



Conseil économique et social

Distr. générale
11 janvier 2023
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Afrique Forum régional africain pour le développement durable

Neuvième session

Niamey (hybride), 28 février - 2 mars 2023

Point 7 (d) de l'ordre du jour provisoire^{*}

**Réunions parallèles pour un examen approfondi des progrès réalisés
et un apprentissage par les pairs sur les sous-thèmes du Forum régional :
villes et communautés durables**

Progrès, difficultés, opportunités et principales actions prioritaires visant à accélérer la réalisation de l'objectif de développement durable 11

I. Introduction

1. L'urbanisation est un élément clef de la transformation structurelle de l'économie, qui implique le déplacement de la main-d'œuvre de l'agriculture vers les secteurs manufacturier et des services plus productifs. Elle est donc fondamentale pour le processus de développement économique du continent. Les villes africaines génèrent une part considérable du produit intérieur brut (PIB) et sont le point de convergence de la plupart des activités économiques productives des pays africains.

2. Selon les données du World Population Prospects 2022, le niveau d'urbanisation en Afrique, actuellement de 44,4 %, atteindra 58,9 % d'ici 2050. Le rythme de l'urbanisation et de la croissance de la population urbaine varie considérablement d'une sous-région à l'autre. L'urbanisation s'est concentrée en Afrique australe, qui est déjà la sous-région la plus urbanisée et où près de 70 % de la population vivra dans des zones urbaines d'ici 2030¹. Cette urbanisation, si elle n'est pas bien gérée, entraînera l'augmentation du nombre d'habitants des bidonvilles, l'insuffisance et l'encombrement des infrastructures et des services, l'aggravation de la pollution atmosphérique et un étalement urbain non planifié².

3. Les villes et les zones urbaines sont au cœur de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030. L'objectif de développement durable 11 est directement lié à au moins 11 autres objectifs, les actions menées dans les villes ayant une incidence sur les progrès réalisés dans des domaines tels que la lutte contre la pauvreté et l'accès aux services de base (objectif 1), la santé (objectif 3), l'éducation (objectif 4), l'égalité des sexes (objectif 5), la mise en place d'infrastructures résilientes et la promotion d'une industrialisation durable (objectif 9), la garantie de modes de consommation et

^{*} ECA/RSFD/2022/1.

¹ Organisation des Nations Unies, Département des affaires économiques et sociales, Division de la population, World Population Prospects (2022).

² Organisation de coopération et de développement économiques, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, Dynamiques d'urbanisation de l'Afrique 2020 : Africapolis, cartographie d'une nouvelle géographie urbaine, Études ouest-africaines (Paris, Éditions OCDE, 2020).



de production durables (objectif 12), la gouvernance (objectif 16) et le renforcement des partenariats et des moyens de mise en œuvre (objectif 17). L'objectif 11 est aussi lié à la réduction des risques de catastrophe (Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe) et aux changements climatiques (Accord de Paris). Dans le cadre mondial d'indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable (voir A/RES/71/313), environ un tiers des indicateurs sont mesurables au niveau local urbain, ce qui fait de la ville une unité importante pour y donner suite et pour le suivi des progrès en vue du développement durable³.

4. La transformation structurelle inclusive ne se fera pas sans l'urbanisation. L'urbanisation rapide de l'Afrique a eu de profondes répercussions sur la réalisation des objectifs continentaux en matière de croissance inclusive et de transformation. La théorie et l'expérience montrent que l'urbanisation et la transformation structurelle sont étroitement liées, mais cela n'a pas été le cas en Afrique. La région s'est urbanisée sans industrialiser ou moderniser son agriculture, ce qui a fait perdre des occasions de croissance, de diversification, de réduction de la pauvreté et de développement social. Si l'urbanisation n'est pas, en soi, une condition suffisante pour générer la croissance économique, elle peut, conjuguée à une planification et des liens urbains appropriés, apporter des avantages productifs majeurs dans les domaines de l'industrie, de l'agriculture et des services modernes. La gestion de la transition urbaine par des réponses politiques délibérées est donc indispensable pour la transformation structurelle et le bien-être des populations urbaines et rurales africaines⁴. La plupart des pays africains n'en sont encore qu'aux premiers stades du processus d'urbanisation et ont donc la possibilité de tirer parti du pouvoir des villes en expansion pour promouvoir une croissance inclusive. Les politiques et les investissements stratégiques aux niveaux régional, sous-régional, national et infranational s'avéreront essentiels à cet égard.

II. Progrès de la mise en œuvre

5. La section suivante présente, à partir des données disponibles, les progrès réalisés concernant chaque cible de l'objectif de développement durable 11.

A. Cible 11.1⁵

6. Le logement est un droit humain fondamental consacré par de nombreux instruments internationaux. À ce jour, plus de 100 pays dans le monde ont une disposition constitutionnelle sur le droit à un logement convenable. Un logement inadéquat a un impact négatif sur l'équité et l'inclusion urbaines, la sécurité urbaine et les possibilités de subsistance, et peut nuire à la santé. Le Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), par le biais du Nouveau Programme pour les villes, promeut le logement comme l'approche centrale permettant d'améliorer l'accès à un logement convenable et abordable. En Afrique, cet objectif est particulièrement important, étant donné l'urbanisation rapide des zones de peuplement, face à laquelle il n'y a aucune mise en place correspondante d'un ensemble de logements répondant à la demande. Bien que les progrès accomplis pour atteindre cette cible dans la

³ Programme des Nations Unies pour les établissements humains, Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables : ODD 11 Rapport de synthèse - Forum politique de haut niveau, 2018 (publication des Nations Unies, 2018).

⁴ Commission économique pour l'Afrique, "Leveraging urbanization for Africa's structural transformation : ECA's contribution" (Addis-Abeba, 2017).

⁵ D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à un logement et des services de base adéquats et sûrs, à un coût abordable, et assainir les quartiers de taudis.

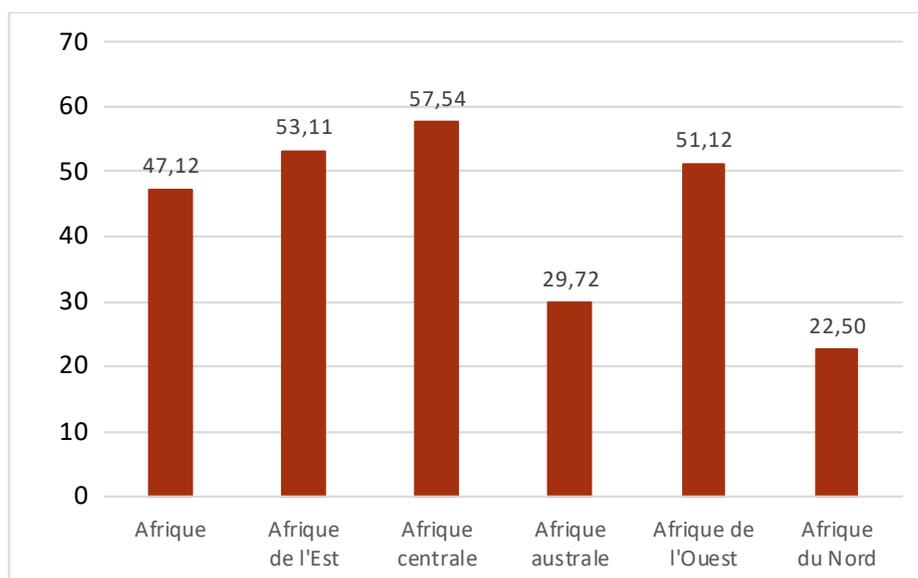
plupart des pays africains soient généralement lents, le taux de progression varie selon les pays, les zones et les villes.

7. Entre 2015 et 2020, la proportion moyenne de la population urbaine africaine vivant dans des bidonvilles était de 47,12 %. En Afrique de l'Est, en Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest, ce chiffre dépasse 50 %, alors qu'en Afrique du Nord, il n'est que de 22,50 % (voir figure I).

Figure I

Proportion de la population urbaine vivant dans des bidonvilles, 2015-2020

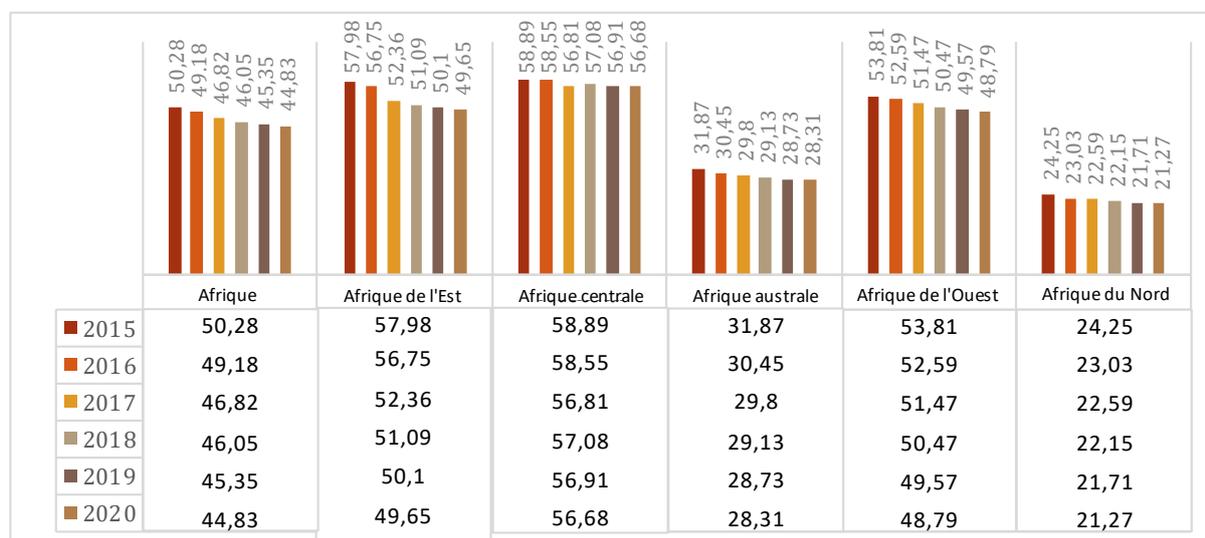
(en pourcentage)



Source : À partir de la base de données des indicateurs urbains d'ONU-Habitat (2022).

8. Dans l'ensemble, la proportion moyenne de la population urbaine vivant dans des bidonvilles a connu une baisse annuelle constante, passant de 50,28 % en 2015 à 44,83 % en 2020. Si l'on compare les sous-régions, l'Afrique centrale affiche le pourcentage de diminution le plus faible, passant d'une moyenne de 58,89 % en 2015 à 56,68 % en 2020, tandis que l'Afrique de l'Est a enregistré la plus forte baisse en pourcentage, de 57,98 % en 2015 à 49,65 % en 2020 (voir figure II).

Figure II
Évolution de la proportion de la population urbaine vivant dans des bidonvilles
 (en pourcentage)



Source : À partir de la base de données des indicateurs urbains d'ONU-Habitat (2022).

9. Dans de nombreuses villes africaines, des millions de citoyens vivent encore dans des quartiers informels et des bidonvilles, où ils n'ont pas accès aux services de base tels que l'eau et l'assainissement. Ces problèmes, combinés à d'autres tels que la multiplication des sans-abris et le caractère inabordable du logement, rendent l'objectif 11.1 difficile à atteindre.

10. On estime que la pandémie de coronavirus (COVID-19) a exacerbé la situation dans de nombreuses villes africaines. À mesure que les économies se redressent, les pauvres des villes, dont beaucoup vivent dans des établissements informels, continuent d'en subir les conséquences les plus graves et de courir les plus grands risques⁶. La réalisation d'un logement abordable et adéquat pour tous d'ici à 2030 nécessite un regain d'intérêt pour les politiques et une augmentation des investissements dans les logements à loyer modéré. Si les besoins de logement des citoyens pauvres et des groupes marginalisés restent ignorés, l'objectif 11 ne sera que partiellement atteint et des millions de personnes seront privées des avantages de l'urbanisation.

B. Cible 11.2⁷

11. La réalisation des infrastructures permettant de mettre en place des mécanismes de promotion de l'usage des transports en commun est essentielle pour améliorer l'accès aux opportunités qui s'ouvrent à tous les habitants des villes ; c'est un élément important, car aucun habitant ni aucun endroit ne doit être laissé de côté. Les villes qui disposent de systèmes de transports non motorisés, bien connectés et qui sont abordables, sûrs et efficaces, ont des chances d'être plus prospères et leurs citoyens plus susceptibles de profiter du style de vie urbain tout en ayant plus facilement accès à diverses opportunités.

⁶ ONU-Habitat, COVID-19 dans les villes africaines : impacts, réponses et politiques (Nairobi, 2020).

⁷ D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

12. Dans les villes africaines, les transports en commun sont diversifiés, allant du transport semi-collectif informel à des réseaux de métro bien développés. Dans la plupart des villes, les systèmes de transport semi-collectif, principalement exploités par le secteur privé, façonnent le secteur des transports urbains. Bien qu'ils soient, dans la plupart des cas, associés à un manque d'infrastructures et à une réglementation et une exploitation floues, ces systèmes fournissent aux populations urbaines des services essentiels.

13. Les données recueillies par ONU-Habitat montrent que les villes africaines enregistrent le plus faible niveau d'accès pratique aux transports publics, mesuré par la part de la population pouvant se rendre à pied à un arrêt de transport public dans un rayon de 500 mètres, dans le cas des systèmes à faible capacité, et de 1 000 mètres dans celui des systèmes publics à forte capacité. Les données provenant de 137 villes de 23 pays africains révèlent que la part de la population disposant d'un accès pratique aux transports en commun n'était en moyenne que de 31,7 %, contre une moyenne mondiale de 51,6 %⁸. Il existe cependant des variations importantes entre les villes du continent, les niveaux d'accès étant plus élevés dans les villes d'Afrique du Nord.

14. Toutes les villes africaines montrent un vif intérêt à investir davantage dans les systèmes de transport public, non seulement dans les infrastructures, mais aussi dans des cadres d'action visant à rendre les transports publics plus accessibles, plus sûrs et à garantir leur intégration parfaite à d'autres modes de déplacement tels que les voies piétonnes et les pistes cyclables.

C. Cible 11.3⁹

Indicateur 11.3.2¹⁰

15. L'indicateur 11.3.2 mesure la voix et l'influence des personnes, des communautés et des sociétés civiles (y compris les organisations de base et du secteur informel) dans la planification et la gestion urbaines. La planification et la gestion urbaines participatives, transparentes et responsables, ainsi que la création d'un environnement favorable, sont des étapes importantes pour déterminer comment les autorités nationales et locales s'assurent le concours des personnes, des collectivités et des organisations dans la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation des politiques et des programmes visant les objectifs de développement durable. Une participation de qualité de tous est essentielle au développement durable et à la réussite de la conception et de la mise en œuvre d'une planification et d'une gestion spatiales et urbaines intégrées.

16. En général, les villes et les pays d'Afrique enregistrent des niveaux corrects d'engagement civique dans la prise de décision et la gouvernance, ce qui influe également sur la planification et la gestion urbaines¹¹. Les mécanismes d'engagement comprennent les pétitions officielles, les réunions-débats, les comités consultatifs de quartier, les audiences publiques, les campagnes de médias sociaux, les manifestations, les référendums locaux, les élections, la budgétisation participative et les consultations publiques. L'engagement civique devrait continuer à augmenter à mesure que les villes recourent à la technologie dans les processus d'engagement et de retour d'information. Il faut toutefois en reconnaître les limites lorsqu'il s'agit de

⁸ Programme des Nations Unies pour l'environnement et Programme des Nations Unies pour les établissements humains, *Walking and Cycling in Africa: Evidence and Good Practice to Inspire Action* (Nairobi, 2022).

⁹ D'ici à 2030, renforcer l'urbanisation durable pour tous et les capacités de planification et de gestion participatives, intégrées et durables des établissements humains dans tous les pays.

¹⁰ Proportion de villes disposant d'une structure de participation directe de la société civile à la planification et à la gestion urbaines, qui fonctionne régulièrement et démocratiquement.

¹¹ ONU-Habitat, *Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables: ODD 11 Rapport de synthèse – Forum politique de haut niveau, 2018* (Nairobi, 2018).

mesurer la responsabilité et l'efficacité, et de déterminer qui s'engage par le biais de ces méthodes et quels groupes de personnes, le cas échéant, ne sont pas engagés ou sont marginalisés.

17. La manière dont cette croissance urbaine sans précédent sera gérée dans les années à venir sera cruciale dans la quête d'une urbanisation durable en Afrique. Une expansion urbaine excessive et non planifiée a notamment pour conséquences : une demande croissante de mobilité, une consommation d'énergie accrue, une dégradation de l'environnement, une augmentation du coût de la prestation de services de base par habitant (eau, assainissement, drainage), une hausse du coût de l'espace public et des infrastructures par habitant, une réduction des économies d'agglomération et une diminution de la productivité urbaine.

D. Cible 11.5¹²

Indicateur 11.5.1

18. L'indicateur 11.5.1 établit le nombre de personnes décédées, disparues ou directement touchées lors de catastrophes, pour 100 000 personnes. Il fournit les taux de mortalité, le nombre de personnes déplacées à l'intérieur du pays et le nombre total de personnes touchées par des catastrophes naturelles.

19. Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, l'Afrique est l'un des continents les plus vulnérables aux changements climatiques¹³. Rien qu'en 2022, toutes les régions du continent ont été touchées par des phénomènes météorologiques extrêmes, allant d'inondations meurtrières au Nigéria à une sécheresse dévastatrice en Somalie, en passant par des feux de forêt en Algérie et des inondations catastrophiques en Afrique du Sud.

20. L'analyse des catastrophes effectuée par Carbon Brief révèle que les phénomènes météorologiques extrêmes en Afrique ont tué au moins 4 000 personnes et touché 19 millions d'autres depuis le début de l'année 2022¹⁴. Selon le Centre de recherche sur l'épidémiologie des catastrophes, qui s'appuie sur des informations tirées de la base de données sur les situations d'urgence, la part du continent dans la population mondiale touchée par des catastrophes est passée de 8 % pour la période 2001-2020 à 29,4 % en 2021¹⁵. Étant donné que l'impact des phénomènes extrêmes en Afrique est rarement enregistré, les chiffres réels sont probablement beaucoup plus élevés.

21. Divers programmes et initiatives en cours en Afrique tendent à atteindre la cible 11.5. Par exemple, l'appel lancé par le Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes en faveur de l'objectif « zéro catastrophe climatique d'ici à 2030 » vise à intensifier les actions entreprises au niveau mondial pour lutter contre la vulnérabilité et l'exposition aux risques climatiques, en mettant l'accent sur les pays et les communautés qui sont en première ligne de l'urgence climatique, notamment en soutenant l'alerte

¹² D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de personnes tuées et le nombre de personnes touchées par les catastrophes, y compris celles qui sont liées à l'eau, et réduire nettement la part du produit intérieur brut mondial représentée par les pertes économiques directement imputables à ces catastrophes, l'accent étant mis sur la protection des pauvres et des personnes en situation vulnérable.

¹³ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, changements climatiques 2022 : Incidences, adaptation et vulnérabilité – Contribution du Groupe de travail II au sixième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. (Cambridge University Press, Cambridge, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et New York, 2022).

¹⁴ Carbon Brief, "COP27 Charm el-Cheikh. Disponible à l'adresse : www.carbonbrief.org/policy/un-climate-talks/cop27-sharm-el-sheikh/.

¹⁵ Centre de recherche sur l'épidémiologie des catastrophes, « 2021 disasters in numbers » (Bruxelles, 2022).

précoce et l'action pour tous d'ici à 2027¹⁶. Les pays disposant d'une couverture importante ou complète du système d'alerte précoce ont un taux de mortalité en cas de catastrophe huit fois moins élevé que ceux dont la couverture est limitée ou inexistante. Cependant, seuls 40 % de l'Afrique sont couverts par de tels systèmes, et même ceux-ci sont minés par des problèmes de qualité¹⁷.

Indicateur 11.5.2

22. L'indicateur 11.5.2 mesure, en termes relatifs (en pourcentage du PIB) les pertes économiques directes dues aux catastrophes aux niveaux mondial et national. Il mesure la valeur monétaire de la destruction totale ou partielle des biens matériels dans les zones touchées par les catastrophes naturelles.

23. Depuis 1990, les sécheresses et les inondations ont respectivement fait baisser le PIB des pays africains de 0,7 % et 0,4 %. Une analyse des catastrophes survenues au cours de la période 1990-2019 révèle qu'aucun autre continent n'a été plus touché par les catastrophes naturelles induites par les changements climatiques¹⁸. Au cours de cette période, l'Afrique a subi 1 107 inondations et sécheresses, entraînant 43 625 décès et au moins 14 milliards de dollars de dommages aux cultures, au bétail et aux biens.

24. Les pertes économiques totales dues aux catastrophes naturelles en Afrique ont été estimées à environ 12 milliards de dollars par an, en moyenne, au cours de la dernière décennie. Il s'agit notamment de pertes directes, par exemple, les dégâts causés aux infrastructures et aux cultures, et de pertes indirectes, telles que les pertes de gain et de productivité.

25. Il a été démontré que ce sont les sécheresses et les inondations qui y contribuent le plus. Les sécheresses ont un impact économique particulièrement grave, car elles peuvent entraîner une mauvaise récolte, une baisse de la productivité du bétail et une augmentation de l'insécurité alimentaire, ce qui a des répercussions sur l'ensemble de l'économie. Les inondations peuvent endommager sérieusement les infrastructures, perturber l'activité économique et amenuiser le gain et la productivité.

26. Depuis l'adoption du Cadre de Sendai en 2015, les États Membres de l'ONU l'utilisent pour surveiller les pertes liées aux catastrophes et en rendre compte. Si les pertes cumulées des pays à faible revenu restent inévitablement inférieures à celles des pays à revenu plus élevé, en raison de la valeur inférieure des actifs, le coût en vies humaines et sur le plan financier peut toutefois être énorme au niveau des ménages et des communautés, en particulier lorsque les biens endommagés ou détruits ne sont pas assurés. Les pertes de récoltes et les terres agricoles endommagées ont aussi le plus grand impact sur les plus pauvres, entraînant des conséquences chroniques à long terme.

27. En moyenne, les pays à revenu faible ou intermédiaire souffrent davantage des catastrophes, puisqu'ils subissent en moyenne 80 % de l'ensemble des pertes économiques dans le monde, contre 20 % dans les pays à revenu élevé. Chaque année, les pays à revenu faible ou intermédiaire perdent 10 fois plus de leur PIB à cause des catastrophes que les pays à revenu élevé. En outre, les premiers sont moins en mesure de faire face aux catastrophes et de s'en remettre, ce qui exacerbe leurs pertes économiques.

¹⁶ Pour de plus amples informations sur l'objectif « zéro catastrophe climatique d'ici à 2030 », voir www.undrr.org/undrr-cop27.

¹⁷ Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes, « Early warnings for all of Africa », 21 novembre 2022 ; et, www.undrr.org/news/un-warns-half-world-not-prepared-disasters.

¹⁸ Mounir Bari et Sébastien Dessus, « Adapting to natural disasters in Africa : what's in it for the private sector », Working Paper (Washington, Société financière internationale, Banque mondiale, 2022).

E. Cible 11.7¹⁹

28. L'architecture urbaine est un élément clef du fonctionnement des villes, qui détermine de manière significative leur habitabilité. Une ville qui adopte un modèle d'urbanisme et d'architecture équilibrant le cadre bâti et l'environnement naturel offre à ses habitants la possibilité d'une meilleure qualité de vie. Au centre d'une bonne architecture urbaine se trouve un réseau de rues bien développé qui parvient à un juste équilibre entre les besoins des différents utilisateurs et un ensemble d'espaces publics ouverts. Les villes qui ne prévoient pas suffisamment de terrain pour construire des rues, ainsi que des voies piétonnes et des pistes cyclables adéquates et des espaces publics ouverts convenables risquent d'être moins prospères et moins conviviales. Une ville peut lutter contre les inégalités par une répartition et une construction équitables d'espaces publics inclusifs, sûrs et accessibles. De même, les investissements dans les réseaux de rues et d'espaces publics améliorent la productivité et les moyens de subsistance urbains, et permettent un meilleur accès aux marchés, aux emplois et aux services publics, notamment dans les pays où la majorité de la main-d'œuvre est informelle²⁰.

29. Selon les données compilées par ONU-Habitat, de nombreuses villes africaines sont encore à la traîne en ce qui concerne la création d'espaces publics ouverts. Des données provenant de 159 villes de 28 pays montrent qu'en moyenne, les villes d'Afrique n'allouent que 17,4 % des terrains aux rues et aux espaces publics ouverts, ce qui est bien inférieur à la moyenne de 30 à 40 % recommandée par ONU-Habitat. Compte tenu de cette faible allocation de terres aux espaces publics ouverts, seuls 37,4 % de la population urbaine ont accès à de tels espaces dans un rayon de 400 mètres, ce qui est inférieur à la moyenne mondiale de 45,2 %. Cela signifie que la majorité des populations urbaines d'Afrique sont privées des énormes avantages sociaux, sanitaires, environnementaux et économiques associés à ces espaces.

30. L'un des principaux enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 a été l'utilité des espaces publics ouverts pour améliorer la qualité de vie en période de crise. Les municipalités africaines devraient s'efforcer d'accroître la part de terrain consacrée aux rues et aux espaces publics ouverts, tout en rendant ces espaces conviviaux et sûrs pour tous.

F. Cible 11.a²¹

Indicateur 11.a.1

31. L'indicateur 11.a.1 concerne le nombre de pays disposant d'une politique urbaine nationale ou d'un plan de développement régional, qui : a) répond à la dynamique démographique, b) assure un développement territorial équilibré et c) augmente la marge de manœuvre budgétaire locale. La plupart des pays d'Afrique subsaharienne sont dotés d'une telle politique ou d'un tel plan²². Les politiques urbaines nationales peuvent contribuer à une urbanisation plus équilibrée et polycentrique en alignant les politiques sectorielles, en facilitant

¹⁹ D'ici à 2030, assurer l'accès de tous, en particulier des femmes et des enfants, des personnes âgées et des personnes handicapées, à des espaces verts et des espaces publics sûrs.

²⁰ Rapport sur les objectifs de développement durable 2019 (publications des Nations Unies, 2019).

²¹ Favoriser l'établissement de liens économiques, sociaux et environnementaux positifs entre zones urbaines, périurbaines et rurales en renforçant la planification du développement à l'échelle nationale et régionale.

²² Organisation de coopération et de développement économiques, Programme des Nations Unies pour les établissements humains et Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets, *Global State of National Urban Policy 2021 : Achieving Sustainable Development Goals and Delivering Climate Action* (Paris, Organisation de coopération et de développement économiques, 2021).

le dialogue à plusieurs niveaux, en favorisant les liens entre les zones rurales et urbaines et en s'attaquant aux inégalités sociospatiales dans les villes.

32. Si les pays ont des définitions différentes de leurs politiques urbaines nationales et des résultats attendus, les trois résultats les plus pertinents pour les 14 pays africains ayant participé à une enquête sur ces politiques en 2020 étaient les suivants : une vision cohérente de l'urbanisation nationale ; un développement territorial et urbain équilibré ; et l'amélioration des infrastructures et des services urbains de base.

33. La source la plus importante de financement de la mise en œuvre de la politique urbaine nationale est l'investissement public. Les pays reconnaissent toutefois la nécessité de mobiliser diverses sources de financement, y compris le cofinancement de l'administration centrale et des autorités sous-nationales, les partenariats public-privé, ainsi que le financement privé et la mobilisation des communautés ou des coopératives.

34. Les pays africains font face à des défis persistants dans l'élaboration de politiques urbaines nationales efficaces, tels que des problèmes de coordination, de ressources, de capacités ou de manque de données. Le manque de ressources financières et humaines constitue les deux principaux obstacles à la mise en œuvre. Un manque d'expertise à l'intersection du changement climatique et de la politique urbaine et la faiblesse des mécanismes de coordination entre les niveaux national et local sont des obstacles courants à l'intégration des objectifs climatiques dans la politique urbaine nationale. Malgré des préoccupations croissantes, les inégalités et les fractures sociospatiales dans les villes africaines n'ont pas été abordées de manière approfondie par les politiques urbaines nationales passées en revue. Enfin, les processus ascendants de collecte de données pourraient être améliorés en utilisant les données des administrations locales dans l'élaboration de la politique urbaine nationale²³.

35. Malgré ses effets négatifs, la pandémie a incité les pays à repenser le mode de prestation de services et d'aménagement de l'espace, en mettant l'accent sur la nécessité de reconstruire les villes à long terme et en tenant mieux compte de besoins tels que la distanciation sociale et le télétravail. Des concepts essentiels tels que l'économie circulaire, la localisation des objectifs de développement durable, l'urbanisme tactique et la « ville du quart d'heure » peuvent améliorer la qualité de vie tout en préservant la productivité, l'inclusion sociale et l'environnement.

G. Cible 11.b²⁴

36. Si des progrès notables ont été accomplis, il reste encore beaucoup à faire pour accélérer l'adoption et la mise en œuvre de stratégies nationales de réduction des risques de catastrophe en recourant aux plateformes nationales et autres mécanismes de coordination dans les pays, ainsi qu'au soutien du système des Nations Unies et de la communauté internationale au sens large.

37. Seuls 39 % des administrations locales ont déclaré disposer de stratégies locales de réduction des risques de catastrophe en 2019, contre 29 % en 2015.

²³ Organisation de coopération et de développement économiques, Programme des Nations Unies pour les établissements humains et Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets, *Global State of National Urban Policy 2021 : Achieving Sustainable Development Goals and Delivering Climate Action* (Paris, OECD Publishing, 2021).

²⁴ D'ici à 2020, accroître nettement le nombre de villes et d'établissements humains qui adoptent et mettent en œuvre des politiques et plans d'action intégrés en faveur de l'insertion de tous, de l'utilisation rationnelle des ressources, de l'adaptation aux effets des changements climatiques et de leur atténuation et de la résilience face aux catastrophes, et élaborer et mettre en œuvre, conformément au Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030), une gestion globale des risques de catastrophe à tous les niveaux.

Le nombre de pays qui font état de cet indicateur restant relativement faible, il est essentiel d'inciter davantage de pays et d'administrations locales à se concentrer sur cet aspect dans le cadre de l'initiative « Pour des villes résilientes 2030 ».

III. Difficultés, contraintes et questions nouvelles

38. À mesure que l'urbanisation de l'Afrique se poursuit, la pauvreté se déplace vers les zones urbaines, et la lutte contre la pauvreté sur le continent sera de plus en plus gagnée ou perdue dans les villes. On peut soutenir que la création d'emplois décents est fondamentale pour vaincre la pauvreté et les inégalités. Même si l'Afrique a connu une période relativement longue de forte croissance au cours des deux dernières décennies, cette croissance n'a pas été suffisamment créatrice d'emplois. Dans de nombreux pays, elle est tirée par le secteur des produits de base, peu créateur d'emplois, alors que la majorité des populations restent piégées dans l'agriculture à petite échelle et le secteur informel urbain.

39. L'impact de la guerre en Ukraine (qui a entraîné une flambée des prix des denrées alimentaires, du carburant et des engrais) et de la pandémie de COVID-19 a été exacerbé par la fréquence et l'intensité accrues des catastrophes naturelles à l'échelle mondiale. La combinaison de ces trois chocs qui se superposent a fait basculer davantage de personnes dans l'extrême pauvreté et a encore accru les inégalités dans le monde, en particulier en Afrique, qui compte désormais la plus grande proportion de pauvres de la planète. Alors que quelque 35 % de la population africaine vivait dans l'extrême pauvreté en 2019 (contre 55 % en 2000), les revers économiques liés à la pandémie y ont fait basculer 55 millions de personnes. En effet, plus de 80 % des emplois étant dans le secteur informel, l'absence de sécurité sociale ou de couverture médicale est aggravée par la perte de moyens de subsistance et de sources de revenus consécutive au confinement dû à la pandémie.

40. Des dizaines de millions de personnes en Afrique seront exposées au risque de famine, de sécheresse, de maladie et de déplacement dans les décennies à venir. Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, de nombreux pays africains devraient affronter toute une série de risques, notamment une réduction de la production des cultures vivrières, de l'élevage et de la pêche²⁵ ; une augmentation de la mortalité liée à la chaleur ; une perte de productivité du travail liée à la chaleur ; et des inondations dues à l'élévation du niveau de la mer. Les pays doivent réévaluer leurs politiques, stratégies et plans actuels compte tenu de la probabilité accrue de tels événements. L'exposition des personnes, des biens et des infrastructures aux risques climatiques augmente, en raison de l'urbanisation rapide, du déficit d'infrastructures et de l'augmentation de la population dans les établissements informels.

41. Pour que les transports urbains contribuent fortement à la réalisation des objectifs de développement durable, la mobilité doit être objectivement accessible, efficace, sûre et adaptée au climat. En Afrique, une forte proportion de pauvres marche ou utilise des moyens de transport non motorisés, surtout pour les trajets de moins de 5 à 8 km²⁶. Dans beaucoup de villes, un grand nombre de pauvres vit dans des zones suburbaines (établissements informels)

²⁵ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, Changements climatiques 2022 : Incidences, adaptation et vulnérabilité – Contribution du Groupe de travail II au sixième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. (Cambridge University Press, Cambridge, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et New York, 2022).

²⁶ Mobilité durable pour tous, Rapport mondial sur la mobilité 2017 : suivi des performances du secteur (Washington, 2017).

et doit faire des trajets longs et coûteux pour aller travailler, souvent plus de 20 km, à raison de 3 à 4 heures par jour.

42. Pour récolter les dividendes démographiques de l'urbanisation, la région doit rapidement s'assurer que les investissements dans le développement sont protégés par une planification adéquate tenant compte des risques. Outre l'exode rural de personnes en quête d'une meilleure qualité de vie, les tendances climatiques prévues entraîneront une augmentation de mouvements de migrants fuyant la sécheresse, les mauvaises récoltes et l'insécurité alimentaire, ce qui accentuera l'urbanisation.

43. La disponibilité de données sur ces événements est un élément clef qui favorise une prise de décision éclairée et une planification adéquate. Cependant, dans les pays africains, l'accès à l'information est inadéquat et il y a des lacunes dans la gestion actuelle des données, des informations et des connaissances, si bien qu'il est peu probable que l'on enregistre systématiquement les pertes et les dégâts liés aux catastrophes.

IV. Actions transformatrices et partenariats

44. Les actions transformatrices et les partenariats suivants sont suggérés en vue de progresser vers la réalisation des cibles de l'objectif 11 discutée ci-dessus :

a) **Tirer parti de l'urbanisation pour créer des emplois et diversifier les économies.** Cet objectif peut être atteint en associant la planification économique et l'aménagement de l'espace dans des lieux appropriés et en donnant la priorité aux emplois à forte intensité de main-d'œuvre et de compétences. Les mécanismes de planification du développement national pourraient être le moyen idéal pour renforcer les synergies entre les objectifs de développement durable et l'urbanisation. À cet égard, les villes s'avéreront essentielles pour faciliter les efforts des pays tendant à atteindre l'objectif 1 (éliminer la pauvreté) et l'objectif 8 (concernant une croissance partagée et un travail décent).

b) **Investir dans les villes en fonction de leur rôle dans l'intégration régionale.** Dans le cadre de la Zone de libre-échange continentale africaine, les villes auront un rôle crucial à jouer à l'appui du processus d'intégration régionale, car elles constituent de grands centres de production et de consommation, reliant les économies nationales et régionales le long des corridors de transport, d'énergie et de commerce. En outre, compte tenu du rôle de plus en plus important que jouent les technologies de l'information et de la communication dans la vie sociale et économique, les villes sont bien placées pour devenir l'épine dorsale de la connectivité régionale, favorisant une intégration et une croissance économiques plus rapides. À mesure que les économies se développent et que la part du commerce intrarégional augmente, les villes et les systèmes urbains se transformeront en centres de fabrication, de commerce et de logistique capables de soutenir les chaînes d'approvisionnement régionales émergentes dans l'agriculture et l'industrie. Déjà, les agglomérations urbaines situées le long des corridors régionaux, notamment le long du corridor de transport Lamu -Soudan du Sud- Éthiopie, du corridor Praia-Dakar-Abidjan, et des corridors Abidjan-Lagos, Doula-Bangui et Doula-Ndjamena, témoignent du lien organique fort entre urbanisation et intégration régionale.

c) **Concentrer l'attention sur les habitants des bidonvilles.** Compte tenu de la forte proportion de la population urbaine vivant dans des bidonvilles, il est impératif que les pays africains « ne laissent personne de côté » et améliorent la qualité, la couverture et l'accessibilité financière des logements

dans les zones défavorisées, galvanisant ainsi l'action en faveur d'un environnement urbain équitable, inclusif et résilient.

d) **Créer des plateformes pour gérer les crises transfrontalières et renforcer la résilience.** Pour répondre aux ambitions interdépendantes énoncées dans l'Accord de Paris, le Programme de développement durable à l'horizon 2030, l'Agenda 2063 et le Cadre de Sendai, il faut une coordination centrée sur les personnes, inclusive et orientée vers le niveau local. Il incombe aux gouvernements de gérer les crises complexes, qui sont souvent de nature transfrontalière. Il leur faut créer des plateformes d'apprentissage mutuel afin de collecter des données sur les meilleures pratiques qui renforcent la résilience.

V. Messages clefs

45. Les recommandations suivantes sont formulées en vue d'accélérer la réalisation de l'objectif 11 :

a) **Renforcer les capacités des autorités locales en tant qu'acteurs clefs de la planification économique.** Les pays, dans leur planification économique, devraient cibler les secteurs qui tirent parti du potentiel économique de l'urbanisation et des villes. L'amélioration de la productivité urbaine nécessitera des investissements stratégiques dans les infrastructures, en mettant l'accent sur les secteurs urbains qui ont la capacité de générer des rendements économiques élevés, parallèlement aux efforts visant à renforcer les mécanismes de planification et de gouvernance foncière. À cet égard, il est crucial de renforcer les capacités des collectivités locales et d'étendre leurs mandats au-delà de la prestation de services.

b) **Optimiser la productivité et le potentiel de création de revenus des villes africaines.** Les villes nécessitent d'énormes investissements, mais elles peuvent aussi générer d'énormes ressources. Il existe toute une série d'instruments permettant de mieux relier les investissements et les revenus urbains ; le développement de capacités de gestion financière infranationales adéquates jouera probablement un rôle essentiel dans la mise en œuvre de ces instruments. La récupération des plus-values foncières et la mobilisation du secteur privé sont deux angles d'attaque permettant de disposer de ressources adéquates pour financer et guider l'urbanisation.

c) **Mettre en place des infrastructures résilientes.** Le développement d'infrastructures pouvant résister à des catastrophes naturelles, telles que les inondations et les tremblements de terre, est un élément important de stratégies efficaces de gestion des villes africaines, visant à les rendre capables de mieux résister à divers chocs et de s'en remettre.

d) **Mettre le logement au centre des agendas nationaux et locaux.** Il est essentiel de donner la priorité aux politiques et aux programmes visant à donner aux habitants des bidonvilles un meilleur accès au logement. En plaçant le logement au centre des agendas urbains nationaux et locaux, on passera de la simple construction de maisons à un cadre holistique d'ensembles immobiliers, orchestré par la pratique de l'urbanisme afin de placer les personnes et les droits humains au premier plan du développement urbain durable.

e) **Rendre l'architecture de la gouvernance urbaine inclusive.** Si les politiques migratoires sont souvent conçues au niveau national, les villes sont le terrain pertinent d'intégration de la migration dans la planification urbaine, par la gestion des systèmes de prestation de services et la facilitation de l'inclusion sociale et économique. Une planification urbaine fondée sur des données probantes, dans laquelle les parties prenantes, y compris les migrants et autres populations mobiles, participent aux processus de consultation, de

prise de décision et de mise en œuvre, est cruciale pour élaborer des systèmes de gouvernance urbaine qui facilitent le développement intégré.

f) **Renforcer la coordination multisectorielle et interinstitutionnelle.** Les fonctions et les responsabilités en matière de renforcement de la résilience doivent être clairement définies entre les ministères et les institutions à tous les niveaux du gouvernement. Les pays sont invités à accélérer la mise en œuvre d'initiatives telles que l'initiative « Pour des villes résilientes 2030 », que l'Assemblée générale a saluée pour son approche partenariale de la programmation, afin de renforcer les capacités de gestion des risques permettant de rendre les villes plus sûres.
