



NATIONS UNIES
CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL



Distr.
LIMITEE
E/CN.14/IE/9
18 décembre 1964
FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
Cycle d'études sur les zones industrielles
Addis-Abeba, 14 - 21 décembre 1964

COMPTE RENDU DES REALISATIONS AFRICAINES EN MATIERE
DE ZONES INDUSTRIELLES

Deux monographies qui donnent un exposé détaillé des expansions réalisées en Nigeria et en RAU ont été présentées séparément au Cycle d'études sur les zones industrielles. Le présent document résume, dans la limite des renseignements disponibles, les réalisations de dix autres pays.

Somalie

Le premier Plan quinquennal (1963-1967) de la République de Somalie prévoit la création de :

- a) trois grandes zones industrielles, et
- b) sept zones industrielles plus petites.

On envisage d'implanter ces zones dans divers centres urbains du pays.

Les plus grandes zones, est-il précisé, auront une superficie de 40 hectares chacune. Les plans à long terme (s'étendant sur 10 à 15 ans) comportent l'installation de 100 à 150 petites entreprises industrielles dans chaque zone, bien que les dispositions initiales ne prévoient que l'installation de dix entreprises. Ces zones offriront des terrains aménagés, avec alimentation électrique par génératrices, aduction d'eau, voies d'accès et autres installations et services tels que des branchements téléphoniques et télégraphiques. On envisage la construction de bâtiments, mais ce projet ne concerne pas toutes les parcelles de chaque zone. Le Plan semble exclure tout allègement des charges locatives par voie de subvention, tant pour les bâtiments que pour les terrains, du moins en règle générale. Pour les dix premières

entreprises industrielles, le Plan prévoit l'élaboration de projets détaillés fondés sur des études de marché et d'autres enquêtes, afin d'attirer les premiers chefs d'entreprise. Outre les petites industries, des entreprises artisanales seront également encouragées à s'installer dans ces zones, afin de "bénéficier des services collectifs qui seront offerts par ces zones et d'en tirer les avantages inhérents à la concentration d'un grand nombre d'entreprises industrielles dans une localité".

Les sept zones industrielles de moindre étendue seront principalement destinées aux entreprises artisanales.

On ne possède aucun renseignement sur les progrès actuellement réalisés dans l'exécution de ces projets.

Afrique du Sud

Quelles que soient leurs sources de financement - entreprises privées, administrations locales ou pouvoirs publics - il semble que les zones industrielles réalisées en Afrique du Sud prévoient rarement la construction de bâtiments. En revanche, la plupart de ces zones paraissent amplement pourvues de voies de circulation, de systèmes d'adduction d'eau, de drainage, et d'installations de centrales électriques.

Il semble que les réalisations dues à l'entreprise privée se répartissent en trois catégories. Tout d'abord, elle intervient lorsque la proximité d'une ville ou d'un port important, ou encore d'une grande zone industrielle déjà créée, permet d'escompter la vente du terrain avec un bénéfice. En second lieu, il arrive qu'une aciérie ou une usine d'affinage crée une zone sur un terrain avoisinant, à l'intention d'industries auxiliaires et secondaires. Enfin, des compagnies minières ont souvent créé des zones pour susciter l'expansion d'industries qui dépendent de la production minière.

Les administrations territoriales interviennent soit par désir d'élargir leur assiette d'imposition, soit pour diversifier les formes d'emploi, dans le cas des villes qui n'ont qu'une seule base d'activité

industrielle, soit encore pour bénéficier de l'excédent de population, lorsque, dans une grande ville comme Johannesburg, le prix des terrains ou d'autres considérations rend souhaitable ce transfert.

L'administration centrale intervient surtout pour mettre en oeuvre des politiques d'intérêt plus général, telles que le désir de provoquer une décentralisation de l'industrie, de favoriser le développement d'une région déterminée ou d'aider une région en état de dépression économique.

La superficie des zones varie, de 10 à 500 acres, et la taille des usines qu'on y bâtit varie également, de 2.000 pieds carrés à plusieurs acres. Le coût de ces zones a varié de 2.000 à 10.000 rands par acre.

Aucun élément spécial d'encouragement n'est prévu, sauf dans le cas des industries qui s'installent dans certaines régions sous-développées; ces encouragements consistent en tarifs ferroviaires privilégiés pour les communications avec les centres urbains, en dégrèvements d'impôts et en fournitures d'eau et d'électricité à bas prix.

Kenya

Les réalisations à examiner au Kenya se répartissent en deux groupes :

- a) Onze zones industrielles principales, desservies par voie ferrée, ont été implantées à Nairobi, Mombassa, Changamwe, Nakura, Kisumu, Eldoret, Kitale, Naivaska, Thika, Thomson's Falls et Nayuki.

Toutes ces zones, à l'exception de Changamwe, sont administrées par les East African Railways and Harbours.

Les terrains sont donnés en location en vertu d'un bail emphytéotique (conclu pour une durée qui va jusqu'à 99 ans pour les grandes villes, et jusqu'à 30 ans pour les petites), mais ils ne sont loués qu'aux candidats qui ont l'intention de les utiliser immédiatement. En général, les industries dangereuses et les industries insalubres sont groupées séparément.

Ces terrains sont pourvus de voies d'accès aux routes. Des raccordements d'intérêt général au réseau ferroviaire sont prévus pour l'ensemble de la zone, et les occupants des lots les plus importants ont la possibilité de faire établir des embranchements privés. Les canalisations d'alimentation en eau sont amenées jusqu'à la lisière des terrains, ainsi que les égouts et les conduits d'évacuation des eaux de ruissellement. Les branchements électriques et téléphoniques doivent être étudiés avec les services intéressés. Les plans détaillés des bâtiments doivent être approuvés par l'administration compétente.

Tout acheteur d'un lot doit payer une prime d'emplacement fixée au cinquième de la valeur en capital du terrain, et une redevance annuelle fixée à 5 pour 100 du reliquat de cette valeur. Les frais d'aménagement sont payables par l'acheteur du lot. A titre d'exemple, ces frais s'élèvent à 2.500 livres par acre à Nairobi, où la zone est dotée de toutes les commodités mentionnées précédemment. Les frais d'enregistrement et d'étude, ainsi que le droit de timbre, sont également à la charge de l'acheteur.

En d'autres termes, dans ce contexte, l'expansion des zones industrielles de même que la plupart des programmes d'expansion de l'Afrique du Sud, offre au chef d'entreprise éventuel, non pas une forme d'encouragement ou de subvention, mais un certain nombre d'installations et services, dans le cadre d'une transaction qui couvre plus ou moins complètement les divers aspects du problème.

b) Au sujet, tout spécialement, de la petite industrie, le Gouvernement du Kenya a pris l'initiative de deux projets de faible ampleur.

Le premier porte sur la zone industrielle de Karatina, localité de la province centrale. L'Etat a fourni des crédits pour le raccordement au réseau ferroviaire et pour le lotissement, dans l'intention de favoriser la décentralisation de l'industrie vers une région rurale fortement peuplée. Toutefois, aucun des lots n'a été acquis, si bien que le projet reste encore au point mort.

Le second projet est constitué par la zone de Shauri Moyo, située dans le secteur de Nairobi, la capitale, dont la population est surtout africaine. Des crédits ont également été alloués dans ce cas, dans des conditions analogues à celles de Karatina. Mais là encore, aucun lot n'a été acheté, si bien que le projet est par conséquent en sommeil.

Les deux projets sont patronnés par le Ministère du Commerce et de l'Industrie, agissant par l'intermédiaire du Fonds africain de développement des zones industrielles. Comme, dans les deux cas, le chef d'entreprise africain manquait de disponibilités pour construire, on s'est trouvé en présence d'une absence totale de réaction, à laquelle le gouvernement ne pourra remédier qu'en allouant des crédits pour la construction de bâtiments, ou tout au moins pour l'aménagement des terrains jusqu'aux fondations inclusivement.

Tanganyika

Il existe au Tanganyika 18 zones industrielles desservies par voie ferrée; elles ont été créées selon des principes analogues à ceux que nous avons indiqués pour le Kenya, et quatre autres sont envisagées. La base de calcul du paiement des lots diffère dans le détail, mais procède de la même optique commerciale. Le Commissaire des Domaines est investi de l'autorité administrative, et les terrains sont placés sous le contrôle direct de l'Etat. Les East African Railways and Harbours n'interviennent que pour les installations d'embranchements de voies ferrées, d'appareils d'aiguillage, etc.

L'administration du Tanganyika a également travaillé à différents plans que l'on peut à bon droit assimiler à des projets de zones industrielles.

Dans la perspective du Plan triennal de développement (1961-1964), le Gouvernement a envisagé deux sortes de projets, destinés à donner une possibilité d'accès aux chefs d'entreprise autochtones.

L'idée était de créer une zone industrielle qui soit dotée dès le début d'installations et services complets, qui comporte également des usines aménagées. Quelques crédits ont été alloués, et l'on a proposé le lancement à Dar es-Salaam d'un projet pilote qui avait les caractéristiques principales suivantes : usines aménagées indépendantes les unes des autres, lots de $\frac{1}{2}$ à 1 acre avec aire de travail de 800 pieds carrés; location à bail à des Africains, et coût par lot de 1.000 livres environ.

Le second projet - dont on discerne mal s'il fût élaboré pour être substitué au premier - prévoyait la construction d'un bâtiment composé de deux ailes. L'une d'elles devait contenir une douzaine d'usines aménagées distinctes. L'autre aile devait abriter une série de services administratifs (comptabilité secrétariat, administration générale, etc.) dont les industriels auraient pu disposer à intervalles réguliers, pour de courtes périodes, en fonction de leurs besoins.

L'ensemble du projet a finalement été mis en sommeil en raison de la situation critique des finances publiques, mais l'on pense que l'administration est bien décidée à le faire revivre dans un proche avenir.

Ouganda

Cinq zones desservies par voie ferrée, de caractéristiques générales analogues à celles des zones du Kenya et du Tanganyika, ont été créées à Kampala, Jinja, Mbalé, Tororo et Kasese.

La création de zones industrielles suscite un intérêt considérable; on y voit en particulier un moyen d'aider les chefs d'entreprise autochtones. Quelques études ont été effectuées par le truchement de l'Ouganda Development Corporation, mais aucun projet formel de création de zone industrielle n'a encore vu le jour.

Rhodésie du Sud

Ce sont surtout les collectivités territoriales ou l'administration centrale qui se sont occupées de la création de zones industrielles. La plupart des zones sont situées dans les grandes villes et se composent de lots dotés d'installations et services complets, et pourvus de voies de circulation, de systèmes d'adduction et d'évacuation d'eau et de réseaux de distribution d'électricité. Toutefois, les zones dont les lots peuvent bénéficier d'embranchements ferroviaires privés sont plus nombreuses. Plus rares encore sont celles où l'administration centrale a fait construire ça et là, sans attendre la demande, quelques modestes bâtiments à donner à bail aux nouvelles usines. Cependant, les entreprises industrielles qui s'établissent sur ces zones n'ont bénéficié, à ce titre, d'aucun encouragement spécial.

L'une des expériences effectuées en Rhodésie du Sud présente un intérêt particulier. Vers 1950, il a été créé à Norton une zone industrielle, qui ne fonctionnera pas comme satellite de la commune de Salisbury. Des installations et services suffisants et peu onéreux ont été prévus. Néanmoins, Norton s'est révélé sans attrait pour les industries nouvelles, pour cette raison essentielle que les membres du personnel salarié (et leurs épouses) se sont montrés peu disposés à venir vivre dans une petite ville qui n'offre guère de distractions.

Ghana

Trois réalisations peuvent être signalées au Ghana. En premier lieu, la Ghana Estate Investment Company, filiale de l'Industrial Development Corporation, a créé dans les faubourgs d'Accra la zone industrielle de Nyanibah. L'Industrial Development Corporation ayant été dissoute par le gouvernement durant la réalisation de la zone, celle-ci est actuellement gérée par la Housing Corporation.

La zone comporte 82 ateliers qui ne sont pas tous séparés les uns des autres par des cloisons. Actuellement, cette zone n'a plus d'industrielle que le nom, la plupart des ateliers ayant été loués comme entrepôts. Quelques entreprises industrielles isolées existent cependant. Elles ne semblent disposer d'aucun service collectif, de quelque sorte que ce soit.

En second lieu, un effort de grande envergure a été fait à Accra pour déplacer de Kokomshe à Bubuashi les ateliers de réparation et autres entreprises industrielles légères de caractère artisanal ou semi-artisanal. Quelque 811 lots avec atelier en façade, sont en cours d'aménagement dans une vaste zone, à un coût unitaire approximatif de 700 à 1000 livres. On manque malheureusement de renseignements suffisants sur les détails de ce projet. Il semble qu'une réalisation selon des principes analogues doive être tentée à Kumasi où, en outre, un atelier central doit également être établi.

Enfin, dans le nouveau port de Tema, on envisage d'implanter une zone réservée à l'industrie légère. Elle comportera 30 à 40 ateliers destinés à des entreprises de réparation d'automobiles, d'ajustage, de soudure, de menuiserie, et autres entreprises du secteur tertiaire. La construction des bâtiments, supervisée par la Tema Development Corporation, doit être financée par l'Etat. Ces bâtiments seront loués. Le montant des loyers sera fixé sur la base d'une redevance pour le terrain et d'un loyer modéré qui correspondra à un amortissement en vingt ans. Il sera également possible, semble-t-il, d'acheter ces bâtiments à un prix forfaitaire calculé sur la base d'un bail de 60 années (avec option pour une période supplémentaire de 30 années), 20 pour 100 de ce prix devant être versé à l'achat et le reliquat étant payable en 10 à 15 ans.

Ethiopie, Zambie et Soudan

D'après les renseignements dont on dispose, aucun plan effectif de création de zones industrielles n'est actuellement à l'étude dans ces pays.

- - - - -