



INTERNATIONAL

Février 2022 • www.institutparisregion.fr

L'ÉTHIOPIE SE DOTE D'UN SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR CONSOLIDER SON DYNAMISME ÉCONOMIQUE

1,127 M de km²
DE SUPERFICIE

90 millions
D'HABITANTS (2015),
DONT 20 % D'URBAINS

60 milliards
DE DOLLARS DE PIB, SOIT
650 DOLLARS PAR HABITANT (2017)

3,1 millions
D'HABITANTS À ADDIS-ABEBA (2015)

L'ÉTHIOPIE A ADOPTÉ UN NOUVEAU SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT URBAIN¹ POUR ORGANISER LE TERRITOIRE ET FAIRE FACE AU TRIPLEMENT ATTENDU DE SA POPULATION URBAINE AU COURS DES VINGT PROCHAINES ANNÉES. LE RÉSEAU DE VILLES SOUS-DIMENSIONNÉ REND INCONTOURNABLE UNE STRATÉGIE D'INVESTISSEMENTS MASSIFS. L'ENJEU URBAIN EST DEVENU CENTRAL POUR PERMETTRE LE DÉCOLLAGE ÉCONOMIQUE DU DEUXIÈME PAYS LE PLUS PEUPLÉ D'AFRIQUE, ET L'UN DES PLUS PAUVRES AU MONDE. L'INSTITUT PARIS REGION A ÉLABORÉ LE PLAN NATIONAL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DE L'ÉTHIOPIE EN PARTENARIAT AVEC EGIS INTERNATIONAL ET URBALYON.

La croissance rapide de la population éthiopienne pose des défis majeurs en termes de création d'emplois et d'offre de services publics. Les projections démographiques prévoient une croissance de l'ordre de 50 % de la population entre 2015 et 2035 (+ 45 millions d'habitants). Comment gérer une telle évolution démographique dans une fédération interethnique ? Quelles seront ses conséquences sur le développement économique, l'accès aux services essentiels, les besoins en infrastructures, l'environnement et les transformations sociales ?

LES DÉFIS D'UNE URBANISATION RAPIDE

Le nouveau schéma de développement urbain a pour ambition de répondre à ces défis à travers la mise en place d'une vision à long terme qui s'inscrit dans les objectifs nationaux de développement économique. Dans un pays où 80 % des habitants vivent en milieu rural, accélérer l'urbanisation relève d'un choix politique fort, qui nécessite de trouver les équilibres et les interrelations entre les villes et les territoires ruraux. Le triplement de la population urbaine d'ici vingt ans (de 15 à 45 millions d'urbains) aura un impact important sur la taille des villes, l'émergence de nouveaux pôles urbains, ainsi que la localisation des activités économiques et de l'emploi. Pour répondre à cette urgence, les besoins annuels sont évalués à 4 000 km de routes, 10 000 hectares d'urbanisation planifiée et

DES OBJECTIFS POUR LA PROSPÉRITÉ DURABLE DES VILLES ÉTHIOPIENNES (ECSPG)

Les objectifs du ECSPG consistent à développer les infrastructures urbaines, les services urbains et les institutions locales ; à renforcer les capacités des agences opérationnelles pour fournir les services publics ; et à mobiliser les ressources pour faciliter la mise en œuvre du développement urbain et la production de logements. La mission principale du ECSPG vise à « renforcer les capacités des villes et des centres urbains pour qu'ils deviennent des centres d'innovation et de production économique, en créant les conditions nécessaires à la croissance, et fournir les services utiles pour la qualité de vie des habitants ». Les fondements de cette mission sont la bonne gouvernance, la démocratisation au niveau local, ainsi que la satisfaction des besoins des citoyens et des habitants avec la présence de services publics et d'une administration efficaces aux niveaux local, régional et fédéral.

300 000 logements. Les villes intermédiaires doivent jouer un rôle important pour apporter les services à leur *hinterland* direct et permettre un meilleur équilibre entre les régions.

DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES ET FRONTALIÈRES MAJEURES

L'Éthiopie couvre un vaste territoire de montagnes et de plaines semi-désertiques. L'essentiel de la population vit en altitude, notamment pour éviter le paludisme qui sévit en dessous de 1 200 mètres. Les contraintes environnementales sont fortes : séismes, inondations, glissements de terrain et sécheresse rendent de vastes parties du territoire peu propices au développement urbain. Sur le plan géopolitique et économique, le pays est enclavé : la frontière avec l'Érythrée est fermée depuis sa sécession en 1993, tandis que celles avec la Somalie et le Kenya sont soumises à une insécurité récurrente. En l'absence de façade maritime, l'Éthiopie dépend des ports de Djibouti et de Berbera (Somaliland) pour ses échanges internationaux.

STRUCTURE URBAINE MONOCENTRÉE

Avec plus de 3 millions d'habitants, la capitale Addis-Abeba est la seule grande métropole vers laquelle convergent les routes principales et où se trouve l'essentiel des capacités de transformation industrielle. La liaison par la route et, historiquement, par le chemin de fer vers Djibouti est essentielle pour les échanges internationaux de marchandises. La population des principales villes intermédiaires oscille entre 200 000 et 340 000 habitants, témoignant de la « macrocéphalie » de la capitale. Les capitales régionales bénéficient de l'apport en emplois publics et en investissements, tandis que les grands axes routiers favorisent le développement de petites villes situées le long de ces axes, dont le semis de localisation témoigne de la forte densité de population des espaces ruraux environnants.

OBJECTIFS DE PROSPÉRITÉ DURABLE DES VILLES

Le ministère du Développement urbain, de l'Habitat et de la Construction a adopté des objectifs pour la prospérité durable des villes éthiopiennes (Ethiopian Cities Sustainable Prosperity Goals, ECSPG, voir encadré), avec l'ambition « de rendre les villes et les territoires plus écologiques, résilients et bien administrés, en vue d'atteindre le statut de "pays à revenu intermédiaire"²⁷ d'ici 2025 ».

L'urbanisation rapide du pays induit des mouvements importants de population des villages et hameaux vers les villes : un exode qui vient s'ajouter à la croissance naturelle des villes. Considérée comme nécessaire pour le développement de l'industrie et des services, cette urbanisation se traduira par des évolutions sociales et un accroissement de l'aspect pluriethnique des villes : des mutations sensibles, pour lesquelles le gouvernement devra rester attentif.

UN FORT POTENTIEL ÉCONOMIQUE

Jusqu'à présent, le développement économique était principalement basé sur les services publics et la production agricole : l'Éthiopie détient le deuxième cheptel d'Afrique, ainsi que des ressources en café, en sésame et en fleurs pour l'exportation.

Sur le plan industriel, selon la Banque mondiale, l'Éthiopie « a le potentiel pour devenir globalement compétitive dans de larges segments de l'industrie légère (habillement, produits en cuir et agroalimentaire), et, si elle réussit, pourrait créer des millions d'emplois productifs ». L'Éthiopie a d'autres atouts industriels, notamment une grande réserve de main-d'œuvre apte à être formée et bon marché, des ressources naturelles abondantes, l'accès à un port de conteneurs ultramoderne (à Djibouti), la proximité de grands marchés d'exportation ou encore l'accès en franchise de droits et de contingents aux marchés de l'Union européenne et des États-Unis. L'agro-industrie, les minerais, le textile et le tourisme sont les principaux secteurs à développer.

Développés, entretenus et administrés par l'Industrial Parks Development Corporation (IPDC), les parcs industriels accueillent des entreprises dans des secteurs allant de l'industrie légère à l'industrie lourde. La situation évolue rapidement, avec le développement de parcs industriels de pointe orientés vers l'exportation et bénéficiant d'investissements importants en provenance de Chine, de Turquie et d'Europe. Réparties dans les villes principales, ces pépinières d'industries contribuent à développer l'emploi urbain et à fournir des débouchés pour la transformation des produits agricoles.

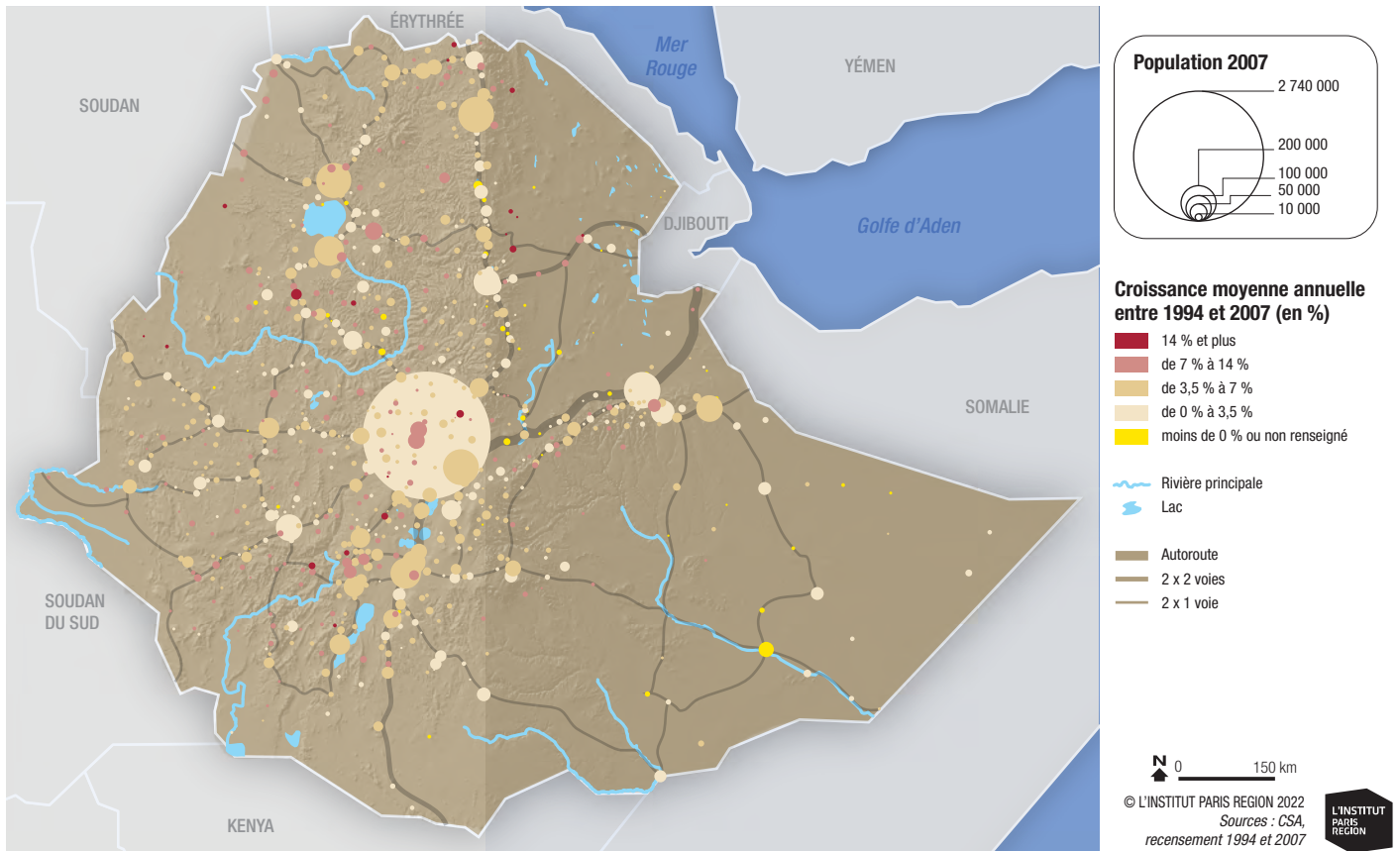
D'autres parcs industriels sont programmés à Semera, Asosa et Jigjiga. S'ils restent essentiels au développement du pays, les parcs industriels ont néanmoins été mis en œuvre sans approche intégrée, avec, parfois, des conséquences néfastes : mauvaise gestion des déchets, pollution des eaux, inondations, manque de transports collectifs et de logements abordables pour les ouvriers, bruit, pollution de l'air...

UN FORT POTENTIEL TOURISTIQUE

Quelque 37 destinations touristiques majeures ont été identifiées, et neuf biens patrimoniaux sont inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco : la basse vallée de l'Awash, le parc national des montagnes du Simien, les églises taillées dans la roche de Lalibela, les palais impériaux et les églises de Gondar, les ruines archéologiques et les stèles d'Axoum, les sites paléontologiques et archéologiques de la basse vallée de l'Omo, les stèles de Tiya, la ville fortifiée d'Harar et le paysage de Konso ; sans oublier la fête annuelle de Meskel, inscrite au patrimoine culturel immatériel de l'Unesco.

De nouvelles infrastructures de communication, telles que des aéroports, des routes, des pistes et un chemin de fer, sont construites, tandis que des plans

Structure urbaine de l'Éthiopie



Potentiel de développement économique

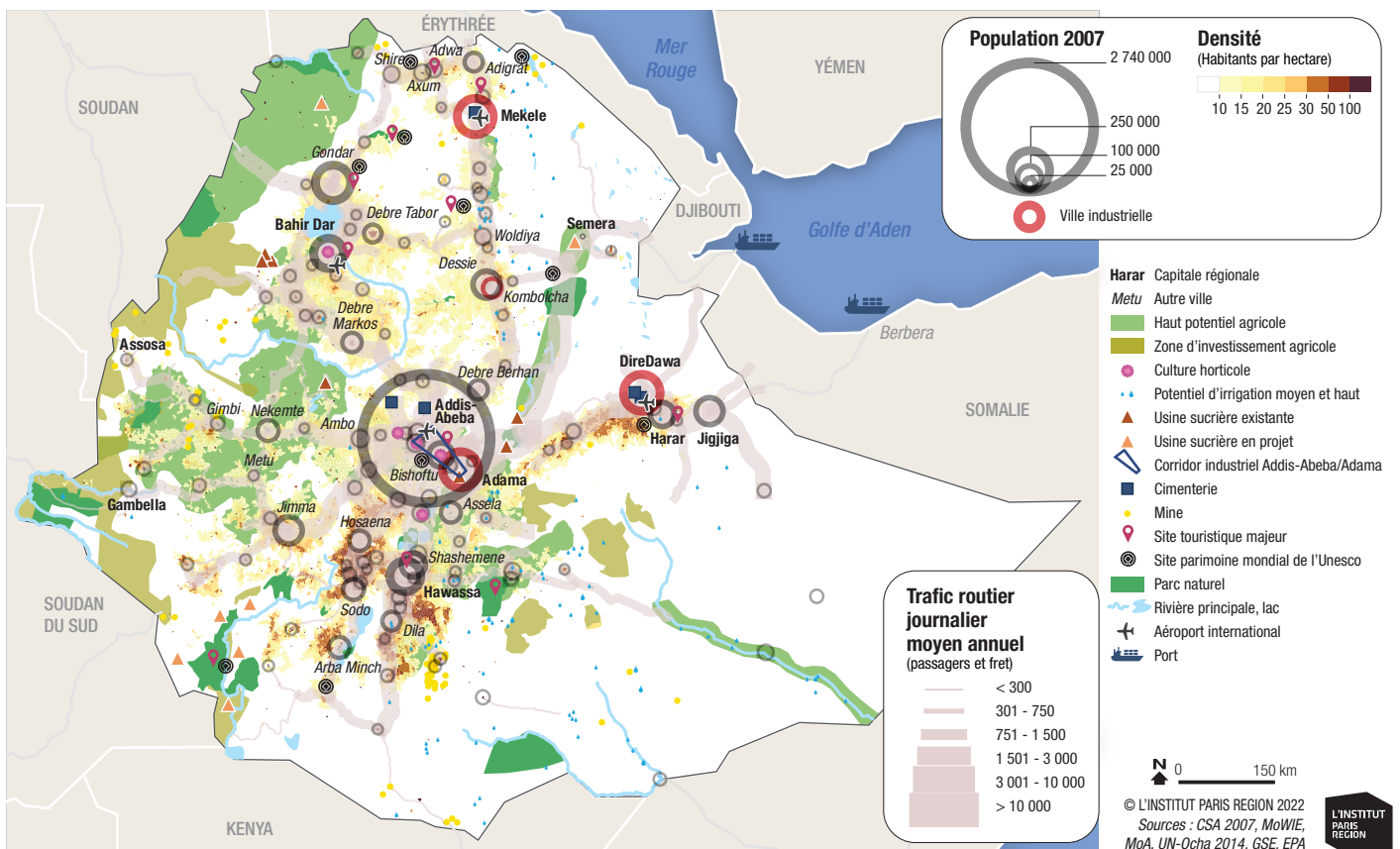
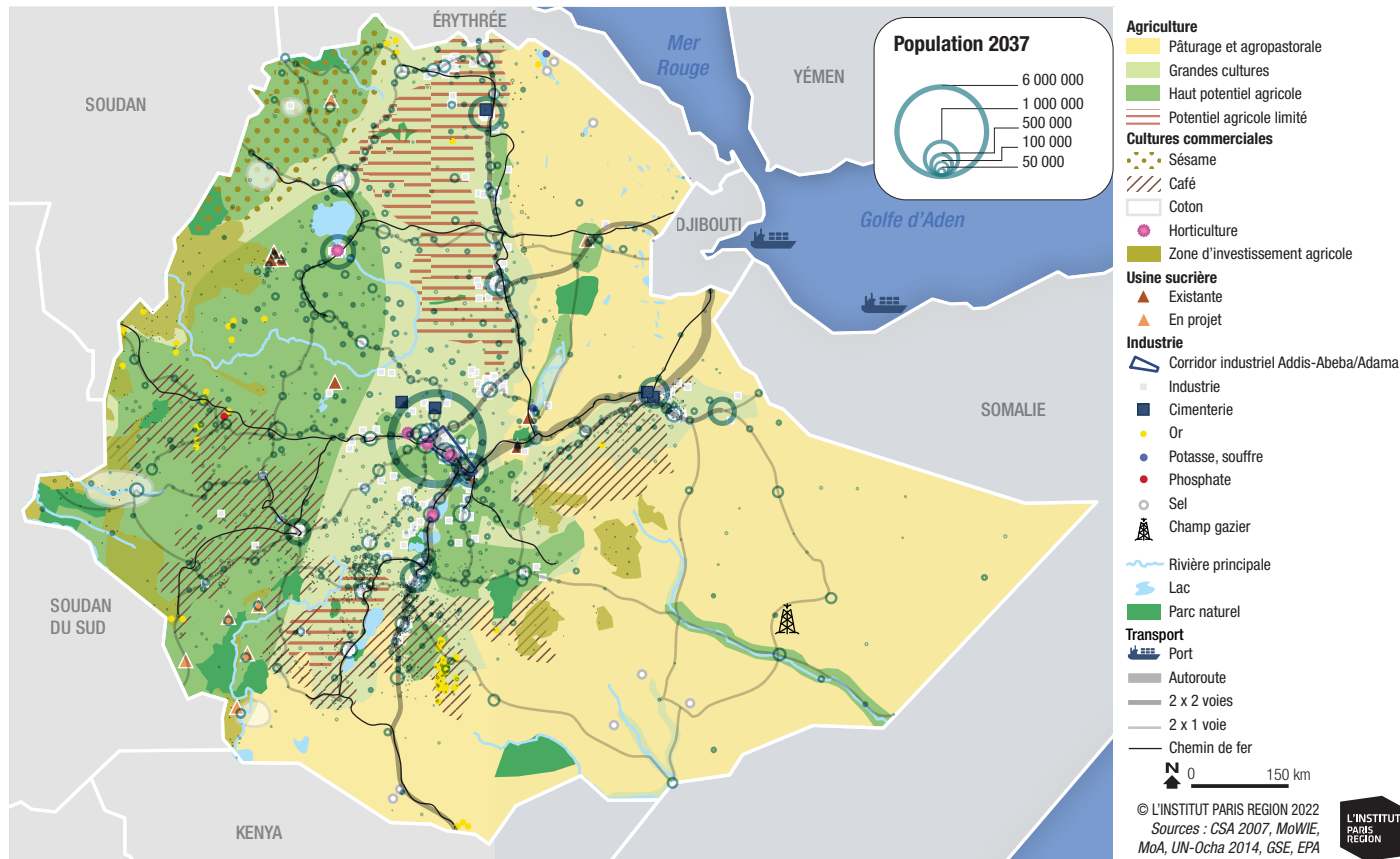
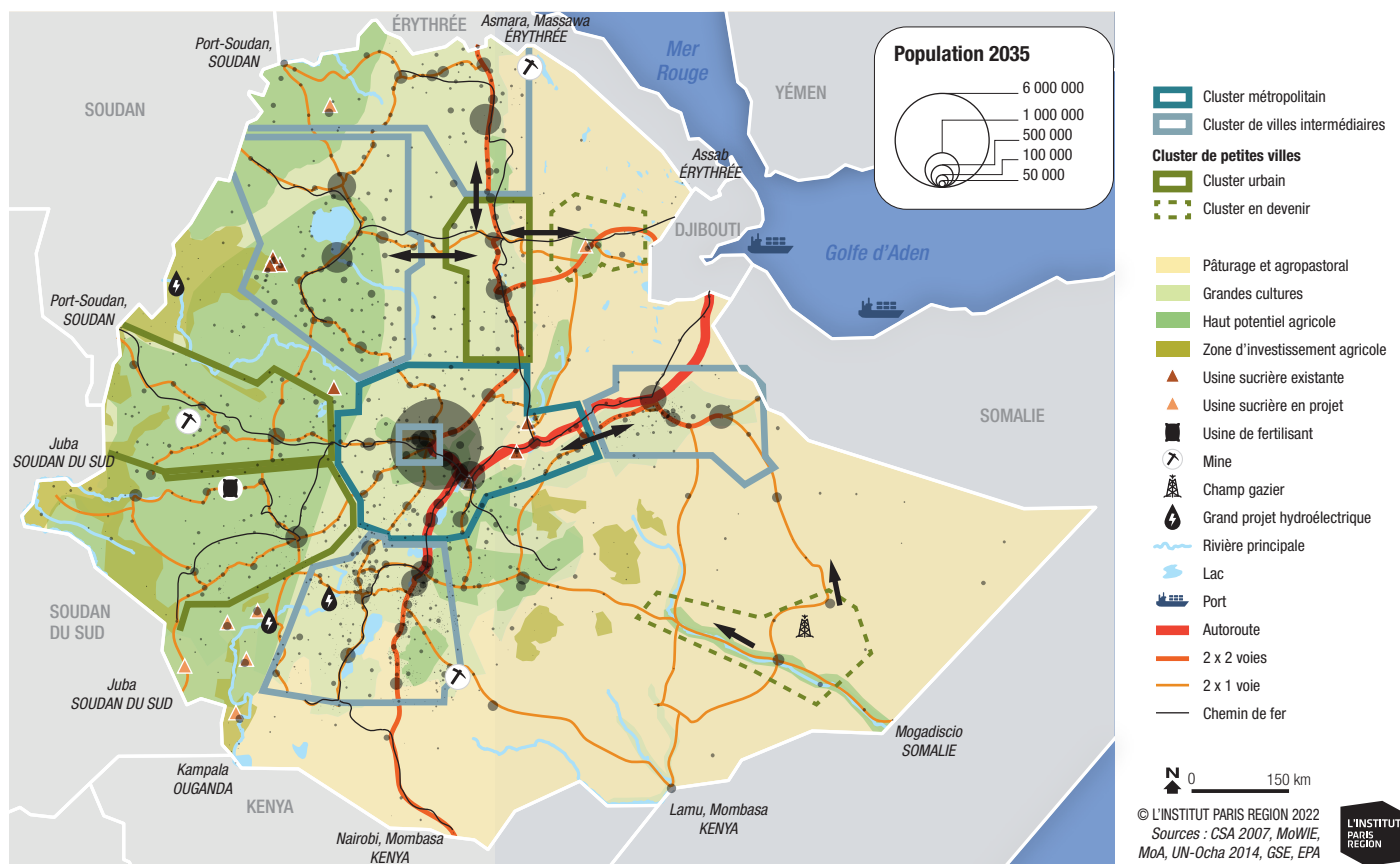


Schéma de développement urbain intégré



Clusters de villes



de développement touristique sont mis en œuvre dans les villes, avec l'appui de la Banque mondiale et de l'Agence française de développement. Quatre villes culturelles ont ainsi été identifiées : Harar (centre urbain historique), Lalibela (la « Jérusalem éthiopienne »), Gondar (château portugais) et Axoum (ruines antiques). D'autres se distinguent par leur potentiel, comme Bahir Dar (monastères des îles), Dire Dawa (centre-ville colonial), Hawasa (montagne de Balé), Arba Minch (tribus), Mekele (monastères dans la montagne)... Mais le développement touristique des villes doit être mieux géré et aménagé, afin de procurer à la population locale davantage d'opportunités d'emploi. Il s'agit aussi de réduire les externalités négatives, telles que l'inflation sur le prix des produits de base, des terrains et de l'immobilier, ainsi que l'éviction de la population au profit des touristes, la gestion non organisée des déchets solides, le bruit ou le trafic routier.

SCÉNARIOS DE DÉVELOPPEMENT SPATIAL

Plusieurs scénarios économiques, démographiques et spatiaux ont été élaborés pour envisager des futurs possibles. Ils s'appuient sur les principaux enjeux de développement issus des débats nationaux et proposent trois grands axes : le premier consiste à appuyer le développement urbain, afin d'apporter les services et les marchés utiles au développement rural, où vit 80 % de la population ; le deuxième à donner la priorité au développement urbain, qui accélère le développement économique ; et le troisième à investir dans les grandes infrastructures de communication, afin de désenclaver les régions, réduire les coûts de transport et améliorer la compétitivité.

Ces approches ont des effets spatiaux parfois contradictoires, parfois convergents. Ainsi, le développement rural concerne les régions agricoles les plus productives du centre, du nord et de l'ouest, et la région montagneuse de Harar ; les grandes infrastructures de communication favorisent les échanges le long des corridors de développement économique ; les grandes villes et les villes intermédiaires desservent leur *hinterland* proche en main-d'œuvre (services et marchés). Les espaces périphériques éloignés des villes et des corridors ne bénéficient pas directement des dynamiques territoriales engendrées par le développement urbain. La modélisation spatiale a pris en compte les variations des scénarios démographiques (taux d'urbanisation, niveau d'éducation des femmes, fécondité, mortalité, densité...) et économiques (objectif de croissance économique, grands projets en cours et annoncés, potentiels d'emplois...). L'attractivité des territoires selon leur localisation a également été prise en compte.

Ces scénarios sont considérés comme des potentiels à gérer dans le temps. Les corridors de développement sont le fruit de la politique actuelle du gouvernement, qui donne la priorité aux grandes infrastructures de communication. Par ailleurs, le

Trois scénarios de développement

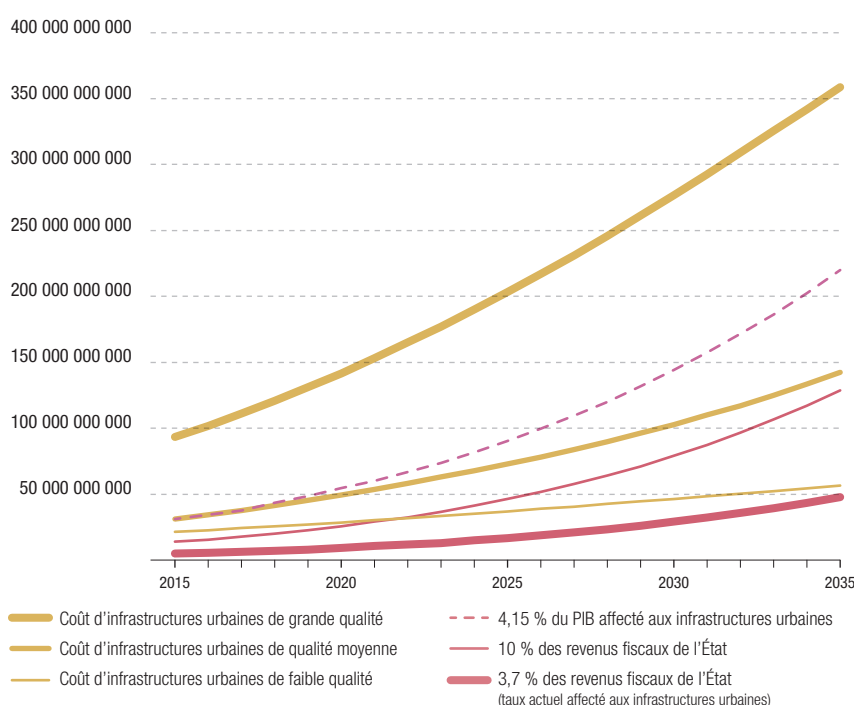


© L'INSTITUT PARIS REGION 2022
Source : L'Institut Paris Region



développement polycentrique des villes résulte du schéma urbain, et des premiers bénéficiaires du développement des parcs industriels et des villes touristiques. Les effets plus significatifs seront à mesurer sur le moyen terme. Le développement des espaces périphériques, éloignés des villes et des corridors, interviendra à plus long terme. La vision du futur est basée sur la combinaison de ces scénarios, dont la dynamique et les conséquences sont réparties différemment dans le temps sur les projets d'aménagement, les capacités de gestion locale et l'investissement. La priorité est donnée à une stratégie spatiale, qui s'appuie à la fois sur les corridors radiaux partant d'Addis-Abeba et sur le développement des villes secondaires, favorisé par un réseau concentrique de grandes infrastructures de communication et des investissements dans les grands équipements, le tourisme et les parcs industriels. Cette stratégie est destinée à assurer un meilleur équilibre du développement entre les régions.

Évaluation des capacités d'investissement dans les infrastructures urbaines



© L'INSTITUT PARIS REGION 2022
Source : L'Institut Paris Region



DES CLUSTERS URBAINS À GRANDE ÉCHELLE

Le schéma de développement urbain propose de s'appuyer sur des *clusters* (regroupements) de villes, non pas répartis selon les découpages régionaux administratifs mais selon les grandes régions fonctionnelles identifiées en fonction des dynamiques d'échanges, en lien avec la proximité d'infrastructures de communication. Les synergies sont recherchées entre les villes d'un même *cluster* afin de mutualiser des équipements, trouver des complémentarités fonctionnelles et favoriser les échanges économiques. Le schéma de développement urbain prend donc en compte les relations existantes ainsi que les dynamiques territoriales.

LA DIFFICILE ÉQUATION DU FINANCEMENT

La croissance urbaine attendue suppose des investissements massifs dans les infrastructures des villes. L'Éthiopie investit fortement dans ses infrastructures de communication et dans les parcs industriels pour engager une dynamique, comme en témoigne sa croissance économique à deux chiffres ces dernières années, qui est l'une des plus rapides du monde. L'objectif du gouvernement d'entrer d'ici 2025 dans la catégorie des « pays à revenu intermédiaire » nécessite de maintenir le niveau élevé de croissance économique sur une longue période. Une analyse du potentiel d'investissement en fonction des capacités budgétaires a été réalisée, afin d'évaluer l'effort à consentir pour le développement des villes. Plusieurs scénarios ont été élaborés sur la base des coûts d'investissements dans les infrastructures urbaines selon la taille des villes, les formes urbaines et un niveau de fiscalité correspondant à des pays intermédiaires. Le niveau actuel d'investissement dans les infrastructures urbaines permettrait d'atteindre, en 2035, un niveau minimum de qualité, selon les normes du ministère du Développement urbain, de l'Habitat et de la Construction. Une intensification des investissements à des niveaux de l'ordre de 4 % à 5 % du PIB national permettrait de couvrir un niveau de qualité moyen, selon les normes du ministère, pour l'ensemble des villes, à moyen terme.

Cela pose la question des capacités financières pour atteindre une ambition d'urbanisation rapide. Les contributions du secteur privé et le partenariat public-privé sont considérés comme des possibilités d'amplifier ces investissements, mais avec des capacités limitées au regard des revenus de la population et du surcoût engendré de la gestion de services urbains par des opérateurs privés. Un dispositif institutionnel d'accompagnement pour la mise en œuvre du schéma national urbain a en outre été proposé. Il s'appuie sur la création d'agences de planification territoriale aux niveaux national, régional et métropolitain, afin d'analyser en permanence les dynamiques territoriales et de produire ou d'ajuster les politiques territoriales. Face aux évolutions complexes des territoires, des outils de connaissance et de planification sont effectivement nécessaires afin de faciliter la prise de décision et leur gestion.

La dynamique attendue des grands projets d'infrastructures et du développement des villes est pensée au service de territoires étendus. L'ouverture de zones économiques spéciales, destinées à accueillir le développement industriel, ainsi que l'aménagement de villes touristiques devraient permettre de diversifier les emplois et de répondre au défi de l'urbanisation. Le développement urbain apparaît comme la réponse la plus pertinente pour accélérer la croissance économique de l'Éthiopie. Mais cela suppose de mobiliser des capacités d'investissement considérables sur une longue période. ■

Éric Huybrechts, responsable international
avec l'appui de Stéphanie Lesellier, Pierre-Marie Tricaud, Philippe Louchard,
Martin Hervouët et Martine Liotard de L'Institut Paris Region

1. Élaboré par L'Institut Paris Region (ex-IAU-idF), dans le cadre d'un contrat en partenariat avec Egis international (mandataire du groupement) et Urbalyon pour le ministère éthiopien du Développement urbain, de l'Habitat et de la Construction, financé par la Banque mondiale. Équipe projet : Éric Huybrechts (chef de projets), Pierre-Marie Tricaud, Philippe Louchard, Martin Hervouët, Martine Liotard et Stéphanie Lesellier.
2. Classement des pays par la Banque mondiale.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION

Sophie Roquette

RÉDACTION EN CHEF

Laurène Champalle

MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE

Stéphanie Lesellier,

Sylvie Castano

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Inès Le Meledo, Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki

33 (0)1 77 49 75 78

L'Institut Paris Region

15, rue Falguière
75740 Paris cedex 15
33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 2724-928X
ISSN ressource en ligne
2725-6839



institutparisregion.fr



RESSOURCES

- *National Urban Development Spatial Plan report* (L'Institut Paris Region).
- *Urbanization review* (World Bank).
- *Ethiopian Cities Sustainable Prosperity Goals* (ECSPG).

L'INSTITUT
PARIS
REGION