurs clés et de la documentation disponible ont montré que les facteurs structurels influencés par le colonialisme définissent les processus politiques et le développement. Malheureusement, cela peut conduire à l'élitisme et à des niveaux plus élevés d'inégalités, où seuls quelques-uns bénéficient de ces structures. Il est donc essentiel que les responsables gouvernementaux (et les citoyens en général) se rendent compte que les politiques

ne profitent plus aux personnes qu'ils servent, en particulier les pauvres. Les responsables à tous les niveaux doivent investir dans la recherche et le développement, comprendre le contexte local et les personnes qu'ils servent, et dialoguer avec les citoyens pour comprendre les défis auxquels ils sont confrontés. La voix des citoyens, en particulier celle des citoyens invisibles, est extrêmement importante pour la prestation de services dans les villes. Ce n'est qu'en étant informés que les responsables peuvent réellement servir les personnes qui les ont élus et tenir leurs promesses et s'assurer que tout le monde en bénéficie, y compris les citoyens invisibles.



Références

07

- Abizaid, O. (2019). Building a more inclusive and prosperous Dakar: recommendations from informal workers. Women in Informal Employment Globalizing and Organizing. WIEGO. <https://www.wiego.org/sites/default/files/resources/files/Abizaid-Dakar-Baseline-Report-2019.pdf>
- AfDB. (2018). Africa Economic Outlook 2018. African Development Bank. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African_Economic_Outlook_2018_-_EN.pdf
- Alkire, S., & Deneulin, S. (2009). The human development and capability approach. In Deneulin, S. & Shahani, L. (Eds) An Introduction to Human Development and Capability Approach, 22-30. London: Earthscan.
- Anand, S. & Sen, A. (1997). Concepts of human development and poverty: A multidimensional perspective. In: Poverty and Human Development: Human Development Papers 1997, pp. 1-20. New York: United Nations Development Programme.
- Anas, M. (2017). Governance and Economic Growth in Africa. International Journal of Economics and Financial Research. Vol 3. P 323-331. [https://www.arggweb.com/pdf-files/ijefr3\(12\)323-331.pdf](https://www.arggweb.com/pdf-files/ijefr3(12)323-331.pdf)
- ANSD. (2021). Enquête harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (EHCVM) au Sénégal. Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie.
- APHRC. (2015). It is Time the Ministry Included Slum Children in the Free Education Bonanza. <https://aphrc.org/blogarticle/its-time-ministry-included-slum-children-in-the-free-education-bonanza/>
- Aroyo-Aroyo, F (2021). Connecting the dots: people, jobs, and social services. The World Bank. Retrieved November 2021 <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/35719/9781464816765.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Balde et. Al. (2020). Labour market effects of Covid-19 in Sub-Saharan Africa: An informality lens from Burkina Faso, Mali, and Senegal. United Nations University. <https://www.merit.unu.edu/publications/working-papers/abstract/?id=8514>
- Battle, D. (2020). The impact of COVID-19 on health care, education, and persons with disabilities in Kenya. https://pubs.asha.org/doi/pdf/10.1044/2020_PERSP-20-00097
- Bojabotseha, T. (2011). Dualism and social formation of South Africa. African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure. Vol. 1 (3) - (2011) ISSN: 1819-2025. https://www.ajhtl.com/uploads/7/1/6/3/7163688/botshabotseha_tp_article__1_1_3_.pdf
- Bourguignon, F. (2003). The Poverty-Growth-Inequality Triangle. Washington, D.C: World Bank. Retrieved May 2019. http://siteresources.worldbank.org/INTPGI/Resources/342674-1206111890151/15185_ICRIER_paper-final.pdf
- Brookings. (2020). Prerequisite to getting Africa's urbanization "Right." Brookings. <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2020/01/21/prerequisites-to-getting-africas-urbanization-right/>
- BMZ. (2021). Economic situation: strong role of small-scale enterprises. Federal Ministry for Economic Cooperation and Development. <https://www.bmz.de/en/countries/senegal/economic-situation-48602>
- Collier, P. (2016). African urbanization. An analytic policy guide. Policy Brief International Growth Centre.
- Cooper, E. (2021). Kenyan students keep setting their schools on fire. Where's the alarm. African arguments. <https://africanarguments.org/2021/12/kenyan-students-keep-setting-their-schools-on-fire-wheres-the-alarm/>
- Datt et al., (2016). Growth urbanization and poverty reduction in India. National Bureau of Economic Research. Working Paper 21983.
- Deléchat, C & Medina, M. (2020). What is the informal economy? IMF. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2020/12/what-is-the-informal-economy-basics.htm>
- Development Aid (2021). African Countries Continue to have the Highest Poverty rates in the World. <https://www.developmentaid.org#!/news-stream/post/84943/highest-poverty-rates-in-africa>

- Dodman, D., Leck, H., Rusca, M., & Colenbrander, S. (2017). African urbanisation and urbanism: implications for risk accumulation and reduction. *International Journal of Disaster Risk Reduction*. (26), ISSN 2212-4209. <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2017.06.029>
- FES, (2020). Towards the just city. Friedrich-Ebert-Stiftung and Civil Society Urban Development Platform. Nairobi: Friedrich Ebert Stiftung. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kenia/19072.pdf>
- FES (2022). Towards the just city in Kenya. Just City Series -Kenya Survey. Manuscript in Preparation.
- FKE. (2021). The informal Economy in Kenya. Federation of Kenya Employers and International Labour Organization. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/documents/publication/wcms_820312.pdf
- Grysole, A. (2018). Private school Investments and Inequalities: Negotiating the future in Transnational Dakar. Cambridge University press. <https://www.cambridge.org/core/journals/africa/article/private-school-investments-and-inequalities-negotiating-the-future-in-transnational-dakar/CC37F6C175E36C85408E61053E747723>
- ILO. (2020). Diagnostic De L'économie Informelle Au Sénégal. Organisation internationale du Travail. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/--protrav/---travail/documents/publication/wcms_735752.pdf
- Jedwab, R., & Vollrath, D. (2015). Urbanization without growth in historical perspective. Working Papers 2015-7, The George Washington University, Institute for International Economic Policy. Retrieved March 2018. <https://www2.gwu.edu/~iiep/assets/docs/papers/2015WP/RemiJedwabIIEPWP20157.pdf>
- Sukkoo, K. (2009). Spatial inequality and economic development: theories, facts, and policies. In *Urbanization and Growth*, (Eds) Spence, M., Annez, P.C. & Buckley, R. M. pp 134-166. Washington, DC: Commission on Growth and Development. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2582/470610PUB0Urba101OFFICIAL0USE0ONLY1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- KNBS, (2019). Economic Surveys. Kenya Bureau of Statistics. <https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/s3-sourceafrica.net/documents/119074/Kenya-National-Bureau-of-Statistics-Economic.pdf>
- KNBS, (2020). Inequality trends and diagnostics in Kenya 2020. A Joint Report of the Kenya National Bureau of Statistics on Multidimensional Inequality. Kenya Bureau of Statistics. <https://www.knbs.or.ke/wp-content/uploads/2021/07/Inequality-Trends-and-Diagnostics-in-Kenya-Report.pdf>
- KNBS, (2020b). Kenya comprehensive poverty analysis: children, youth, and women in focus. Kenya National Bureau of Statistics. https://www.researchgate.net/publication/343601594_Kenya_Comprehensive_Poverty_Report_Children_youth_womenmenelderly_From_national_to_county_level
- KNBS, (2020c). Quarterly gross domestic product report. Third Quarter, 2020. <https://www.knbs.or.ke/?wpdmprom=quarterly-gross-domestic-product-report-third-quarter-2020>
- Lall, S. V., J. Vernon, H., and Venables, A. J. (2017). Africa's Cities: Opening Doors to the World. World Bank, Washington, DC. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/25896/211044ov.pdf>
- Malenya, F. L. (2020). Basic education provision in Kenya's urban informal settlements. In J. Keengwe (Eds.), *Handbook of research on diversity and social justice in higher education* (pp. 308-332). IGI Global. <https://doi.org/10.4018/978-1-7998-5268-1.ch018>
- Mbaku, J. (2021). Deepening Good Governance. Inclusion, Democracy, and Security. Foresight Africa. Brookings. https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/01/ForesightAfrica2020_Chapter2_20200110.pdf
- Mbaye, et. al. (2021). What happened to Senegalese students after the Covid-19 school closure. Centre for Global Development <https://www.cgdev.org/blog/what-happened-senegalese-students-after-covid-19-school-closure>

- Moreno-Monroy, A. I., & Veneri, P. (2018). Introduction. *Divided cities: Understanding intra-urban inequalities* (pp. 13–18). Paris: OECD Publishing.
- Moyi, P. (2017). School participation for children with disabilities in Kenya. *Sage Journals*. <https://doi.org/10.1177/1745499917740654>
- Mulinya & Orodho (2015). Free Primary Education Policy: Coping Strategies in Public Primary Schools in Kakamega South District, Kakamega County, Kenya. <https://files.eric.ed.gov/fulltext/EJ1080614.pdf>
- Nafula et. al. (2020). Poverty and Distributional Effects of Covid-19 on Households in Kenya. AERC Working Paper. African Economic Research Consortium. https://media.africaportal.org/documents/03_Kenya-Covid-19-Nov-29.pdf
- NCPD, (2020). The State of Kenya Population. Zero harmful Practices – Accelerating the Promise of ICPD 25. National Council for Population and Development. https://kenya.unfpa.org/sites/default/files/pub-pdf/state_of_kenya_population_report_2020.pdf
- OECD, (2007). Transport, urban form and economic growth. Conclusion of Round Table 127. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/rt137e_0.pdf
- OECD, (2018), *Divided Cities: Understanding Intra-urban Inequalities*, Paris: OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264300385-en>
- OECD, (2020). Africa urbanization dynamics 2020: Africapolis, mapping a new African geography. *West African Studies*. <https://doi.org/10.1787/b6bccb81-en>
- Onsomu (2021). The Impact of Covid-19 on Industries without smokestacks in Kenya: The Case of Horticulture, ICT, and Tourism Sectors. African growth Initiative Brookings <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2021/07/21.07.27-Kenya-Covid-Update.pdf>
- Oranga, A. B. (2020). The role of urbanization in African human development: A cautionary tale. Doctoral Dissertation, The New School, New York.
- Oranga, J., Obuba, E., & Nyakundi, E. (2020). Education as an instrument of poverty eradication in Kenya: successes and challenges. *Open Journal of Social Sciences*, 8, 410-424. <https://doi.org/10.4236/jss.2020.89031>
- Oxfam. (2019). A Tale of Two Continents- Fighting Inequality in Africa. Oxfam International. https://www-cdn.oxfam.org/s3fs-public/file_attachments/bp-tale-of-two-continents-fighting-inequality-africa-030919-en.pdf
- Page, J. et. al. (2020). Urban Economic Growth in Africa. A framework for Analyzing Constraints to Agglomeration. Brookings https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/09/20.09.28_urban_economic_growth_in_africa_FINAL.pdf
- Rodrik, D. (2016). An African Growth Miracle? *Journal of African Economies*. 1-8, Doi: 10.1093/jae/ejw027.
- Saghir, J., & Santoro, J. (2018). Urbanization in Sub-Saharan Africa. Meeting challenges by bridging stakeholders. Center for Strategic and International Studies.
- Saghir, J. (2017). Sustainable Infrastructure Development in Sub-Saharan Africa: A View from the Ground. Institute for the Study of International Development. https://www.mcgill.ca/isid/files/isid/j_saghir_research_to_practice_policy_brief.pdf
- Seck, A. (2020). Poverty Consequences of Covid-19 Pandemic-Induced Lockdowns in Senegal: Extent and Implications from a Household Survey. African economic Research Consortium. Working Paper. https://media.africaportal.org/documents/04_Senegal-Covid-19-Nov-29.pdf
- Shimeles, A., & Nabassaga, T. (2017). Why is Inequality High in Africa. Working Paper. African Development Bank Group. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/WPS_No_246_Why_is_inequality_high_in_Africa_A.pdf
- Shiundu, A. (2019). Dissatisfaction with “Free” Primary Education. *Development & Cooperation*. <https://www.dandc.eu/en/article/kenya-even-poor-parents-send-their-kids-private-schools>

- Timmis, H. (2018). Jobs in Kenya: Opportunities and Challenges. Institute of Development Studies. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5afacd43ed915d0df4e8ce4d/Jobs_in_Kenya.pdf
- Samuelson, P. A., (1954). The pure theory of public expenditure. *Review of Economics and Statistics*, 36(4), pp 387–89.
- Turok, I., & McGrahanan, G. (2013). Urbanization and economic Growth: The arguments and evidence for Africa and Asia. *International Institute for Environment and Development*, 25 (2), 465-482. Doi: 10.1177/0956247813490908.
- United Nations, (2015). World Urbanization Prospects: The 2014 Revision. Department of Economic and Social Affairs, Population Division. Retrieved on Apr 2018. <https://esa.un.org/unpd/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf>
- UNDP, (2017). Income inequality trends in Sub-Saharan Africa: divergence, determinates and consequences. Odusola, A., Cornia, G., Borhat, H. & Conceição, P. (Eds.) New York, NY: United Nations.
- UNDP, (2020). Social economic impact of Covid 19 Pandemic. Green Policy Reform. <https://www.greengrowthknowledge.org/sites/default/files/downloads/resource/UNDP-rba-COVID-assessment-Senegal.pdf>
- US Department of Labor's Bureau of International Labor Affairs, (2014). Senegal Minimum Advancement. <https://www.refworld.org/pdfid/560e3e820.pdf>
- UNECA, (2017). An Overview of Urbanization and Structural Transformation in Africa. Economic Report on Africa 2017. https://www.uneca.org/sites/default/files/chapterimages/chap3_03_0.pdf
- UNICEF, (2020). Analysis of multiples deprivations in secondary cities in Sub-Saharan Africa. UNICEF & UN HABITAT. <https://www.unicef.org/esa/media/5561/file/Analysis%20of%20Multiple%20Deprivations%20in%20Secondary%20Cities%20-%20Analysis%20Report.pdf>
- Wan, G. 2012. Urbanization can be good for the environment. Asian Development Bank Institute. <https://www.asiapathways-adbi.org/2012/12/urbanization-can-be-good-for-the-environment/>
- World Bank. (2016). Republic of Kenya: Kenya Urbanization Review. World Bank <https://documents1.worldbank.org/curated/en/639231468043512906/pdf/AUS8099-WP-P148360-PUBLIC-KE-Urbanization-ACS.pdf>
- World Bank. (2018). Learning to realize education promise. World Development Report. The World Bank Group. <https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2018>
- World Bank, (2018). Piecing together the poverty puzzle. Poverty and shared prosperity. The World Bank, Washington, D.C.
- World Bank, (2020). Kenya Economic Update: Navigating the Pandemic. The World Bank Group. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/957121606226133134/pdf/Kenya-Economic-Update-Navigating-the-Pandemic.pdf>
- World Bank, (2020b). Poverty and Shared Prosperity 2020. Reversals of Fortune. The World bank Group.
- World Bank, (2021). World Bank financing helps to support Senegal in the fight against Covid-19. The World Bank Group Blog. <https://www.worldbank.org/en/results/2021/08/31/world-bank-financing-helps-to-support-senegal-in-the-fight-against-covid-19>
- World Bank (2021). Socio-Economic Impacts of Covid -19 in Kenya on Households. The World Bank Group. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/35173/Socioeconomic-Impacts-of-COVID-19-in-Kenya-on-Households-Rapid-Response-Phone-Survey-Round-One.pdf?sequence=6&isAllowed=y>



Annexe

08

Guide KII

Pour servir de base à la recherche, ces questions ont été posées sous l'angle de l'accessibilité (accès physique par tous les groupes sociaux), de l'abordabilité (les services sont-ils abordables pour tous les groupes sociaux?) et de l'adéquation (services fournis à des niveaux acceptables).

1. Dans quelle mesure la distribution des biens publics dans les villes africaines est-elle juste?

- a) Dans quelle mesure considérez-vous que la distribution des biens publics (tels que l'accès à l'éducation et aux soins de santé) est juste ?
- b) L'État fournit-il ces biens (établissements d'enseignement et soins de santé) aux citoyens? Pourquoi?
- c) Comment l'État décide-t-il de l'emplacement géographique de ces biens publics?
- d) Croyez-vous que ces biens sont accessibles à tous, en particulier aux pauvres des villes (physiques, abordables, acceptables)?
- e) À votre avis, qu'est-ce qui cause la division des villes dans votre pays, où une partie de la population a plus accès à ces biens que d'autres?

2. Impact de la Covid-19 sur la fourniture et l'accès aux biens publics

- a) Comment la pandémie de Covid-19 a-t-elle affecté l'accessibilité et la fourniture de ces biens publics?
- b) Selon vous, quelle couche de la population urbaine a été la plus touchée? Pourquoi?
- c) Qu'a-t-on fait pour aider la population la plus touchée pendant la pandémie afin qu'elle ait accès aux services de base nécessaires à sa survie ?
- d) Selon vous, qu'est-ce qui aurait pu être fait pour aider la population touchée pendant la pandémie ?

3. A quoi ressemblerait une fourniture plus juste des biens publics urbains?

- a) A votre avis, à quoi ressemblerait une fourniture plus juste (accessible, abordable et acceptable) de ces biens publics, en général?
- b) A quoi ressemblerait cette fourniture juste après la pandémie?

4. Changements nécessaires pour assurer une fourniture et un accès plus justes aux biens publics.

- a) Que faut-il faire pour parvenir à une fourniture juste de ces biens publics urbains ?
- b) Quels acteurs devraient être ciblés pour soutenir une fourniture plus juste des biens publics, et pourquoi?
- c) Quel type de réformes (institutionnelles et politiques) serait nécessaire pour parvenir à une fourniture plus juste des biens publics?

5. Questions finales: Meilleures pratiques

- a) Quelles leçons avez-vous tirées de la pandémie qui, selon vous, auraient un impact sur la planification pour une fourniture juste des biens publics urbains?
- b) Si vous aviez la possibilité de mettre en œuvre trois changements pour garantir une ville juste (en termes d'accessibilité, d'abordabilité et d'acceptabilité), quels seraient ces changements?
- c) Y a-t-il autre chose que vous aimeriez partager avec moi?

L'ACCES A L'ALIMENTATION, DANS LES VILLES AFRICAINES, EST-IL JUSTE?

MARS 2022

Author: Maria Belen Fodde



**THE
NEW
SCHOOL**


JUSTCITY

**FRIEDRICH
EBERT** 
STIFTUNG

L'ACCES A L'ALIMENTATION, DANS LES VILLES AFRICAINES, EST-IL JUSTE?

MARS2022

AUTEURE

Maria Belen Fodde
Doctorante en politiques publiques et urbaines
The New School

REMERCIEMENTS

L'auteure souhaite remercier Lauren Phillips (étudiante en master en relations internationales – The New School) pour son aide dans l'analyse documentaire de la présente étude. Elle est également reconnaissante aux bureaux nationaux de la FES pour leur soutien et leurs contributions tout au long de ces travaux. Enfin, mais surtout, elle aimerait remercier les personnes suivantes pour leur contribution inestimable, leurs connaissances et leur gentillesse: Jane Battersby, Charles Simane, Stephen Greenberg, Marc Wegerif, Andile Gcaza, George Wasonga, Wilson Maina, Shalate Teffo, Mike Oranga et Mary Munyutha.

L'étude « L'accès à l'alimentation dans les villes africaines est-il juste? » a été menée entre septembre 2021 et mars 2022. Le présent document aborde des défis importants pour le fonctionnement des systèmes alimentaires urbains, un sujet qui restera d'actualité dans les années à venir. En raison du calendrier de la recherche, le document ne contient pas d'informations actualisées sur l'impact de l'invasion russe de l'Ukraine sur les prix des denrées alimentaires et les menaces que cela représente pour la sécurité alimentaire. En plus de la COVID-19 et du changement climatique, la guerre constitue un nouveau choc qui affecte la distribution alimentaire dans les régions. En mai 2022, l'indice FAO des prix alimentaires a enregistré une hausse de 22,8% par rapport à sa valeur de mai 2021. Le prix des céréales, de la viande, des produits laitiers, du sucre et des huiles végétales a augmenté de manière significative par rapport à 2021. Il est nécessaire de surveiller la variation de ces prix et de travailler à la mise en place de politiques actives qui empêchent l'aggravation de la faim et de l'insécurité alimentaire dans le monde.

Crédits photos: Shutterstock



Introduction

01

La sécurité alimentaire est définie par l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO) comme « l'accès à une alimentation nutritive et suffisante pour tous » (FAO, et al. 2019).



En **Afrique du Sud**, l'importance de la sécurité alimentaire a été reconnue à travers sa légitimation en tant que droit humain et constitutionnel. La section 27 de la constitution du pays établit le droit de toute la population à une alimentation suffisante (République d'Afrique du Sud, 1996).



Sa pertinence a également été soulignée récemment au **Kenya**, où le Président a lancé l'agenda « Big Four » axé sur quatre questions clés nationales: le logement abordable, la couverture sanitaire universelle, la production et la sécurité alimentaire (Présidence du Kenya, 2021).

L'accès à une alimentation abordable et de bonne qualité est inégal et limité en Afrique. En raison d'obstacles physiques, du prix des aliments ou, plus globalement, du fonctionnement des systèmes alimentaires¹, certains groupes et communautés ont un accès limité à des repas nutritifs et décents, ce qui a un impact sur leur santé physique et mentale. La sécurité alimentaire en Afrique a été mise à mal par des facteurs tels que les conflits, le changement climatique et les chocs macroéconomiques qui se traduisent en une augmentation des prix des aliments et une

baisse du pouvoir d'achat. En 2018, 53,1% de la population africaine était en situation d'insécurité alimentaire modérée ou sévère. En 2021, ce chiffre est passé à 59,6%, ce qui est nettement supérieur aux chiffres de l'Amérique latine et des Caraïbes (40,9%) et de l'Asie (25,8%) (FAO, et al. 2019, FAO, 2021b). L'Afrique est également la région où la prévalence de la sous-alimentation est la plus élevée (FAO, 2021b). Plusieurs pays africains ont été identifiés comme souffrant de crises alimentaires et de faim (Réseau mondial contre les crises alimentaires, 2021). C'est la région du monde qui connaît la plus forte augmentation (12,9%) du coût d'une alimentation saine² entre 2017 et 2019. Les impacts varient en fonction des sous-régions: alors que l'Afrique de l'Est a souffert d'une augmentation de 33%, l'Afrique australe a connu une augmentation de 2,1% (FAO, 2021b).

Actuellement, deux facteurs principaux ont mis en évidence les limites existantes des systèmes alimentaires dans ces pays et plus particulièrement dans leurs zones urbaines.



Le premier est la **pandémie de COVID-19**, qui a eu des effets importants sur le marché du travail, le pouvoir d'achat des ménages et la logistique de la distribution des aliments des zones rurales et périurbaines vers les zones urbaines, ainsi qu'à l'intérieure des villes.

1 « Les systèmes alimentaires englobent l'ensemble des acteurs et leurs activités de valorisation interconnectées qui interviennent dans la production, l'agrégation, la transformation, la distribution, la consommation et l'élimination des produits alimentaires issus de l'agriculture, de la sylviculture ou de la pêche, et des industries alimentaires, ainsi que les cadres économiques, sociétaux et naturels plus larges dans lesquels ils s'inscrivent » (Sommet des Nations Unies sur les systèmes alimentaires 2021, 2021).

2 Une alimentation saine désigne la consommation soutenue de macronutriments (protéines, lipides et glucides) et de micronutriments (vitamines et minéraux) sur une période donnée (FAO, 2021b).



En 2018, **53,1%** de la population africaine était en situation d'insécurité alimentaire modérée ou sévère. En 2021, ce chiffre est passé à **59,6%**



Le second fait référence aux **événements liés au changement climatique**, tels que les inondations et les sécheresses, qui affectent la production, l'approvisionnement et la distribution des aliments sur le continent africain.

Les quatre piliers de la ville juste en Afrique proposés par le groupe de travail sur la Ville Juste de la Friedrich Ebert Stiftung constituent un cadre pertinent pour comprendre les conditions actuelles d'accès à la nourriture et pour évoluer vers des systèmes alimentaires plus justes et équitables dans les zones urbaines africaines (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2020). Les priorités suivantes, définies pour la ville juste au sens large, peuvent également éclairer la réflexion sur les politiques et les stratégies visant à garantir un accès juste et équitable à l'alimentation pour tous les citoyens:

- i la **dignité**, qui privilégie le droit des individus à être respectés, quel que soit leur statut socioéconomique ou politique;
- ii l'**équité** et la **diversité**, qui visent une répartition équitable des avantages entre les citoyens et l'inclusion et la protection des minorités;
- iii les **droits** et les **responsabilités** des citoyens et des visiteurs; et
- iv la **démocratie** promue à travers des décisions collectives qui privilégient les droits, la dignité et l'inclusion.

Cela implique un accès égal à une alimentation suffisante et décente pour tous les secteurs de la société, non seulement en termes de prix ou d'accès économique, mais aussi en termes d'autonomisation des acteurs clés du système alimentaire, tels que les marchands ambulants, les petits détaillants et les petits agriculteurs. La pertinence du rôle de ces acteurs repose sur leur capacité à atteindre les citoyens invisibles de ces villes, qui sont victimes d'injustices et d'un manque de reconnaissance auxquels ils ne peuvent

échapper, en particulier ceux qui vivent dans les quartiers informels ou défavorisés. L'autonomisation de ces acteurs implique la reconnaissance de leurs droits à produire et à commercer, en facilitant l'accès aux licences et permis pour leurs activités, et en soutenant leurs entreprises par la création et le maintien d'espaces de travail. Faute de cela, comme c'est le cas actuellement, ces acteurs clés deviennent eux aussi des citoyens invisibles, déplacés par des acteurs plus forts et plus importants qui ne travaillent pas nécessairement à la distribution alimentaire accessible à tous, mais qui, au contraire, ne se focalisent que sur la rentabilité.

La présente étude examine les principales caractéristiques des systèmes alimentaires de la ville-région³ de Gauteng, en Afrique du Sud, et de la ville de Nairobi, au Kenya, ainsi que leurs interactions avec les zones rurales et périurbaines où intervient la production alimentaire. Elle aborde la question de la sécurité alimentaire dans ces villes et les principaux éléments qui expliquent les inégalités dans la distribution d'aliments abordables et de qualité aux citoyens. Elle identifie les principaux acteurs impliqués dans la distribution alimentaire, ainsi que les défis et les limites auxquels ils sont confrontés dans leurs activités. Ensuite, elle se concentre sur la pandémie de COVID-19 et le changement climatique en tant que facteurs aggravant les inégalités historiques et préexistantes tout en posant des défis et des limites significatives aux acteurs des systèmes alimentaires. L'augmentation des prix des aliments, la baisse du pouvoir d'achat et les restrictions imposées aux marchands ambulants et informels pendant la pandémie, ainsi que l'imprévisibilité de la croissance et de la distribution des aliments en raison des événements liés au climat, exercent une pression sur ces systèmes alimentaires urbains. L'étude se termine par des réflexions qui, nous l'espérons, pourront contribuer au débat sur un accès plus juste et plus équitable à l'alimentation dans les villes africaines, tout en examinant les changements possibles dans la gouvernance alimentaire, la diversification du système alimentaire,

³ La Gauteng-City Region (GCR) est un ensemble de villes et de villages situés dans la province de Gauteng et ses environs. Dans la province, elle comprend les villes de Johannesburg, Pretoria, Germiston, Springs, Alberton, Boksburg, Benoni, Vereeniging, Vanderbijlpark, Krugersdorp, Randfontein et Westonaria. Au-delà de ses frontières, la GCR couvre aussi Rustenburg, Sasolburg, Potchefstroom, Klerksdorp, Witbank, Middleburg et Secunda (GCR0, 2021).

l'ouverture des marchés aux petits producteurs, ainsi que l'éducation alimentaire et la promotion de la santé.

Le document se base sur les questions de recherche suivantes:

- 1) L'accès à l'alimentation, dans les villes africaines, est-il juste?
- 2) Quels sont les principaux facteurs d'inégalité dans l'accès à l'alimentation?

3) Quels sont les défis à relever pour parvenir à une distribution et un accès plus justes à la l'alimentation?

4) Quels sont les effets de la pandémie de COVID-19 et du changement climatique sur la distribution alimentaire?

Une série de conclusions et de suggestions sur les moyens possibles d'aller de l'avant sont présentées.



Méthodologie

02

Ce document s'est penché sur deux cas pertinents de sécurité alimentaire urbaine en Afrique: Nairobi et la ville-région de Gauteng. À cette fin, dix entretiens semi-structurés ont été menés avec des répondants dans chacune des villes (six en Afrique du Sud et quatre au Kenya). Les répondants étaient des chercheurs, des universitaires, des représentants de la société civile et d'entités politiques qui étudient les inégalités dans le système alimentaire de ces régions et qui encouragent les actions en faveur d'un accès et d'une distribution plus équitables de la nourriture. Les questions portaient sur leurs perceptions de l'accès à la nourriture dans les zones urbaines, les défis auxquels sont confrontés les acteurs impliqués dans la distribution alimentaire, les effets de la pandémie de COVID-19

et du changement climatique, l'existence d'espaces de participation ou de discussion avec les différentes parties prenantes, et leur impression sur les éventuels changements politiques à mettre en œuvre.

Une recherche sur les données secondaires et une revue de la documentation existante ont également été menées, en examinant les données d'enquête, les études de recherche précédentes et les statistiques pertinentes pour identifier le niveau d'insécurité alimentaire dans ces villes, les principaux acteurs de la distribution alimentaire et les défis liés à l'accès équitable à la nourriture. Ce document s'appuie sur les données recueillies lors d'entretiens et sur des recherches documentaires.



L'accès à
l'alimentation, dans
les villes africaines,
est-il juste?

03

Insécurité et insuffisance alimentaires dans la ville-région de Gauteng, en Afrique du Sud, et à Nairobi, au Kenya.

L'Afrique a connu des niveaux élevés d'urbanisation au cours des dernières décennies, avec une croissance de la population urbaine de 2000% entre 1950 et 2015 (OCDE & CSAO, 2020). La croissance urbaine en Afrique devrait se poursuivre à un rythme plus élevé que dans les autres régions du monde.

Le niveau d'urbanisation varie en fonction des sous-régions et des pays. Cependant, ces tendances sont remarquables dans le cas de l'Afrique du Sud et du Kenya. En Afrique du Sud, le niveau d'urbanisation a atteint 67%, tandis qu'au Kenya, seulement 28% de la population totale est urbaine. Toutefois, ce pays affiche une croissance moyenne de la population urbaine de 4% (Banque Mondiale, 2022). Les niveaux élevés et rapides d'urbanisation nécessitent de se concentrer sur les effets que la croissance des zones urbaines aura à long terme sur l'accès aux services et aux biens. Parmi ceux-ci, il y a l'accès à une alimentation suffisante, abordable et nutritive. La croissance naturelle de la population urbaine, combinée à l'exode rural, entraîne la réduction de la population active des « exploitants agricoles », ce qui augmente le nombre de non-agriculteurs ayant besoin d'accéder à la nourriture qu'ils ne produisent plus (Crush et Frayne, 2014). Les répondants de la présente étude ont mentionné les limites rencontrées dans les zones urbaines pour promouvoir les initiatives d'agriculture urbaine, principalement en raison du manque d'espace et de sécurité⁴. Les effets que les grandes zones urbaines auront à l'avenir en termes d'accès à une

nourriture suffisante et abordable sont encore inconnus, mais actuellement, les deux pays sont conscients de la nécessité de se concentrer sur les inégalités dans leurs systèmes alimentaires urbains pour mettre en œuvre des politiques qui donnent la priorité à l'égalité d'accès aux produits alimentaires, en particulier pour les minorités et les groupes exclus.

Pour analyser la sécurité alimentaire, il faut examiner quatre dimensions différentes: la disponibilité physique de la nourriture, en termes de niveau de production et de distribution de l'offre; l'accès économique et physique à la nourriture, en termes d'abordabilité et de dépenses par rapport au revenu perçu; l'utilisation des aliments, qui détermine l'état nutritionnel des consommateurs, car elle fait référence à la qualité des produits utilisés et à la préparation des repas; et enfin la stabilité de ces trois dimensions, étant entendu que pour qu'un ménage soit en sécurité alimentaire, il doit avoir accès à une nourriture suffisante, abordable et décente sur une base régulière (FAO, 2008). Par conséquent, il est nécessaire d'identifier les défis et les scénarios actuels en matière de production, accessibilité et qualité alimentaires.

⁴ Plusieurs initiatives d'agriculture urbaine dans les quartiers informels ont été mentionnées par les informateurs clés, comme le jardinage en sac, l'agriculture dans les arrière-cours et sur les toitures-terrasses des immeubles, ainsi que l'agriculture hydroponique. Ils ont toutefois souligné la nécessité de promouvoir d'autres actions et de soutenir ceux qui veulent les entreprendre.



L’Afrique du Sud est un grand producteur de cultures et de bétail, qui enregistre d’importants flux d’exportations vers d’autres pays (Crush & Frayne, 2014). Cependant, plus de 25% de sa population vivait sous le seuil de pauvreté alimentaire (441 R par personne et par mois) en 2015 (STATS SA, 2019). En 2017, sur 16,2 millions de ménages, 15,8% (2,5 millions) ont déclaré avoir un accès insuffisant à la nourriture, tandis que 5,5% (près d’un million de ménages) ont déclaré avoir un accès sévèrement insuffisant (STATS SA, 2019). En 2020, le nombre de personnes souffrant d’insécurité alimentaire modérée ou grave s’élevait à 26,3 millions (FAO, 2021b), soit environ 45% de la population totale⁵. Le Cadre intégré de classification de la sécurité alimentaire (IPC), une échelle mondiale commune pour classifier la sévérité de l’insécurité alimentaire, a révélé qu’entre septembre et décembre 2020, 16% de la population était confrontée à des niveaux élevés d’insécurité alimentaire aiguë: 8 175 000 personnes étaient considérées comme étant en crise (phase 3) et 1 160 000, en situation d’urgence (phase 4)⁶ (2021). Au total, des actions urgentes sont nécessaires pour garantir un accès durable à la nourriture à plus de 9 millions de personnes.

L’accès adéquat à la nourriture était fortement déterminé par la démographie: la proportion la plus élevée de ménages

souffrant d’un accès inadéquat à la nourriture était celle des ménages dirigés par des Africains noirs (17,9%), contre 9,6% des ménages dirigés par des Blancs qui ont déclaré avoir un accès adéquat à la nourriture (STATS SA, 2019). Au niveau national, les personnes vivant dans les quartiers urbains informels sont plus exposées au risque de faim (36,1%) que les personnes vivant dans les quartiers urbains formels (25,6%). La différence n’est pas seulement intra-urbaine: dans les zones rurales, la proportion de personnes menacées par la faim est de 20,3% dans les quartiers formels, et de 32,8% dans les quartiers informels (Shisana, et al. 2013). Ces statistiques montrent que, malgré la capacité de l’Afrique du Sud à produire des aliments et à alimenter d’autres économies, l’accès à la nourriture est un défi et reflète les inégalités entre les zones formelles et informelles. Elles montrent également les limitations différentielles auxquelles sont confrontées les zones urbaines par rapport aux zones rurales.

Si l’on considère la région de Gauteng, les indicateurs suivent le même schéma. Dans la province de Gauteng, 16% de la population a été identifiée par l’IPC comme étant en situation de crise ou d’urgence en matière de sécurité alimentaire, et les populations urbaines dans des zones spécifiques telles que Diepsloot ont été confrontées à des niveaux plus élevés d’insécurité alimentaire (IPC, 2021). Dans la région de Gauteng-City, où vivaient entre 13,4 millions et 16,8 millions de personnes en 2011 (GCRO, 2021), 36% des personnes interrogées dans le cadre de l’enquête sur la qualité de vie en 2020/2021 vivaient sous le seuil de pauvreté (1 193 R par personne et par mois pour la province de Gauteng), contre 24% en 2017/2018 (de Kadt, et al. 2021).

L’Afrique du Sud est un grand producteur de cultures et de bétail, qui enregistre d’importants flux d’exportations vers d’autres pays (Crush & Frayne, 2014). Cependant, plus de 25% de sa population vivait sous le seuil de pauvreté alimentaire en 2015.

5 La FAO définit la sécurité alimentaire modérée comme la situation dans laquelle il existe une certaine incertitude quant à la capacité d’obtenir de la nourriture. On parle d’insécurité alimentaire modérée lorsqu’une personne n’a pas assez d’argent ou de ressources pour s’assurer un régime alimentaire sain, qu’elle a des doutes sur sa capacité à se procurer de la nourriture et qu’elle a occasionnellement sauté des repas. L’insécurité alimentaire sévère désigne l’état des personnes qui ont manqué de nourriture ou qui ont passé une journée entière sans manger (FAO, 2022).

6 Selon l’IPC, la sécurité alimentaire des ménages est mesurée sur une échelle de 1 à 5: 1 - Aucune/Minimale; 2 - Stressée; 3 - Crise; 4- Urgence; 5 - Catastrophe. La phase 3 - Crise désigne « les ménages qui présentent des déficits de consommation alimentaire se traduisant par une malnutrition aiguë élevée ou supérieure à la normale, ou qui sont à peine en mesure de satisfaire leurs besoins alimentaires minimums, mais uniquement en épuisant leurs moyens de subsistance essentiels ou en recourant à des stratégies d’adaptation à la crise ». La phase 4 - Urgence est définie comme « les ménages qui soit ont des déficits de consommation alimentaire importants qui se traduisent par une malnutrition aiguë et une surmortalité très élevées, soit sont capables d’atténuer les déficits de consommation alimentaire importants mais seulement en employant des stratégies de subsistance d’urgence et en liquidant des actifs » (IPC, 2022).

52% des ménages ont été identifiés comme étant en situation d'insécurité alimentaire modérée ou sévère, avec des variations selon les municipalités: Merafong comptait 65% de ménages en insécurité alimentaire, tandis qu'Emfuleni et Rand West en comptaient respectivement 62% et 60% (de Kadt, et al. 2021). Les ménages noirs sont les plus susceptibles de connaître une insécurité alimentaire sévère, tandis que les ménages blancs se trouvent dans une meilleure position puisque seulement 2% d'entre eux ont

déclaré souffrir d'insécurité alimentaire sévère (de Kadt, et al. 2021). Ces disparités raciales mettent en évidence les inégalités historiques qui subsistent après l'apartheid. Comme nous le verrons, la pandémie de COVID-19 a exacerbé ces inégalités préexistantes, augmentant la prévalence des ménages qui sautent des repas et qui voient leurs dépenses alimentaires réduites en raison du manque de revenus et de la perte d'emploi.



Au Kenya, sur une population totale de 44 millions d'habitants, où plus de la moitié est considérée comme pauvre (Kenya National Bureau of Statistics, 2021), 68,5% sont en situation d'insécurité alimentaire modérée ou sévère (FAO, 2021b). En 2016, 29,9% des enfants kényans de moins de 5 ans souffraient d'un retard de croissance (Kenya National Bureau of Statistics, 2021). L'analyse de la sécurité alimentaire urbaine nécessite d'accorder une attention particulière à la capitale Nairobi, car un total de 4,9 millions de personnes (Nairobi City County, 2018), soit environ 30% de la population urbaine du Kenya, vivaient dans la ville en 2015 (Sverdlik, 2021). 70% de sa population vit dans des quartiers informels sans accès aux services de base, et qui sont situés sur seulement 5% de la superficie totale de la ville (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2020). La croissance de la densité de population (habitants par km²) dans certains de ces quartiers informels est extraordinaire: entre 2000 et 2020, la densité de population a augmenté de plus de 760% à Huruma, de plus de 500% à Kibera et de plus de 470% à Mathare (Sverdlik, 2021). La pauvreté et la pauvreté alimentaire sont toutefois moins

répandues dans cette zone urbaine que dans toutes les autres zones rurales et urbaines combinées. Le niveau de pauvreté dans le comté de Nairobi est de 16,7% contre 36,1% au niveau national. La prévalence de la pauvreté alimentaire est de 16,1% dans le comté contre 21% au niveau national. Les groupes les plus touchés sont les femmes, les personnes âgées, les personnes handicapées et les habitants des bidonvilles, entre autres, qui deviennent des citoyens invisibles en termes d'accès à la nourriture. Il convient de noter que le comté de Nairobi produit 20% de la nourriture qu'il consomme (Nairobi City County, 2018).

En 2018, une enquête menée auprès de plus de 1 400 ménages du comté de Nairobi par Hungry Cities Partnership et l'Université de Nairobi a révélé que 12% d'entre eux avaient manqué de nourriture à plusieurs reprises, de nombreuses fois ou toujours (Owuor, 2018). L'enquête a également établi que seuls 29% des ménages interrogés pouvaient être considérés comme étant en sécurité alimentaire. Parmi les autres, 13% étaient en situation d'insécurité alimentaire légère, 33% en situation d'insécurité alimentaire modérée et 25% en situation d'insécurité alimentaire sévère (Owuor, 2018). L'insécurité alimentaire avait un effet différentiel selon les groupes de population: les ménages du quintile de revenu le plus bas avaient 14 chances de plus d'être en situation d'insécurité alimentaire, par rapport aux ménages à revenu plus élevé (Onyango, Crush & Owuor, 2021).

Au Kenya, sur une population totale de **44 millions d'habitants**, où plus de la moitié est considérée comme pauvre, **68,5%** sont en situation d'insécurité alimentaire modérée ou sévère.



En août 2020, l'analyse IPC de l'insécurité alimentaire aiguë dans les zones urbaines du Kenya (IPC, 2020) a évalué la situation de la sécurité alimentaire et les vulnérabilités rencontrées dans huit quartiers informels de Nairobi, deux quartiers informels de Mombasa et deux quartiers informels de Kisumu à l'aide d'une enquête téléphonique. 43% de la population interrogée était confrontée à des niveaux élevés d'insécurité alimentaire, avec 803 000 répondants en phase de crise et 267 000 en phase d'urgence. Plus de 80% des personnes interrogées ont déclaré que le nombre de repas consommés dans le ménage avait diminué par rapport à mars 2020. Les principaux facteurs d'insécurité alimentaire identifiés sont la hausse des prix des denrées alimentaires et la baisse des revenus due à la perte d'emploi occasionnée par les fermetures liées à la pandémie de COVID-19. Dans les quartiers de Nairobi étudiés, la proportion de la population en phase de crise ou d'urgence

en matière d'insécurité alimentaire était de 35% à Githurai, 50% à Kangemi, 50% à Kawangware, 50% à Mathare, 40% à Kayole, 40% à Dandora, 50% à Kibra et 35% à Mukuru. Comme en Afrique du Sud, les populations en phase de crise et d'urgence - ainsi que de catastrophe, bien que non enregistrées dans ces quartiers - nécessitent une intervention urgente et continue pour recevoir une assistance alimentaire.

Comme on l'a vu, Nairobi et la région de Gauteng-City présentent des inégalités en termes de sécurité alimentaire, principalement liées au statut socioéconomique des différents groupes de citoyens. Dans les deux villes, et dans les deux pays, la nourriture est disponible soit grâce à la production locale, soit grâce aux importations alimentaires.

L'accès à la nourriture dépend toutefois de la disponibilité des revenus et du pouvoir d'achat des ménages.



Quels sont les principaux facteurs d'inégalité dans l'accès à l'alimentation et quels sont les défis à relever pour parvenir à un accès plus équitable?

04

Les systèmes alimentaires de la région de Gauteng-City et de Nairobi

Pour analyser l'insécurité alimentaire dans les villes africaines, il faut comprendre les défis liés à l'accès à la nourriture dans les zones urbaines, qui sont déterminés par des dynamiques urbaines spécifiques.

En premier lieu, les citoyens dépendent fortement de leurs revenus pour accéder à la nourriture (Chege, et al. 2021). De plus, penser « urbain » nécessite de s'éloigner d'une compréhension de l'insécurité alimentaire en tant que problème rural, où le défi se situe uniquement dans la production de nourriture, et d'examiner plutôt les déterminants des inégalités au niveau de la ville et les dynamiques qui pourraient les expliquer (Battersby, 2012). Ceci est de plus en plus important non seulement dans le contexte des niveaux d'urbanisation croissants, mais aussi en raison des niveaux élevés de production alimentaire et de la capacité de ces systèmes alimentaires nationaux à produire suffisamment de nourriture, voire à exporter comme dans le cas de l'Afrique du Sud. Si c'est le cas, alors l'accès limité à la nourriture dans les zones urbaines est nécessairement lié à d'autres défis qui pourraient expliquer ces inégalités. En ce sens, il est nécessaire d'examiner une variété d'éléments du système alimentaire, tels que les acteurs impliqués dans la distribution, les principales sources d'accès aux produits alimentaires, les défis dans la logistique de la distribution alimentaire, les politiques mises en œuvre et les limitations dont souffre la production.

Acteurs. Bien que différents dans certaines de leurs dynamiques, les systèmes alimentaires urbains de l'Afrique du Sud et du Kenya partagent des acteurs communs impliqués

dans la production, la vente au détail et la distribution des aliments. .

En termes de **production**, il existe des agriculteurs et des éleveurs à grande et petite échelle travaillant dans les zones rurales, périurbaines et urbaines.

Le secteur du **commerce de détail** comprend une grande variété d'acteurs, dont les supermarchés ou les grandes chaînes de détaillants formels, présents à la fois en Afrique du Sud et au Kenya, mais dont l'impact est plus fort dans les villes sud-africaines; les détaillants plus petits, dont les vendeurs de rue, les détaillants informels et les spazas (petites épiceries) - dans le cas de l'Afrique du Sud; et ce que l'on appelle les « intermédiaires » dans le cas du Kenya.

En termes d'**assistance** et de **distribution** de nourriture aux *citadins invisibles*, les organisations communautaires, de base et confessionnelles jouent un rôle important dans la création d'espaces qui garantissent un accès plus équitable à la nourriture. Enfin, l'État - aux niveaux national et local - définit les principales politiques en matière de production et de vente au détail, et contribue ou entrave le développement de certaines activités, telles que celles pratiquées par les vendeurs de rue informels.



A. LA PRODUCTION

Grands et petits producteurs. La production agricole et animale est répartie entre les grandes exploitations, généralement chargées de l'exportation et de l'approvisionnement des grandes chaînes de distribution, et les agriculteurs produisant à plus petite échelle qui approvisionnent principalement les petits détaillants et le secteur de la distribution dite informelle. Entre ces deux groupes de producteurs, il existe des différences et des inégalités significatives en ce qui concerne leur résistance aux chocs externes (économiques, événements naturels et risques biologiques tels que la pandémie de COVID-19); leur capacité à influencer la politique commerciale et alimentaire; la disponibilité des ressources pour faire face aux coûts liés aux approvisionnements tels que les semences, l'eau et la terre; et enfin leurs produits.

En Afrique du Sud, la centralisation de la production alimentaire est évidente puisque seules quatre entreprises détiennent 73% des parts de marché du maïs, et 87% du marché du blé (Battersby, Haysom, et al. 2015). La concentration de la production alimentaire est le résultat des politiques de dérégulation et de libéralisation qui ont débuté dans les années 1980 et qui se sont consolidées depuis 1994 avec la fin de l'Apartheid et l'ouverture de l'Afrique du Sud au commerce international.

En Afrique du Sud, la centralisation de la production alimentaire est évidente puisque seules quatre entreprises détiennent **73%** des parts de marché du maïs, et **87%** du marché du blé (Battersby, Haysom, et al. 2015).

Ces politiques ont privatisé et concentré le pouvoir sur l'ensemble de la chaîne de valeur alimentaire, en termes de production, de logistique, de fabrication et de vente au détail (Greenberg, 2017). Le principal avantage de ces entreprises fortement privatisées repose sur le niveau de production: plus elles produisent, plus le prix des produits est bas, et plus la concurrence avec les petits producteurs est forte (Greenberg, 2017). Les grands exploitants sont fortement avantagés par rapport aux petits producteurs en termes de consolidation de la propriété foncière, de privatisation des coopératives et d'expansion des intérêts agricoles blancs, ce qui se traduit par un contrôle monopolistique (Battersby, Haysom, et al. 2015). Par conséquent, la production est devenue un défi pour les petits agriculteurs et les agriculteurs noirs en raison des limitations d'accès aux ressources naturelles telles que la terre et l'eau, ainsi qu'au système alimentaire et, à un niveau plus large, en raison des restrictions logistiques et de l'accès au marché.

Les petits producteurs sud-africains et kenyans sont confrontés à des défis similaires qui limitent leur capacité à produire et à vendre à moindre coût pour rendre la nourriture plus abordable pour les citoyens. Ces défis vont de l'accès limité aux intrants tels que les engrais et les semences, au manque d'infrastructures, de compétences techniques et à l'imprévisibilité du climat, qui a subi des changements notoires au cours des dernières décennies et a affecté l'agriculture et l'élevage du bétail. Ceci a lieu dans un contexte où l'Afrique est considérée comme la « nouvelle frontière de l'accumulation », le continent étant considéré comme une région qui a manqué la première révolution verte, ce qui entrave sa capacité à augmenter la productivité agricole (Mayet, 2016). Ainsi, les investissements sont faits dans les semences et les infrastructures pour améliorer la production alimentaire, mais en

mettant l'accent sur la production agricole et les exportations, et pas nécessairement sur la nécessité de rendre la nourriture plus abordable pour les personnes dans le besoin, en particulier en Afrique du Sud. Parallèlement, la révolution verte implique de faire face aux coûts des engrais et des pesticides, et de suivre des règles concernant l'échange de semences qui favorisent la production de monocultures (Mayet, 2016).

Concernant les semences, les agriculteurs du continent sont confrontés à d'importantes limitations. Plus de 80% des semences en Afrique sont produites et distribuées de manière informelle, car l'échange de semences entre agriculteurs est une bonne source de nouvelles et meilleures variétés. L'achat de semences hybrides n'est généralement pas possible pour les petits agriculteurs en raison de leur coût. Le maïs et les autres cultures destinées à l'exportation sont généralement situés dans le « système formel » (Mayet, 2016). Dans le cas de l'Afrique du Sud, l'introduction des semences OGM pose des défis importants aux petits producteurs, car elles ont des exigences élevées, notamment en matière d'engrais, d'insecticides et de pesticides. Cette dépendance aux produits chimiques pour leur utilisation pose des contraintes financières aux petits agriculteurs, qui ont moins de marge financière pour faire face à ces coûts. Dans le même temps, on s'interroge sur la manière dont le modèle agricole actuel, centré sur les OGM, peut contribuer à accroître la résilience du système alimentaire (Battersby, Haysom, et al. 2015). Un répondant d'Afrique du Sud, impliqué dans les services de conseil aux agriculteurs, a souligné le besoin de conseils sur l'utilisation des semences et des engrais pour augmenter et améliorer la production. Au Kenya, les semences deviennent un défi car le gouvernement ne favorise pas l'échange de semences entre les agriculteurs, et aspire à un « marché formel » des semences (Seed Savers Kenya, 2018). Dans un contexte de forte variabilité du climat et de son impact conséquent sur la production alimentaire, l'échange de semences pourrait être une ressource utile pour une production plus diversifiée et, par conséquent, un moyen de faire face aux chocs financiers et climatiques.

En termes d'infrastructures, le mauvais état des routes entrave la distribution et la logistique alimentaires.

Pour ce qui est des ressources naturelles, la terre est une ressource disputée pour la production, car elle est concentrée entre les mains de grandes sociétés agro-industrielles, tandis que les petits agriculteurs ont du mal à accéder à la terre, ou vivent et produisent sous la menace d'être expulsés. Quant à l'eau, son accès limité en raison de la variabilité du climat, en particulier dans le cas de l'Afrique du Sud, ou de la délivrance très restrictive de permis d'utilisation de l'eau, entrave la production.

Les systèmes alimentaires de ces villes, qui s'inscrivent dans des contextes nationaux plus larges de systèmes condensés et privatisés, doivent promouvoir l'implication des petits producteurs. Même si ces producteurs sont en mesure de distribuer leurs produits, l'un des principaux problèmes identifiés est le manque d'accès aux terres qui permettent une production plus importante et plus efficace des cultures et du bétail. En outre, les répondants d'Afrique du Sud ont également mentionné des préjugés à l'encontre des agriculteurs et des producteurs noirs qui caractérisent l'accès au système alimentaire. L'amélioration de l'accès des petits producteurs en milieu urbain pourrait faciliter l'accès des citoyens à des aliments plus abordables dans des lieux plus propices. Les *citadins invisibles* de Gauteng et de Nairobi comptent beaucoup sur les petits détaillants et vendeurs pour se procurer leur nourriture, comme nous le verrons dans la section suivante. Par ailleurs, ces commerçants acquièrent ces produits auprès de petits producteurs. Le fait de laisser ces acteurs chargés de la production, de la distribution et de la vente au détail de la nourriture devenir invisibles et incapables de participer au système alimentaire plus large pousse les citoyens à recourir uniquement aux grands détaillants formels, qui, en plus de ne pas toujours être en mesure de fournir la meilleure offre de nourriture, jouent également un rôle important en termes de choix des consommateurs et d'environnement alimentaire.



B. LE COMMERCE DE DÉTAIL

Le commerce de détail alimentaire en Afrique du Sud et au Kenya peut être compris comme un système combinant des acteurs et des espaces formels et informels. Les super et hypermarchés sont des points de vente formels qui proposent un large choix de types d'aliments transformés et ultra-transformés, ainsi que des céréales, des légumineuses, des fruits et des légumes en plus petites quantités. Sur le plan informel de la vente au détail de produits alimentaires, on trouve une grande variété de points de vente au Kenya: les kiosques (petits stands temporaires ou mobiles qui vendent la plupart des produits en petites quantités); les magasins de type mom-and-pop (plus grands que les kiosques, proposent des aliments transformés et ultra-transformés); les vendeurs à l'étalage ou mama mboga (petits stands mobiles et temporaires en bord de route); les magasins de céréales; les marchés en plein air ou marchés de produits frais (structures semi-permanentes qui fonctionnent certains jours de la semaine et vendent des fruits, des légumes, des céréales, des légumineuses, des épices); les marchands ambulants d'aliments cuisinés; et les restaurants informels (Chege, et al. 2021). En Afrique du Sud, la carte de l'offre informelle de commerces de détail alimentaires ajoute les spaza shops, des épiceries qui varient en forme et en taille mais qui remplissent le rôle de fournir des produits alimentaires et parfois non alimentaires aux résidents des townships et des colonies (Gastrow, 2022). Les vendeurs de rue sont également des acteurs pertinents dans la distribution de nourriture..

Supermarchés et grandes chaînes de distribution. Au cours des dernières décennies, les taux rapides d'urbanisation ont été l'un des facteurs ayant favorisé l'expansion des réseaux de supermarchés dans les pays africains (Weatherspoon & Reardon, 2003).

L'Afrique du Sud et le Kenya sont deux pays du continent qui ont connu une forte présence de ces services. En Afrique du Sud, même si les supermarchés représentaient 2% de l'ensemble des points de vente au détail de produits alimentaires, ils représentaient entre 50% et 60% de l'ensemble de ces points de vente. Dans le cas du Kenya, les supermarchés contrôlaient entre 20% et 30% du commerce de détail (Weatherspoon & Reardon, 2003). Les supermarchés sont un acteur clé du système agroalimentaire hautement privatisé et industrialisé de l'Afrique du Sud (Greenberg, 2017), et dans un pays comme le Kenya, où le niveau d'expansion des supermarchés est moyen (Weatherspoon & Reardon, 2003). Au Kenya, entre 1995 et 2005, cette expansion s'est produite à un taux annuel moyen de 18% (Neven, et al. 2005)..

Dans la région de Gauteng, les supermarchés sont très présents en milieu urbain, bien que cette présence soit moindre dans les quartiers informels, où les ménages dépendent de sources dites informelles de distribution alimentaire. Les répondants s'accordent sur le fait que l'expansion des supermarchés se poursuit, évinçant du marché les petites entreprises qui ouvrent des versions plus petites des supermarchés dans les quartiers plus pauvres. Dans le cas de Nairobi, bien que les supermarchés soient également largement développés, ils servent principalement les intérêts de la classe moyenne ou des ménages ayant un plus grand pouvoir d'achat. Les ménages à faibles revenus et les résidents des quartiers informels achètent généralement leur nourriture auprès de détaillants plus petits ou informels.

Petits détaillants « informels ». Le secteur dit informel de ces systèmes alimentaires comprend l'exploitation des magasins

En Afrique du Sud, même si les supermarchés représentaient **2%** de l'ensemble des points de vente au détail de produits alimentaires, ils représentaient entre **50%** et **60%** de l'ensemble de ces points de vente.

précédemment identifiés, ainsi que les vendeurs et commerçants de rue qui facilitent l'accès à la nourriture aux ménages qui sont situés à de longues distances des « détaillants formels », ou qui peuvent se procurer de plus petites quantités de produits en fonction de leur pouvoir d'achat (Battersby, 2012). En Afrique du Sud, les marchands ambulants de nourriture représentent 40% de l'économie informelle des townships au niveau national (Institute for Poverty, Land and Agrarian Studies 2020). Au Kenya, le secteur informel employait 11,8 millions de personnes contre 2,4 millions dans le secteur formel en 2014 (KENASVIT, 2020).

Dans le comté de Nairobi, les petites boutiques, les supermarchés et les kiosques sont très fréquentés par les ménages, puis viennent les vendeurs du marché et de la rue. 61% des ménages (sur plus de 1400) ont répondu qu'ils achètent de la nourriture sur le « marché informel » presque tous les jours, ce qui prouve l'importance de ces acteurs dans la distribution alimentaire au niveau local (Owuor, 2018). Les visites et les achats dans les supermarchés par les habitants des quartiers à faibles revenus se produisent à une fréquence plus faible - principalement une fois par mois (Neven, et al. 2005). Les gens se tournent généralement vers les supermarchés pour se procurer de la farine de maïs, du pain, du riz, des pâtes, du café, de l'huile et du sucre, entre autres produits, tandis que les petites boutiques, les kiosques et les commerçants de rue fournissent les fruits et les légumes (Wagner, et al. 2019). Une étude tirée du système de surveillance démographique et sanitaire urbain de Nairobi (NUHDSS) des quartiers informels a montré qu'à Nairobi, la plupart des ménages achetaient des aliments crus au marché (87%), le reste des ménages achetant des aliments cuits dans la rue

(Kimani-Murage, et al. 2014). Il convient de noter que les petits détaillants des quartiers informels sont confrontés à des difficultés liées à l'accès aux services et au maintien de la sécurité alimentaire. Par exemple, le coût élevé de l'eau dans ces quartiers limite les possibilités de l'utiliser pour laver les produits ou les casseroles, et un nombre important d'entre eux se trouvent à proximité d'égouts et de canalisations à ciel ouvert dans les quartiers de Kibera, Mathare et Mukuru (Ahmed, et al. 2019). Ces défis, découlant d'infrastructures inadéquates, augmentent les risques pour les aliments.

Dans de nombreux townships et zones informelles de la ville-région de Gauteng (GCR), jusqu'à 70% des ménages dépendent généralement du secteur informel pour leur approvisionnement en nourriture (de Kadt, Maree & Naidoo, 2020). À Johannesburg, une enquête a montré que plus de 90% des ménages identifient les supermarchés comme une source de produits alimentaires, avec une fréquence mensuelle. Cependant, les petits magasins et les spazas étaient fréquentés au moins une fois par semaine par 85% des répondants (Rudolph, et al. 2021). La fréquence à laquelle les répondants ont visité ces deux types de magasins de détail est le reflet des avantages précédemment mentionnés pour chaque type de magasin. Si les supermarchés peuvent offrir une plus grande variété de produits et vendre des produits moins chers en grande quantité, les détaillants plus petits ou informels présentent des avantages significatifs en termes de localisation et d'accessibilité économique, tant à Gauteng qu'à Nairobi.

En comparant les structures du commerce de détail des deux villes, on remarque que le système formel est plus présent à Gauteng. À Nairobi, les réseaux de grands supermarchés sont moins développés, ce qui contribue à un système informel plus important qui comprend des boutiques et des magasins, ainsi que les « intermédiaires » qui servent de médiateurs entre les producteurs et les détaillants. Les répondants de Nairobi les ont mentionnés comme étant parfois responsables des distorsions de prix.

Les répondants d'Afrique du Sud et du Kenya soulignent l'absence d'organisation significative au niveau du secteur informel qui pourrait permettre aux acteurs de demander de meilleures conditions de travail et moins de harcèlement de la part du gouvernement. Dans certains cas, ils considèrent qu'ils sont « politiquement réduits au silence ». Les vendeurs informels et les vendeurs de rue sont confrontés à des difficultés liées à l'accès à des environnements de travail appropriés, tels que l'accès aux toilettes et à l'eau. Cela peut parfois entraîner des coûts supplémentaires dans leurs transactions, ajoutant au stress et à la perte de temps (Carr, 2019). Dans le cas des vendeurs de rue, les principaux défis sont liés à la relation avec les autorités gouvernementales. Les vendeurs souffrent de harcèlement ainsi que de la confiscation de leurs marchandises. Les répondants mentionnent que le nombre de vendeurs informels/de rue est assez important par rapport à l'espace dont ils disposent pour exercer leurs activités, en particulier à Nairobi. L'espace est l'une de leurs principales limites, car ils sont toujours à la recherche d'endroits rentables pour travailler, notamment à Nairobi. À Nairobi, les confédérations et les organisations de travailleurs tentent actuellement de faire pression pour la création de marchés pop-up où les petits vendeurs peuvent écouler leurs produits dans de meilleures conditions favorisées par le développement d'infrastructures..

Aussi bien à Nairobi que dans la ville-région de Gauteng, les avantages et les inconvénients

de chaque type de détaillant ont tendance à correspondre. Dans le cas des supermarchés, certains de leurs avantages sont liés aux prix plus bas par unité de produits alimentaires, aux normes de sécurité plus élevées des produits et à la large gamme d'aliments disponibles. Cependant, ces détaillants formels ont du mal à remplir certains aspects, comme être abordable pour les groupes les plus pauvres de la société, avoir une expansion plus limitée en termes géographiques, et ne pas offrir de crédit aux ménages à faibles revenus. Ces limitations rendent le secteur informel de la vente au détail ou les spazas plus attractifs pour eux (Wegerif, 2020). La taille des unités est plus abordable, les ménages pouvant acheter pour leur usage quotidien (ce que l'on appelle au Kenya le système Kadogo). Ils ont également un avantage de localisation, ainsi que de longues heures d'ouverture (Njanja, 2019). Par unité, cependant, le prix de la nourriture peut être plus élevé. En ce sens, les ménages les plus vulnérables sont généralement confrontés à la réalité de dépenser plus d'argent pour la nourriture, car ils ne sont pas en mesure d'acheter de grandes quantités. En outre, la qualité des produits peut parfois être perçue comme étant moins bonne. Dans le cas des vendeurs de viande et de produits frais, ils peuvent fournir des options alimentaires moins chères et bénéficier d'avantages en termes de localisation, mais la sûreté des produits peut être remise en question sur le plan bromatologique et du fait de l'absence d'installations permettant de maintenir la chaîne du froid (Battersby, Marshak & Mngqibisa 2016).



C. L. ASSISTANCE

En Afrique du Sud, les vendeurs de nourriture de rue représentent **40%** de l'économie informelle des townships au niveau national. Dans le comté de Nairobi, les petites boutiques, les supermarchés et les kiosques sont très fréquentés par les ménages, suivis par les vendeurs du marché et de la rue. **61%** des ménages ont répondu qu'ils achètent de la nourriture sur le "marché informel" presque tous les jours.

Les organisations de base, confessionnelles et communautaires sont également des acteurs importants de la distribution alimentaire. Elles sont chargées et responsables du fonctionnement des espaces communautaires d'accès à la nourriture, tels que les soupes populaires et les cuisines communautaires. Pendant la pandémie de COVID-19, ces organisations ont joué un rôle clé dans la fourniture de nourriture aux ménages dans le besoin. Certaines d'entre elles ont offert

leurs services aux ressortissants étrangers, qui n'étaient pas inclus dans les programmes d'aide du gouvernement. Cependant, elles dépendaient généralement de financements extérieurs, ce qui menace la pérennité de ces espaces lorsque ceux-ci diminuent. A Nairobi, beaucoup de groupes de femmes et de jeunes sont impliqués dans des activités économiques agricoles à petite échelle.



D. L'ÉTAT

L'accès à la nourriture est également assuré à travers la mise en œuvre de programmes gouvernementaux produisant un important effet redistributif. En Afrique du Sud, les programmes d'alimentation scolaire touchent un nombre important de ménages et contribuent à réduire les inégalités en termes d'accès à la nourriture. En effet, le programme national de nutrition scolaire cible les apprenants des écoles primaires et secondaires, en leur fournissant un repas

nutritif comprenant des protéines, des fruits et légumes frais et des glucides. En 2014, le programme avait touché plus de 9 millions d'enfants dans plus de 19 000 écoles dans tout le pays. Dans la province de Gauteng, il avait touché plus de 1,2 million d'apprenants (République d'Afrique du Sud, 2014). Au Kenya, les programmes d'alimentation scolaire jouent un rôle essentiel dans la distribution de repas chauds quotidiens aux enfants. Au total, 1,6 million d'enfants de l'enseignement primaire et du préscolaire recevaient des repas scolaires en 2018 grâce à un programme initialement financé par le Programme Alimentaire Mondial, puis confié au gouvernement (Programme Alimentaire Mondial, 2018).

Cependant, en termes de politique alimentaire, on peut constater en Afrique du Sud une « politique basée sur le marché » ou une approche du « laissez-faire », car l'État n'intervient pas activement pour limiter les effets du système alimentaire privatisé. Les répondants ont mentionné que le gouvernement manque d'informations sur la production à petite échelle, ce qui limite sa capacité à planifier et à mettre en œuvre des politiques efficaces.



Impact des systèmes alimentaires urbains sur la santé et la nutrition

Le niveau élevé de privatisation et l'importance des grandes entreprises alimentaires dans la chaîne de valeur ont un impact sur l'environnement alimentaire du consommateur (Greenberg, 2017). L'environnement alimentaire du consommateur fait référence aux facteurs régissant les choix des consommateurs en termes de consommation alimentaire. En ce sens, le prix des produits, sa relation avec la qualité des aliments, ainsi que les conditions d'approvisionnement, impactent les décisions et les possibilités qu'ont les ménages de satisfaire leurs besoins alimentaires. Il est généralement reconnu que les aliments ultra-transformés ont tendance à être moins chers et plus abordables que les aliments de qualité supérieure, ce qui les rend plus attractifs pour les ménages à faibles revenus et les classes moyennes. Ces décisions, influencées par le pouvoir et les actions des entreprises impliquées dans le système alimentaire, ont également un impact direct sur la santé publique (Greenberg, 2017). Alors que les régimes alimentaires passent de la base de céréales et de fibres au sucre et aux graisses, les maladies non transmissibles liées à l'alimentation augmentent dans les pays africains, ce qui représente un surcoût en termes de soins et de traitements. L'obésité et le diabète, par exemple, sont des problèmes de santé découlant de régimes alimentaires de mauvaise qualité où les produits ultra-transformés sont incontournables (Galvez, 2018). Les effets d'une mauvaise alimentation varient les zones urbaines et rurales en Afrique du Sud. L'enquête nationale sud-africaine sur la santé et la nutrition a montré que le surpoids et l'obésité sont plus fréquents dans les quartiers urbains informels (respectivement 20% et 5,2% pour les garçons et 20,8% et 9,3% pour les filles), suivis des quartiers formels (11,8% et 5,4% pour les garçons, et 19,4% et 8,9% pour les filles). Le taux de malnutrition découlant de la mauvaise

qualité ou du manque d'accès à la nourriture est également élevé. Les filles des quartiers urbains informels présentaient les niveaux les plus élevés de retard de croissance, avec une prévalence de 20,9% (Shisana, et al. 2013).

Au Kenya, les zones urbaines connaissent la même transition nutritionnelle que l'Afrique du Sud et d'autres pays. Une enquête réalisée dans le quartier de Makadara en 2017 a montré une consommation généralisée d'aliments non sains (aliments frits, aliments sucrés et boissons sucrées), ainsi que d'aliments sains mais très énergétiques. Ces habitudes de consommation sont strictement liées à la publicité et à la commercialisation des produits alimentaires. Les boissons sucrées font l'objet d'une publicité courante et sont largement accessibles, tout comme les aliments frits et transformés. Les points de vente formels distribuent généralement des aliments nutritionnels à forte teneur calorifique, comme le beurre ou les biscuits (African Population and Health Research Center 2019). Des études sur les quartiers de Nairobi ont montré la prévalence du diabète et des maladies non transmissibles, principalement liée aux habitudes alimentaires (consommation de nourriture, d'alcool et de cigarettes) (Ayah, et al. 2013).

Les systèmes agroalimentaires fortement privatisés et la concurrence en termes de prix des aliments entre les grandes entreprises et les petits producteurs incitent les consommateurs à acheter des aliments de mauvaise qualité. Les répondants ont appelé à la promotion de campagnes d'éducation et de sensibilisation qui soulignent la nécessité d'avoir une alimentation durable et équilibrée incluant la consommation de produits frais et de céréales, entre autres. Ces efforts nécessitent également de repenser les politiques des gouvernements et des entreprises en matière de dons alimentaires.

L'expérience de la COVID-19 a démontré l'importance des vendeurs de rue, des marchés locaux et des commerçants informels dans la distribution de la nourriture au niveau local. Les zones les plus marginalisées des villes, habitées par des ménages à faibles revenus, sont généralement servies par des acteurs du système alimentaire de plus petite échelle. Pour parvenir à un accès plus juste à la nourriture dans les zones fortement urbanisées telles que Gauteng et le comté de Nairobi, il faut mettre en place des politiques inclusives qui reconnaissent la pertinence de ces acteurs dans le processus de distribution. En ce sens, les réglementations relatives aux licences et les politiques d'expédition des permis devraient être revues et simplifiées afin que les vendeurs et les commerçants dits informels puissent continuer à opérer en tant que « distributeurs du dernier kilomètre » de nourriture abordable pour les ménages qui en ont le plus besoin. Les politiques devraient également prévoir la mise à disposition d'espaces publics ou de marché pour que ces vendeurs puissent travailler. Il est important de trouver des solutions qui permettent aux commerçants de continuer à travailler dans des zones propices pour eux et pour leurs clients, tout en leur fournissant les équipements nécessaires pour préserver leurs produits et garantir la qualité des aliments qu'ils commercialisent.



Quels sont les effets
de la COVID-19 et du
changement climatique
sur la distribution
alimentaire?

05

La pandémie de COVID-19 et la multiplication des événements liés au changement climatique ont mis en évidence et creusé les inégalités préexistantes dans les systèmes alimentaires des villes africaines.

Depuis l'apparition de la pandémie de COVID-19 en mars 2020, l'impossibilité de continuer à travailler et la réduction conséquente des revenus des ménages actifs ont eu un impact sur leur capacité à accéder aux produits alimentaires. Les mesures de confinement et la mobilité réduite ont rendu difficile la distribution et le transport des produits alimentaires aux niveaux initiaux. Les confinements et les couvre-feux ont également limité les activités des vendeurs de rue et des commerçants informels, des acteurs clés de la distribution de nourriture dans les zones urbaines. En outre, la recrudescence d'événements tels que les inondations et les sécheresses dans un contexte de crise climatique entraîne une imprévisibilité de la production et de l'approvisionnement en nourriture, en particulier des cultures, et peut avoir des effets significatifs sur la logistique des systèmes alimentaires.

Par ailleurs, ces événements imprévisibles limitent la capacité des petits producteurs et des agriculteurs à répondre à ces chocs en raison de leur manque de soutien financier pour acquérir les équipements et les technologies nécessaires qui leur permettraient de s'adapter à la variabilité du climat.

Cette section explore l'impact que ces deux facteurs ont sur les différents acteurs impliqués dans la production et la distribution de produits alimentaires dans les zones urbaines. Elle identifie les principaux défis et limites auxquels sont confrontés les

acteurs majeurs de la distribution de produits alimentaires aux habitants des villes, en particulier aux *citadins invisibles*, dans un contexte d'urgences naturelles et biologiques.

Impacts de la COVID-19 sur les systèmes alimentaires de Nairobi et de la ville-région de Gauteng.

La pandémie de COVID-19 a été un choc important pour les systèmes alimentaires des villes africaines, car les restrictions de mobilité ont eu un impact sur la distribution des aliments et la chaîne d'approvisionnement a été fortement perturbée (George, 2020, FAO, 2021a), ce qui a affecté les prix des produits alimentaires. En parallèle, l'impact de la pandémie sur le marché du travail a entraîné des répercussions sur les niveaux de revenus et, par conséquent, sur le pouvoir d'achat des ménages. En Afrique du Sud, seuls 15 millions sur 40 millions de personnes en âge de travailler ont un emploi, une situation qui s'est aggravée pendant la pandémie (Brookings, 2021). Dans la ville-région de Gauteng, 18% des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête sur la qualité de vie 2020/2021 (de Kadt, et al. 2021) ont déclaré avoir perdu un emploi depuis mars 2020. Cela a eu un **impact significatif sur leur capacité à acheter des produits alimentaires**, ce qui a été identifié comme l'un des principaux défis au cours de 2020 et 2021. La pandémie n'a pas seulement



La pandémie n'a pas seulement eu un impact sur le marché de l'emploi, mais a également entraîné une augmentation des prix des produits alimentaires au Kenya et en Afrique du Sud, qui entre le 2 et le 26 mars 2020 a connu une augmentation des prix des denrées alimentaires de 3,3% (PMBEJD, 2020).

eu un impact sur le marché de l'emploi, mais a également entraîné une augmentation des prix des produits alimentaires au Kenya et en Afrique du Sud, qui entre le 2 et le 26 mars 2020 a connu une augmentation des prix des denrées alimentaires de 3,3% (PMBEJD, 2020).

En mars 2020, on a observé un changement dans les habitudes d'achat en Afrique du Sud, les femmes ayant choisi d'exclure la viande, les produits laitiers, les fruits et les légumes de leurs achats, et s'étant concentrées sur l'acquisition d'aliments de base et de produits non périssables qu'elles pouvaient se permettre d'acheter (Institute for Poverty, Land and Agrarian Studies 2020).

Les effets de la COVID-19 sur l'accès à la nourriture étaient évidents:

- dans 25% des ménages de la ville-région de Gauteng, des adultes avaient sauté un repas en 2020, faute d'argent pour acheter de la nourriture;
- 20% des ménages ayant des enfants ont signalé qu'un enfant avait sauté un repas;
- 52% des ménages ne dépensaient pas assez pour se procurer un panier alimentaire nutritif de base, estimé à 2 779,10 R (151,5 USD)⁷ pour un ménage de 4 personnes (de Kadt, et al. 2021).

Les sources alternatives d'alimentation sont devenues plus importantes, puisque 44% des ménages comptant des enfants ont bénéficié de programmes d'alimentation scolaire en 2020, une augmentation par rapport aux 38% de 2017/2018, ce qui montre la pertinence de ces programmes dans des contextes d'urgence, comme la pandémie de la COVID-19. En ce sens, les écoles se sont engagées dans un rôle important au-delà de l'éducation en soi, consolidant leur rôle d'acteurs clés en termes d'accès à la nourriture.

Les restrictions imposées à la mobilité et à la circulation ont affecté le fonctionnement des réseaux informels d'alimentation, comme dans le cas des vendeurs informels et de rue. Dans le cas de la ville-région de Gauteng, seuls les supermarchés et les « vendeurs formels » ont été autorisés à rester ouverts pendant

les premières semaines du confinement de 2020. Les activités des vendeurs informels, des vendeurs de rue et des spazas étaient interdites, notamment dans le cadre du fonctionnement des marchés publics (Institute for Poverty, Land and Agrarian Studies 2020). Cela a posé plusieurs défis et limitations aux ménages qui dépendaient de l'accès local à la nourriture. Même si en avril 2020, les vendeurs de rue ont été autorisés à recommencer à travailler, certains d'entre eux ont souffert de harcèlement et de la confiscation de produits dans les rues (Wegerif, 2020). Ces pratiques, déjà existantes avant le début de la pandémie, se sont poursuivies en 2021, motivant l'Alliance sud-africaine des commerçants informels à demander à la police de cesser de confisquer leurs produits et de garantir un meilleur traitement des vendeurs informels et de rue (Mafata, 2021).

Dans la ville-région de Gauteng, les effets des confinements et des restrictions générales en raison de la COVID-19 étaient également visibles en termes de mobilité, d'achat de nourriture et de satisfactions d'autres besoins. Les courses étaient le type de déplacement le plus fréquent des répondants et avaient une nature beaucoup plus localisée entre 2020 et 2021. Les trajets courte distance sont plus fréquents: 48% des répondants ont déclaré qu'il leur fallait 15 minutes ou moins pour se rendre dans les magasins, contre 27% en 2017/2018 (de Kadt, et al. 2021).

Les effets de la COVID-19 en termes d'acquisition de nourriture à Nairobi sont similaires à ceux de la ville-région de Gauteng.

- 74% of 200 residents surveyed in May 2020 in five informal settlements of the city reported having skipped meals or eating less due to the incapacity to purchase food (Sverdlik, 2021).

À Nairobi, les restrictions de la COVID-19 sur la mobilité et la circulation ont limité la capacité des ménages des quartiers informels à se procurer des aliments en vrac dans les zones éloignées de la ville, ou à la périphérie des villes.

⁷ Conversion dollar américain-rand sud-africain mai 2020: 1 USD - 18.34 R

Les informateurs clés ont mentionné que cela les obligeait à acheter auprès de vendeurs proches de leurs habitations, payant parfois des prix plus élevés pour la nourriture en raison de l'augmentation généralisée des prix des aliments. De plus, au cours des premiers mois de la pandémie, on a observé des achats de panique, les gens essayant de se procurer autant de produits alimentaires qu'ils pouvaient se permettre pendant la période d'ouverture des magasins. De manière générale, et en raison de la réduction des revenus, les vendeurs ont vu leurs ventes diminuer (GAIN, 2020).

Comme mentionné précédemment, les commerçants informels sont confrontés à d'importants défis et à de profondes vulnérabilités qui sont devenus plus manifestes et qui se sont aggravés pendant la crise de la COVID-19. Les couvre-feux imposés en 2020 et 2021 ont sérieusement touché les vendeurs informels, car ils ont restreint leurs activités et le transport des produits alimentaires. Les marchés informels ont également vu leurs activités limitées en raison de ces fermetures, comme dans le cas d'Eastleigh en mai 2020 (International Food Policy Research Institute, 2020).



Politiques de secours COVID-19

En ce qui concerne les politiques de secours mises en œuvre par les gouvernements, 13% des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête sur la qualité de vie 2020/2021 à Gauteng ont déclaré avoir reçu une aide alimentaire du gouvernement ou d'une ONG pendant la pandémie. En outre, 35% des personnes interrogées ont déclaré avoir demandé la subvention COVID-19 Social Relief of Distress (SRD) que le gouvernement a mise en place en mai 2020. Les répondants

noirs et coloured étaient plus susceptibles de déclarer avoir demandé cette subvention (de Kadt, et al. 2021). La SRD est promue par le gouvernement sud-africain et consiste en une subvention de 350 R par mois (19 USD). Les subventions sont attribuées uniquement aux citoyens, résidents ou réfugiés sud-africains - et non aux ressortissants étrangers, qui deviennent ainsi de « nouveaux » citoyens invisibles. Pour en bénéficier, il faut être au chômage et ne pas recevoir d'autres revenus ou d'autres aides sociales, ni d'autres aides gouvernementales. La suspension de la distribution de ces subventions a entraîné des émeutes en juillet 2021, poussant le gouvernement à reprendre la distribution. Les bénéficiaires de l'allocation de soutien aux enfants ont reçu un supplément de 300 R (16,35 USD) en mai 2020, et un supplément de 500 R (27,26 USD) par mois de juin à octobre.

Le gouvernement a également temporairement distribué des aides sous forme de kits alimentaires aux personnes qui n'étaient pas en mesure de satisfaire leurs besoins de base. Les bénéficiaires étaient des citoyens, des résidents permanents ou des réfugiés enregistrés qui recevaient des subventions pour invalidité, qui souffraient de catastrophes ou dont aucun membre du ménage n'avait d'emploi, entre autres conditions (Gouvernement sud-africain, 2020). En mars 2020, le gouvernement provincial de Gauteng a annoncé la mise en place d'une aide alimentaire pour les citoyens dont le revenu combiné du ménage était de 3600 R (196 USD), les bénéficiaires de pensions, d'allocations d'invalidité et de protection de l'enfance, et les vétérans militaires. Ils ont travaillé avec des organisations et des fondations qui ont donné de l'argent et/ou de la nourriture et ont collaboré à la distribution aux ménages les plus démunis. Une ligne d'assistance téléphonique a également été créée pour les personnes ayant besoin d'une aide alimentaire de la part du gouvernement (DispatchLIVE, 2020).

Dans le cas de l'Afrique du Sud et de la ville-région de Gauteng, l'aide financière gouvernementale reçue par les ménages pour se nourrir pendant la pandémie a été considérablement limitée. Comme mentionné ci-dessus, un ménage de quatre personnes

avait besoin d'environ 2 800 R (153 USD) pour acquérir un panier alimentaire sain afin de ne pas souffrir de la faim, mais aussi pour recevoir les apports nutritifs nécessaires. Les limites des subventions sociales sont claires en ce sens: elles ont fonctionné comme une politique d'urgence destinée à éviter que les gens ne meurent de faim, mais leurs effets pour permettre aux gens d'accéder à la quantité et à la qualité de nourriture nécessaires pour être en sécurité alimentaire étaient loin d'être souhaitables. En effet, si l'on considère que la bourse d'aide sociale était de 350 Rands,

en mai 2020, un panier alimentaire de base coûtait 960 Rands (52 USD), soit 9,8% de plus que le même panier en mai 2019 (IPC, 2021).

13% of respondents in the 2020/2021 Quality of Living Survey in Gauteng said they had received food support from the government or an NGO during the pandemic.



Au Kenya, le gouvernement a mis en place un programme de transfert d'argent ciblant les ménages des quartiers urbains vulnérables. Le programme a touché 20 000 ménages depuis avril 2020, distribuant 4 000 KES (38 USD) par mois. En plus de l'intervention du gouvernement, le Programme Alimentaire Mondial (PAM) a distribué 4 000 KES par personne et par mois à plus de 55 000 ménages dans les 11 sous-comtés de Nairobi (IPC, 2020). Les aides sociales ont été étendues à 300 000 nouveaux ménages bénéficiaires, et un programme de travaux publics appelé Kazi Mtaani a été créé dans le but de fournir des emplois à plus de 26 000 Kenyans des quartiers informels (GAIN, 2020). Ces programmes de protection sociale avaient certaines limites. Même s'ils soulageaient les bénéficiaires, ils ne parvenaient pas à atteindre les groupes les plus vulnérables. On estime que le programme de transfert d'argent COVID-19 n'a aidé que moins de 5% de tous les ménages vulnérables sur le plan

socioéconomique de Nairobi (Human Rights Watch, 2021). En outre, le programme était entaché d'irrégularités, comme le non-respect des critères d'éligibilité des bénéficiaires et le détournement des fonds vers les amis et les parents des fonctionnaires (Warah, 2021).

Pour ce qui est de la production alimentaire et du soutien aux petits producteurs, le gouvernement kenyan a émis en 2020 des bons électroniques qui ciblaient environ 200 000 agriculteurs. La subvention devait aider les agriculteurs à acquérir des semences, de l'engrais, des services d'analyse des sols et d'autres outils (Kairu, 2020). En ce qui concerne l'aide alimentaire et l'abordabilité, le gouvernement a lancé en mars 2020 un programme de fourniture de denrées alimentaires à un prix subventionné et, en septembre 2020, il a mis en vigueur une réglementation sur les prix du maïs (International Food Policy Research Institute, 2020).

Le gouvernement a mis en place un programme de transfert d'argent qui a touché **20 000** ménages depuis avril 2020, distribuant **4 000 KES** (38 USD) par mois.

Le Programme Alimentaire Mondial (PAM) a distribué **4 000 KES** par personne et par mois à plus de **55 000 ménages** dans les **11** sous-comtés de Nairobi.

Les chocs liés au climat et leurs effets sur la sécurité alimentaire

La pandémie de COVID-19 a mis en évidence certaines des inégalités préexistantes dans les villes, telles que les revenus, l'accès à l'emploi et aux services urbains, et a limité l'accès à la nourriture dans les zones urbaines. En termes de catastrophes naturelles, les sécheresses sont la principale cause de perte de production agricole dans le monde, suivies des inondations (FAO, 2021a). En Afrique, le changement climatique a un impact négatif considérable sur l'agriculture et la production végétale, ainsi que sur la nutrition, et sur les principaux acteurs économiques (GIEC, 2022). Les pertes totales de cultures et de bétail entre 2008 et 2018 ont représenté environ 20 milliards de dollars, et les deux plus grands groupes de produits qui ont été touchés sont les céréales, et les racines et tubercules (FAO, 2021a). Les effets de ces pertes ne sont pas seulement visibles en termes de commerce, mais aussi dans la consommation alimentaire. La perte de production entre 2008 et 2018 a représenté une perte de 82 jours d'apport calorique par habitant et par an (FAO, 2021a).



Depuis les années 1980, l'Afrique du Sud a subi des pertes économiques de plus de 95 milliards de rands à la suite de catastrophes météorologiques telles que des inondations, des feux de forêt, des tempêtes et des sécheresses (Institute for Security Studies, 2021). La récente sécheresse qui a frappé la province du Cap occidental, ainsi que les inondations et les incendies dans différentes provinces, mettent en évidence la vulnérabilité du pays face à ces événements, non seulement en termes de gestion des catastrophes, mais aussi en ce qui concerne les effets que ces événements peuvent avoir sur la production agricole. Les revenus tirés des récoltes pourraient chuter de 90% d'ici 2100 en raison du changement et de la variabilité climatiques, ce qui affecterait principalement les petits producteurs (GIEC, 2007).



Au Kenya, les pertes économiques dues au changement climatique sont estimées à environ 3 à 5% du PIB par an. Les principaux événements liés au climat sont les sécheresses et les inondations, avec une diminution des jours et nuits froids et une augmentation de la température dans certaines régions du pays (Kenya, 2020). Cette situation pousse les autorités gouvernementales et les principaux acteurs du système alimentaire kenyan à travailler sur l'adaptation de la production et à accroître la résilience pour faire face aux effets de ces événements. Parmi les événements liés au climat, les précipitations et les sécheresses accrues au Kenya posent des défis en termes d'adaptation. Le Kenya connaîtra ~~probablement des pertes dans la production~~ de lait, de maïs, de thé, de viande bovine, de pommes de terre, entre autres, ce qui pourrait avoir un impact sur le prix des produits, ainsi que sur la disponibilité des calories par habitant. L'augmentation des précipitations a pour effet d'accroître la production dans les hautes terres, mais pour que cela contribue à la production agricole, des investissements dans les intrants et les services, tels que les infrastructures, la gestion de l'eau et la politique d'utilisation des terres, doivent être réalisés (Herrero, et al. 2010).

Dans les zones rurales et périurbaines d'Afrique du Sud et du Kenya, les petits producteurs sont les plus touchés par ces événements. La nature changeante du climat affecte la prévisibilité des récoltes. Une augmentation inattendue des pluies à Nairobi, ainsi que les récentes gelées dans la région de Gauteng, ont affecté la production agricole et la capacité à prévoir ces événements. Ces perturbations affectent de manière disproportionnée tous les acteurs agroindustriels. Les changements des conditions environnementales obligent les agriculteurs à s'adapter et à acquérir les équipements et les technologies nécessaires

pour protéger leurs produits. Si cette solution est envisageable pour les gros producteurs, les petits producteurs ont du mal à faire face aux conséquences financières de ces événements. Les effets sur les cultures et la production alimentaire - et par conséquent sur la consommation - sont importants, en particulier dans le cas du Kenya. L'une des cultures les plus touchées est le maïs, un aliment de base du régime alimentaire des Kenyans. Un membre d'une OSC kenyane s'est exprimé en ces termes: « nous considérons que quelqu'un est en quelque sorte en sécurité alimentaire s'il a accès au maïs. »

Ces défis demeurent d'actualité et connaissent une évolution ces dernières années. En 2012, une étude portant sur 710 ménages agricoles dans 7 districts du Kenya a montré que les petits producteurs adoptaient des pratiques d'adaptation au changement climatique perçu, telles que le changement de variété et de type de culture, la diversification de l'alimentation du bétail et l'application de pratiques de conservation des sols et de l'eau, entre autres. Les principales contraintes constatées sont liées au manque de ressources financières et naturelles, d'informations et d'intrants; d'où la nécessité d'investir davantage dans la production agricole à petite échelle (Bryan, et al. 2013).

Les défis et les limites posés par les changements climatiques ont motivé le gouvernement kenyan à promouvoir la stratégie Kenya Climate Smart Agriculture (CSA) 2017-2026 qui identifie les principaux conflits autour de l'agriculture et de l'élevage et détaille les stratégies à mettre en œuvre pour y remédier afin d'atténuer l'impact des événements liés au climat. Les principaux objectifs de cette stratégie sont de renforcer

la capacité d'adaptation des agriculteurs, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'aborder plusieurs questions ayant trait à l'impact de la CSA (Gouvernement du Kenya, 2017).

La COVID-19 et les événements liés au climat sont des chocs importants qui affectent l'approvisionnement et l'accès aux aliments et auxquels il faut répondre. L'importance de la diversification de la production agricole a été identifiée comme l'une des stratégies clés de réponse à ces chocs. Les mesures de confinement et de restriction de mobilité ont entraîné une limitation de l'importation de produits alimentaires à l'échelle mondiale. Par ailleurs, le changement climatique soulève des questions sur les possibilités de production ainsi que sur les limites logistiques de la chaîne d'approvisionnement alimentaire. Les politiques en matière de semences, qui permettent aux producteurs de partager et d'échanger des semences afin que les petits agriculteurs diversifient davantage leur production, sont une stratégie qui pourrait s'avérer bénéfique en cas d'événements climatiques tels que les sécheresses, les inondations ou les vagues de chaleur qui ont un impact sur la croissance de certaines cultures. Il faudrait promouvoir des politiques qui favorisent l'agroécologie pour une plus grande diversification de la production alimentaire. Dans le cas des importations et de la logistique, l'impact que les événements climatiques peuvent potentiellement avoir sur la distribution de certains produits rend nécessaire la réflexion sur la faisabilité d'une chaîne d'intrants diversifiée qui favoriserait l'acquisition de produits abordables auprès de différentes sources/différents producteurs en vue de remplacer facilement les produits en cas de pénurie.

Une étude a montré que les petits producteurs adoptaient des pratiques d'adaptation au changement climatique perçu, telles que le changement de variété et de type de culture, la diversification de l'alimentation du bétail et l'application de pratiques de conservation des sols et de l'eau, entre autres.



Conclusions: Vers un
accès plus juste à la
nourriture dans les
villes africaines

06

La sécurité alimentaire et les préoccupations liées à la faim et à la malnutrition ont toujours été considérées comme un problème « rural », ou comme une incapacité du système à produire la nourriture nécessaire pour satisfaire les besoins de la population. Les cas de Gauteng et de Nairobi montrent que, au-delà de la production de nourriture, d'autres éléments doivent être pris en compte lorsque la sécurité alimentaire est en jeu. La sécurité alimentaire dans les villes africaines doit être abordée comme une question d'accès économique et d'abordabilité du point de vue des ménages, tout en tenant compte des réalités des acteurs impliqués dans le système alimentaire au sens large et de la manière dont ils affectent l'accessibilité de la nourriture.

Tout d'abord, il est nécessaire de **reconnaître le rôle que jouent les acteurs du secteur dit informel pour rendre la nourriture disponible, accessible et abordable** pour les *citadins invisibles*. Même si en Afrique du Sud, en raison du niveau élevé de privatisation, les magasins de détail formels ont une importance significative, les petits magasins réussissent à atteindre les groupes urbains les plus défavorisés. Renforcer ces acteurs dans le but de rendre la nourriture plus abordable pour tous les habitants des villes implique

de répondre aux priorités d'équité et de diversité, tout en **concevant des systèmes alimentaires « du peuple pour le peuple »**.

Pour que les systèmes alimentaires soient plus justes dans les zones urbaines, il faut miser sur des politiques axées sur la **production et l'approvisionnement en denrées alimentaires, tout en améliorant les conditions de travail et les conditions sociales**. Les solutions urbaines telles que les marchés et les infrastructures sont déterminantes pour améliorer les conditions de travail. Les politiques proactives qui encouragent la production à petite échelle dans le contexte du changement climatique, et l'aide à l'adaptation et à l'entrée dans le système alimentaire, sont essentielles pour garantir un système alimentaire plus varié et plus accessible aux citadins invisibles. Créer des systèmes alimentaires plus démocratiques implique de soutenir les petits agriculteurs et leur connexion aux espaces de vente au détail. Dans le cas de l'Afrique du Sud, cela signifie ouvrir le marché aux agriculteurs noirs et pauvres qui sont en concurrence avec les grands producteurs et qui n'ont pas la capacité de faire face aux chocs extérieurs. Un système alimentaire juste nécessite une prise de décisions collectives et démocratiques qui inclut les *citadins invisibles* et qui encourage les approches ascendantes, conçues par eux et pour eux.



Bibliographie

07

- African Population and Health Research Center, (2019). *Dietary transitions in Kenyan cities: leveraging evidence for intervention and policy to prevent diet-related non-communicable diseases*. Nairobi: African Population and Health Research Center. <https://www.jstor.org/stable/resrep23868>.
- Ahmed, S., Haklay, M., Tacoli, C., Githiri, G., Davila, J., Allen, A. & Fevre, E. (2019). Participatory mapping and food-centred justice in informal settlements in Nairobi, Kenya. *Geo: Geography and Environment* (00077) 1-21. doi:<https://doi.org/10.1002/geo2.77>.
- Ayah, R., Joshi, M., Wanjiru, R., Njau, E., Otieno, C.F., Njeru, E. and Mutai K. (2013). A population-based survey of prevalence of diabetes and correlates in an urban slum community in Nairobi, Kenya. *BMC Public Health* 13. <https://bmcpublichealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/1471-2458-13-371>.
- Battersby, J. (2012). Beyond the food desert: finding ways to speak about urban food security in South Africa. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 94 (2), 141-159.
- Battersby, J., Haysom, G., Kroll, F. & Tawodzera, G. (2015). *A study on current and future realities for urban food security in South Africa*. Technical report, Johannesburg: South African Cities Network.
- Battersby, J., Marshak, M., and Mngqibisa, N. (2016). *Mapping the Invisible: The Informal Food Economy of Cape Town, South Africa*. Cape Town: Southern African Migration Programme.
- Brookings, (2021). *South Africa after COVID-19—light at the end of a very long tunnel*. July 13. Accessed November 20, 2021. <https://www.brookings.edu/blog/future-development/2021/07/13/south-africa-after-covid-19-light-at-the-end-of-a-very-long-tunnel/#:~:text=share%20on%20Facebook-,South%20Africa%20after%20COVID%2D19%E2%80%94light%20at%20the%20end,of%20a%20very%20long%20tunne.>
- Bryan, E., Ringler, C., Okoba, B., Roncoli, C., Silvestri, S., & Herrero, M. (2013). Adapting agriculture to climate change in Kenya: Household strategies and determinants. *Journal of Environmental Management* (114) 26-35.
- Carr, C. (2019). For street vendors, finding water and toilets isn't just a nuisance, it's cutting into earnings. WIEGO. August 12. Accessed February 26, 2022. <https://www.wiego.org/blog/street-vendors-finding-water-and-toilets-isnt-just-nuisance-its-cutting-earnings>.
- Chege, C.G.K., Wanyama, R., Lundy, M., Nguru, W. and Jager, M. (2021). Does retail food diversity in urban food environments influence consumer diets? *Sustainability* 13 (7666): 1-15. doi:<https://doi.org/10.3390/su13147666>.
- Crush, J. & Frayne, B. (2014). Feeding African cities: the growing challenge of urban food insecurity. In Parnell, S. & Pieterse, E. *Africa's Urban Revolution*, 110-132. London: Zed Books.
- de Kadt, J., Maree, G., & Naidoo, Y. (2020). *Challenges in accessing food during a lockdown*. Johannesburg: Gauteng City-Region Observatory.
- de Kadt, J., Hamann, C., Mkhize, S.P., & Parker, A. (Eds.) (2021). *Quality of life survey 6 (2020/2021)*. Overview Report, Johannesburg: Gauteng City-Region Observatory (GCRO).
- DispatchLIVE, (2020). *Covid-19: Food relief distribution for needy families in Gauteng*. April 1. Accessed December 15, 2021. <https://www.dispatchlive.co.za/news/2020-04-01-covid-19-food-relief-distribution-for-needy-families-in-gauteng/>.
- FAO, (2008). An Introduction to the basic concepts of food security. *Food and Agriculture Organization of the United Nations*. Accessed November 20, 2021. <https://www.fao.org/documents/>

- card/en/c/2357d07c-b359-55d8-930a-13060cedd3e3/.
- FAO, (2021a). *The impact of disasters and crises on agriculture and food security*. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations.
- FAO, (2021b). *The state of food security and nutrition in the world. Transforming Food Systems for Food Security, Improved Nutrition and Affordable Healthy Diets for All*. Rome: FAO.
- FAO, (2022). *Hunger and food insecurity*. Accessed February 27, 2022. www.fao.org/hunger/en.
- FAO, IFAD, UNICEF, WFP, and WHO. 2019. *The state of food security and nutrition in the world 2019. Safeguarding against economic slowdowns and downturns*. Rome: FAO.
- Friedrich-Ebert-Stiftung, (2020). *Towards the just city in Kenya*. Nairobi: Friedrich-Ebert-Stiftung Kenya Office. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kenia/19072.pdf>
- GAIN, (2020). *Impact of COVID-19 on Kenya's food systems: a situation report - Edition 1*. Global Alliance for Improved Nutrition.
- Galvez, A. (2018). *Eating Nafta. Trade, food policies, and the destruction of Mexico*. California: University of California Press.
- Gastrow, V. (2022). *Global informality project*. Accessed February 26, 2022. [https://www.in-formality.com/wiki/index.php?title=Spaza_\(South_Africa\)](https://www.in-formality.com/wiki/index.php?title=Spaza_(South_Africa)).
- GCRO, (2021). *The Gauteng City-Region*. Accessed December 13, 2021. <https://www.gcro.ac.za/about/the-gauteng-city-region/>.
- George, L., (2020). *COVID-19 is exacerbating food shortages in Africa*. June 1. Accessed November 20, 2021. <https://hungrycities.net/covid-19-is-exacerbating-food-shortages-in-africa/>.
- Global Network Against Food Crises, (2021). *Global Report on Food Crises 2021*. Rome: FSIN.
- Government of the Republic of Kenya, (2017). *Kenya climate smart agriculture strategy 2017-2026*. Nairobi: Ministry of Agriculture, Livestock and Fisheries.
- Greenberg, S. (2017). Corporate power in the agro-food system and the consumer food environment in South Africa. *The Journal of Peasant Studies*, 44 (2), 467-496.
- Herrero, M., Ringler, C., Steeg, J., Thornton, P., Tingju Zhu, B., Omolo, A., Jawoo Koo, A. and Notenbaert, (2010). Climate variability and climate change and their impacts on Kenya's agricultural sector. Nairobi: International Livestock Research Institute.
- Human Rights Watch, (2021). We are all vulnerable here. Kenya's pandemic cash transfer program riddled with Irregularities. July 20. Accessed December 28, 2021. www.hrw.org/report/2021/07/20/we-are-all-vulnerable-here/kenyas-pandemic-cash-transfer-program-riddled.
- Institute for Poverty, Land and Agrarian Studies, (2020). *Food in the time of the coronavirus: Why we should be very, very afraid*. April 1. Accessed December 1, 2021. <https://www.plaas.org.za/food-in-the-time-of-the-coronavirus-why-we-should-be-very-very-afraid/>.
- Institute for Security Studies, (2021). *Urban South Africa is ill-prepared for the coming climate change storm*. June 4. Accessed February 25, 2022. issafrica.org/iss-today/urban-south-africa-is-ill-prepared-for-the-coming-climate-change-storm.
- International Food Policy Research Institute, (2020). *COVID-19 Policy Response (CPR) Portal*. December 19. Accessed February 25, 2022. <https://public.tableau.com/app/profile/IFPRI.td7290/viz/CPRPORTAL/>

Overview?publish=yes.

IPC, (2020). *IPC Acute Food Insecurity Analysis Urban August – December 2020*. Nairobi: Integrated Food Security Phase Classification.

IPC, (2021). *South Africa: acute food insecurity situation September - December 2020 and Projection for January - March 2021*. Nairobi: Integrated Food Security Phase Classification. <https://www.ipcinfo.org/ipc-country-analysis/details-map/en/c/1153024?iso3=ZAF>.

IPC, (2022). *Understanding the IPC Scales*. Nairobi: Integrated Food Security Phase Classification. https://www.ipcinfo.org/fileadmin/user_upload/ipcinfo/docs/communication_tools/brochures/IPC_Brochure_Understanding_the_IPC_Scales.pdf.

IPCC, (2007). *Climate Change 2007: Working Group II: Impacts, Adaptation and Vulnerability*. Accessed February 10, 2022. archive.ipcc.ch/publications_and_data/ar4/wg2/en/ch9s9-4-4.html.

IPCC, (2022). *Climate Change 2022. Impacts, adaptation and vulnerability*. Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Intergovernmental Panel on Climate Change.

Kairu, P. (2020). *Kenya: E-Voucher system for small farmers to access inputs starts in October*. July 16. Accessed February 27, 2022. allafrica.com/stories/202007170174.html.

KENASVIT, (2020). *Call to the Government of Kenya to take urgent and immediate measures to ensure the full protection of economic and social rights of the informal sector in the context of the COVID-19 pandemic*. Nakuru, April 9. <https://www.wiego.org/sites/default/files/resources/file/KENASVIT-INFORMAL%20TRADERS%20STATEMENT%20IN%20RESPONSE%20TO%20COVID%2019.pdf>.

Kenya National Bureau of Statistics, (2021). *SDG Gender Fact Sheet 2021 - Kenya*. Nairobi: Kenya National Bureau of Statistics; Kenya Vision 2030; UN Women.

Kenya, (2020). *Kenya's updated Nationally Determined Contribution (NDC)*. Nairobi: Ministry of Environment and Forestry.

Kimani-Murage, E., Schofield, L., Wekesah, F., Mohamed, S., Mberu, B., Ettarh, R., Egondi, T., Kyobutungi, C. & Ezech, A. (2014). Vulnerability to food insecurity in urban slums: Experiences from Nairobi, Kenya. *Journal of Urban Health: Bulletin of the New York Academy of Medicine* 91 (6) 1098-1113.

Mafata, M. (2021). *Joburg's informal traders call for police to stop confiscating their goods*. August 20. Accessed December 15, 2021. <https://www.groundup.org.za/article/i-come-here-every-day-knowing-that-at-some-point-i-will-have-to-grab-my-things-and-run-from-jmpd/>.

Mayet, M. (2016). Seed sovereignty and ecological integrity in Africa. In *Seed Sovereignty, Food Security*, by V Shiva. California: North Atlantic Books.

Nairobi City County, (2018). *County Annual Development Plan 2019/2020*. Nairobi: Nairobi City County.

Neven, D., Reardon, T., Chege, J. and Wang, H. (2005). *Supermarkets and consumers in Africa: The case of Nairobi, Kenya*. Staff Paper 2005-04, Michigan: Department of Agricultural Economics, Michigan State University.

Njanja, A. (2019). *'Kadogo' economy rules retail sector*. July 17. Accessed February 20, 2022. www.businessdailyafrica.com/bd/corporate/companies/-kadogo-economy-rules-retail-sector-2257816.

OECD & SWAC, (2020). *Africa's Urbanisation Dynamics 2020. Africapolis, Mapping a New Urban Geography*. Paris: OECD Publishing. doi:<https://doi.org/10.1787/b6bccb81-en>.

Onyango, E., Crush, J. and Owuor, S. (2021). *Urban food security and household shocks in Nairobi, Kenya*. HCP Discussion Paper No. 47, Waterloo and Cape Town: Hungry Cities

- Partnership.
- Owuor, S. (2018). *The state of household food security in Nairobi, Kenya*. Hungry Cities Report 11, Cape Town: Hungry Cities Partnership.
- PMBEJD, (2020). *Food prices and public health messages in a time of Covid-19*. Johannesburg: PMBEJD.
- Presidency of Kenya, (2021). *Big Four Agenda*. Accessed December 13, 2021. <https://big4.delivery.go.ke/>.
- Republic of South Africa, (1996). *Constitution of the Republic of South Africa*. Pretoria.
- Republic of South Africa, (2014). *National School Nutrition Programme (NSNP) 2013/14 Annual Report*. Annual Report, Pretoria: Department of Basic Education.
- Rudolph, M., Kroll, F., Muchesa, E., Paiker, M. & Fatti, P. (2021). Food security in urban cities: a case study conducted in Johannesburg, South Africa. *Journal of Food Security* 9 (2) 46-55.
- Seed Savers Kenya, (2018). *Renewed hope in farmers managed seed system in Kenya*. December 10. Accessed February 28, 2022. <https://seedsaverskenya.org/managed-seed-system-kenya/>.
- Shisana, O., Labadarios, D., Rehle, T., Simbayi, L., Zuma, K., Dhansay, A., Reddy, P. et al., (2013). *South African National Health and Nutrition Examination Survey (SANHANES-1)*. Cape Town: HSRC Press.
- South African Government, (2020). *Social grants - Coronavirus COVID-19*. Accessed December 13, 2021. <https://www.gov.za/covid-19/individuals-and-households/social-grants-coronavirus-covid-19>.
- STATS SA, (2019). *Towards measuring the extent of food security in South Africa: An examination of hunger and food adequacy*. Statistics, Pretoria: Statistics South Africa.
- Sverdlik, A. (2021). *Nairobi: City Scoping Study*. London: African Cities Research Consortium.
- The World Bank, (2022). *World Bank Open Data*. Accessed February 20, 2022. data.worldbank.org.
- UN Food Systems Summit 2021. (2021). *Food Systems – definition, concept and application for the UN Food Systems Summit*. UN Food Systems Summit. https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/food_systems_concept_paper_scientific_group_-_draft_oct_26.pdf.
- Wagner, J., Hinton, L., McCordic, C., Owuor, S., Capron, G. and Gonzalez Arellano. S. (2019). Do urban food deserts exist in the global south? An analysis of Nairobi and Mexico City. *Sustainability* 11 (1963) 1-15. doi:10.3390/su11071963.
- Warah, R. (2021). *Corruption is undermining Kenya's COVID-19 response*. September 29. Accessed March 23, 2022. one.org/africa/blog/corruption-undermining-kenya-covid19-response/.
- Weatherspoon, D., & Reardon, T. (2003). The rise of supermarkets in Africa: Implications for agrifood systems and the rural poor. *Development Policy Review*, 21 (3) 333-355.
- Wegerif, M. (2020). "Informal" food traders and food security: experiences from the Covid-19 response in South Africa. *Food Security* (12) 797-800.
- World Food Programme, (2018). *School meals programme in Kenya*. Nairobi: World Food Programme Kenya.

LES TRANSPORTS PUBLICS, DANS LES VILLES D'AFRIQUE DE L'EST, SONT-ILS JUSTES?

MARS 2022

Auteur: Dr. David López-García



THE
NEW
SCHOOL



JUSTCITY

FRIEDRICH
EBERT 
STIFTUNG

LES TRANSPORTS PUBLICS, DANS LES VILLES D'AFRIQUE DE L'EST, SONT-ILS JUSTES?

DR. DAVID LÓPEZ-GARCÍA

MARS 2022

Etude préparée pour la conférence: « La ville juste en Afrique: Démocratie, justice sociale et durabilité dans un monde post-COVID-19 ».

REMERCIEMENTS

L'auteur remercie Pius Tibaingana et Stevenson Ssevume pour leur soutien dans la collecte des données pour la région métropolitaine de Kampala et Antidius Kawamala pour les données sur Dar es Salaam. L'auteur remercie également les collègues des bureaux nationaux de FES du Kenya, de l'Ouganda et de la Tanzanie pour leur lecture attentive et leurs commentaires sur les versions préliminaires de cette étude.



Introduction

01

Les transports publics sont le plus souvent associés à la fourniture de transports en commun pour répondre aux besoins de mobilité intra-urbaine d'une population citadine (Mulley & Nelson, 2019).

Les gouvernements considèrent les transports publics comme un service social important dans les zones urbaines, car ils offrent une option de mobilité à ceux qui n'en auraient pas autrement (Murray & Davis, 2001). Des recherches ont montré que le manque de services de transport public peut contribuer à l'exclusion sociale et à une mauvaise qualité de vie (Currie & Delbosc, 2010). Le problème de l'offre de transport et de l'exclusion sociale liée au transport dans les zones urbaines africaines est grave et complexe. Le coût des transports publics est élevé par rapport au budget des ménages, ce qui les rend inabordables pour les citoyens pauvres.

Dans les villes africaines, les ménages à revenu moyen dépensent entre 5% et 27,5% de leur budget quotidien dans les transports publics, tandis que le quintile le plus pauvre peut dépenser entre 53% et 100% de son budget dans les transports publics (Kubar & Barret, 2008).

Dans les villes africaines, les ménages à revenu moyen dépensent entre **5%** et **27,5%** de leur budget quotidien dans les transports publics, tandis que le quintile le plus pauvre peut dépenser entre **53%** et **100%** de son budget dans les transports publics (Kubar & Barret, 2008).

Par conséquent, un grand pourcentage des déplacements se fait à pied, soit entre 30 et 45% à Nairobi, Lagos et Addis-Abeba, et jusqu'à 70% à Dar es Salaam et Kampala, avec plus de 50% provenant de ménages à faibles revenus (Haas, 2017 ; IAPT, 2010). Ceci, à son tour, restreint la recherche d'emploi aux territoires situés à distance de marche, excluant finalement les citoyens pauvres des possibilités d'emploi (Vinay et al., 2017).

Les problèmes de transport public dans les villes africaines ont été exacerbés par la pandémie actuelle de Covid-19. La crise et les mesures prises par les gouvernements pour faire face à la pandémie ont profondément affecté la mobilité des personnes et le secteur des transports publics en Afrique (Banque Mondiale, 2020). Par exemple, comme de nombreuses villes ont mis en œuvre des mesures pour réduire le nombre de passagers, l'offre de services de transport public a baissé. La demande de transports publics est également réduite, car les gouvernements ont mis en place des mesures visant à réduire les déplacements de personnes. En raison de la réduction de la demande et de la diminution des recettes, le secteur des transports publics est soumis à des tensions financières ayant entraîné, dans de nombreux cas, une augmentation des tarifs. Ceci, à son tour, a affecté la capacité des segments à faible revenu de la population à voyager (Banque Mondiale, 2020). La pandémie de Covid-19 a également exacerbé la vulnérabilité des travailleurs du secteur des transports, en particulier les chauffeurs de minibus et les conducteurs du réseau de transports adaptés (Banque Mondiale, 2020).

C'est dans ce contexte que la présente étude examine la manière dont les transports publics justes dans les villes africaines pourraient contribuer aux efforts déployés par la Friedrich Ebert Stiftung (FES) pour faire progresser le concept de la ville juste en Afrique et promouvoir des résultats urbains justes pour les « citoyens invisibles ». Le concept de « ville juste » est une tentative de remédier aux approches du développement urbain qui produisent des résultats injustes. Cette conceptualisation de la ville juste repose sur une croyance fondamentale en la dignité humaine fondée sur les valeurs africaines comme point de départ de la vie en milieu urbain et repose sur quatre piliers: dignité, équité et diversité, droits et responsabilités, et démocratie¹. La ville juste est une passerelle permettant aux résultats urbains justes d'atteindre ceux que la FES appelle les « citoyens invisibles ». Par « citoyens invisibles », la FES fait référence aux groupes les plus marginalisés des zones urbaines africaines qui sont ignorés par les politiques et les pratiques; ils sont les principales victimes de l'injustice et n'ont aucun moyen d'y échapper.

Plus précisément, la FES met en avant l'existence d'« invisibles de la mobilité », c'est-à-dire des groupes de personnes qui éprouvent des difficultés ou sont dans l'impossibilité d'utiliser les modes de transport urbains (FES, 2020).

La présente étude tente de répondre aux questions suivantes: :

- Quelles solutions de mobilité urbaine ont proliféré dans les villes africaines, et pourquoi?
- Dans quelle mesure les transports publics sont-ils justes dans les villes d'Afrique de l'Est?
- Que faudrait-il faire pour que les transports

publics soient plus justes?

- Comment la pandémie actuelle de Covid-19 a-t-elle affecté l'équité des transports publics dans les villes africaines?

Pour répondre à ces questions, une étude de deux régions urbaines en Afrique de l'Est a été menée avec le soutien des bureaux nationaux de la FES. Les cas de Dar es Salaam (DAR), Tanzanie, et de la région métropolitaine de Kampala (KMA), Ouganda, ont été étudiés. DAR et KMA font partie des métropoles africaines qui connaissent la croissance la plus rapide et leurs modèles d'étalement urbain continuent d'exercer une pression énorme sur leurs systèmes de transport (Joseph et al., 2021; Vermeiren et al., 2012). Bien que les deux études de cas se situent en Afrique de l'Est, les résultats de cette étude visent à faire des constats et à tirer des enseignements applicables à d'autres régions d'Afrique. Cette étude analyse les transports publics dans les études de cas à travers le prisme des piliers du transport public socialement juste tels que proposés par FES (2020) et qui sont au nombre de cinq, à savoir: **disponibilité, accès sûr et abordable, inclusion, droits de l'homme et équité et durabilité**.

Les résultats de l'étude montrent comment et pourquoi, lorsqu'ils sont considérés sous l'angle des piliers du transport public socialement juste, les systèmes de transport public de DAR et de KMA sont loin d'être justes. Néanmoins, la recherche a permis d'identifier des mesures visant à promouvoir un transport public plus juste dans les études de cas. Investir dans les infrastructures routières dans les territoires où les services de minibus sont peu disponibles et mettre en œuvre des politiques visant à réduire le prix des transports publics sont des stratégies visant à améliorer la *disponibilité* et l'*abordabilité* des transports publics, ce qui contribuerait à faire du transport public un *droit humain*, plus *équitable* et plus *durable*.

1 Pour plus de détails sur la conceptualisation de la ville juste en Afrique par FES, voir FES (2020), pp. 7-19.

2 Dar es Salaam (DAR), dont la population est estimée à 5,3 millions d'habitants, est l'une des mégapoles d'Afrique connaissant la croissance la plus rapide. C'est une ville monocentrique et 75% de tous les logements sont construits dans des quartiers non planifiés (Joseph et al., 2021). La région métropolitaine de Kampala (KMA) est la région la plus productive et la plus urbanisée de l'Ouganda (Kiggundu et al., 2021). Comprendant le district de Kampala et les districts voisins de Wakiso, Mukono et Mpigi, KMA a une population estimée de 2,5 millions d'habitants et contribue à 40% du PIB de l'Ouganda; elle génère 46% de tous les emplois formels du pays et abrite 70% des usines de fabrication du pays (KCCA, 2019; Kiggundu et al., 2021).



Transports
publics et
résultats
urbains justes

02

Les villes offrent un large éventail de possibilités et de services à leurs habitants: écoles, hôpitaux, espaces verts, emplois, proximité de l'administration publique, biens de consommation, etc.

Mais il y a un problème. Ces opportunités et services ne sont pas répartis de manière égale dans l'espace urbain, et compte tenu de la zone d'habitation et du statut socioéconomique des personnes, l'accessibilité de ces opportunités et services n'est pas la même pour tous (Duranton & Guerra, 2016 ; Geurs & van Wee, 2004 ; Kellerman, 2006 ; van Wee & Geurs, 2011). Avoir accès à la ville et à ses ressources - notamment, par exemple, l'accès aux écoles, aux hôpitaux et à d'autres composantes de la vie culturelle, sociale et économique - est inéluctablement lié au mouvement vers ces services, qui n'est possible qu'en se déplaçant physiquement dans les espaces urbains (Verlinghieri & Venturini, 2018). Pour les personnes qui n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule privé, les systèmes de transport public sont souvent la seule alternative pour se déplacer physiquement à travers les espaces urbains et atteindre les lieux offrant des opportunités et des services urbains.

Les chercheurs ont élaboré des concepts pour mieux comprendre la façon dont le manque d'accès aux transports publics peut engendrer l'exclusion sociale (Church et al., 2000 ; Kenyon, 2003). Ces concepts sont des outils analytiques utiles pour une évaluation des résultats urbains injustes subis par les « invisibles de la mobilité » dans les zones urbaines africaines (FES, 2020).

Le préjudice lié au transport se produit lorsque les personnes qui ont besoin de services de transport en commun ne disposent pas de suffisamment de possibilités de services de transport en commun (Murray & Davis, 2001).

Il y a préjudice social lorsque des individus ou des groupes d'individus ont de faibles revenus, sont au chômage, sont peu engagés et participent peu à la vie politique, et manquent de soutien social (Currie & Delbosc, 2010).

Lorsque les handicaps en matière de transport et les préjudices sociaux se chevauchent, ils interagissent pour produire ce que les chercheurs appellent la pauvreté liée au transport (Lucas, 2012), « qui exacerbe à son tour les problèmes d'[in]accessibilité aux opportunités, aux services et aux interactions augmentant ainsi les risques d'exclusion sociale » (Oviedo & Titheridge, 2016: p. 153)..

L'exclusion sociale liée au transport a été définie comme « le processus par lequel des personnes sont empêchées de participer à la vie économique, politique et sociale de la communauté en raison d'une accessibilité réduite aux opportunités, aux services et aux réseaux sociaux, due en tout ou en partie à une mobilité insuffisante dans une société et un environnement construits autour de

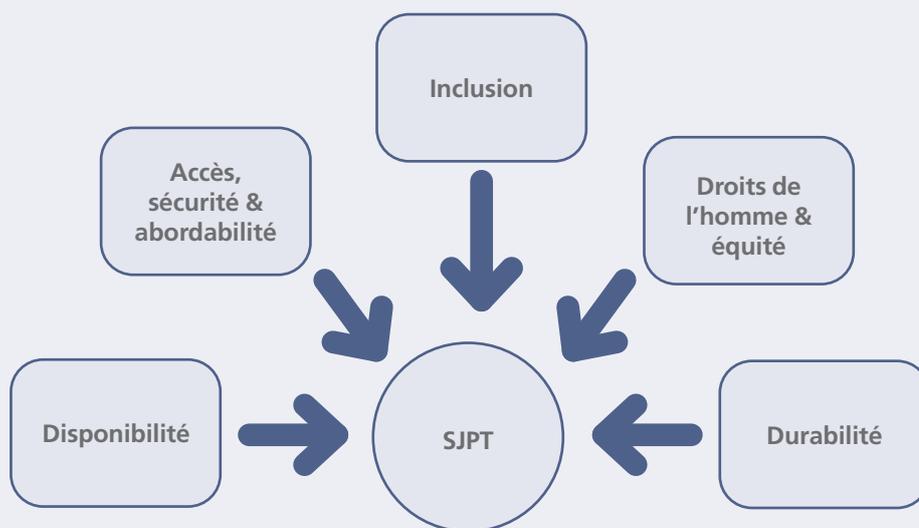
l'hypothèse d'une grande mobilité » (Kenyon, 2003, p. 210). On peut donc affirmer que les « invisibles de la mobilité » dans les zones urbaines africaines souffrent d'une exclusion sociale liée au transport.

Comme le montre cette analyse documentaire, les politiques de transport peuvent servir à prévenir la pauvreté liée au transport et l'exclusion sociale des « invisibles de la mobilité », ce qui permettra d'accroître l'équité dans l'accès de la population aux possibilités et aux services urbains.

Le cadre de la ville juste en Afrique proposé par FES a pour but de servir de plan directeur pour atteindre des résultats plus justes en matière de transport public. Étant donné que le mot « juste » est un terme polysémique qui peut signifier différentes choses pour différentes personnes (Stone, 2012), une définition pratique de ce que signifie « juste » dans le contexte du transport public doit être clairement énoncée. Ce document adopte la définition du transport public socialement juste développée par le Groupe de travail sur le transport public socialement juste (SJPT-WG) basé à Nairobi (Figure 1).

FIGURE 1

Les piliers du transport public socialement juste *Source: FES, 2020*



Le concept de transport public socialement juste tel que proposé par FES repose sur cinq piliers (2020, p. 92-95):

- **Pilier 1:** Disponibilité. Des transports publics socialement justes doivent être disponibles, suffisants par rapport aux besoins des usagers et pratiques pour tous les usagers. Ils doivent inclure différents modes de transport et améliorer la connectivité intermodale. Ils doivent répondre aux besoins de tous les usagers, y compris les pauvres et les riches et les populations vulnérables.

- **Pilier 2:** Accès sûr et abordable. Les transports publics doivent garantir la sécurité de tous les usagers, y compris les femmes, les enfants et les passagers à besoins spécifiques. Les transports publics doivent offrir un accès abordable grâce à des mécanismes tels que des tarifs réglementés et normalisés qui protègent les populations pauvres et vulnérables.

- **Pilier 3:** Inclusion. Un système de transport public socialement juste devrait chercher à réduire les inégalités et à promouvoir l'accès universel tout en prêtant attention aux besoins de toutes les personnes. Cela peut être réalisé en s'assurant que les transports répondent aux besoins et aux demandes des différentes catégories d'utilisateurs.

- **Pilier 4:** Droits de l'homme et équité. Les transports publics doivent garantir que toutes les personnes ont un droit égal d'accès et d'utilisation du système, et que les besoins de mobilité des personnes ne sont pas limités par un sentiment d'insécurité, un manque d'intimité ou le non-respect de la dignité humaine. Les usagers doivent avoir la possibilité de choisir parmi différentes options et différents modes de déplacement, ainsi que de se déplacer librement sans interférence. En outre, le gouvernement et les prestataires de services ont la responsabilité de permettre la création et l'égalité d'accès à des emplois décentés dans le secteur des transports publics

- **Pilier 5:** Durabilité. Les systèmes de transport public doivent être préparés à répondre aux besoins croissants en matière de transport public engendrés par une urbanisation accrue, tout en tenant compte des défis liés au changement climatique.

Les piliers du transport public socialement juste (FES, 2020) seront utilisés comme critères d'analyse pour déterminer dans quelle mesure le transport public est juste dans les villes d'Afrique de l'Est. Les piliers serviront également de base à une discussion sur ce qu'il faudrait faire pour que les transports publics des villes d'Afrique de l'Est deviennent plus justes.



Méthodologie et
données

03

L'étude des transports publics à Dar es Salaam et à Kampala a été menée selon une approche mixte.



La **composante qualitative** de l'étude a consisté en des entretiens semi-structurés avec des spécialistes locaux des transports urbains issus du gouvernement, du monde universitaire et d'organisations non gouvernementales. Neuf entretiens ont été réalisés, cinq à Kampala et quatre à Dar es Salaam. Les entretiens ont été analysés à l'aide de la technique d'analyse des données par mémo.

Cette technique consiste à écouter les enregistrements des entretiens et à rédiger un mémo des éléments qui répondent aux piliers du transport public socialement justes tels que proposés par FES. Les mémos ont ensuite été analysés et codés, ce qui a permis d'identifier les modèles émergents. Les entretiens semi-structurés combinés aux données quantitatives disponibles ont permis de concevoir la



composante quantitative de l'étude.

L'**analyse quantitative** a consisté à calculer des indices d'accès aux transports publics pour les deux études de cas en suivant la méthode proposée par López-García (2021)³. Les données sur les transports publics disponibles ont été collectées par des chercheurs locaux en Ouganda et en Tanzanie⁴. Dans le cas de Dar es Salaam, l'indice d'accès est calculé en fonction de la possibilité de marcher jusqu'aux arrêts des minibus (dala dala) et des BRT. Dans le cas de la métropole de Kampala, l'indice est calculé en fonction de la possibilité de marcher jusqu'aux arrêts de minibus (taxis). L'hypothèse pour produire ces cartes est que les populations ayant un faible accès aux stations de transport public n'ont d'autre choix que de prendre un taxi-moto (boda-boda) ou de marcher.

3 Un indice d'accès mesure la disponibilité des arrêts en identifiant la zone de service des réseaux de transport public sélectionnés (Bhat et al., 2005). Le calcul de l'indice d'accès a été effectué à l'aide de systèmes d'information géographique (SIG), à travers une série d'étapes. Tout d'abord, les arrêts et les terminaux des réseaux de transport en commun sélectionnés ont été cartographiés, et deux zones tampons de service ont été dessinées à partir de chacun d'eux. Une première zone tampon a été fixée à 800 m, la norme internationale, telle qu'utilisée dans des études antérieures en Afrique de l'Est (Lukenangula, 2017). Une seconde zone tampon a été fixée à 1 600 m, soit deux fois la norme internationale, afin de tenir compte des longues distances que la population des études de cas est prête à parcourir à pied (Lukenangula, 2017). En utilisant le SIG, un tableau avec le nombre de fois où le centroïde de chaque unité d'analyse croise un tampon de la zone de service a été réalisé. Dans le cas de DAR, l'unité d'analyse est constituée de sous-districts, tandis que dans le cas de KMA, il s'agit de paroisses. Un indice d'accès normalisé a ensuite été calculé. Le processus de normalisation a consisté à remettre à l'échelle le nombre de fois où le centroïde d'une unité d'analyse croise un tampon à une échelle comprise dans la plage [1,0]. Pour ce faire, j'ai utilisé la distance entre les valeurs maximale et minimale du tableau (Schuschny & Soto, 2009, p. 58). Plus la valeur de l'indice s'approche de 1, plus l'accès aux arrêts de transport public est important. Plus la valeur de l'indice s'approche de 0, moins l'accès est facile. Enfin, l'indice d'accès a été cartographié et analysé à l'aide d'un SIG et cinq catégories ont été créées en utilisant l'analyse des ruptures naturelles: faible, moyen-faible, moyen, moyen-élevé et élevé.

4 Les données de Kampala ont été collectées par Pius Tibaingana et Stevenson Ssevume. Les données de Dar es Salaam ont été collectées par Antidius Kawamala.



Résultats de la
recherche

04

4.1 Les solutions de mobilité émergentes en Afrique de l'Est



4.1.1 LES MINIBUS

Appelés dala dala à Dar es Salaam et taxis à Kampala, ces minibus de 14 places constituent le système de transport public traditionnel le plus répandu en Afrique de l'Est (Andreasen & Møller-Jensen, 2017 ; Weingaertner et al., 2008). Détenus par des centaines de propriétaires de bus individuels et gérés par des organisations de taxis, ces services de minibus sont exploités dans une logique à but lucratif par laquelle les prestataires de services tentent de maximiser les revenus tout en minimisant les coûts d'exploitation. Pour ce faire, les propriétaires de minibus recourent à une série de stratégies, telles que l'adaptation de leurs itinéraires aux axes à forte demande de déplacements, l'attente jusqu'à ce que le minibus ait suffisamment de clients avant de démarrer (système « full and go »), et l'évitement des zones de la ville où les routes sont de mauvaise qualité pour ne pas augmenter les coûts d'entretien. Bien qu'il s'agisse du tarif le plus bas parmi les systèmes de transport existants (Kiggundu et al., 2021), le tarif peut encore exclure la population à faible revenu de l'utilisation des minibus. L'offre de minibus ne répond pas à la demande des clients aux heures de pointe (Andreasen et Møller-Jensen, 2017). Cet excès de demande se manifeste par les longues files d'attente que les usagers doivent supporter pour embarquer à bord d'un minibus et par le fait que les personnes doivent parfois se rendre à pied à leur destination en raison du manque de véhicules.



4.1.2. LES BODA-BODA

Ces motos-taxis sont devenus la solution de mobilité qui connaît la plus forte croissance

dans les villes d'Afrique de l'Est depuis le début des années 2000 (Kiggundu et al., 2021). Plusieurs raisons sous-jacentes expliquent cette montée vertigineuse des boda-boda. Au cours des deux dernières décennies, Dar es Salaam et Kampala se sont urbanisées rapidement (Andreasen et Møller-Jensen, 2017; Macchi et al., 2013), étendant la zone fonctionnelle de leurs régions urbaines et augmentant les besoins de transport de la population. Les deux villes continuent de présenter une structure urbaine monocentrique (Andreasen & Møller-Jensen, 2017 ; Goswami & Lall, 2016 ; Joseph et al., 2020, 2021), la plupart des emplois et services formels étant regroupés dans leurs quartiers d'affaires centraux (CBD). Alors que les besoins en matière de transport ont considérablement augmenté, les infrastructures routières permettant de répondre à cette demande croissante n'ont pas été développées au même rythme. L'augmentation de la demande de déplacements vers les CBD alors que les infrastructures routières sont limitées a provoqué de fortes congestions, notamment aux heures de pointe.

Dans ce contexte, les boda-boda sont apparus comme une solution de transport capable de faire face à la forte monocentralité de la ville et à sa congestion. Grâce à leur petite taille, les boda-boda peuvent facilement contourner les embouteillages. Les boda-boda ne sont pas limités par un itinéraire fixe - contrairement aux services de minibus de 14 places - et peuvent circuler sur n'importe quel terrain, ce qui en a fait une solution adaptée pour atteindre même les destinations les plus éloignées et les plus déconnectées. En outre, les boda-boda sont devenues une importante source d'emplois pour les citoyens, en particulier pour la population jeune (API, n.d.). Aujourd'hui, on estime qu'il y a près de 200 000 conducteurs de boda-boda à Kampala, et l'industrie continue de se développer (Spooner et al., 2020). Tous ces facteurs se sont conjugués pour produire des augmentations à la fois de la demande et de l'offre de boda-boda. Plus récemment, et en réponse aux inquiétudes liées à la sécurité, des entrepreneurs innovants ont conçu des

applications de commande de boda-boda tels que SafeBoda à Kampala. Comme l'ont indiqué les personnes interrogées, les applications mobiles de boda-boda sont principalement utilisées par les résidents étrangers et les femmes en raison du sentiment de sécurité accru que procure ces plateformes.

Selon les participants de cette étude, les tarifs des boda-boda peuvent atteindre trois à quatre fois ceux des minibus pour le même trajet. De plus, des circonstances spécifiques, comme des conditions météorologiques extrêmes, peuvent donner aux conducteurs un pouvoir de négociation accru sur les passagers, et ainsi augmenter le tarif. Bien que les boda-boda soient devenus l'une des solutions les plus efficaces à la congestion et qu'ils atteignent les zones non desservies par les autres systèmes de transport, leurs tarifs élevés absorbent une part importante du revenu de leurs utilisateurs et les rendent inaccessibles à la population à faible revenu.



4.1.3 LE BUS RAPID TRANSIT (BRT)

Le projet du BRT a reçu un soutien important de la part des partenaires de développement tels que la Banque Mondiale (BM), la Banque Africaine de Développement (BAD) et l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA). Néanmoins, à Dar es Salaam, le BRT a fait l'objet de nombreuses critiques liées à la disponibilité limitée du système et à son manque d'abordabilité (Joseph et al., 2021 ; Rizzo, 2019). Les systèmes BRT ont été mis en avant en tant que solution légitime à ce que les acteurs locaux considèrent comme le problème le plus urgent lié aux transports dans les villes d'Afrique de l'Est: la congestion (Andreasen & Møller-Jensen, 2017 ; Joseph et al., 2021). Le BRT est également apprécié par les usagers potentiels en raison du confort qu'il offre, du prix du trajet et de sa capacité à réduire les temps de trajet des

résidents des zones périphériques (Nkurunziza et al., 2012). Face à la question de savoir où canaliser l'investissement dans le BRT, des critères tels que la forte demande et l'efficacité sont devenus le principe directeur des modèles de distribution. Les agences de mise en œuvre et les partenaires financiers ont recours à des outils d'analyse politique conçus pour identifier les corridors dans lesquels l'investissement dans le BRT produira la plus grande utilité nette. L'orientation des investissements en BRT vers les corridors les plus efficaces devrait permettre d'atteindre l'objectif d'autofinancement des systèmes de transport, qui est un autre objectif important



pour les acteurs locaux.

4.1.4. LES PLATEFORMES PRIVÉES DE TRANSPORT A LA DEMANDE

Depuis 2013, des plateformes privées de transport à la demande (e-hailing) basées à l'étranger, comme Uber et Taxify, ont pénétré le marché des villes d'Afrique de l'Est (ITNA, 2018). D'autres plateformes de e-hailing basées en Afrique ont suivi l'exemple et tentent maintenant de gagner une part de marché (Mourdoukoutas, 2017). Les plateformes de e-hailing ont également joué un rôle dans la création d'emplois au sein des villes africaines, les estimations suggérant qu'Uber seul compte 60 000 chauffeurs opérant dans 15 grandes villes africaines (Mourdoukoutas, 2017). Bien que ces entreprises aient atteint un niveau de fonctionnement stable, les participants à l'étude ont souligné que plusieurs défis se posent pour les services de e-hailing. Premièrement, l'absence de routes adéquates et les graves embouteillages font que les services de e-hailing accusent des lenteurs. Les clients attendent longtemps l'arrivée des voitures, puis passent un temps considérable dans les embouteillages. De plus, les tarifs élevés des services de messagerie électronique en font une option réservée aux personnes à revenus moyens et élevés.



4.2 Dans quelle mesure les transports publics sont-ils socialement justes dans les villes d’Afrique de l’Est?

4.2.1. DISPONIBILITE

Les résultats de l’indice d’accès sont présentés dans le tableau 1. Dans le cas de la région métropolitaine de Kampala, lorsque la zone de service est fixée à deux fois la norme internationale - 1 600 mètres - 39,1% du territoire ne dispose d’aucun accès et 45,9% se trouve dans la catégorie inférieure. Si la zone de service est fixée à la norme internationale - 800 mètres - alors 70,6% du territoire n’a pas accès aux transports publics. De même pour Dar es Salaam, lorsque la zone de service est fixée à deux fois la norme internationale, 66,5 pour cent du territoire n’a aucun accès aux arrêts de transport public et 26,8 pour cent a un accès faible. Cependant, si la zone de service des arrêts de transport public est fixée conformément à la norme internationale, la situation est pire, puisque 83,1% du territoire n’a aucun accès.

La cartographie de l’indice d’accès nous permet de confirmer que dans les deux cas, la distribution spatiale de l’accès aux transports publics est fortement influencée par la structure monocentrique des villes (cartes 1 à 4). Alors que la population la plus proche du CBD jouit d’un meilleur accès aux arrêts de transport public, la population des zones périphériques a un accès faible ou nul. Dans le cas de KMA, la carte 1 - établie selon la norme internationale de la zone de service de 800 m - permet d’observer que la plupart des zones périphériques n’ont pas accès aux arrêts de transport public. Même lorsque la zone tampon de service est fixée à 1 600 mètres (carte 2), seules les zones proches du CBD ont un accès moyen ou élevé aux transports publics, tandis que les zones périphériques ont un accès faible ou nul.

TABEAU 1:

Accès aux transports publics à Dar es Salaam et dans la région métropolitaine de Kampala. Source: Calculs de l’auteur basés sur les shapefiles fournis par les bureaux nationaux de la FES de la Tanzanie et de l’Ouganda.

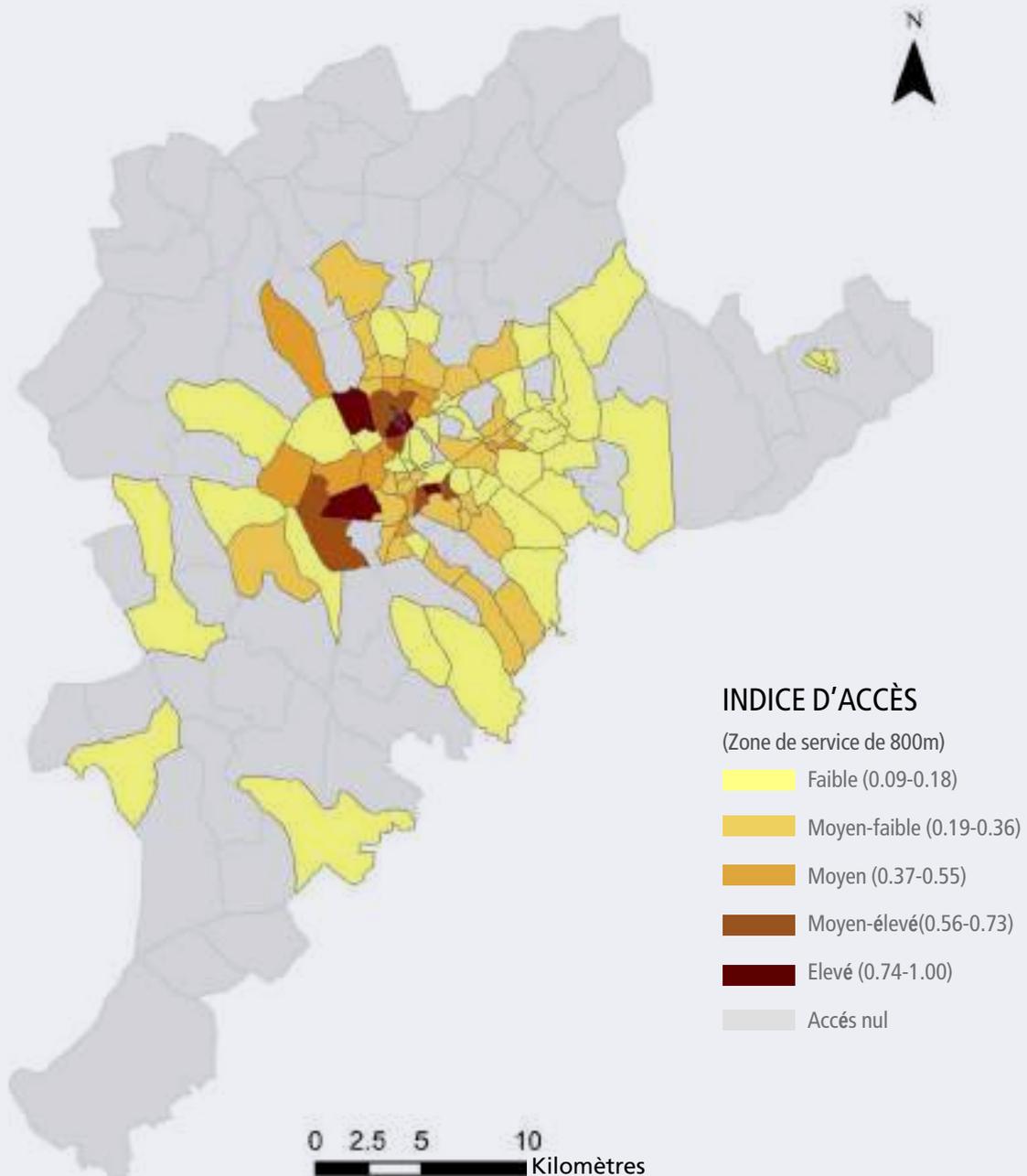
	Accès nul	Faible	Moyen faible	Moyen	Moyen élevé	Elevé	Total
Dar es Salaam							
Tampon de 800m (Ha)	135 377,7	19,482.1	4,375.6	1,832.4	1,208.4	337.0	162,973.2
(%)	83,1	11.9	2.7	1.1	0.7	0.2	100
Tampon de 1600m (Ha)	108 301,1	43,677.7	4,632.3	3,106.2	2,088.9	1,167.0	162,973.2
(%)	66,5	26.8	2.8	1.9	1.3	0.7	100
Métropole de Kampala							
Tampon de 800m (Ha)	72 949,5	20,234.3	5,914.4	2,289.1	1,124.3	803.7	103,315.4
(%)	70,6	19.6	5.7	2.2	1.1	0.8	100
Tampon de 1600m (Ha)	40 397,6	47,476.9	8,823.1	3,656.6	2,161.3	799.8	103,315.4
(%)	39,1	45.9	8.5	3.5	2.1	0.8	100

HOW JUST IS PUBLIC TRANSPORT IN EAST AFRICAN CITIES?

Le cas de DAR montre le même schéma spatial que le cas de KMA, avec la caractéristique que les gares du réseau BRT de DAR se chevauchent parfaitement avec les zones ayant un bon accès aux arrêts de transport public existants au départ (cartes 3 et 4). Le cas échéant, ce n'est que dans la section la plus à l'ouest du réseau BRT que le Dar Rapid Transit (DART) contribue à améliorer l'accès aux transports publics pour les catégories à faible et moyen revenus. Il est important de garder à l'esprit que le DART n'a pas ajouté de nouveaux arrêts de transport public dans la ville; il a seulement remplacé les arrêts de taxi par des arrêts de BRT.

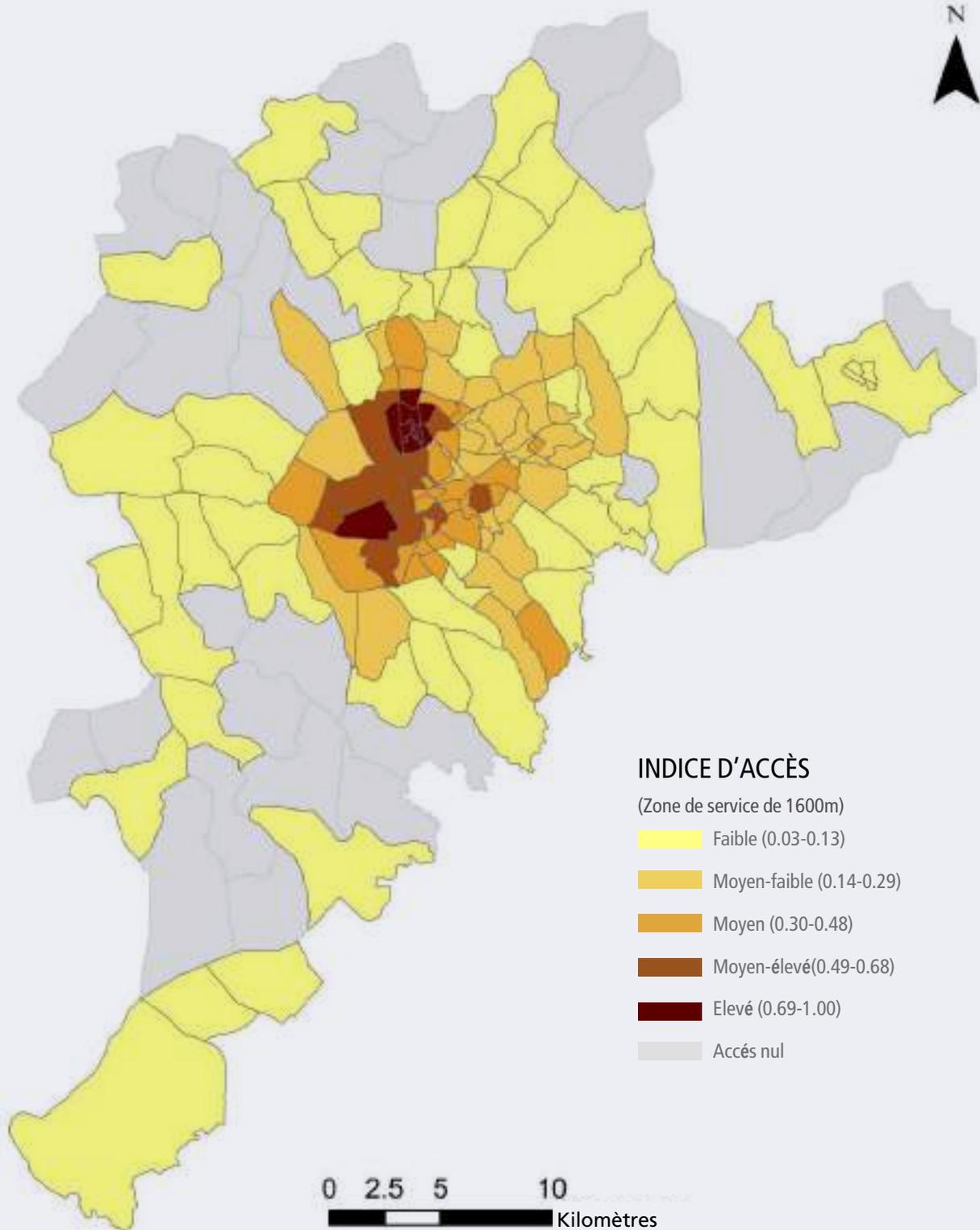
CARTE1

Accès aux arrêts de minibus à KMA, zone de service de 800m



CARTE 2:

Accès aux arrêts de minibus à KMA, zone de service de 1600m



CARTE 3:

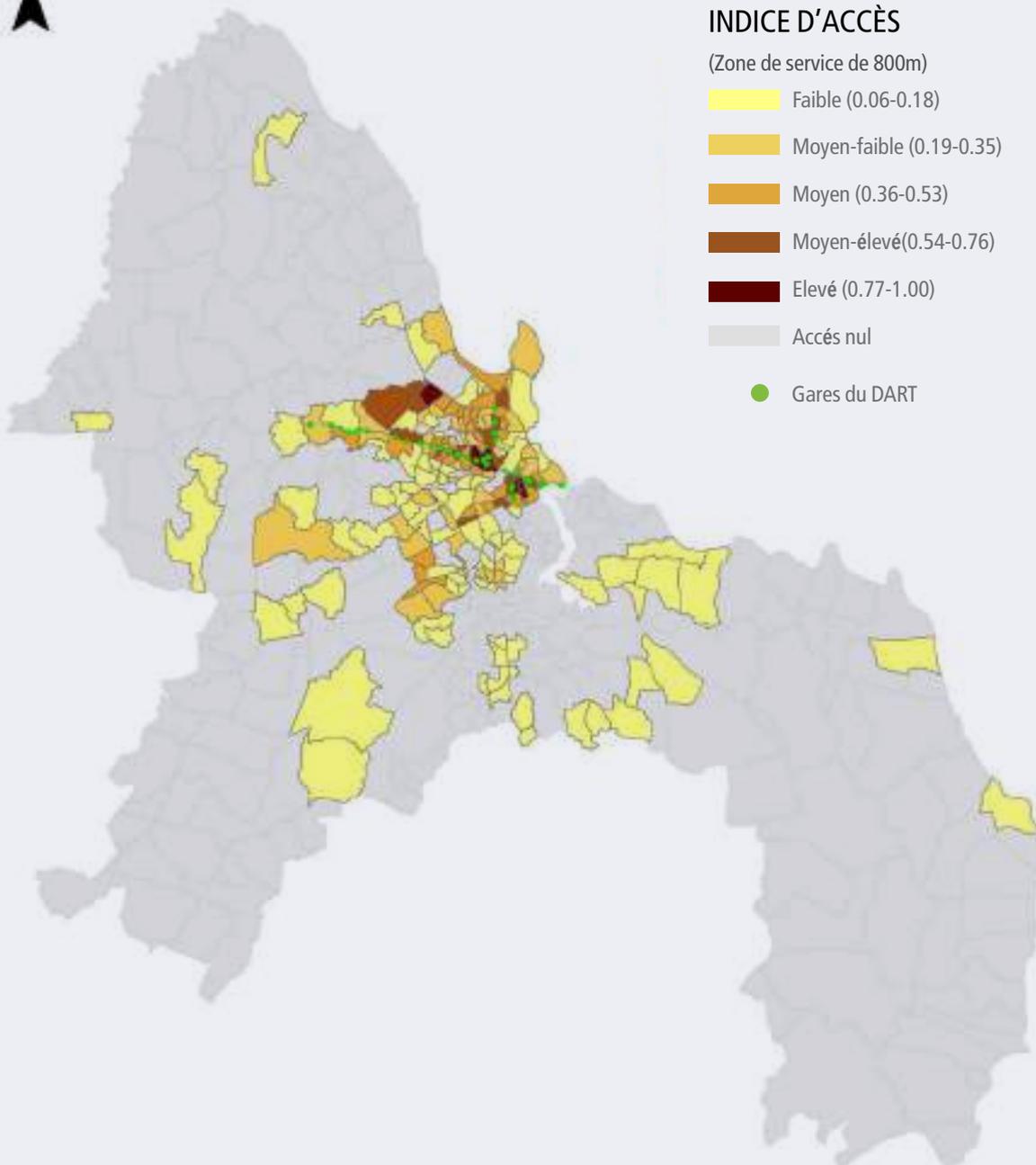
Accès aux arrêts de minibus à DAR,
zone de service de 800m



INDICE D'ACCÈS

(Zone de service de 800m)

-  Faible (0.06-0.18)
-  Moyen-faible (0.19-0.35)
-  Moyen (0.36-0.53)
-  Moyen-élevé(0.54-0.76)
-  Elevé (0.77-1.00)
-  Accès nul
-  Gares du DART



0 3.75 7.5 15
Kilomètres

CARTE 4:

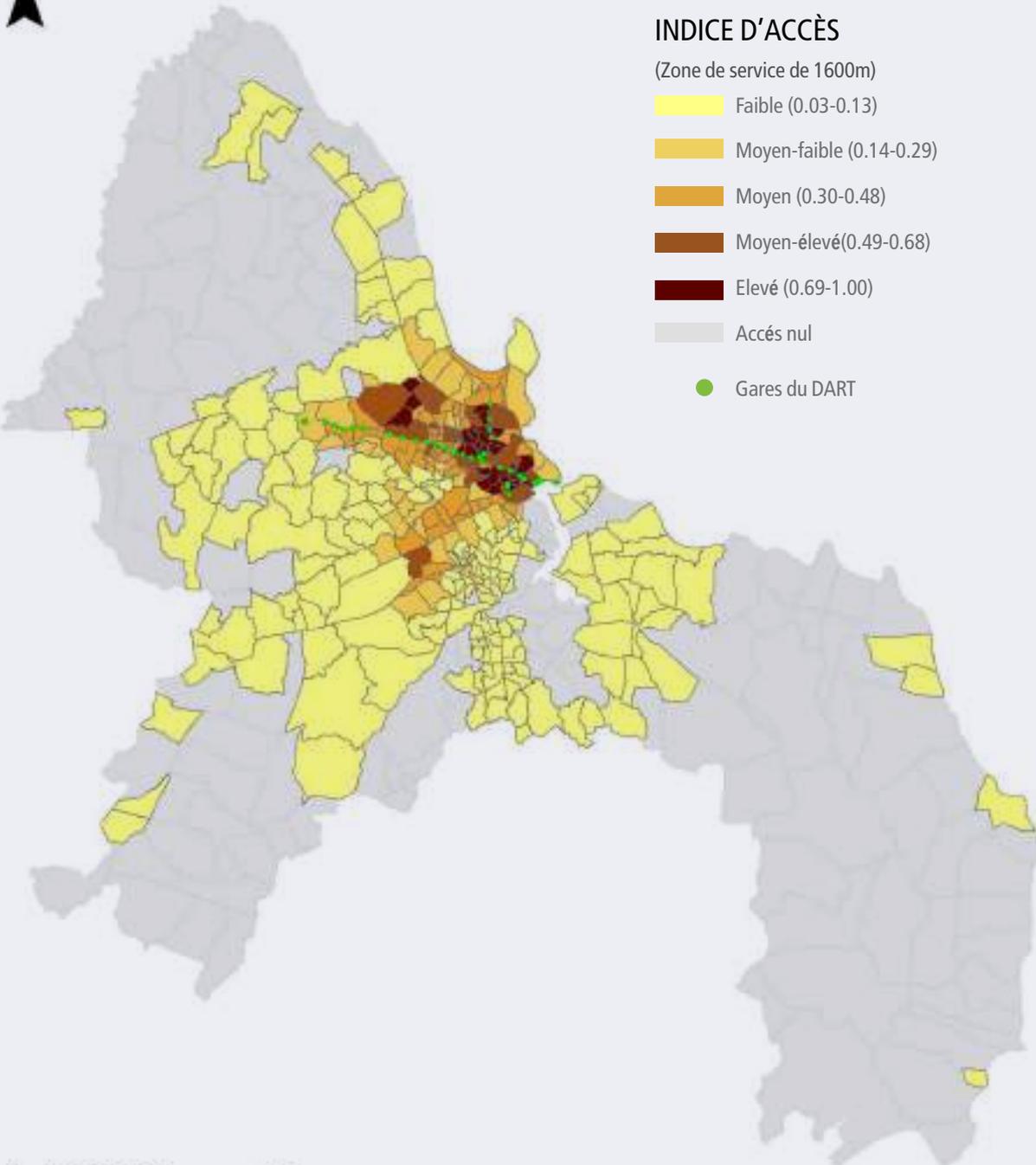
Accès aux arrêts de minibus à DAR,
zone de service de 1600m



INDICE D'ACCÈS

(Zone de service de 1600m)

-  Faible (0.03-0.13)
-  Moyen-faible (0.14-0.29)
-  Moyen (0.30-0.48)
-  Moyen-élevé(0.49-0.68)
-  Elevé (0.69-1.00)
-  Accès nul
-  Gares du DART



0 3.75 7.5 15
Kilomètres

Le manque d'infrastructures routières est l'une des principales raisons invoquées par les personnes interrogées pour expliquer le manque de disponibilité des transports publics.

Les infrastructures routières de DAR et de KMA sont insuffisantes, la plupart des routes secondaires étant trop étroites et non revêtues (Joseph et al., 2021). Les routes de KMA ont été construites dans les années 1960 pour une capacité de circulation estimée de 100 000 véhicules, alors qu'aujourd'hui elles sont utilisées par plus de 400 000 véhicules quotidiennement (Kiggundu et al., 2021). Cette situation est problématique car les minibus sont voués à circuler sur les routes principales existantes, ce qui ne permet pas d'étendre la couverture aux zones dépourvues de routes adéquates. En outre, une proportion importante des nouvelles résidences est construite dans des endroits dépourvus de routes adaptées à la circulation des minibus (Joseph et al., 2020, 2021 ; Kiggundu et al., 2021), ce qui prive ces endroits de service.

4.2.2. SECURITE ET ABORDABILITE

Les participants de l'étude ont soulevé plusieurs problèmes de sécurité qui sont bien documentés par les recherches disponibles. Il existe des cas persistants de violence et de harcèlement à l'encontre des femmes dans les minibus (Joseph et al., 2021), ainsi que la peur d'être agressé à bord des boda-boda (Kiyanga, 2021). Ceux qui le peuvent - la classe moyenne et les résidents étrangers - échappent à ces problèmes de sécurité en utilisant les services de transport à la demande. Dans le cas des boda-boda, les services de transport à la demande, tels que SafeBoda, permettent à la population plus aisée de rouler dans une moto enregistrée avec un conducteur enregistré, les détails de leur voyage étant enregistrés sur la plateforme d'e-hailing. Il y a aussi l'inquiétude concernant la sécurité des exploitants de minibus en raison de la concurrence féroce pour attirer les passagers. Les participants de l'étude ont signalé plusieurs incidents dans lesquels la concurrence pour les clients et les revenus a provoqué des épisodes de violence parmi les exploitants de minibus.

L'abordabilité reste l'une des préoccupations les plus urgentes dans le domaine des transports publics en Afrique de l'Est (Joseph et al., 2020, 2021 ; Rizzo, 2019). Les minibus de 14 places restent le mode de transport le plus abordable (Kiggundu et al., 2021). Néanmoins, comme le montrent les cartes 2 et 4, la plupart des zones périphériques ont un accès faible ou inexistant à ce service, et pour une grande partie de la population, le minibus n'est pas une option. Selon les personnes interrogées, à certains moments de la journée, la capacité de transport des minibus est trop faible par rapport à la demande, ce qui rend difficile l'accès à un minibus. L'absence d'infrastructures routières adéquates entraîne de graves congestions, et les minibus passent un temps considérable dans les embouteillages. Par conséquent, la population qui n'a pas facilement accès à un minibus, ou qui ne peut pas se permettre de perdre son temps dans un minibus, n'a d'autre choix que de prendre un boda-boda, qui peut coûter deux à trois fois le prix d'un minibus pour le même trajet. Par ailleurs, une grande partie de la population préfère effectuer ses déplacements à pied afin de réduire totalement les coûts de transport. C'est notamment le cas de la population résidant dans des quartiers informels (également appelés bidonvilles), généralement situés plus près du CBD, ce qui permet à leurs habitants de se rendre à pied au travail ou à la recherche de débouchés économiques (Vermeiren et al., 2012).

Comme nous l'avons expliqué précédemment, le BRT à DAR a été présenté comme une solution de transport public qui permettrait de réduire la congestion et de rendre les déplacements plus abordables. Le DART a reçu un nombre considérable de critiques pour ses tarifs élevés et sa faible capacité. En ce qui concerne les tarifs, le billet aller-retour du DART est considérablement plus cher que celui du dala pour le même trajet (Joseph et al., 2020). Selon certains calculs, un billet aller-retour du DART peut prendre jusqu'à 30% du revenu quotidien de 70% de la population de DAR (Rizzo, 2019), ce qui exclut donc la population à faible revenu du système (Rizzo, 2019; Vermeiren et al., 2015).

En ce qui concerne la congestion du réseau, les personnes interrogées ont indiqué que la capacité du DART n'est pas suffisante pour répondre à la demande existante. C'est notamment le cas pendant les heures de pointe, car la forte monocentralité de DAR autour du CBD produit un excès de demande le matin et le soir. Par conséquent, aux heures de pointe, il n'y a pas assez de bus, la capacité du réseau est dépassée et les usagers pressés n'ont d'autre choix que d'utiliser un boda-boda.

La pandémie actuelle de Covid-19 pose également d'importants problèmes de sécurité et d'accessibilité aux transports publics à DAR et à KMA. La mesure dans laquelle la pandémie affecte les transports publics semble dépendre de la durée du confinement et des restrictions imposés par le gouvernement.



Dans le cas de Dar es Salaam, où le confinement n'a duré que trois mois, de mars à mai 2020, et où les restrictions ont été presque levées, les transports publics sont revenus aux scénarios d'avant la pandémie. En revanche, à KMA, les mesures visant à atténuer les taux d'infection par le virus Covid-19 sont toujours en vigueur (KCCA, 2020), et les transports publics ont été considérablement affectés.



À Kampala, plusieurs mesures liées à la Covid ont eu un impact négatif sur le réseau de minibus. Les minibus ont été contraints de réduire leur capacité de 14 à 8 passagers, et en raison d'un couvre-feu permanent, les voitures doivent cesser de circuler à partir de 18 heures (KCCA, 2020). La demande de minibus a diminué parce qu'il existe une croyance répandue selon laquelle les passagers évitent délibérément de monter dans un minibus

pour ne pas être en contact physique avec d'autres personnes. La combinaison d'une demande plus faible et d'une capacité réduite a diminué les revenus, ce qui rend plus difficile pour les chauffeurs de réaliser des bénéfices après avoir payé le loyer quotidien aux propriétaires de bus pour l'exploitation du véhicule (Rizzo & Atzeni, 2020).

Les chauffeurs de minibus ont été contraints d'augmenter leurs tarifs, de sorte que les passagers paient davantage par trajet. En raison de l'augmentation des tarifs des taxis, de nombreux passagers se tournent vers les boda-boda, ce qui contribue à diminuer la demande de trajets en minibus.

Outre ses effets sur l'abordabilité, la pandémie affecte également la sécurité d'emploi des travailleurs du secteur des transports publics à travers une série de mécanismes.

Premièrement, étant donné que dans la plupart des gares de minibus les véhicules sont attribués aux chauffeurs selon le principe du premier arrivé, premier servi, les chauffeurs ont de plus en plus de mal à trouver un véhicule pour travailler. Par conséquent, la plupart des chauffeurs de minibus ne travaillent qu'un jour sur trois.

Deuxièmement, étant au chômage, les conducteurs de minibus ont été contraints de chercher d'autres sources de revenus. Lorsqu'ils ne travaillent pas, les chauffeurs s'engagent dans d'autres types de métiers et d'activités économiques.

Troisièmement, la pandémie impacte le nombre d'emplois disponibles dans les gares de minibus. Soucieux de réduire le coût d'exploitation de leurs véhicules, les chauffeurs entreprennent de faire travailler leurs épouses comme conductrices ou de travailler sans elles. Cela leur permet de compenser les effets de la réduction des recettes.

4.2.3 INCLUSION

La manière dont les transports publics des villes d'Afrique de l'Est prennent en compte les besoins de tous les usagers varie considérablement. Du point de vue de l'accessibilité universelle et de la sensibilité au genre, les transports publics peuvent être considérés comme non inclusifs. Les participants de l'étude s'accordent à dire que les questions d'accessibilité universelle pour les personnes handicapées, les personnes âgées et les enfants n'occupent pas une place importante dans les priorités des fournisseurs de transport public. Pratiquement tous les véhicules de transport public manquent d'équipement répondant à l'accessibilité universelle (Joseph et al., 2020). En outre, et comme expliqué précédemment, les transports publics excluent les femmes, qui ne se sentent pas en sécurité dans le système.

Dans le souci de nuancer la discussion, il convient de reconnaître que d'autres aspects des besoins de mobilité de la population sont mieux satisfaits par les transports publics informels. Une recherche récente à Dar es Salaam menée par Joseph et al (2021), qui compare les perceptions de la mobilité après le déploiement du DART, a révélé qu'aux yeux des passagers, les transports publics traditionnels sont plus inclusifs que le BRT.

Par exemple, les minibus et les boda-boda continuent d'avoir un tarif plus bas, de permettre aux gens de se rendre dans des quartiers éloignés et des endroits situés en dehors des routes principales et d'offrir la possibilité de se déplacer avec des marchandises (Joseph et al., 2021). En ce sens, étant donné les besoins spécifiques de la population dans les villes d'Afrique de l'Est, les transports publics informels pourraient dans certains cas être considérés comme plus inclusifs que les solutions formelles telles que le BRT.

4.2.4. DROITS DE L'HOMME ET EQUITE

Comme les résultats de cette étude auraient dû le montrer clairement, les populations de Dar es Salaam et de la métropole de Kampala ne jouissent pas d'un droit égal d'accès et d'utilisation des transports publics.

- La population à faible revenu ne peut pas utiliser les transports en commun à cause des prix élevés, et elle est obligée de marcher. La population n'a pas la possibilité de choisir entre différentes options et différents modes de déplacement. Comme le montrent les cartes 2 et 4, la population des zones périphériques n'a pas accès aux services de minibus et est obligée de prendre un boda-boda, qui est plus cher, ou de marcher.
- Les embouteillages poussent également la population à délaissier les minibus au profit des boda-boda.
- Les problèmes de sécurité poussent ceux qui peuvent se le permettre à opter pour SafeBoda. Même le BRT à DAR n'est pas une option pour une grande partie de la population en raison des longs temps d'attente, de la surcharge des bus, du grand monde dans les gares et des difficultés à se déplacer avec des marchandises (Joseph et al., 2021).
- En ce qui concerne l'égalité d'accès à des emplois décents dans le secteur des transports publics, tant les recherches existantes que les personnes interrogées soulignent la précarité des emplois liés aux transports. Par exemple, les estimations pour KMA suggèrent que seuls neuf pour cent de l'équipage des minibus ont des contrats écrits avec les employeurs. Les heures de travail sont extrêmement longues, 36 pour cent des équipages déclarant travailler plus de 15 heures par jour; et les revenus des chauffeurs employés de manière informelle peuvent fluctuer considérablement (Spooner et al., 2020).

4.2.5 DURABILITE

À ce stade, les preuves présentées jusqu'à présent devraient montrer clairement que les réseaux de transport public en Afrique de l'Est ne sont pas préparés à répondre aux besoins croissants de mobilité induits par l'urbanisation galopante. Dar es Salaam et Kampala s'urbanisent rapidement (Joseph et al., 2021; Vermeiren et al., 2012), et la forte monocentralité de leur structure urbaine (Goswami & Lall, 2016) signifie que la

HOW JUST IS PUBLIC TRANSPORT IN EAST AFRICAN CITIES?

demande de mobilité vers les CDB continuera à augmenter à un rythme étourdissant. Ni DAR ni KMA ne préparent leurs réseaux de transport à ce défi. Leurs gouvernements n'ont pas investi dans l'expansion du réseau routier et de sa capacité depuis les années 70 (Kiggundu et al., 2021). Comme l'expliquent les personnes interrogées, le manque de routes adéquates limite la possibilité d'augmenter la capacité de tout réseau de transport public. Peut-être que DAR a tenté

d'adapter ses transports publics aux besoins futurs par le biais du DART, mais la lenteur de la mise en œuvre (Rizzo, 2015) compromet l'efficacité de sa politique de transport public. La combinaison d'une monocentralité élevée et d'un manque de routes adéquates suggère que la congestion est susceptible de persister, avec des implications importantes en termes de pollution atmosphérique, de qualité de vie et de durabilité environnementale globale.



4.3 Vers des transports publics justes en Afrique de l'Est

4.3.1 AMELIORER LA DISPONIBILITE

Selon les personnes interrogées, le renforcement des infrastructures routières peut potentiellement améliorer la disponibilité des transports publics. Ces améliorations de la disponibilité seraient stimulées par une série de mécanismes.

Premièrement, l'augmentation de la capacité routière contribuerait à atténuer la congestion, facilitant ainsi les déplacements.

Deuxièmement, l'investissement dans les infrastructures routières dans des endroits jusqu'ici inaccessibles encouragerait les exploitants de minibus à étendre leur zone de service pour atteindre les endroits déconnectés.

Troisièmement, l'amélioration des infrastructures routières rendrait possible la mise en place de solutions de transport, telles que le BRT, qui nécessitent un espace urbain important.

Bien entendu, l'amélioration des infrastructures routières comporte des défis importants qu'il convient d'examiner attentivement. Par exemple, la capacité financière des gouvernements à investir dans les routes devrait être renforcée. Les agences de coopération internationale pourraient jouer un rôle clé dans le financement des efforts de construction routière. Néanmoins, une mise en garde s'impose.

La morphologie urbaine de certaines zones rendra impossible la construction de routes sans déplacement de populations (Jan, 2019 ; Lukenangula, 2017 ; Spooner et al., 2020). Cela signifie que les conséquences socioéconomiques de la construction de routes doivent être soigneusement examinées sous l'angle de l'équité.

- Quelles seraient les destinations que la modernisation du réseau routier devrait permettre de relier?

- Quel espace urbain devrait être récupéré pour permettre la modernisation des infrastructures routières?
- Quelles populations seraient potentiellement déplacées?
- Comment les personnes déplacées seraient-elles indemnisées afin de promouvoir le développement urbain sans qu'aucune population urbaine ne soit lésée?

Ces questions, ainsi que d'autres, devraient être étudiées afin de s'assurer que le développement des routes est juste.

4.3.2 RENFORCER L'INCLUSION

Comme l'ont souligné plusieurs des personnes interrogées, il est urgent de renforcer la disponibilité des données sur la demande de transport. Il s'agit là d'un autre domaine susceptible d'intéresser les agences de coopération internationale, car elles pourraient soutenir la réalisation d'enquêtes origine-destination pour faire la lumière sur la demande de transport. Ces enquêtes devraient chercher à être représentatives aux niveaux géographiques les plus bas possibles, afin de montrer les différences dans la demande de transport au plus petit niveau intra-urbain. Une meilleure compréhension des besoins de mobilité intra-urbaine permettrait aux décideurs et aux bailleurs de fonds internationaux d'être réactifs aux besoins de mobilité de la population. L'augmentation des infrastructures routières et une meilleure connaissance des besoins de mobilité permettraient aux efforts, tels que les projets de BRT, d'être plus efficaces et inclusifs.

4.3.3 AMELIORER L'ABORDABILITE

Il est urgent de mettre en place des politiques qui rendent les transports publics abordables pour les populations à faibles revenus.

Les participants de l'étude s'accordent à dire que l'abordabilité pourrait être réalisée à travers la réglementation des tarifs. Bien que la

réglementation soit un outil politique légitime et couramment utilisé dans la politique des transports publics, sa capacité à créer un système de transports publics abordables doit être soigneusement examinée. Il faudrait, en effet, déterminer si la réglementation peut permettre de réduire les tarifs de sorte qu'aucun usager ne soit exclu des transports publics - ce que les économistes appellent la non-excluabilité. Dans un contexte comme celui des villes d'Afrique de l'Est, il est difficile de parvenir à la non-excluabilité par la réglementation.

Étant donné que la plupart des transports publics de DAR et de KAM sont informels, la réglementation gouvernementale se heurte au défi de l'application. De plus, étant donné la part importante de la population à faible revenu, la réalisation de la non-excluabilité nécessitera un tarif très bas, voir quasi négligeable. Dans un contexte où la plupart des systèmes de transport public sont détenus et gérés par le secteur privé, où ils obéissent à une logique de rentabilité et où les coûts d'exploitation augmentent, la fixation de tarifs favorables à la non-excluabilité par le biais de la réglementation rendrait les systèmes de transport non rentables, et donc non viables financièrement. Par conséquent, la réglementation pourrait ne pas suffire à rendre les transports plus abordables.

Une combinaison d'outils politiques est nécessaire. La réglementation doit être accompagnée d'outils politiques financiers et organisationnels. En ce qui concerne les outils de politique financière, l'offre d'une subvention aux fournisseurs de services de transport public ou aux usagers peut contribuer à une réduction des tarifs. Les investissements publics dans les infrastructures de transport, tels que les routes, les gares, les arrêts, les parkings, et dans les services tels que la billetterie, le nettoyage, etc. peuvent réduire les coûts d'exploitation et d'entretien des réseaux de transport, ce qui permet de dégager des marges bénéficiaires avec un tarif réduit. En ce qui concerne les outils de politique organisationnelle, la fourniture directe de transports publics par l'État est une stratégie répandue par laquelle les gouvernements parviennent à contrôler leurs tarifs et la fourniture de services.

La mise en œuvre d'outils politiques financiers et organisationnels pour la fourniture de transports publics dans les villes d'Afrique de l'Est fait face à des défis. Par exemple, les participants de l'étude ont convenu que le manque de volonté politique de la part des décideurs locaux est l'une des principales causes qui entravent la mise en place de réseaux de transport public. Selon les personnes interrogées, les efforts pour construire un réseau de BRT à KMA se sont arrêtés après que le gouvernement local a refusé de répondre à la demande des partenaires de développement octroyant le financement de créer une nouvelle structure de gouvernance métropolitaine pour les transports publics. L'examen des spécificités de ces défis et d'autres problèmes dépasse le cadre de cette étude. Néanmoins, le message clé est que la réglementation des tarifs n'est pas le seul instrument politique disponible pour réaliser l'abordabilité, et qu'un débat plus large sur les instruments politiques alternatifs est nécessaire et urgent. Pour ce qui est des défis budgétaires auxquels sont confrontés les administrations urbaines d'Afrique de l'Est, le soutien des partenaires de développement joue un rôle clé dans le déploiement d'outils politiques financiers et organisationnels. Les fonds fournis par les partenaires de développement peuvent être canalisés pour garantir que les transports publics sont abordables pour les « citoyens invisibles ».

4.3.4 AMELIORER LA MOBILITE EN TANT QUE DROIT DE L'HOMME ET RENFORCER L'EQUITE

Le point de départ de l'amélioration de la mobilité en tant que droit de l'homme et ainsi que l'équité est de renforcer la disponibilité et l'abordabilité des transports publics existants. Comme expliqué précédemment, l'insuffisance de la zone de service des minibus laisse la population des zones périphériques sans autre option que de marcher ou de prendre des boda-boda coûteux. Les déficiences du réseau de BRT de DAR obligent la population à chercher des modes de transport alternatifs. Les tarifs élevés du BRT, des minibus et des boda-boda ne laissent d'autre choix à la population à faible revenu résidant dans les bidonvilles que de marcher pour éviter les coûts de transport.

L'amélioration de la disponibilité et de l'abordabilité des transports peut potentiellement contribuer à diversifier les modes et les options de déplacement de la population, et donc à une meilleure réalisation du droit à la mobilité.

4.3.5 RENFORCER LA DURABILITE

Les projections indiquent que DAR et KMA continueront à s'urbaniser rapidement (Joseph et al., 2021 ; Vermeiren et al., 2015), ce qui entraînera de nouveaux défis pour la viabilité des réseaux de transport public et la durabilité environnementale globale. L'adaptation des transports publics aux besoins de mobilité grandissants d'une population qui ne cesse de croître nécessitera de mettre ce défi au premier plan des agendas publics et gouvernementaux. D'importantes ressources financières sont nécessaires, et les agences de coopération internationale peuvent jouer un rôle clé à cet égard.

Néanmoins, les partenaires de développement doivent accorder une attention particulière à la manière de rendre les investissements dans les transports publics plus justes. Quels sont les effets distributionnels des investissements dans les transports publics? Quelles populations urbaines profitent des avantages des investissements dans les transports publics, et quelles populations urbaines en supportent les charges? Et enfin, comment la coopération internationale pour le développement des transports publics peut-elle favoriser des résultats urbains justes pour les « citoyens invisibles »?

La modernisation des infrastructures routières requière des fonds colossaux. Une mise en garde s'impose, toutefois, quant aux risques de soutenir l'utilisation de véhicules privés en augmentant la capacité des routes. Les partenaires de développement et les décideurs locaux doivent garder à l'esprit les recherches récentes menées dans certaines villes de pays développés, selon lesquelles l'extension des autoroutes et la construction de nouvelles routes peuvent parfois rendre pire la circulation (Sisson, 2020 ; TFA, 2020).

La raison sous-jacente est que l'amélioration de l'offre de routes rend plus attrayant, pour les citoyens, l'achat d'un véhicule privé, ce qui engorge à nouveau les routes. Si ce qui semble être vrai pour les villes du Nord se vérifie pour les villes d'Afrique de l'Est, l'augmentation de la capacité routière pourrait potentiellement accroître la congestion et intensifier la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre. En ce sens, les fonds doivent être alloués de manière stratégique afin d'augmenter la capacité routière pour les transports publics tout en évitant de soutenir l'utilisation de véhicules privés. Cela peut être réalisé par des stratégies telles que le développement de voies réservées aux transports publics. Des montants importants de financement sont également nécessaires pour rendre les transports publics plus abordables grâce à des politiques telles que la fourniture directe de transports publics ou des subventions tarifaires pour la population à faible revenu.





Conclusions

05

La présente étude a pour but de déterminer dans quelle mesure la distribution des transports publics dans les villes d’Afrique de l’Est est juste, et ce qu’il faudrait pour rendre les transports publics plus inclusifs et plus justes.

En analysant les études de cas de DAR et KMA, le document a identifié les solutions de mobilité émergentes dans chaque région urbaine et a examiné la manière dont les politiques de transport existantes ont contribué à favoriser des environnements de transport public injustes. La stratégie analytique a consisté en des études de cas sur les transports publics, menées à travers le prisme des piliers du transport public socialement justes tels que proposés par FES, à savoir: [inclusion](#), [accès sûr et abordable](#), [disponibilité](#), [droits de l’homme et équité](#), et [durabilité](#).

Les résultats de l’étude ont permis d’identifier les zones urbaines mal desservies par les transports publics. Ce sont les lieux de résidence des « invisibles de la mobilité », et ils requièrent une intervention politique. Les transports publics dans les villes d’Afrique de l’Est sont injustes parce que la plupart des zones urbaines n’ont pas un accès adéquat aux services de transport public. La population résidant dans ces territoires souffre d’une

Les transports publics dans les villes d’Afrique de l’Est sont injustes, car la majeure partie des zones urbaines ne bénéficie pas d’un accès suffisant aux services de transport public.

exclusion sociale liée au transport qui affecte son accès aux opportunités, services et ressources urbaines. La situation désastreuse des « invisibles de la mobilité » dans les villes d’Afrique de l’Est doit être mise au premier plan des discussions publiques et des débats politiques. La présente étude vise à contribuer à cet objectif.

Si les politiques actuelles de transport public dans les villes d’Afrique de l’Est ont produit des résultats urbains injustes pour les « invisibles de la mobilité », il existe, toutefois, des moyens de rendre les transports publics plus justes.

Par exemple, l’investissement dans les infrastructures routières peut contribuer à rendre les transports publics - notamment les minibus de 14 places - plus abordables et plus accessibles pour les zones actuellement mal desservies. Il s’agit là d’une importante opportunité pour les organisations internationales de développement, qui pourraient jouer un rôle clé en allouant des fonds à la modernisation des infrastructures routières pour soutenir les transports publics. Les cartes présentées dans cette étude mettent en évidence les zones où il est urgent d’investir dans les infrastructures routières et la disponibilité des minibus. Entreprendre des enquêtes origine-destination peut permettre d’obtenir des informations clés sur la demande de transport, qui pourraient être utilisées pour planifier des systèmes de transport plus inclusifs. Outre la réglementation des tarifs, il est urgent de

mettre en place des politiques visant à rendre les transports publics abordables pour la population à faibles revenus. Des politiques telles que la fourniture directe de transports publics ou de subventions devraient être explorées par les gouvernements centraux et les collectivités locales.

Les agences de coopération internationale peuvent jouer un rôle clé en fournissant des fonds pour la mise en œuvre de politiques susceptibles de rendre les transports publics plus justes. Ceci est particulièrement vrai

pour les programmes de relance post-Covid, qui pourraient être utilisés pour améliorer la situation des « invisibles de la mobilité ». Un débat plus large est nécessaire et urgent pour déterminer ce que les bailleurs de fonds internationaux doivent changer dans leur manière de faire pour obtenir des résultats plus justes de l'urbanisation en Afrique de l'Est. Des transports publics socialement plus justes sont une passerelle vers des résultats urbains plus justes pour la population urbaine d'Afrique de l'Est. Des transports publics socialement plus justes sont le point de départ de la réalisation de l'objectif de la ville juste en Afrique.



Références

06

- Andreasen, M. H., & Møller-Jensen, L. (2017). Access to the city: Mobility patterns, transport and accessibility in peripheral settlements of Dar es Salaam. *Journal of Transport Geography*, 62, 20–29.
- API, (n.d.). Workshop report. Agenda participation initiative and Friedrich Ebert Stiftung Tanzania Office.
- Bhat, C. R., Guo, J. Y., Sen, S., & Weston, L. (2005). Measuring access to public transportation services: review of customer-oriented transit performance measures and methods of transit submarket identification. Austin, TX: Center for Transportation Research at The University of Texas at Austin.
- Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7, 195–205.
- Currie, G., & Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37(6), 953–966.
- Duranton, G., & Guerra, E. (2016). Developing a common narrative on urban accessibility: An urban planning perspective. In Brookings: moving to access. <https://tinyurl.com/h4f9evd>
- FES, (2020). Towards the just city in Kenya. Civil Society Urban Development Platform, Just City. Nairobi: Friedrich Ebert Stiftung. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kenia/19072.pdf>
- Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140.
- Goswami, A. G., & Lall, S. V. (2016). Jobs in the city: Explaining urban spatial structure in Kampala. Policy Research Working Paper Issue 7655. Washington, DC: World Bank.
- Haas, A. (2017). From moving vehicles to moving people: Designing a mass public transportation system for Kampala. International Growth Center. Retrieved (November 22, 2021) from <https://www.theigc.org/blog/from-moving-vehicles-to-moving-people-designing-a-mass-public-transportation-system-for-kampala/>
- IAPT. (2010). Major trends and case studies. International Association of Public Transport. Brussels: International Association of Public Transport.
- ITNA, (2018). Top 7 African taxi-hailing apps giving Uber a run for its money. IT News Africa. Retrieved (December 15, 2021) from <https://www.itnewsafrika.com/2018/06/top-7-african-taxi-hailing-apps-giving-uber-a-run-for-its-money/>
- Jan, A. (2019). Transforming urban transport – The role of political leadership TUT-POL Sub-Saharan Africa final report. Case: Dar es Salaam, Tanzania. Harvard University Graduate School of Design.
- Joseph, L., Neven, A., Martens, K., Kweka, O., Wets, G., & Janssens, D. (2020). Activity participation and perceptions on informal public transport and bus rapid transit in Dar es Salaam. *Transportation Research Record*, 2674(11), 573–583.
- Joseph, L., Neven, A., Martens, K., Kweka, O., Wets, G., & Janssens, D. (2021). Exploring changes in mobility experiences and perceptions after implementation of the bus rapid transit system in Dar es Salaam. *Case Studies on Transport Policy*, 9(2), 930–938.
- KCCA. (2019). Statistical abstract for Kampala City. Kampala Capital City Authority. <https://www.kcca.go.ug/media/docs/Statistical-Abstract-2019.pdf>
- KCCA. (2020). Guidelines for opening public transport. Kampala Capital City Authority. <https://www.kcca.go.ug/news/399/guidelines-for-opening-public-transport#.Ybn04VO20Wp>
- Kellerman, A. (2006). Personal mobilities. Taylor & Francis. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203087169>

- Kenyon, S. (2003). Understanding social exclusion and social inclusion. *Municipal Engineer*, 156(ME2), 97–104.
- Kiggundu, A. T., Nyakwebara, C., Eriaku, W., & Nakanwagi, O. (2021). An assessment of stage bus transit operations in the greater Kampala, Uganda. *International Refereed Journal of Engineering and Science (IRJES)*, 10(6), 26–50.
- Kiyanga, B. (2021). Chaos and disruptions as the challenge to urban transportation in Tanzania. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 9, 73–80.
- Kumar, A., & Barret, F. (2008). Stuck in traffic: urban transport in Africa. *Africa Infrastructure Country Diagnostic Background*. World Bank Group.
- López-García, D. (2021). Interactions between economic development, housing, and transit policies and the mobility experience of workers in Greater Mexico City. Doctoral Dissertation presented at The New School.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113.
- Lukenangula, J. M. B. (2017). Wakability in rapidly growing cities in developing countries: The case of Dar es Salaam, Tanzania. Dissertation presented to the Faculty of Spatial Planning of the TU Dortmund University, Germany.
- Macchi, S., Ricci, L., Congedo, L., & Faldi, G. (2013). Adapting to climate change in coastal Dar es Salaam. AESOP- AC SP Joint Congress, 15-19 July, Dublin, July, 18.
- Mourdoukoutas, E. (2017). Africa's app-based taxis battle Uber over market share. *Africa Renewal*. Retrieved (December 15, 2021) from <https://www.un.org/africarenewal/magazine/august-november-2017/africa-s-app-based-taxis-battle-uber-over-market-share>
- Mulley, C., & Nelson, J. D. (2019). Public transportation systems. *Wiley-Blackwell encyclopedia of urban and regional studies*, 1 (6). Wiley. DOI:10.1002/9781118568446.eurs0253
- Murray, A. T., & Davis, R. (2001). Equity in regional service provision. *Journal of Regional Science*, 41(4), 577–600.
- Nkurunziza, A., Zuidgeest, M., Brussel, M., & Van den Bosch, F. (2012). Spatial variation of transit service quality preferences in Dar-es-Salaam. *Journal of Transport Geography*, 24, 12–21.
- Oviedo, D., & Titheridge, H. (2016). Mobilities of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geography*, 55, 152–164.
- Rizzo, M. (2015). The political economy of an urban megaproject: The bus rapid transit project in Tanzania. *African Affairs*, 114(455), 249–270.
- Rizzo, M. (2019). Dar es Salaam's new rapid bus system won international acclaim – but it excludes the poor. *The Conversation*. Retrieved (November 22, 2021) from <https://theconversation.com/dar-es-salaams-new-rapid-bus-system-won-international-acclaim-but-it-excludes-the-poor-109987>
- Rizzo, M., & Atzeni, M. (2020). Workers' power in resisting precarity: comparing transport workers in Buenos Aires and Dar es Salaam. *Work, Employment and Society*, 34(6), 1114–1130.
- Schuschny, A., & Soto, H. (2009). Guía metodológica: Diseño de indicadores compuestos de desarrollo sostenible. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Sisson, P. (2020). Expanding highways and building more roads actually makes traffic worse. *CURBED*. Retrieved (December 15, 2021) from <https://archive.curbed.com/2020/3/6/21166655/highway-traffic-congestion-induced-demand>

- Spooner, D., Mwanika, J. M., Natamba, S., & Manga, E. O. (2020). *Kampala Bus Rapid Transit: Understanding Kampala's Paratransit Market Structure* (Issue June). Manchester: Global Labour Institute.
- Stone, D. (2012). *Policy Paradox: The art of political decision making*. Third Edition. New York, NY: Norton & Company.
- TFA, (2020). *The congestion con: How more lanes and more money equals more traffic*. Washington, DC: Transportation for America.
- van Wee, B., & Geurs, K. T. (2011). Discussing equity and social exclusion in accessibility evaluations. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 11(4), 350–367.
- Verlinghieri, E., & Venturini, F. (2018). Exploring the right to mobility through the 2013 mobilizations in Rio de Janeiro. *Journal of Transport Geography*, 67(September 2017), 126–136.
- Vermeiren, K., Van Rompaey, A., Loopmans, M., Serwajja, E., & Mukwaya, P. (2012). Urban growth of Kampala, Uganda: Pattern analysis and scenario development. *Landscape and Urban Planning*, 106(2), 199–206.
- Vermeiren, K., Verachtert, E., Kasajja, P., Loopmans, M., Poesen, J., & Van Rompaey, A. (2015). Who could benefit from a bus rapid transit system in cities from developing countries? A case study from Kampala, Uganda. *Journal of Transport Geography*, 47, 13–22.
- Vinay, S., Henderson, V., & Venables, A. J. (2017). *Africa's cities: Opening doors to the world*. World Bank Group.
- Weingaertner, C., Svane, Ö., & Brikell, B. (2008). Daladala buses deregulated - Analysing urbanisation's situations of opportunity via Tanzanian example. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 3(1), 16–28.
- World Bank, (2020). *Urban mobility and COVID-19 in Africa*. World Bank Group, Africa Transport Policy Program (SSATP). Washington, DC: World Bank Group.

La Ville Juste en Afrique

© Bureau de la Friedrich-Ebert-Stiftung Kenya, 2022



Friedrich Ebert Stiftung, bureau du Kenya
info@fes-kenya.org
P.O. Box 14932-00800
Nairobi, Kenya