

**rapport
métropolitain**



africain



contenus



→	avant-propos	p. 4
→	résumé exécutif	p. 6
→	aperçu	p. 10
→	contexte de la métropolisation en Afrique	p. 12
→	analyse des indicateurs métropolitains en Afrique	p. 20
	contexte et gouvernance	p. 21
	développement économique	p. 33
	cohésion sociale	p. 39
	durabilité environnementale	p. 44
	qualité de vie	p. 47
→	conclusions	p. 52
→	annexes	p. 57
	bibliographie	p. 58
	indicateurs métropolitains	p. 59

avant-propos



L'essor métropolitain est l'une des tendances du XXI^e siècle: tandis que l'urbanisation se poursuit, l'interdépendance des villes avec leurs territoires environnants augmente. Le rythme actuel de la croissance urbaine accroît des problèmes tels que le manque d'accès aux services, la dégradation de l'environnement, l'éloignement des populations les plus pauvres aux périphéries et l'augmentation de bidonvilles, pour n'en nommer que quelques-uns. Les femmes, les jeunes et autres groupes citoyens moins favorisés sont particulièrement vulnérables dans les métropoles et n'ont qu'un accès limité à des emplois décents, aux logements, aux espaces, et transports publics ou autres services et biens. Les inégalités de genre se voient reflétées par une faible protection contre les violations des droits humains et une insuffisante inclusion des groupes défavorisés dans la planification, conception et législation urbaine.

Pour faire face à de tels défis, les agendas mondiaux soulignent l'importance des mécanismes de suivi qui divulguent des données ventilées au niveau local. Comme les frontières traditionnelles deviennent moins figées, les zones urbaines subissent de nombreux chocs transcendant les frontières municipales et qui doivent être examinés à l'échelle métropolitaine.

À Metropolis, nous concentrons nos efforts sur la compréhension de la métropolisation et les réponses de nos membres, des gouvernements de grandes villes et d'aires métropolitaines, dont les profils institutionnels variés montrent des exemples permettant de parvenir à une gouvernance métropolitaine judicieuse pour un développement plus durable. C'est pour cette raison, qu'en 2016, avec le soutien de l'Aire Métropolitaine de Barcelone, nous avons lancé l'Observatoire Metropolis, un projet qui promeut la réflexion sur la métropolisation au niveau mondial et offre un cadre pour l'inclusion de la perspective métropolitaine dans la gouvernance urbaine.

En 2019, l'Observatoire Metropolis a fait un grand pas en avant avec le lancement d'un système d'indicateurs métropolitains permettant de comparer différentes métropoles à travers le monde. Issu d'une recherche pionnière menée par LSE-Cities, l'échantillon initial d'indicateurs contient un total de 2 789 points de données relatifs à 58 espaces métropolitains d'Afrique, d'Asie, des Amériques et d'Europe. Ils couvrent des dimensions économiques, environnementales et sociales de chaque espace métropolitain et ont été construits en consultation avec les membres de Metropolis. Comme nous avons essayé de délimiter des espaces métropolitains et non des juridictions infranationales spécifiques, des données sont fournies pour des territoires souvent composés d'une ou de plusieurs unités administratives. C'est pourquoi nous trouvons 69 membres de Metropolis dans les 58 espaces étudiés.

Dans des métropoles en constante transformation, les données sont des outils très importants pour les politiques publiques, mais nous devons comprendre leurs contextes pour pouvoir les utiliser efficacement. De plus, étant donné que les comparaisons au niveau mondial peuvent être partiales, une analyse spécifique de chaque région devient nécessaire. Ce rapport est le premier d'une série qui passe en revue les indicateurs métropolitains dans des contextes régionaux, en s'appuyant sur les informations fournies par les indicateurs métropolitains et en analysant les résultats pour 18 membres de Metropolis en Afrique.

L'Afrique a été choisie pour lancer la série, non seulement parce qu'elle est l'une des régions à l'urbanisation la plus rapide, mais aussi parce qu'elle accueille cette année le Sommet mondial des dirigeants locaux et régionaux organisé par Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU), dont la section métropolitaine est dirigée par Metropolis. Ayant lieu ce mois-ci à Durban, l'événement accueille le Forum des Métropoles Africaines, où cette publication sera rendue publique.

J'espère que ce rapport apporte de nouvelles connaissances sur l'urbanisation en Afrique, stimule le perfectionnement continu de notre base de données d'indicateurs métropolitains et contribue à la construction d'une narrative métropolitaine partagée à travers le monde.

Octavi de la Varga

Secrétaire général de Metropolis
novembre 2019.



résumé exécutif



Ce rapport décrit les résultats obtenus pour l'échantillon initial des 38 indicateurs métropolitains lancés par Metropolis en juin 2019 et ne concernant que 17 des 58 espaces métropolitains initialement étudiés; à savoir ceux situés sur le continent Africain.

L'analyse porte sur les espaces métropolitains entre eux, ainsi que par rapport aux membres de Metropolis d'autres régions du monde pour lesquels des données ventilées sont disponibles.

Bien que les 2 789 points de données disponibles grâce aux indicateurs de Metropolis représentent la principale source de données et d'informations utilisée, la recherche a été complétée avec d'autres sources fournissant des informations supplémentaires sur les espaces urbains en Afrique, telles que des publications de Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU), d'agences des Nations Unies (ONU) et la Base de données du Centre Urbain de l'Union européenne sur les établissements humains à l'échelle mondiale (GHS-UCDB). Ce dernier a montré qu'en 2015, il existait 65 conurbations urbaines africaines abritant chacune plus d'un million d'habitants.

Ensemble, elles concentraient une population d'environ 192 millions d'habitants. Certaines des caractéristiques principales définissant ces établissements sont leurs taux de croissance élevés, leurs densités élevées, leurs faibles accès aux services et leurs hauts niveaux de pauvreté.

La première partie de ce rapport dévoile le contexte de la métropolisation en Afrique, soulignant certaines des principales tendances et facteurs ayant une incidence sur la gouvernance métropolitaine. La deuxième partie est consacrée à l'analyse des indicateurs dans les 17 espaces métropolitains africains en suivant la structure de cinq des six catégories dans lesquelles les indicateurs métropolitains étaient initialement regroupés: 1) contexte et gouvernance, 2) développement économique, 3) cohésion sociale, 4) durabilité environnementale, 5) qualité de la vie. L'égalité de genre, qui constituait à l'origine une catégorie distincte des indicateurs métropolitains, a été intégrée à chacune des cinq catégories susmentionnées, représentant l'effort pour développer de manière tangible une approche intégrée de la dimension de genre dans le processus de recherche.

contexte et gouvernance

La population moyenne des 17 métropoles africaines étudiées est de 4,3 millions, inférieure à la moyenne internationale de 7,5 millions. Le Caire et Johannesburg sont les plus grandes zones urbaines de la base de données. La **densité de population** est relativement élevée par rapport aux moyennes mondiales, mais varie considérablement d'une métropole africaine à l'autre.

Bien que les taux de croissance diminuent lentement dans les métropoles africaines, ils restent nettement plus élevés que ceux des zones urbaines du reste du monde. Le nombre total de personnes vivant dans les zones urbaines africaines augmente de façon régulière et devrait continuer à le faire. Cela devrait être une caractéristique particulière pour l'Afrique de l'Est qui, d'ici à 2050, comptera le deuxième plus grand nombre de personnes vivant en milieu urbain en Afrique, après l'Afrique de l'Ouest qui compte la plus grande population urbaine.

Cette croissance rapide présente un défi de gouvernance important pour les gouvernements urbains africains, qui doivent assurer l'approvisionnement des services de base, d'infrastructures, des services de santé, sociaux et de transports.

La métropolisation, ou le processus de croissance simultanée de zones urbaines en une plus grande unité urbaine fonctionnelle¹ est en cours dans plusieurs zones urbaines africaines. L'interdépendance croissante entre les territoires les constituant nécessite le développement de modèles de gouvernance pouvant opérer au-delà des frontières juridictionnelles. La gestion de la gouvernance multisectorielle est un défi particulier, bien que les métropoles africaines aient un degré de coordination légèrement supérieur à celui des autres régions du monde et un niveau de fragmentation inférieur.

La croissance urbaine conduit à des densités résidentielles plus élevées sur le continent. Cela rend la prestation de services plus rentable et peut entraîner un dividende urbain, mais doit être géré par des gouvernements métropolitains, car une plus grande densité de population exige d'augmenter l'accès aux services ainsi qu'aux espaces ouverts. Cependant, les métropoles africaines analysées ont des niveaux de **densité économique** très faibles- moins de la moitié de la moyenne mondiale pour les métropoles de la base de données.

¹Metropolis, (2017) Résilience à l'échelle métropolitaine, Issue Paper 03, novembre 2017, Barcelone

En moyenne, sur l'ensemble de l'Afrique, la somme des budgets des gouvernements locaux dans les métropoles est nettement inférieure à celle internationale.

Néanmoins, les pouvoirs et les fonctions diffèrent considérablement selon les contextes et, par rapport aux moyennes mondiales, les métropoles africaines exercent une influence relativement supérieure sur les politiques des secteurs influençant le développement métropolitain. Ce pouvoir décisionnel est essentiel quant à l'efficacité de la gouvernance urbaine.

Les métropoles africaines ont un niveau d'**autonomie fiscale** légèrement inférieur à celui d'autres régions, avec seulement trois métropoles ayant une quasi-totale autonomie de la collecte de leurs recettes et ne recevant que très peu du fisc national. Toutefois, bien qu'ayant un score de **leadership de politiques sectorielles** légèrement supérieur à la moyenne mondiale, elles affichent une moyenne de **décentralisation fiscale** inférieure, souvent sans le pouvoir budgétaire nécessaire pour la mise en œuvre, les empêchant d'avoir un plus grand pouvoir décisionnel sur ce qui doit être mené à bien.

En ce qui concerne l'égalité de genre, les métropoles africaines affichent une proportion de femmes élues au sein des gouvernements locaux inférieure à la moyenne mondiale, bien que de grandes différences entre les contextes existent. Il existe également moins d'outils pour promouvoir l'égalité de genre dans les métropoles africaines par rapport aux autres régions du monde. Si de nombreuses métropoles ont entrepris des démarches considérables pour la parité entre les genres, il reste encore beaucoup à faire.

développement économique

Les métropoles africaines ont des niveaux de **PIB par habitant** nettement inférieurs à ceux des autres régions. De plus, on y constate des taux de pauvreté supérieurs au double de la moyenne mondiale. Les métropoles africaines subissent donc une forte pression pour s'acquitter de leurs responsabilités et fournissent des services dans un contexte de grandes contraintes économiques. La métropolisation peut être argumentée de manière irréfutable lorsqu'une comparaison entre les niveaux de fragmentation et de budget par habitant est effectuée. La fragmentation municipale peut augmenter les coûts des services et réduire l'équité de l'accès à ceux-ci.

Les métropoles africaines ont réalisé d'importants progrès sur certains problèmes liés à l'inégalité de genres. Elles ont, par exemple, un écart de rémunération entre les hommes et les femmes inférieur à la moyenne mondiale. Cependant, les données montrent que le taux d'employabilité des femmes et leur présence sur le marché du travail sont inférieurs à ceux des hommes. Ceci ne mesure toutefois pas les activités non rémunérées des femmes, telles que les tâches agricoles et de bien-être du foyer. Généralement, ces tâches ne sont ni pleinement reconnues, ni officiellement comptabilisées dans des mesures comme le PIB ou les chiffres d'activité formelle. L'indicateur d'**économie informelle** fournit certaines indications, mais étant auto-déclaré, il ne peut atteindre le degré d'informations fournies par les données statistiques formelles.

De manière générale, le taux de **chômage** des métropoles africaines est élevé: près de deux fois supérieur à la moyenne internationale. Ceci est un facteur significatif contribuant aux faibles niveaux de ressources financières à disposition des gouvernements locaux pour mettre en place des mesures visant à répondre aux besoins basiques.

Il existe un écart significatif entre le taux de chômage général et le chômage des jeunes (une caractéristique observée également dans d'autres régions du monde), mettant les femmes et les jeunes de plus en plus en marge dans de nombreuses métropoles africaines. Cela a un impact négatif sur le PIB et compromet la croissance économique du continent. De plus, celle-ci est également compromise par la dépendance relativement forte au travail dans le secteur primaire.

cohésion sociale

Les indicateurs de développement économique se comprennent encore mieux par les bas salaires et les niveaux élevés d'inégalité de revenus, entravant la cohésion sociale en Afrique.

Les taux d'homicides volontaires sont généralement élevés dans les métropoles africaines. Le taux d'homicides volontaires n'est pas lié à la taille de la population métropolitaine ou de son territoire, cependant la tendance montre une légère diminution des taux d'homicides volontaires à mesure que la densité métropolitaine augmente.

Au-delà de la sécurité physique et du bien-être, les taux d’alphabétisation en Afrique sont inférieurs à ceux d’autres régions. Les taux d’alphabétisation sont influencés, entre autres facteurs, par la pauvreté, les inégalités et l’accès aux infrastructures éducatives. En revanche, les taux d’alphabétisation plus élevés sont généralement liés à l’augmentation d’employabilité, à la réduction de la pauvreté et à l’allongement de l’espérance de vie, bien qu’il existe quelques exceptions à cette tendance. Il existe également une différence entre les genres, les femmes ayant un niveau d’alphabétisation plus faible.

durabilité environnementale

Une des tâches essentielles des gouvernements locaux et métropolitains est de fournir ou de faciliter des services de base, comme l’accès à l’eau, l’électricité, l’assainissement et la gestion des déchets. Les niveaux d’accès aux services de base peuvent varier considérablement entre les métropoles et à l’intérieur de celles-ci, les populations résidentes des quartiers informels et des bidonvilles ayant un très faible niveau d’accès à ces services.

Moins de la moitié de la population des métropoles africaines a accès à la **collecte des eaux usées**. Ce chiffre est nettement inférieur à la moyenne internationale et peut avoir des conséquences importantes sur la santé des populations résidentes.

L’Afrique est également très vulnérable au changement climatique en raison de sa dépendance aux activités liées au climat et de sa faible capacité d’adaptation. La pénurie en eau, l’ampleur et la fréquence des phénomènes météorologiques extrêmes, l’élévation du niveau des mers, l’augmentation de l’insécurité alimentaire ainsi que des maladies liées au climat, telles que le paludisme et le choléra, sont les principaux changements prévus qui affecteront les métropoles africaines. En Afrique, les droits et besoins des femmes et des filles se voient affectés de manière disproportionnée par les catastrophes et changements climatiques, du fait du rôle de soins qui leur est socialement attribué. Fournir un soutien ciblé à la protection et aux moyens de subsistance et des femmes dans des situations de crise humanitaire a un effet direct sur le bien-être et le rétablissement de leurs familles et leurs communautés. La moyenne d’**émissions carbone** des métropoles africaines est relativement faible. Les métropoles où la **possession de voitures** est nombreuse et le PIB est élevé voient un taux d’émissions de CO₂ plus élevé. Parallèlement, des densités résidentielles élevées et de meilleurs accès aux transports en commun sont associés à des niveaux d’émissions de carbone inférieurs. Bien que les niveaux de CO₂ soient relativement faibles, la concentration est plus élevée dans les métropoles africaines que dans les autres régions du monde.

qualité de vie

L’**espérance de vie** moyenne dans les métropoles africaines est inférieure à celle des autres métropoles mondiales. Au sein même de l’Afrique, il y a de grandes inégalités d’espérance de vie, avec plus de 23 ans d’écart entre les deux extrêmes. L’espérance de vie est plus élevée en Afrique du Nord, tandis que dans toutes les sous-régions du continent, les femmes ont une espérance de vie plus longue que les hommes. En outre, l’espérance de vie est généralement plus élevée dans les zones urbaines que dans les zones rurales en raison d’un plus grand accès à différents services publics. Cependant, au sein même d’une métropole, elle peut varier considérablement selon l’accès aux services et la qualité de l’environnement.

En ce qui concerne les **inscriptions à l’enseignement supérieur**, il n’existe quasiment que des données nationales disponibles; Antananarivo, Nouakchott et Bamako affichent les valeurs les plus basses. En général, il est vrai que pour toutes les métropoles africaines les femmes sont moins inscrites que les hommes. Comparées aux autres régions du monde, les métropoles africaines ont, en moyenne, le plus faible taux de scolarisation de la population féminine, non seulement dans l’enseignement supérieur, mais aussi dans l’enseignement primaire et secondaire.

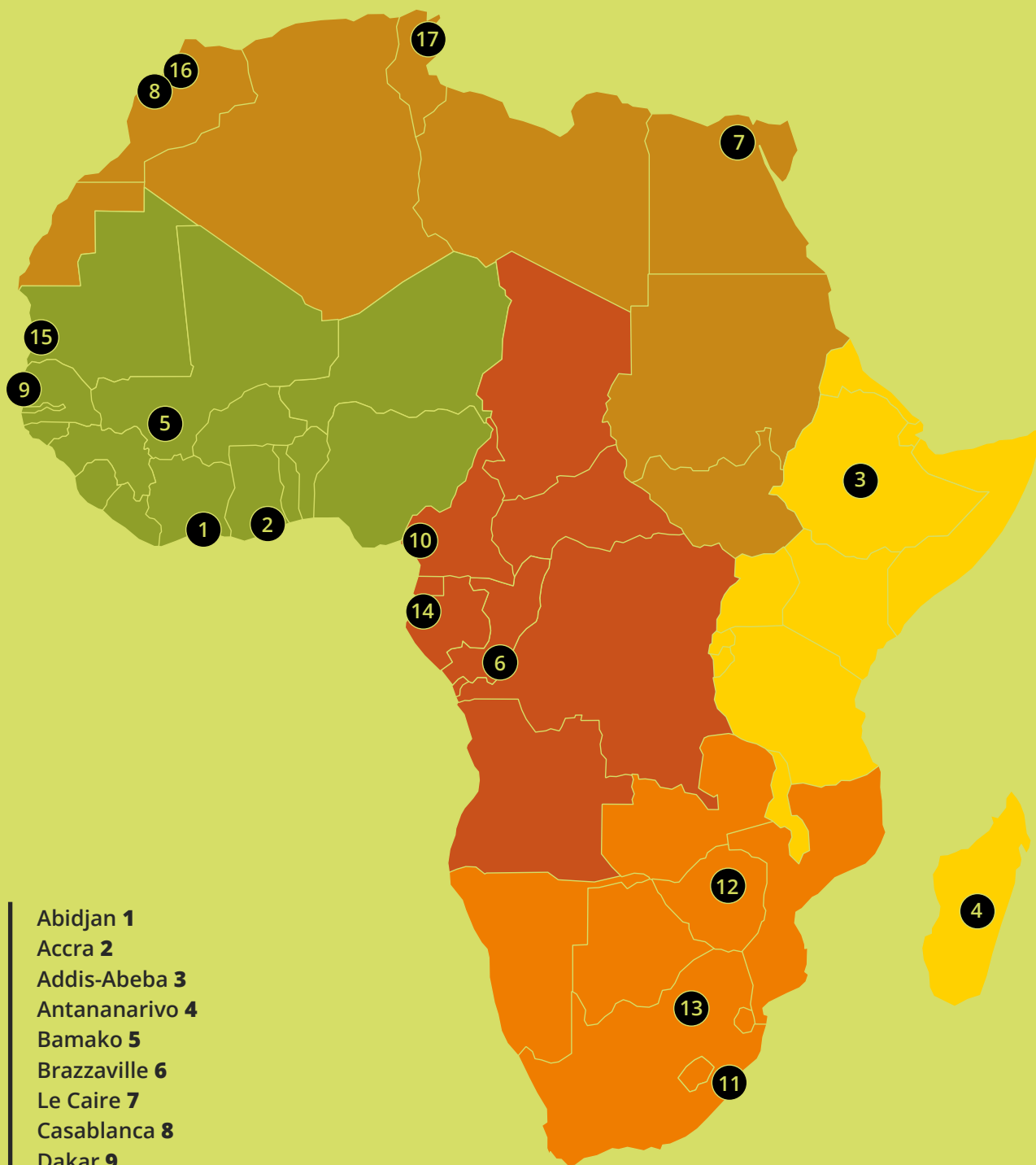
Le manque de développement des réseaux de transports publics dans les métropoles africaines est un autre facteur augmentant les inégalités et réduisant l’accessibilité de leurs territoires, discriminant en particulier les populations pauvres. La combinaison d’une faible densité de population et d’un manque d’**accès aux transports publics** peut considérablement augmenter les coûts mensuels du ménage. Seulement 32% des personnes résidentes des métropoles africaines ont un arrêt de transport en commun établi accessible, contre une moyenne mondiale de 53%.

Finalement, les métropoles africaines se trouvent dans la partie haute de l’**indice des villes fragiles**. Les risques d’incendie, la pénurie d’eau et les inondations sont les principales vulnérabilités des villes africaines.

Aperçu

—————→ basé sur des indicateurs métropolitains, ce rapport analyse l'état de la métropolisation des territoires africains où opèrent 18 des membres de Metropolis, à savoir:

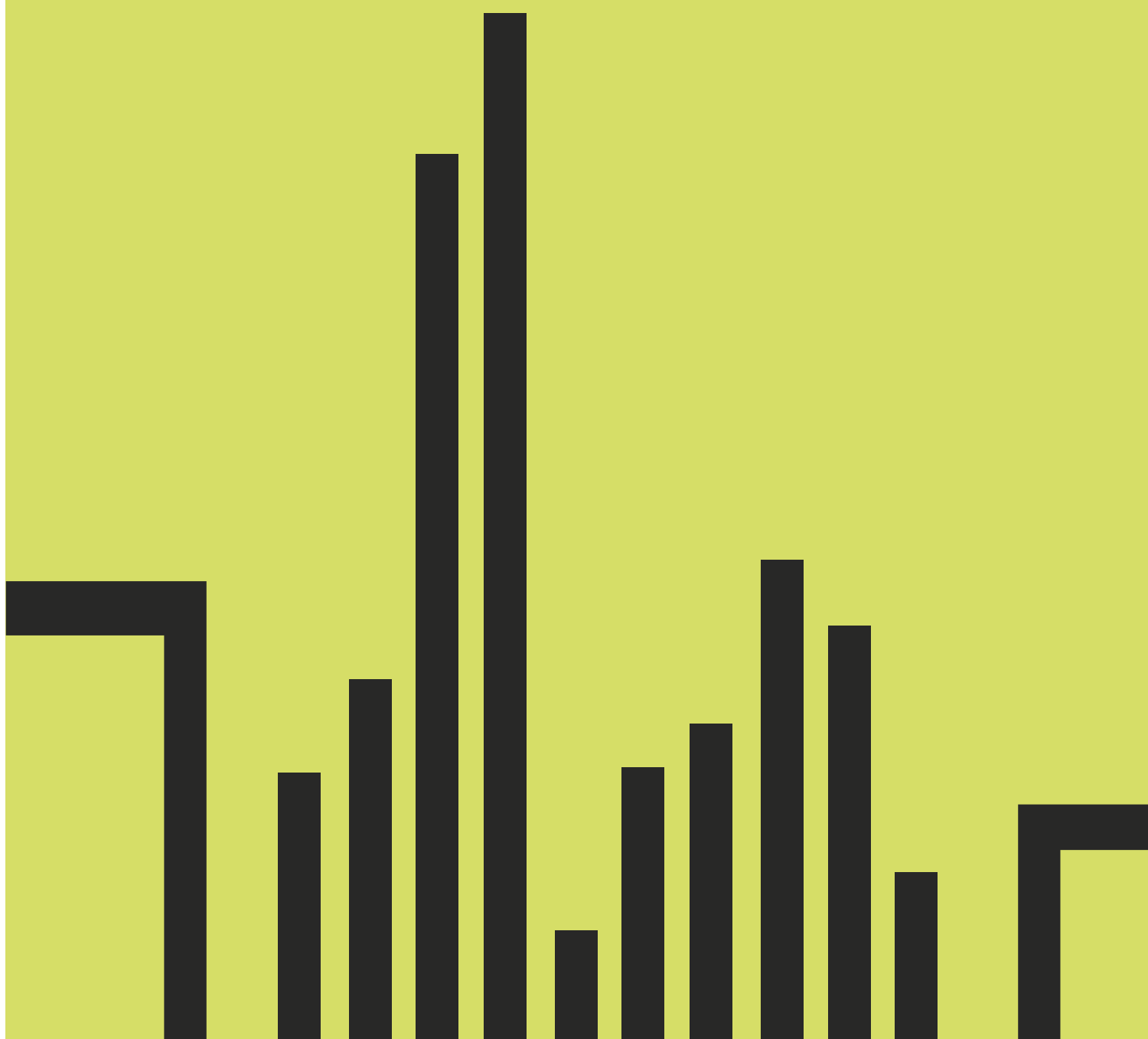
Assemblée métropolitaine d'Accra
Le Caire - Ministère égyptien du logement, des services publics et des communautés urbaines
Gouvernement de la ville d'Addis-Abeba
Ville de Harare
Ville de Johannesburg
Communauté Urbaine de Douala
Commune de Casablanca
Commune de Rabat
Commune de Tunis
Commune Urbaine d'Antananarivo
Conseil Régional de Nouakchott
District d'Abidjan
Municipalité d'Ethekwini (Durban)
Gouvernement provincial de Gauteng
Mairie de Brazzaville
Mairie de Libreville
Mairie du District de Bamako
Ville de Dakar



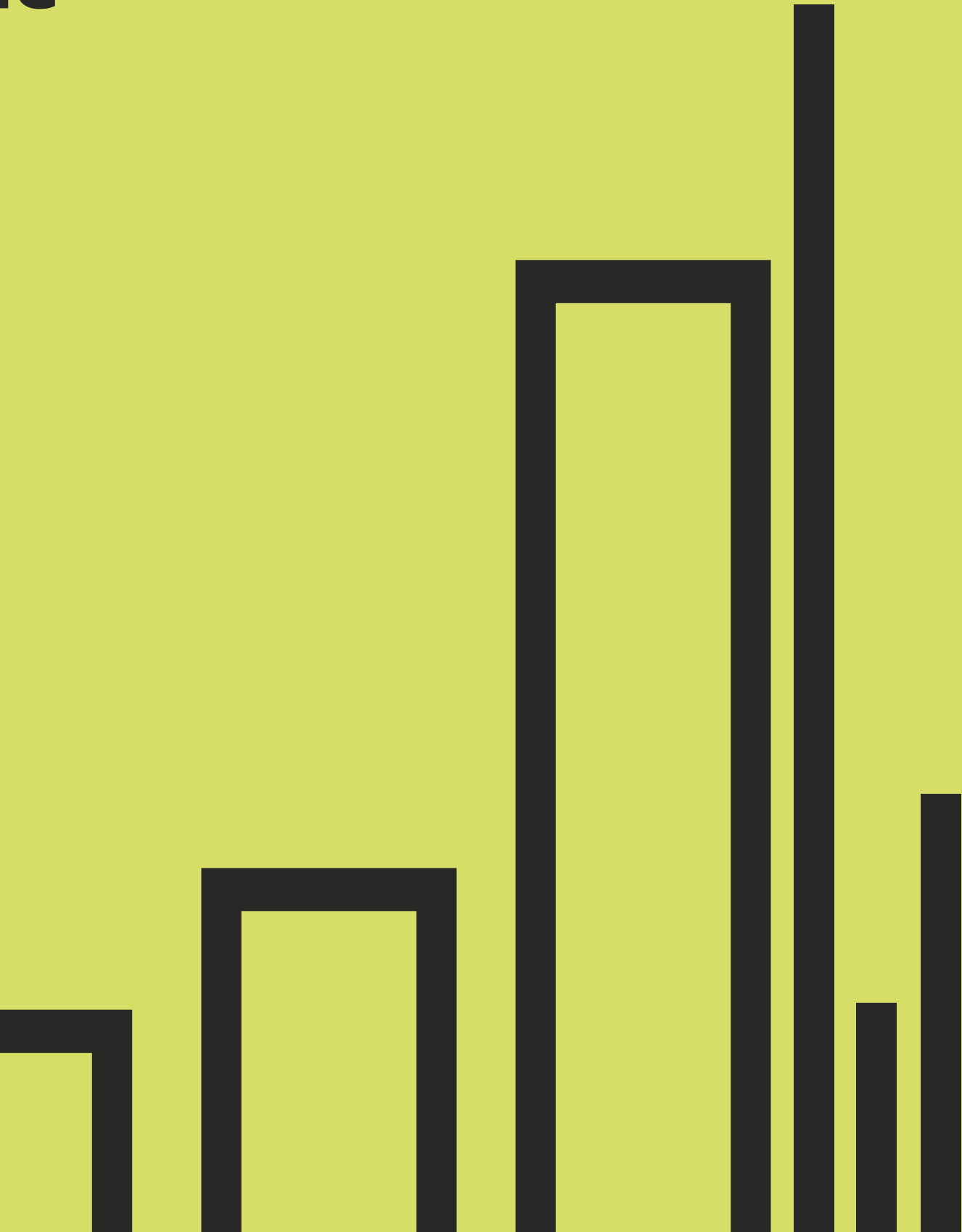
- Abidjan 1
- Accra 2
- Addis-Abeba 3
- Antananarivo 4
- Bamako 5
- Brazzaville 6
- Le Caire 7
- Casablanca 8
- Dakar 9
- Douala 10
- Durban 11
- Harare 12
- Johannesbourg 13
- Libreville 14
- Nouakchott 15
- Rabat 16
- Tunis 17

- Afrique du Nord
- Afrique centrale
- Afrique de l'Ouest
- Afrique de l'Est
- Afrique australe

contexte de la métropolisation africain



ne



De part le monde, il y a plus de 10,000 espaces urbains ayant une population d'au moins 50,000 personnes, et 2805 d'entre eux sont en Afrique.²

Bien que l'objet de ce rapport se concentre sur les métropoles urbaines africaines de plus d'un million de personnes, la distribution de l'ensemble des établissements urbains en Afrique fournit une indication de la façon dont les conurbations et agglomérations se développent dans différentes parties du continent. Par exemple, le grand corridor urbain Ibadan-Lagos-Accra en Afrique de l'Ouest, la croissance urbaine de la région du Caire-Gizeh le long du Nil, la ceinture côtière marocaine (qui comprend El Jadida, Casablanca, Rabat, Salé et Kenitra), et la Région de Gauteng en Afrique du Sud qui comprend les métropoles de Johannesburg et Pretoria.

Une caractéristique importante des zones urbaines africaines est leur grande croissance démographique. L'Afrique a vu sa population urbaine passer de 32,6 millions³ de personnes en 1950 à 491,5 millions en 2015. La projection de l'Afrique pour 2050 est de près de 1,5 milliard de population urbaine, ce qui correspondra à un quart de la population urbaine mondiale.⁴

Bien que le nombre total de personnes vivant dans des zones urbaines

augmente, le rythme ou vitesse auquel cela s'opère - le taux d'urbanisation - s'est ralenti en Afrique et dans le monde - bien que le taux d'urbanisation en Afrique soit près du double par rapport au reste du monde. Les perspectives d'urbanisation calculées par les Nations Unies montrent que les taux d'urbanisation dans le monde sont passés d'environ 4% dans les années 60 à 2,6% en 2015, et une nouvelle diminution est prévue à 1,4% en 2050. Les taux d'urbanisation en Afrique ont également diminué, passant de 6,4% en 1960 à 4,7% en 2015 et devraient ralentir à 3,5% d'ici 2050.⁵

Cependant, malgré cette baisse du taux d'urbanisation, les villes africaines devront tout de même accueillir près d'un milliard de personnes supplémentaires dans les 35 prochaines années. Il est également important de reconnaître que, bien que la transition⁶ vers une société urbaine ait pris 150 ans en Europe, elle ne devrait prendre que 60 ans en Afrique. D'ici 2035, l'Afrique devrait être principalement urbaine.

Les cartes suivantes montrent, pour les zones urbaines de plus de 500,000 habitants, la moyenne de densité en 2015 et le changement de densité entre 2000 et 2015.⁷ Actuellement, avec 54,9%, l'Afrique du Nord a le pourcentage le plus élevé de population urbaine tandis que avec 26,3%, l'Afrique

→ le taux d'urbanisation est le rythme ou la vitesse à laquelle ce pourcentage change au cours d'une période donnée

² Union Européenne; Global Human Settlement Layer Urban Centre Database (GHS-USDB)

³ Révision 2018 du World Urbanization Prospects (UN DESA)

⁴ Ibid

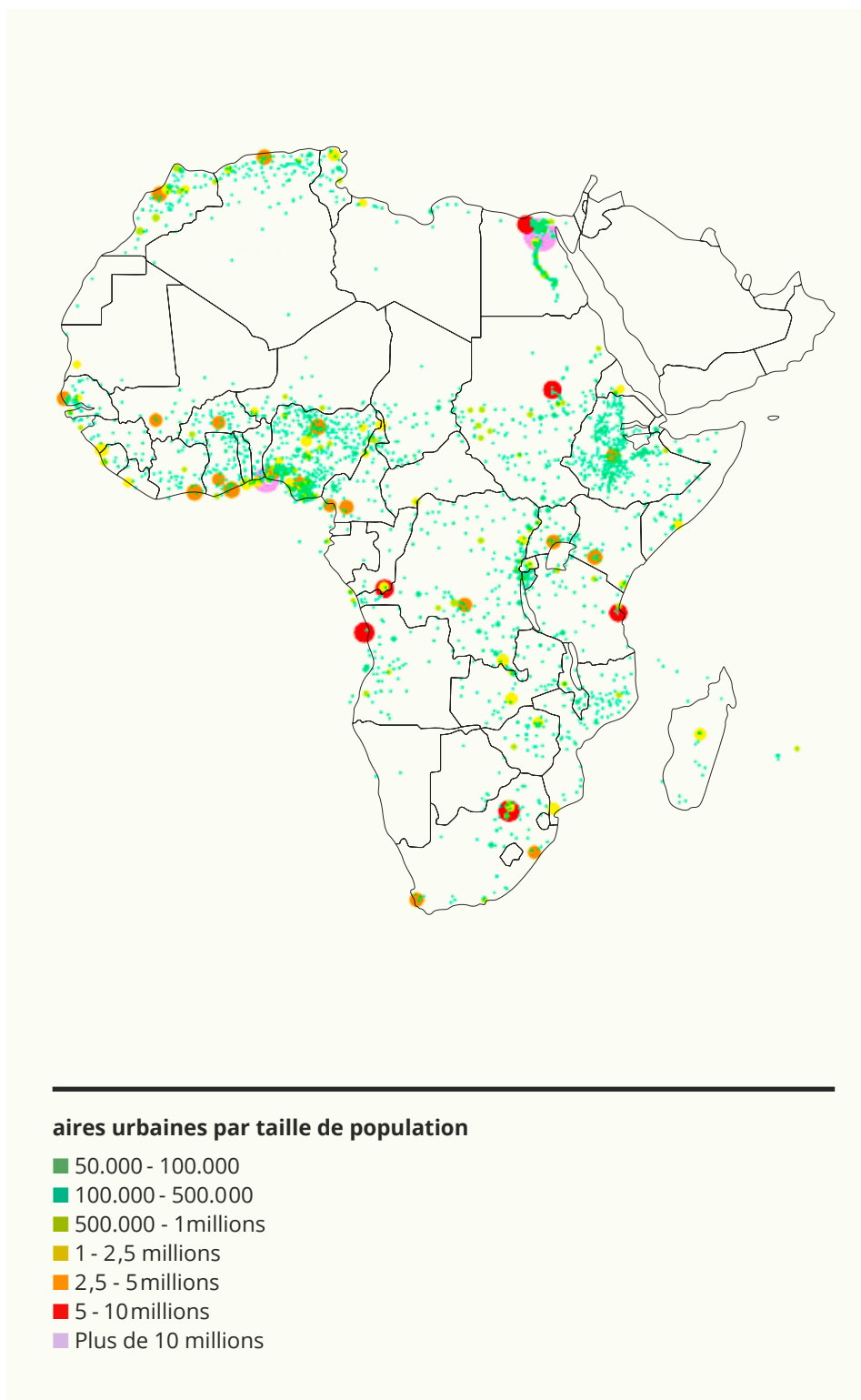
⁵ En 2015 le taux d'urbanisation de l'Afrique était de 4,7% par an, comparé à un taux mondial de 2,6%. Source: UN DESA (2018)

⁶ Source: UN DESA (2018)

⁷ Source de donnée: Union Européenne, Global Human Settlement Layer Urban Centre Database (GHS-UCDB)

Figure 1
aires urbaines africaines
catégorisées par la taille
de la population

(source: GHS-UCDB)



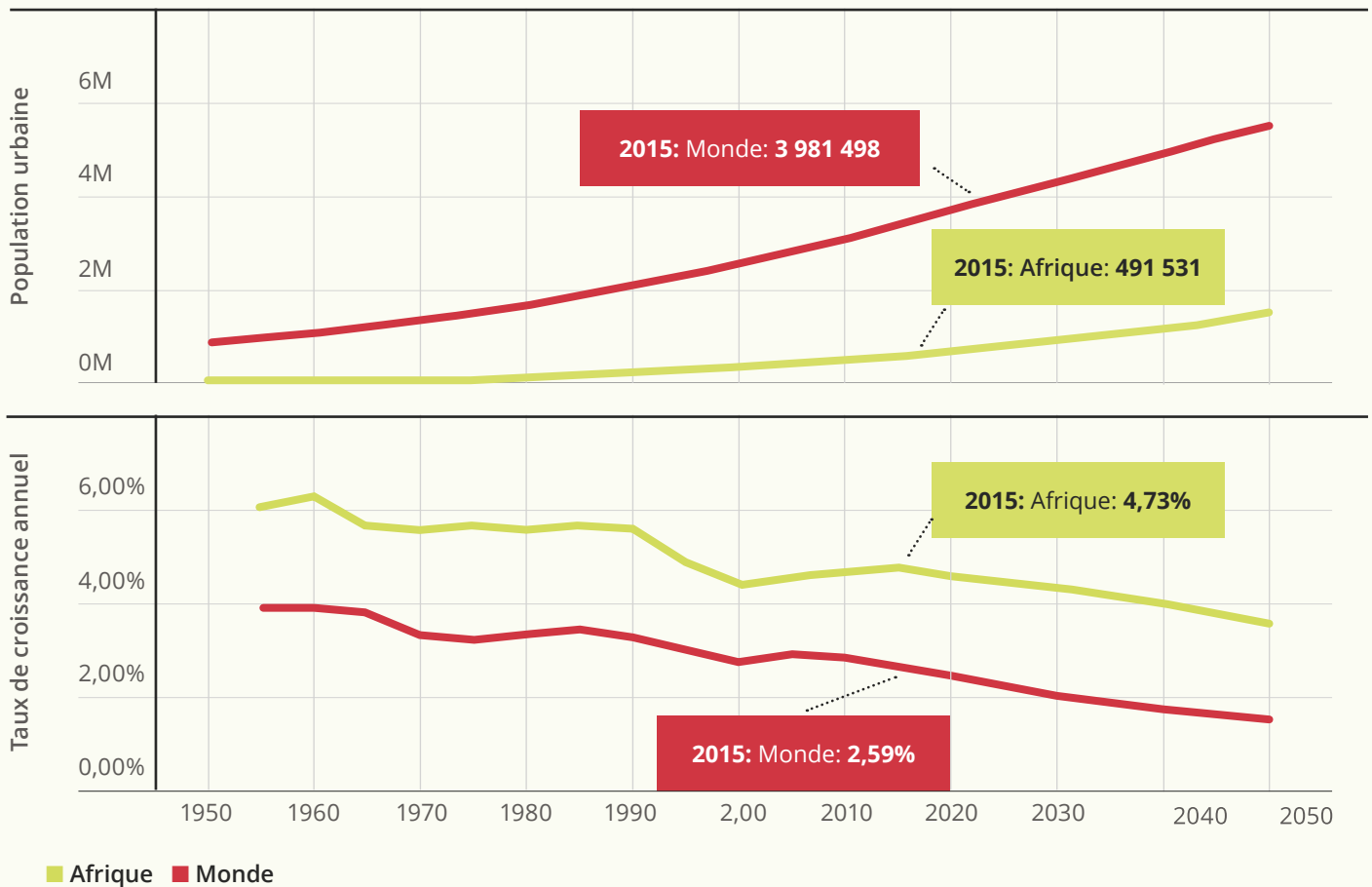
de l'Est a le plus bas. Cependant, en particulier pour l'Afrique de l'Ouest et de l'Est, ce nombre augmente rapidement et étant donné que ces régions hébergent un nombre de personnes significativement susceptibles de s'urbaniser, la croissance urbanistique en Afrique viendra principalement de ces régions.⁸

Globalement, cela signifie que dans les 30 prochaines années, le contexte urbain africain sera reconfiguré.

Tandis que la région ouest-africaine restera la région avec la plus grande population urbaine, la région est-africaine deviendra la région avec la seconde population urbaine la plus élevée d'Afrique.

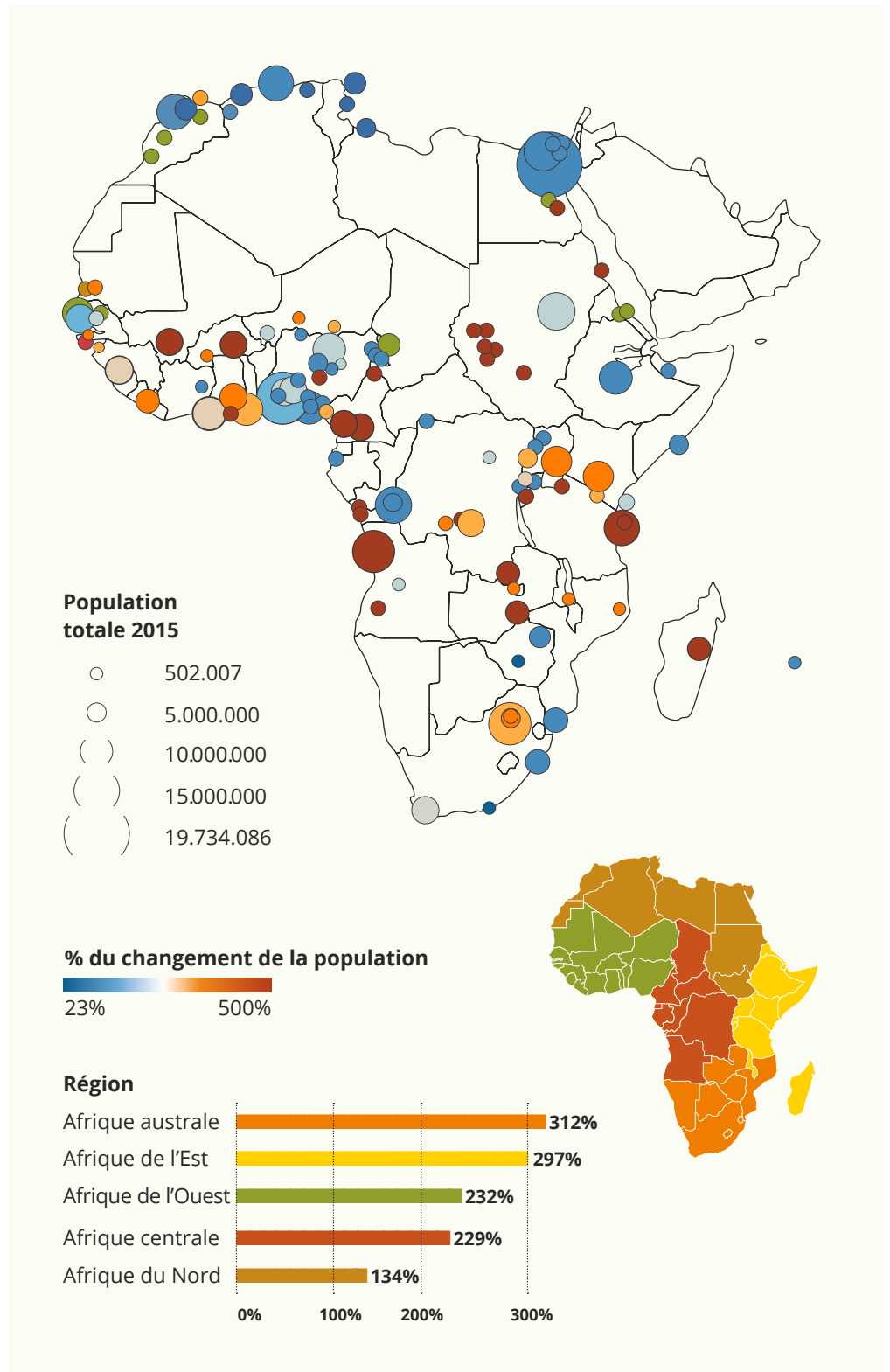
Entre 2,00 et 2015, la densité annuelle moyenne a augmenté de 3,41% en moyenne. Toutefois, il y a des variations au sein de cette moyenne, d'une augmentation de 17%, à une diminution de 1,3%.

Figure 2
taille de la population urbaine et croissance de la population urbaine annuel pour l'Afrique et le monde 2015 et 2050
(source: UN DESA)



⁸ Rapport de l'UN World Urbanization Prospects pour 2018

Figure 3
Croissance de la population
dans les grandes villes
d'Afrique 1975 - 2015
 (source: GHS-UCDB)



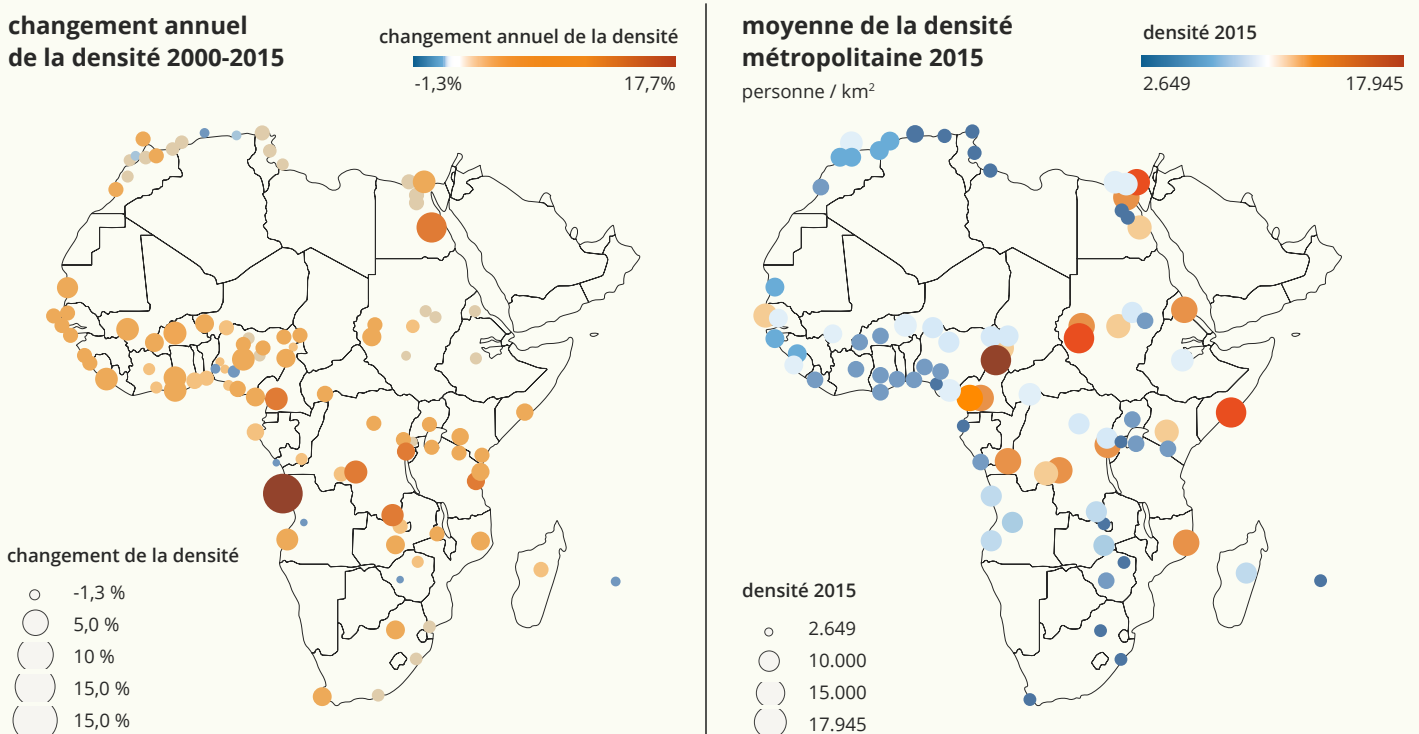
La croissance urbaine en Afrique présente donc, d'importants défis décisionnels et de gouvernance afin de veiller à ce que la population habite dans des conditions de vie décentes. Tandis que ces endroits sont caractérisés par une densité de population élevée, de plus grandes opportunités d'emploi et une main-d'oeuvre plus importante,⁹ ils doivent également répondre aux besoins en logement, infrastructures, transports, énergie et emplois, ainsi qu'aux services de base tels que l'éducation et la santé. Et comme cette croissance se produit principalement dans les conurba-

tions urbaines, où les zones urbaines adjacentes se développent ensemble¹⁰, en dehors des frontières administratives formelles, ce processus brouille les frontières légales et mène à une interdépendance croissante des unités urbaines qui les constituent.¹¹

Ceci nécessite de nouvelles approches en matière de planification, de coordination administrative, de financement et de prestation de services, afin de gérer la coopération entre les organes administratifs adjacents et de répondre aux besoins des grandes unités métropolitaines.

Figure 4
carte du changement annuel de la densité pour les métropoles entre 2000 et 2015 et densité moyenne en 2015

(source: GHS-UCDB)



⁹ Nations Unies (2015) Déclaration de Montréal sur les aires métropolitaines, octobre 2015, Montréal

¹⁰ Ibid

¹¹ Metropolis, (2017) Résilience à l'échelle métropolitaine, Issue Paper 03, novembre 2017, Barcelone



Analyse des indicateurs métropolitains en Afrique



contexte et gouvernance

La carte et le graphique ci-dessous indiquent l'emplacement et la taille de la population de chacune des dix-sept métropoles africaines analysées.

La métropole du Caire est beaucoup plus grande que les autres, et Johannesburg est deux fois plus grande que la métropole qui lui succède. À l'opposé, Libreville est la seule métropole de moins d'un million d'habitants.

La taille moyenne des métropoles africaines est inférieure à la moyenne internationale. Les métropoles asiatiques étant en moyenne les plus grandes et les métropoles européennes, les plus petites.

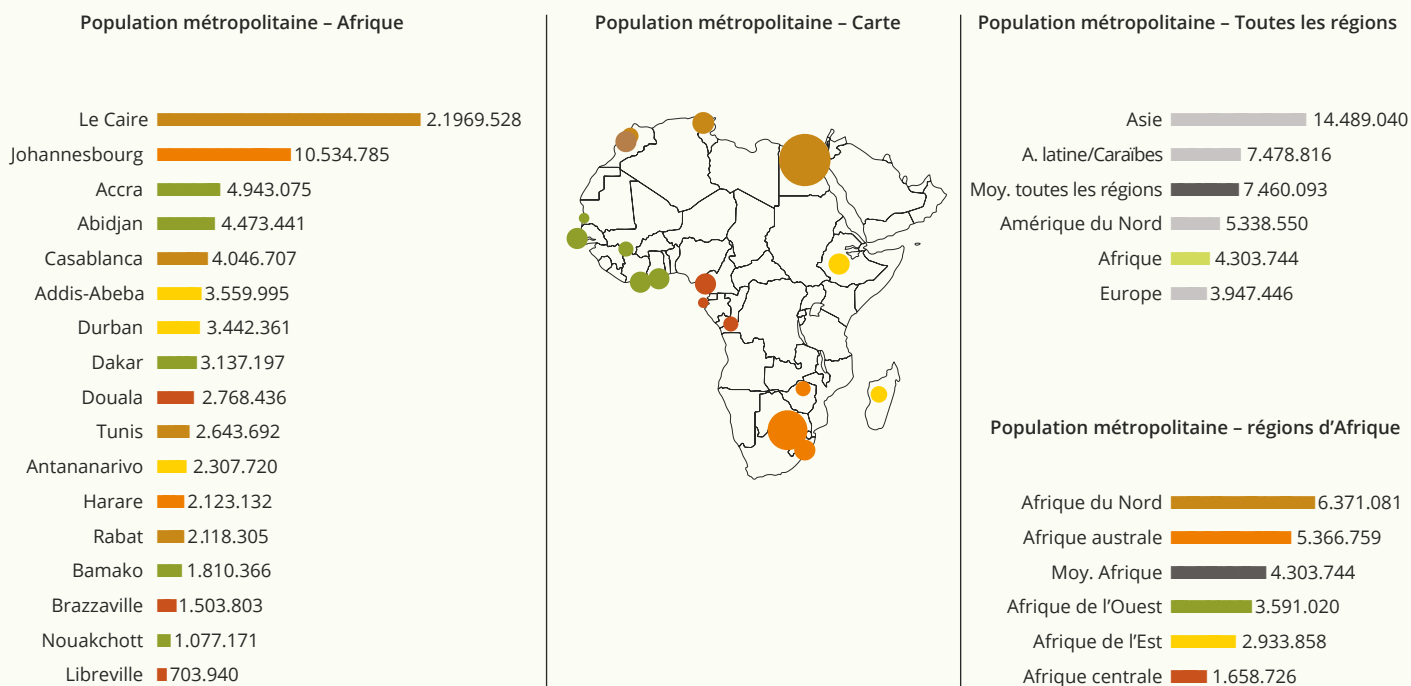
En moyenne, la densité de population des métropoles africaines est supérieure à celle des métropoles dans les autres régions du monde. Bamako

a la densité la plus élevée, suivie par Addis-Abeba. Au niveau régional, les métropoles d'Afrique centrale, de l'Est et de l'Ouest ont une densité doublement supérieure à celle des régions d'Afrique du Nord et d'Afrique australe.

Les deux plus grandes métropoles, le Caire et Johannesburg, ont des densités urbaines parmi les plus basses, comparées aux densités des villes relativement plus petites. Les schémas de peuplement à faible densité sont associés à des coûts plus élevés et à des modèles de croissance économique plus faibles.

La densité de population est un facteur important à prendre en compte dans l'analyse d'une métropole. Elle peut être utilisée comme mesure

Figure 5
population par espace métropolitain¹²



¹² Source de données pour les figures 5 à 22: indicators.metropolis.org

indirecte pour un nombre de facteurs rendant les zones urbaines attrayantes pour vivre.¹³ Elle est également étroitement liée à la façon dont le territoire est gouverné. Avec l'urbanisation croissante, la gouvernance d'une métropole devient plus fragmentée et compliquée. L'emphase mise sur le rôle des gouvernements locaux et la décentralisation est relativement récente en Afrique: avant les années 1980, cela était peu courant¹⁴, pourtant, dans les décennies qui ont suivi, il y a eu un essor du rôle de la décentralisation. Cependant, la mise en œuvre n'a pas toujours eu les résultats escomptés. Cela a été en partie causé par le transfert des responsabilités vers un échelon plus bas, sans l'accompagnement financier

des domaines où les compétences manquent sont la gestion des ressources et l'approvisionnement en eau, l'assainissement et l'électrification. Les exigences de certains de ces domaines évoluent également rapidement grâce aux nouvelles technologies ainsi qu'à des défis comme le changement climatique¹⁸.

Gérer des gouvernements multi-sectoriels est un défi qui requiert du personnel politique et administratif métropolitain pour gérer un développement local dans le cadre d'une coopération régionale et nationale¹⁹. Cela requiert de travailler à différentes échelles: mondiale, continentale, nationale, régionale et, bien entendu, locale. Travailler au-delà des frontières administratives et de la juridiction de différents territoires, comme cela est nécessaire dans de nombreuses métropoles est également très exigeant²⁰. Cette coopération se déroule dans des contextes très différents dans chacune des dix-sept régions métropolitaines analysées. Dans certains cas, il existe des systèmes formels régissant les rôles et les responsabilités ainsi que les mécanismes de coopération, tandis que dans d'autres cas, un système moins formel a été créé²¹.

Cela devient encore plus difficile lorsque cette coopération doit être réalisée au travers des lignes politiques. Smit²² note qu'il existe un phénomène commun en Afrique, à savoir que les grandes villes sont politiquement dirigées par des partis opposés à leurs gouvernements nationaux, qui eux, ont généralement leur base de soutien dans les zones rurales.

CGLU et Cities Alliance ont analysé les dispositions facilitant la gouvernance locale dans un certain nombre²³ de pays africains²⁴. L'étude révèle qu'il y a de plus en plus de preuves que les accommodements de gouvernance sont manquants, la plupart des pays ne disposant pas d'environnements

→ bien que l'importance donnée à la décentralisation en Afrique se soit considérablement accrue au cours des dernières décennies, le transfert de responsabilités ne s'est pas accompagné de fonds suffisants ni de cadres de délégation formels

nécessaire et sans cadre de délégation formel¹⁵. Les procédés ont également été précipités et un temps insuffisant a été dédié à la création d'une capacité locale capable de gérer les fonctions transférées¹⁶.

La faible capacité gouvernementale des gouvernements métropolitains est une préoccupation souvent évoquée à l'échelle mondiale et particulièrement dans les pays en développement. Les manques de compétences se font ressentir pour la planification, pour la gestion de la croissance rapide de la population ainsi que la gestion des fonctions et relations urbaines complexes¹⁷. Au niveau technique, certains

¹³ Cohen, in *Steering the Metropolis*

1er octobre 2018, connexion le 14 août 2019. URL: <http://journals.openedition.org/poldev/2637>; DOI :10.4000/poldev.2637

Gabriel Lanfranchi, eds. *Steering the metropolis: metropolitan governance for sustainable urban development*. Washington: IDB, 2017. La publication peut être téléchargée sur: www.iadb.org/metrogov

¹⁷ Smith, Jenkins (2015) *Trans-disciplinary research and strategic urban expansion planning in a context of weak institutional capacity: Case study of Huambo, Angola*, Habitat International, Volume 46

¹⁴ Warren Smit, "Urbaan Governance in Afrique: An overview" *International Development Policy | Revue internationale de politique de développement* [En ligne], 10 | 2018, En ligne depuis le

^{15/16/18/19} Katz, p 15 dans Gómez-Álvarez, David, Robin Rajack, Eduardo López-Moreno and

favorables propices à un gouvernement local. Cependant, il existe des variations significatives en Afrique, avec des pays tels que la République Démocratique du Congo, l'Égypte et la Tunisie obtenant un score relativement bas et l'Afrique du Sud et le Maroc ayant des scores plus élevés.

Les défis de gouvernance ont un impact sur une grande variété de questions, comprenant non seulement la capacité à gouverner efficacement, effectivement et économiquement

grâce à la prestation de services, mais aussi sur le degré de participation des secteurs publics et privés ainsi que sur la planification pour des sujets ayant un impact sur le long terme tel que le changement climatique.

L'**indicateur de coordination métropolitaine** évalue le nombre de secteurs pour lesquels un mécanisme de coordination existe, et les classe de 5 à 0, 5 étant une structure de gouvernance métropolitaine formelle et 0 indiquant l'absence totale de



ACCRA. Photo de Virgyl Sowah sur Unsplash

²⁰ Katz, p 15 in Gómez-Álvarez, David, Robin Rajack, Eduardo López-Moreno and Gabriel Lanfranchi, eds. *Steering the metropolis: metropolitan governance for sustainable urban development*. Washington: IDB, 2017. The publication can be can be

downloaded from: www.iadb.org/metrogov.

²¹ Kaufmann, D, Sager, F. *How to organize secondary capital city regions: Institutional drivers of locational policy coordination*. *Governance*. 2019; 32: 63– 81. <https://doi.org/10.1111/gove.12346>

Gómez-Álvarez, David, Robin Rajack, Eduardo López-Moreno and Gabriel Lanfranchi, eds. *Steering the metropolis: metropolitan governance for sustainable urban development*. Washington: IDB, 2017.

The publication can be can be downloaded from: www.iadb.org/metrogov

²² Smit, 2018

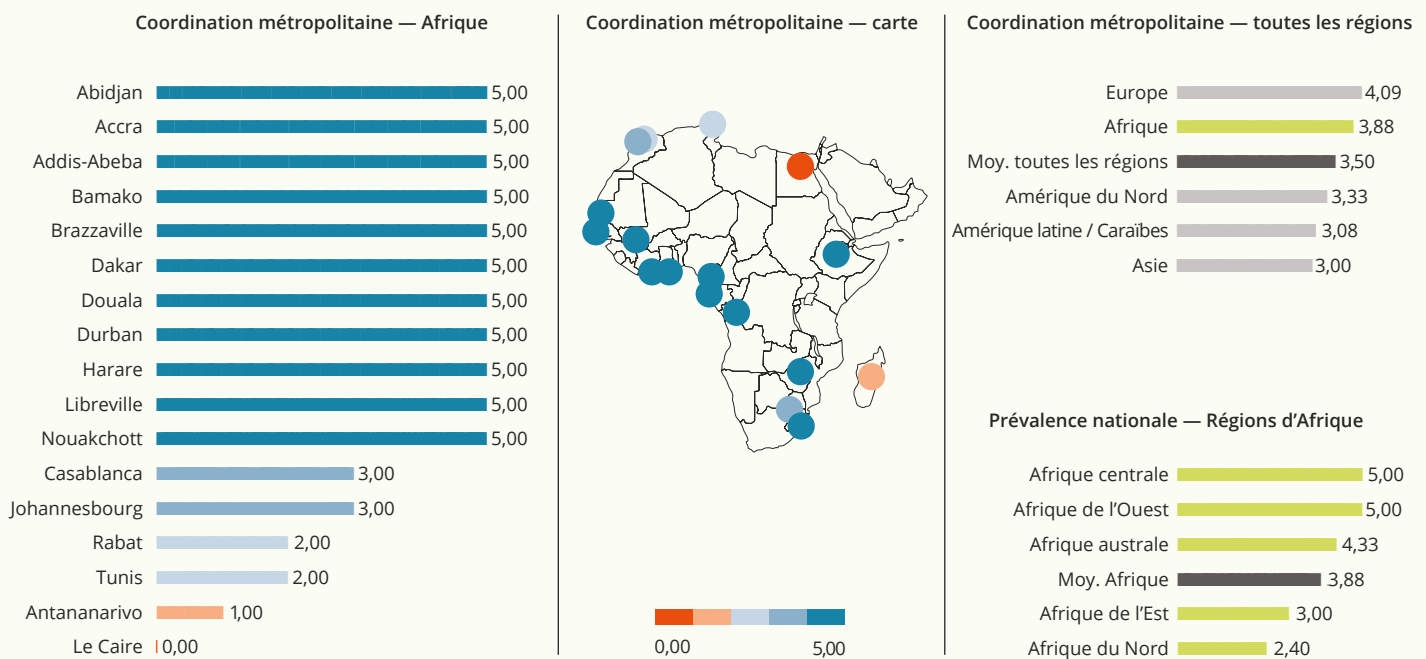
coordination. Les métropoles africaines ont une note moyenne de 3,9 pour la coordination métropolitaine, légèrement supérieure à la moyenne internationale de 3,5. Parmi les métropoles africaines, Abidjan, Accra, Addis-Abeba, Bamako, Brazzaville, Dakar, Douala, Durban, Harare, Libreville et Nouakchott ont des niveaux de coordination élevés. La plus grande métropole, Le Caire, a un score de 0, indiquant qu'il n'y a aucune coordination entre les secteurs à travers la métropole.

Les mécanismes pour améliorer la coordination et coopération horizontale entre les structures municipales sont devenus plus fréquents au cours des 15 dernières années, nombre

d'entre eux mettant en place des cadres juridiques et politiques favorisant la coopération intercommunale²⁵. La création d'une structure métropolitaine ou d'un organe administratif pour renforcer cette coopération est une tendance à la hausse, environ deux tiers des métropoles disposent d'un organe de gouvernance métropolitain²⁶.

L'indicateur Metropolis sur la **fragmentation territoriale** mesure cette tendance en fournissant une indication sur l'existence d'une structure administrative unique ou de plusieurs structures administratives pour lesquelles un alignement devrait avoir lieu. En moyenne, les métropoles africaines ont un score de fragmentation terri-

Figure 6
coordination métropolitaine



²³ Les quatorze pays sont ceux où les 17 membres de Metropolis sont situés et pour lesquels les indicateurs ont été développés et qui sont discutés dans la section suivante

²⁴ Évaluer l'environnement institutionnel des collectivités locales en Afrique 2015, 2e édition, The Cities Alliance et Cités et Gouvernements Locaux Unis d'Afrique

²⁵ OCDE/CGLU (2019), 2019 Report of the World Observatory on Subnational Government Finance and Investment – Key Findings

²⁶ OCDE/CGLU (2019), 2019 Report of the World Observatory on Subnational Government Finance and Investment – Key Findings

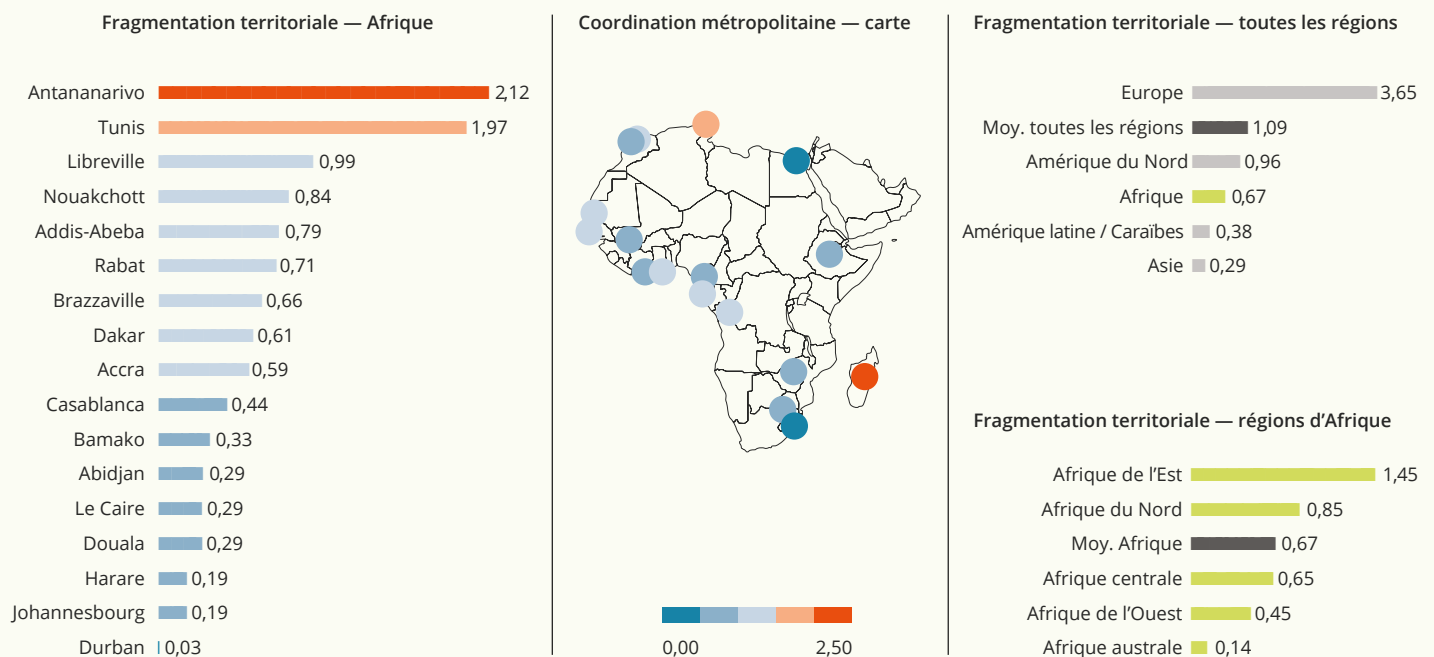
toriale inférieur en comparaison à la moyenne mondiale. Sur l'ensemble de l'Afrique, l'Afrique australe a le niveau de fragmentation le plus bas.

Au-delà des facteurs de décentralisation, fragmentation et coordination, il est important de considérer le degré de représentativité, d'un gouvernement métropolitain, de la population qu'il gouverne. Une des façons de le mesurer est l'ampleur de la représentation des femmes au sein des structures de gouvernance. L'indicateur de la **part de femmes élues** mesure l'inclusivité de genre de la gouvernance. Étant donné que les femmes constituent 50% de la population des métropoles africaines, si le gouvernement devait être représentatif de la

population, elles devraient représenter la moitié des personnes élues. De plus, la participation des femmes dans la prise de décisions au sein d'un gouvernement métropolitain est un facteur important pour répondre aux besoins des femmes et des enfants en milieu urbain.

Sur l'ensemble des régions africaines, en moyenne, 24% des personnes élues localement sont des femmes. Ce chiffre est légèrement supérieur à la moyenne asiatique qui est de 23%, mais inférieur à celui des autres régions du monde où la moyenne mondiale est de 28,7%. Addis-Abeba et Tunis sont les métropoles où le pourcentage de femmes élues est le plus élevé. L'émancipation politique

Figure 7
fragmentation territoriale



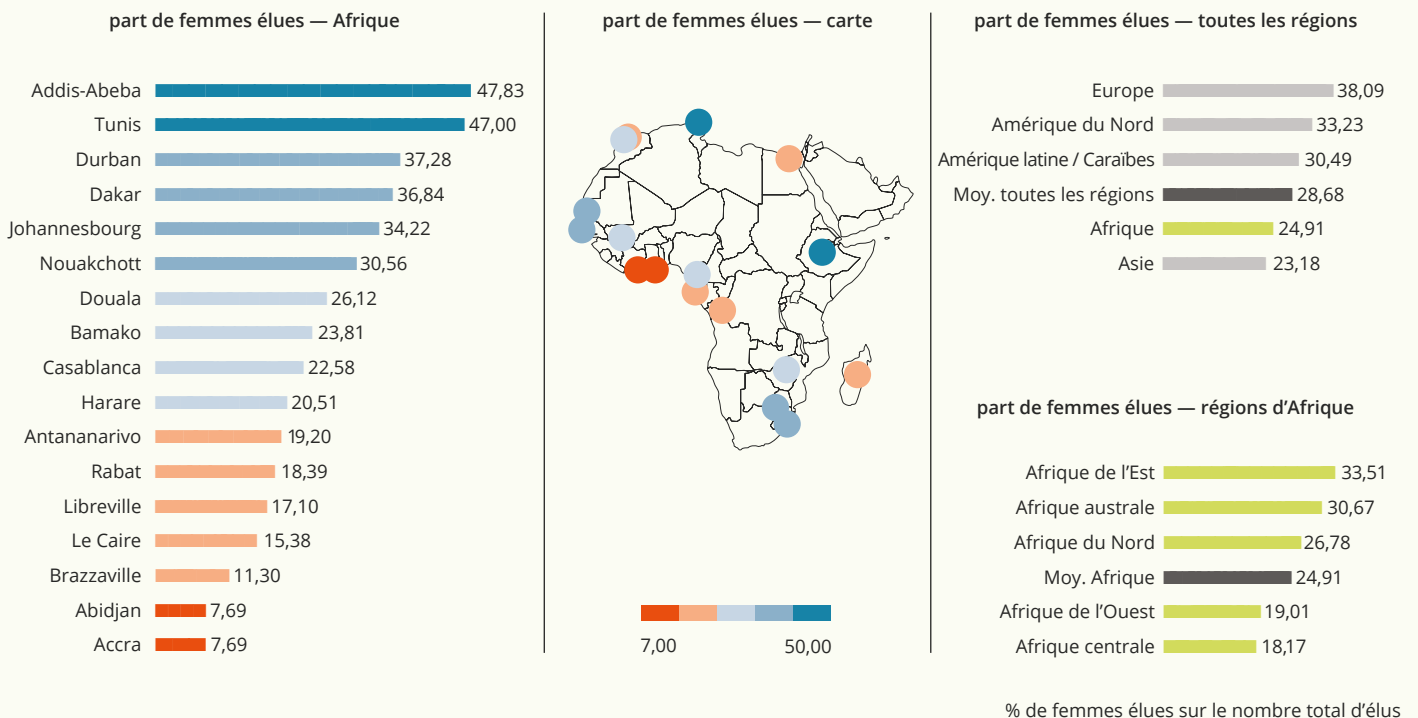
des femmes est, à échelle mondiale, très disparate²⁷. Le World Economic Forum Gender Report indique qu'à l'échelle mondiale, l'émancipation politique des femmes souffre d'une disparité de 77%. Beaucoup de métropoles ont pris des mesures pour promouvoir activement l'égalité de genre. Harare a l'indicateur de mesures de promotion de l'égalité de genre le plus élevé, suivi de Dakar et Johannesburg.

Promouvoir une plus grande égalité des genres et sa reddition de comptes est un outil puissant pour la création de zones urbaines socialement durables, dynamiques et équitables. S'il est vrai que de nombreuses métropoles ont significativement progressé vers une parité de genre, il reste, mal-

gré tout, encore beaucoup à faire. Un grand nombre des indicateurs abordés dans les sections suivantes sont ventilés par sexe - tels que l'éducation, l'emploi et le revenu - et donnent une indication des domaines dans lesquels l'écart entre les sexes s'étend ou s'accroît.

Ahrend et al. (2018) montrent que les métropoles ayant une autorité métropolitaine ont tendance à avoir des densités plus élevées dans les terrains bâtis que les régions sans gouvernance métropolitaine²⁸. L'accroissement de la densité exige d'importants défis en matière de gouvernance, et amène des opportunités de développement. Gérer une population vivant dans des densités plus élevées nécessite un nombre

Figure 8
part de femmes élues



²⁷ WEF_GGGR_2018 – World Economic Forum, Global Gender Gap Report 2018, Geneva

²⁸ Why Metropolitan Governance Matters and How to Achieve It, Rudiger Ahrend (OCDE), Soo Jin Kim (OCDE), Alexander C. Lembcke

(OCDE), et Abel Schumann (OCDE) citent Ahrend et al. (2014)



ABIDJAN. Photo d'Eva Blue sur Unsplash

→ l'accroissement de la densité exige d'importants défis en matière de gouvernance, et des opportunités de développement dans la prestation, au niveau métropolitain, de services publics et d'infrastructures

de prestation de services supérieur, une gestion urbaine intensifiée et un entretien d'infrastructures effectué à un plus haut standard afin de desservir la population croissante. De plus, les transports en commun, équipements collectifs, espaces ouverts et sûrs, et les équipements de loisirs deviennent de plus en plus vitaux pour le bien-être des citoyennes et citoyens.

La gouvernance métropolitaine devrait être contextualisée avec le statut de la métropole dans son contexte national pour comprendre le rôle qu'elle joue dans l'économie financière et politique nationale. L'indicateur de prévalence nationale montre le poids du budget de tous les gouvernements locaux d'une métropole par rapport au budget du gouvernement national.

Contrairement à la mesure de la taille de la population, l'indicateur de prévalence nationale n'est pas basé sur la taille de la population. Il ne s'agit donc pas d'une mesure traditionnelle de la prévalence d'une ville, mais plutôt de son poids financier.

L'indicateur de prévalence nationale varie entre 14% pour Addis-Abeba et 0,04% au Caire. Le Caire est un cas intéressant à cet égard, car il s'agit de la plus grande métropole d'Égypte et de sa ville principale (Alexandra est la deuxième plus grande ville, ne représentant que 30% de la taille du Caire). Cependant, le Caire ayant une très capacité très limitée à générer ses propres revenus, sa puissance financière est nettement inférieure à ce à quoi on pourrait s'attendre, compte tenu de son statut privilégié. La moyenne entre toutes les métropoles africaines est comparable à la moyenne des métropoles nord-américaines, mais est considérablement inférieure à la moyenne des métropoles asiatiques.

L'indicateur de leadership de politiques sectorielles²⁹ montre que

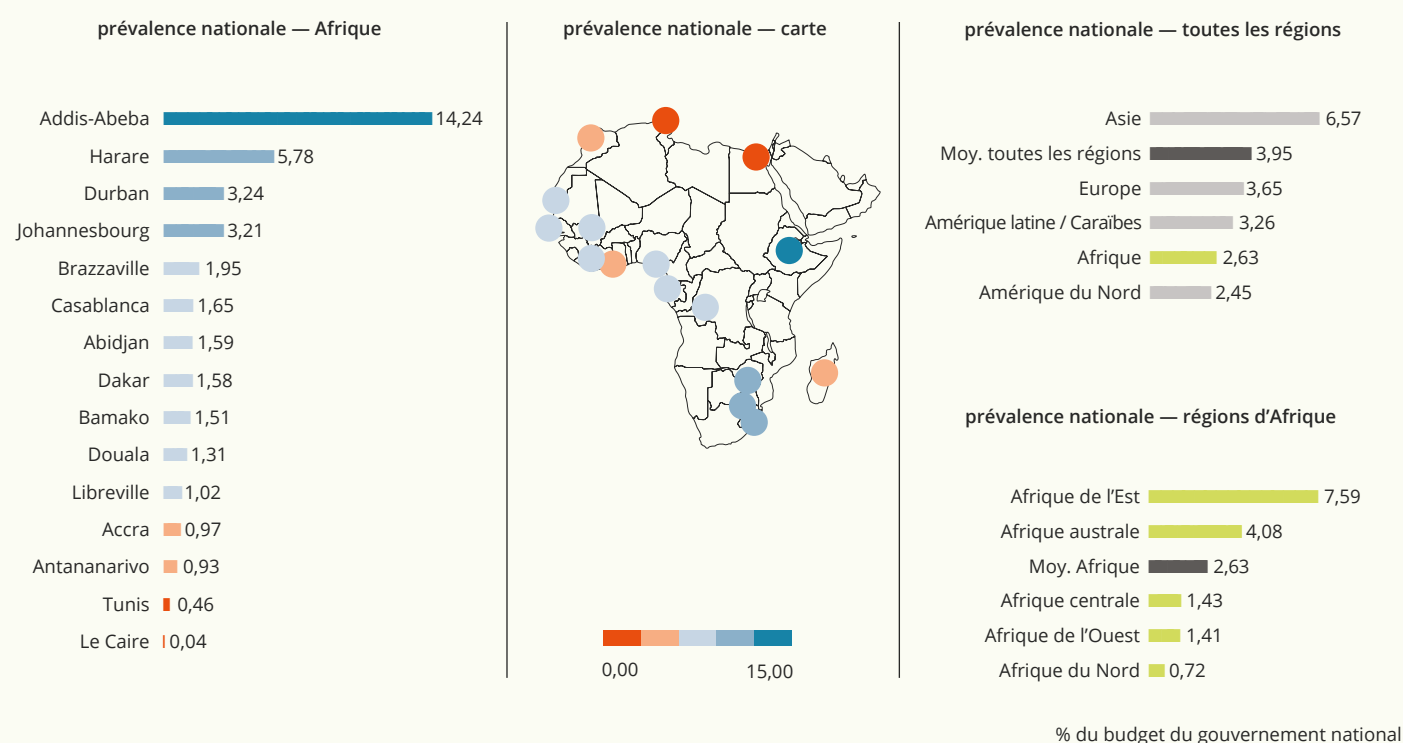
²⁹ Pour cet indicateur, les données sont disponibles pour sept des métropoles africaines et sont auto-reportées

la taille de la population et du budget d'une métropole ne lui confère pas nécessairement plus de poids pour mener le développement de politiques essentielles. Cependant, ce pouvoir est un facteur important pour améliorer les résultats de la gouvernance métropolitaine. Les métropoles capables de développer, façonner ou influencer les politiques pour des secteurs tels que les transport urbains, la planification, le développement économique, les services sociaux, la santé et le logement, ont des résultats plus durables, efficaces et efficients. Le leadership en matière de politiques sectorielles est également un élément clef de décentralisation. En général, les métropoles africaines se classent au deuxième

rang entre toutes les métropoles de la base de données pour cet indicateur. Parmi les métropoles africaines, le Caire, la plus grande métropole africaine, affiche un score de zéro en matière de leadership politique sectorielle, et Johannesburg, la deuxième plus grande métropole d'Afrique, affiche un score de 0,25, alors que Dakar et Antananarivo obtiennent des scores relativement élevés (respectivement, 0,67 et 0,58).

Un rapport récent de l'OCDE et de CGLU (2019)³⁰ révèle que de nombreux gouvernements infranationaux «ne jouissent pas d'une autonomie complète ni d'un pouvoir de décision dans leurs domaines de responsabilité, fonctionnant parfois davantage

Figure 9
prévalence nationale



³⁰ OCDE/CGLU (2019), 2019 Report of the World Observatory on Subnational Government Finance and Investment – Key Findings

comme des agences financées et régulées par le gouvernement central plutôt qu'en tant que décideurs politiques indépendants »(p24). Le rapport constate que l'attribution de responsabilités clefs aux autorités locales est essentielle à l'efficacité de la décentralisation.

Pour comprendre le contexte économique dans lequel les gouvernements métropolitains opèrent, le financement total disponible de dépense par habitant pour un gouvernement métropolitain, donne une idée de la quantité de ressources disponibles. Au niveau mondial, on estime que 24% des dépenses publiques totales sont effectuées par les gouvernements infranationaux³¹, bien que ce soit moins

élevé en Afrique (15,7%) et en Amérique latine (18,3%) que dans les autres régions.

Le **budget total par habitant** donne une indication du budget par personne, mesuré en USD. Cet indicateur ne mesure pas le montant total dépensé par toutes les sphères du gouvernement au niveau local, mais plutôt le montant dépensé par le gouvernement local lui-même.

Le score moyen de l'Afrique est nettement inférieur à celui des autres régions, où la moyenne mondiale est de 1358 dollars par habitant. En Afrique, les chiffres pour les métropoles telles qu' Antananarivo et Le Caire sont très bas et sous-entendent un système de budgétisation hautement centralisé et



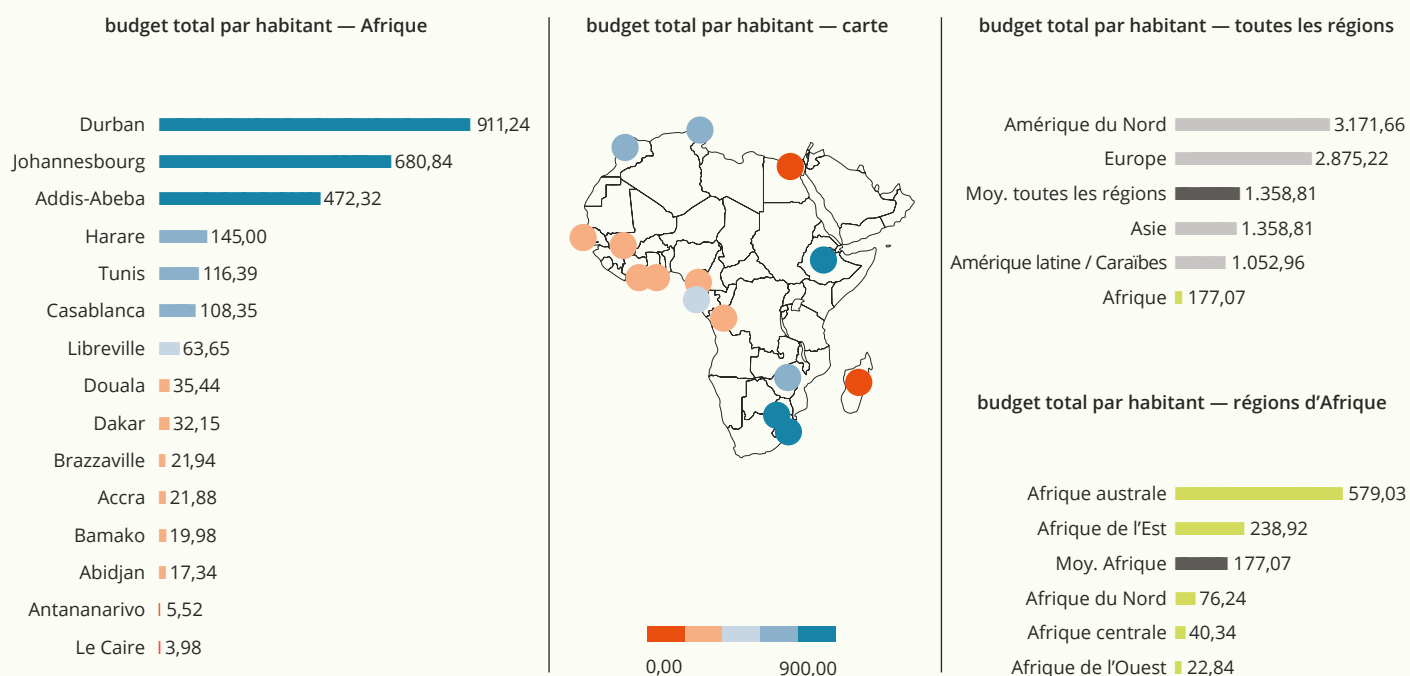
JOHANNESBOURG. Photo d'Angelo Moleete sur Unsplash

³¹ 2019_SNG-WOFI_REPORT_Key_Findings(1).pdf



ADDIS-ABEBA. Photo de Sami Jsp sur Unsplash

Figure 10
budget total par habitant



USD par habitant

une capacité très limitée du gouvernement municipal à développer des infrastructures. C'est spécialement le cas lorsqu'une métropole est composée d'un certain nombre de différents organismes municipaux, où les coûts administratifs de base prennent une partie importante du budget.

Une comparaison de la fragmentation territoriale et du budget métropolitain total par habitant montre une corrélation entre une basse fragmentation et un budget élevé par habitant, ce qui apporte un solide argument pour augmenter la métropolisation des villes africaines. Cette question se reflète également dans l'édition 2019 du Rapport de l'observatoire mondial des finances et de l'investissement des collectivités territoriales³², citant les

recherches de l'OCDE de 2017 et 2019³³ qui constatent que la fragmentation municipale peut augmenter les coûts des prestations de services et réduire l'équité de l'accès aux services. Toutefois, les auteurs soulignent qu'il faut rechercher un équilibre entre efficacité économique et gouvernance efficace, notant que certaines fusions municipales n'ont pas produit les bénéfices prévus et que, lorsque la municipalité en résultant est trop grande, des déséconomies d'échelle et des congestions peuvent en résulter.

L'indicateur **d'autonomie budgétaire** montre la capacité d'un gouvernement métropolitain à percevoir et à dépenser ses recettes sur ses propres priorités, par opposition aux priorités nationales. L'étude OCDE / CGLU de

³² OCDE/CGLU (2019), 2019 Report of the World Observatory on Subnational Government Finance and Investment – Key Findings

³³ OCDE (2017), Making decentralisation work in Chile: towards stronger municipalities, OECD Publishing, Paris, et OCDE (2019), Réussir la décentralisation: Manuel à

l'intention des décideurs, Paris, OECD Multi-level Governance Studies, OECD Publishing, Paris

³⁴ OCDE/CGLU (2019), 2019 Report of the World Observatory on Subnational Government Finance and Investment – Key Findings

2019 susmentionnée a révélé qu'à l'échelle mondiale, la plupart des organes de gouvernance métropolitaine ont moins de capacité budgétaire, d'autonomie et de pouvoir que les municipalités individuelles, contestant l'efficacité de la gouvernance métropolitaine³⁴.

Le niveau d'autonomie budgétaire est très dépendant de la façon dont

sure les dépenses des administrations locales comme un pourcentage du PIB total du pays. Les métropoles africaines ont le score le plus bas parmi toutes les régions du monde.

Cet indicateur doit également être compris dans le contexte des responsabilités qu'un gouvernement local a et, comme indiqué ci-dessus, des pouvoirs et des responsabilités de la métropole et de la conditionnalité du système de subventions.

Birch³⁵ note que, dans certains pays, une plus grande décentralisation budgétaire peut entraîner une plus grande fragmentation, des coûts plus élevés et une efficacité réduite, quand ce n'est pas dirigé par une structure métropolitaine³⁶. Cela est particulièrement important pour montrer qu'une meilleure coordination a le potentiel d'améliorer l'équité et la cohésion.

Les indicateurs ci-dessus montrent que les métropoles africaines ont un score de leadership de politiques sectorielles légèrement supérieur à la moyenne mondiale, mais avec une moyenne de décentralisation budgétaire plus faible, permettant effectivement aux métropoles d'avoir plus d'influence sur les projets, mais souvent sans le pouvoir fiscal nécessaire pour les implémenter. La croissance des populations urbaines a ajouté à ce défi, la nécessité de développer des méthodes plus complexes et efficaces pour la prestation de services, des réseaux de transport et de communication, ainsi que de prioriser l'amélioration de la qualité de vie des personnes résidant en ville. S'assurer que cela soit réalisé dans tout le territoire métropolitain nécessite un degré de coordination important dans toute la zone urbaine.

→ **si elle n'est pas canalisée par le biais d'une structure métropolitaine, la décentralisation budgétaire peut conduire à une fragmentation accrue, à une augmentation des coûts et à une perte d'efficacité**

le gouvernement local peut générer ses propres revenus et du mécanisme par lequel les transferts sont faits depuis le gouvernement national. Les transferts sans conditions donneraient une plus grande autonomie aux métropoles, tandis que les transferts conditionnés en réduiraient l'autonomie. À l'échelle mondiale, pour toutes les métropoles figurant dans la base de données, une moyenne de 66% du revenu métropolitain est auto-générée. La moyenne de l'Afrique est légèrement inférieure à la moyenne mondiale.

L'Afrique australe et l'Afrique orientale ont des scores relativement élevés et l'Afrique de l'Ouest a le plus bas. Harare, Addis-Abeba, Douala et Tunis reçoivent très peu de financement d'autres sphères de gouvernement. La métropole du Caire a le niveau de financement autonome le plus bas par rapport aux autres métropoles de la base de données mondiale de l'Observatoire de Metropolis.

L'indicateur d'autonomie budgétaire est étroitement lié à l'indicateur de décentralisation budgétaire qui me-

³⁵ 2017, dans Gómez-Álvarez, David, Robin Rajack, Eduardo López-Moreno and Gabriel Lanfranchi, eds. *Steering the metropolis: metropolitan governance for*

sustainable urban development. Washington: IDB, 2017. La publication peut être téléchargée sur: www.iadb.org/metrogov

³⁶ Peters, BG. 1998.

³⁷ EU. (2011). *Governance of metropolitan regions European and global experiences*. Workshop on the Governance

of Metropolitan Regions in Federal Systems, Forum of Federations, Brussels, 20-21 June, cité dans Ortiz and Kamiya in Gómez-Álvarez, David, Robin Rajack, Eduardo

développement économique

Le **PIB par habitant** par métropole africaine est le plus bas parmi toutes les régions du monde répertoriées dans la base de données. À l'échelle régionale, l'Afrique de l'Ouest présente les niveaux de PIB par habitant les plus bas, comparés aux métropoles d'Afrique centrale et australe, qui sont nettement plus élevés.

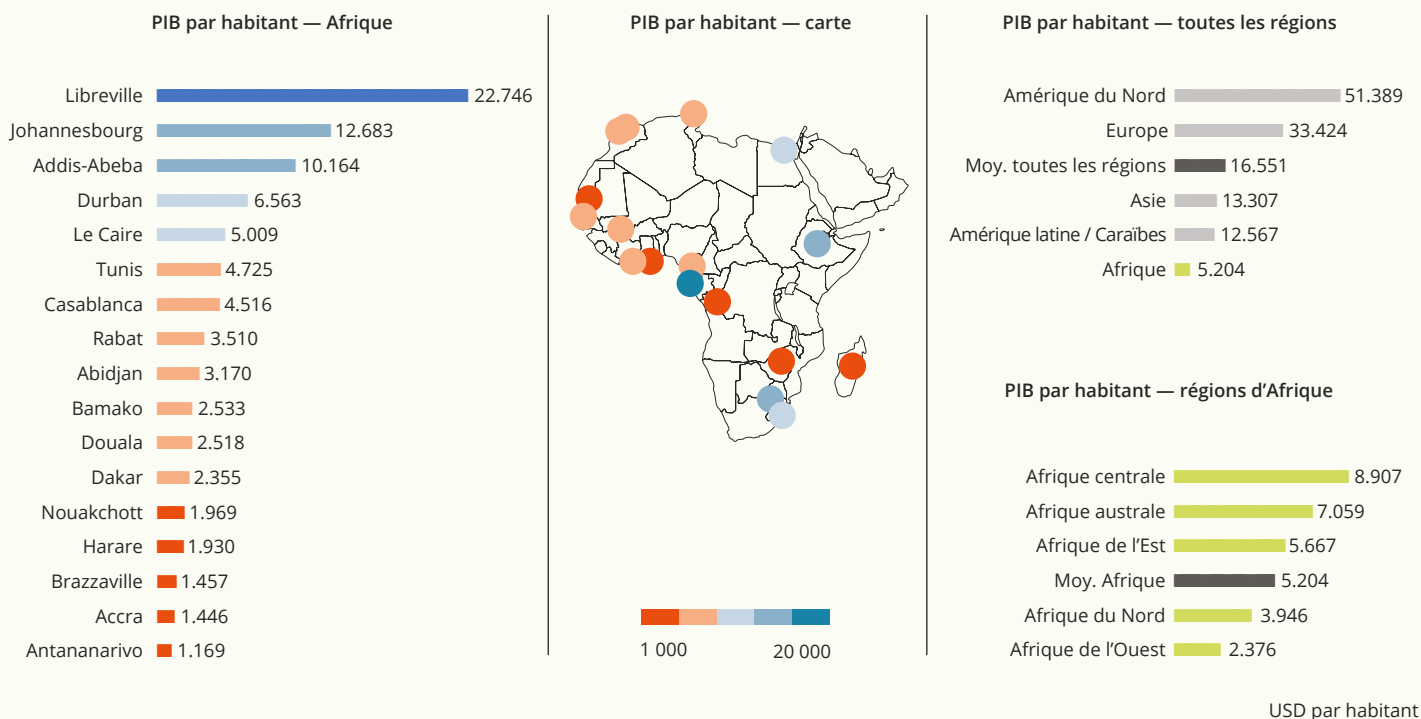
Il existe une corrélation entre niveaux d'urbanisation plus élevés, densité économique et croissance économiques accrues, dans les métropoles considérées comme les « moteurs de l'innovation, de la croissance économique et du développement³⁷ » (p22). Depuis 1990, les métropoles africaines ont en moyenne doublé leur PIB (PPA). Cette augmentation apporte des avantages significatifs aux habi-

tants des métropoles et au pays dans son ensemble, mais il est vital qu'elle s'accompagne d'une augmentation des systèmes de gouvernance et d'investissements pour les infrastructures.

Les opportunités d'une densité urbaine accrue signifient que la prestation de services peut devenir plus rentable et efficace³⁸. Les systèmes de transport publics, par exemple, deviennent plus viables si des densités suffisantes sont atteintes. De plus, une densité croissante augmente la proximité et l'effet d'agglomération, jouant un rôle fondamental dans le développement économique³⁹.

Pour comprendre le contexte de développement économique des métropoles, les questions telles que le montant total des ressources financières et

Figure 11
PIB par habitant



López-Moreno and Gabriel Lanfranchi, eds. *Steering the metropolis: metropolitan governance for sustainable urban development*. Washington: IDB, 2017

³⁸ Nations Unies (2015) Document final de la réunion thématique Habitat III sur les aires métropolitaines, octobre 2015, Montréal

³⁹ Voir par exemple, Ortiz and Kamiya in Gómez-Álvarez, David, Robin Rajack, Eduardo López-Moreno and Gabriel Lanfranchi, eds. *Steering the metropolis: metropoli-*

tan governance for sustainable urban development. Washington: IDB, 2017

l'emploi doivent être comprises dans le contexte de la répartition équitable de ces ressources au sein de la population.

Alors que l'indicateur de prévalence (PIB) mesure la concentration de la croissance économique dans les métropoles en comparant leurs PIB à celui de leurs pays, les grandes métropoles sont susceptibles d'avoir un PIB plus élevé. Pour établir une mesure comparable entre les petites et grandes municipalités, l'indicateur de densité économique permet la comparaison de petites métropoles à d'autres plus grandes. L'indicateur montre le PIB métropolitain total divisé par la superficie de la zone.

Les métropoles africaines de la base de données ont une densité économique

liant l'accessibilité, la connectivité, les marchés et l'attractivité urbaine⁴⁰». Les Perspectives économiques en Afrique 2019 indiquent que la croissance économique sur le continent continue de se renforcer, atteignant 3,5% en 2017 et 2018, contre 2,1% en 2016⁴¹.

Le chômage dans les métropoles africaines est nettement plus élevé que dans les autres régions du monde. Parmi les régions africaines, l'Afrique australe se démarque par son taux de chômage de 23% en moyenne. Johannesburg et Durban ont les taux de chômage les plus élevés pour toutes les métropoles de la base de données. Dans le but de lutter contre le chômage, une expérience randomisée menée à Addis-Abeba en 2015 a fourni aux personnes participantes, qui étaient sans-emploi, une subvention de transport leur permettant d'effectuer leurs recherches d'emploi dans la ville centrale de la métropole. Les résultats ont montré une augmentation de l'emploi et une amélioration de la qualité de l'emploi (avec des niveaux de salaires plus élevés et des emplois à plein temps plus nombreux) dans le groupe cible⁴². Ceci démontre l'impact des transports en commun accessibles et le rôle actif qu'un gouvernement métropolitain peut avoir pour lutter contre le chômage.

La désagrégation des niveaux de chômage en fonction de l'âge et du sexe permet de mieux comprendre les niveaux d'inégalité et de potentiel non développé. Dans les métropoles africaines, le chômage des jeunes est en moyenne de 9% supérieur au taux de chômage total et le chômage des femmes est en moyenne de 7% supérieur à celui des hommes. Ces inégalités, combinées aux inégalités de revenus évoquées plus haut, signifient que les femmes et les jeunes sont de plus en plus marginalisés. Le plus récent plan stratégique de l'Union Africaine reconnaît ces inégalités comme un domaine nécessitant des interventions, appelant à «une Afrique

→ de plus en plus marginalisés, les femmes et les jeunes sont confrontés à des taux de chômage supérieurs, respectivement de 7% par rapport aux hommes et 9% au niveau total

moyenne de 15,9 m USD / km². C'est la plus faible densité parmi toutes les régions du monde indiquées dans la base de données. Les densités économiques européennes sont cinq fois plus élevées et la moyenne mondiale est le double de ce montant. Libreville et Addis-Abeba ont une densité économique nettement plus élevée que les autres métropoles. En comparaison, Rabat, Nouakchott et Accra ont les densités économiques les plus basses. Il y a une corrélation positive entre population et densité économique.

Les villes africaines présentent à la fois défis et opportunités pour faire face à la pauvreté. Le rapport de l'ONU intitulé: l'état des villes africaines 2018, les appelle à «rechercher plus de visibilité dans l'économie mondiale en amé-

⁴⁰ UN-Habitat and IHS-Erasmus University Rotterdam (2018) "L'état des villes africaines 2018: la géographie de l'investissement africain" (Wall R.S., Maseland J., Rochell K. And

Spaliviero M). United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat)

⁴¹ Groupe de la Banque Africaine de Développement, 2019, Perspectives économiques en Afrique 2019, AFDB, Abidjan, Côte d'Ivoire

⁴² Franklin 2015

→ l'inégalité de genre compromet les efforts du continent pour un développement humain inclusif et une croissance économique

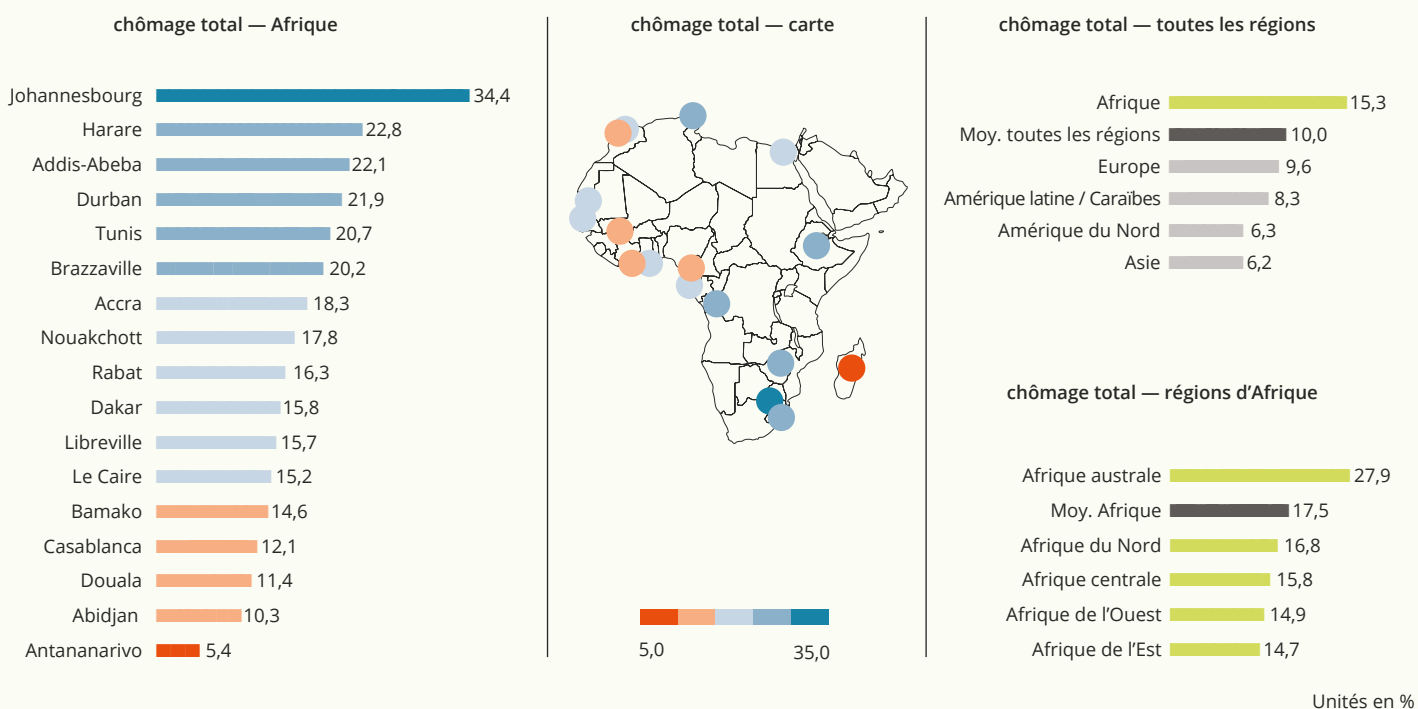
dont le développement est axé sur les personnes, libérant le potentiel des femmes et des jeunes⁴³.

Le taux de chômage des jeunes varie de 13% à Abidjan à 49% à Johannesburg. À l'exception d'Abidjan, le chômage des jeunes dans tous les pays, est supérieur au chômage total. La plus grande différence entre le chômage des jeunes et le chômage total se trouve à Tunis, où le chômage des jeunes est presque le double que

le taux de chômage total. Les différences entre le chômage des jeunes et le chômage total sont une caractéristique dans toutes les régions du monde selon la base de données. En Europe, le taux de chômage des jeunes est de 13% supérieur à celui de l'emploi total. En Amérique latine, il est 9% plus élevé.

De nombreuses déclarations ont été faites par l'Union Africaine et d'autres organismes pour lesquels l'égalité des sexes doit être une priorité⁴⁴. Le taux de chômage élevé des femmes et leurs taux de rémunération plus bas ont un impact négatif important sur l'économie, diminuant le PIB de la région d'environ 6%. Le rapport 2016 sur le développement humain en Afrique note que les inégalités entre genres

Figure 12
chômage total



⁴³ Union Africaine, Agenda 2063: L'Afrique que nous voulons

⁴⁴ Voir la Déclaration solennelle sur l'égalité entre les hommes et les femmes en Afrique de 2004

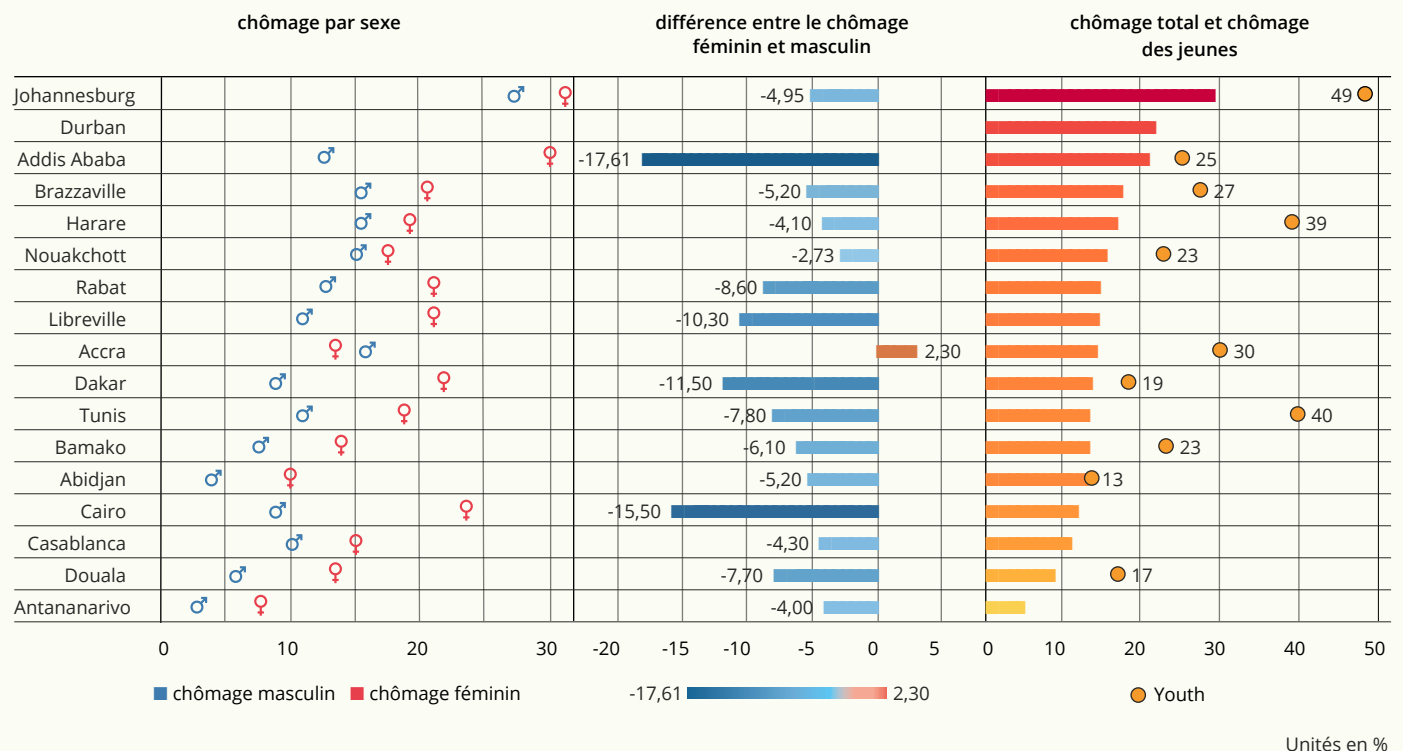
compromettent les efforts du continent pour un développement humain inclusif et une croissance économique⁴⁵.

La plupart des pays de la base de données mondiale de Metropolis ont des taux de chômage plus élevés pour les femmes, par rapport aux hommes. La moyenne africaine de 7% de différence entre l'emploi masculin et féminin est la moyenne de différence la plus élevée entre toutes les régions. En Europe, le chômage concernant les femmes est en moyenne de 1% inférieur à celui des hommes et en Asie il est de 2%. En Afrique, le Caire possède l'écart le plus élevé, avec 15% de différence entre le niveau d'emploi pour

les hommes par rapport aux femmes. Seul Accra a un niveau de chômage supérieur chez les hommes par rapport aux femmes.

Cependant, la Banque Africaine de développement⁴⁶ note que, malgré des niveaux d'emploi formel moins élevés, les femmes sont des agents économiques plus actifs en Afrique que partout ailleurs dans le monde. Elles exercent la majorité des activités agricoles et, au-delà de leurs activités génératrices de revenus, elles sont au cœur de l'économie du foyer et du bien-être de leurs familles. Ces activités ne sont généralement pas pleinement reconnues ni officiellement comptabilisées dans des me-

Figure 13
chômage ventilé par sexe et chômage des jeunes



⁴⁵ Rapport sur le développement humain en Afrique: Accélérer les progrès en faveur de l'égalité des genres et de l'autonomisation des femmes en Afrique

⁴⁶ Autonomiser les femmes africaines: Plan d'action, Indice de l'égalité du genre en Afrique 2015, Groupe de la Banque Africaine de Développement, Côte d'Ivoire

sures telles que le PIB ou les chiffres de l'emploi formel.

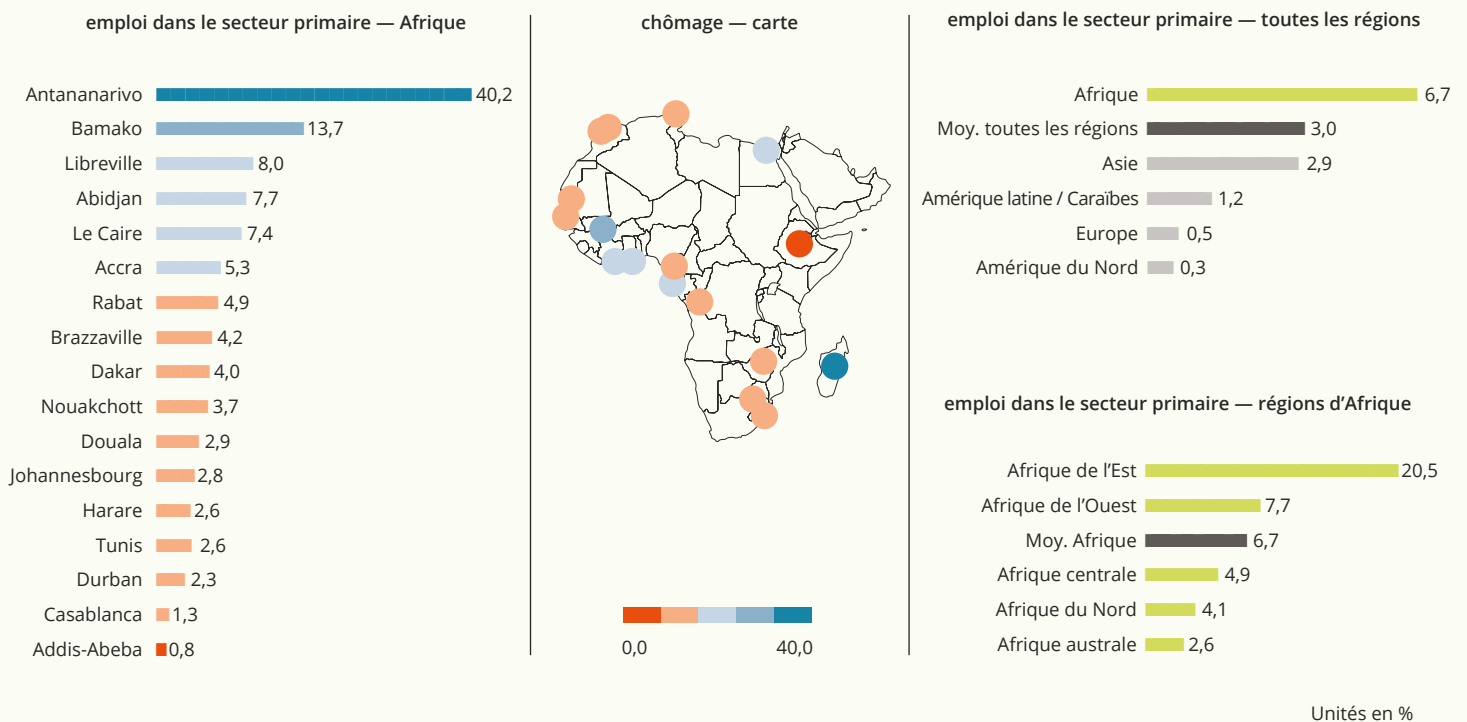
L'indicateur des **femmes sur le marché du travail** mesure le nombre de femmes qui travaillent ou recherchent activement du travail. Le ratio de femme sur le marché du travail en Afrique est à 0,7, inférieur à la moyenne mondiale de 0,8. En Afrique, l'Afrique de l'Est a la plus forte proportion de femmes sur le marché du travail tandis que l'Afrique du Nord a la plus basse. Accra a la proportion la plus élevée, avec 1,1 femme employée pour chaque homme employé. Antananarivo, Addis-Abeba et Brazzaville ont toutes des proportions relativement élevées de femmes employées.

À l'autre bout du spectre, les femmes du Caire, de Rabat et de Casablanca constituent moins d'un tiers de la main d'œuvre⁴⁷.

La Banque mondiale⁴⁸ note que la croissance de l'urbanisation est liée à la transformation du type d'emploi dominant dans les centres urbains, qui se détourne des emplois du secteur primaire, tels que l'agriculture, pour accroître l'emploi dans le secteur tertiaire, comme celui des services.

En ce qui concerne la **part de l'emploi par secteur**, bien qu'inférieur à la moyenne internationale, le secteur tertiaire domine l'emploi dans les métropoles africaines, sauf à Dakar et à Antananarivo. Antananarivo a la plus

Figure 14
emploi par secteur – secteur primaire



⁴⁷ Il est à noter que les données de certaines métropoles, dont Le Caire, Rabat et Casablanca, sont des données nationales. D'une manière générale, lorsqu'on donne des chiffres au niveau métropolitain, on

constate un taux plus élevé de femmes sur le marché du travail

⁴⁸ Lall, Somik Vinay; Henderson, J. Vernon; Venables, Anthony J.. 2017. Ouvrir les villes Africaines au monde. Washington, DC: World Bank. © World Bank

grande part d'emploi dans le secteur primaire par rapport à toute autre métropole.

Par rapport à d'autres régions, l'emploi dans les métropoles africaines montre une proportion beaucoup plus élevée de personnes travaillant dans le secteur primaire. L'emploi dans le secteur primaire est caractérisé par des salaires relativement bas et de fortes inégalités.

Les gouvernements métropolitains peuvent jouer un rôle important en soutenant une action vers les secteurs secondaire et tertiaire à travers, par exemple, de l'amélioration des transports et des infrastructures de réseaux. Cependant, la stratégie économique des gouvernements métropolitains doit être prudemment développée pour assurer la baisse des inégalités, et des facteurs tels que les embouteillages et la pollution doivent être soigneusement gérés. De plus en

plus, les nouveaux arrivants des zones urbaines africaines n'ont pas un accès convenable aux emplois formels, et ne peuvent trouver des opportunités que dans le secteur informel. Le rapport sur l'état des villes africaines 2018 note que le degré de participation des femmes dans les secteurs agricole et informel est plus élevé que leur participation aux secteurs secondaire et tertiaire⁴⁹.

L'emploi dans le secteur informel est une source d'emploi importante dans les villes africaines. L'économie informelle est également responsable de la création d'entre 25% et 50% de la valeur totale de l'économie urbaine. Les estimations officielles de l'emploi total dans le secteur informel dans les villes africaines se situent entre 66%⁵⁰ et 76%⁵¹. À Douala, Antananarivo et Harare, 70 à 80% des emplois sont occupés dans le secteur informel.



DOUALA. Photo d'Edouard Tamba sur Unsplash

⁴⁹ L'état des villes africaines 2018

⁵⁰ Estimtions par ILO, cité sur <https://blogs.worldbank.org/african/understanding-the-informal-economy-in-african->

⁵¹ <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2018/06/01/figures-of-the-week-informal-employment-in-african-cities/>

Cohésion sociale

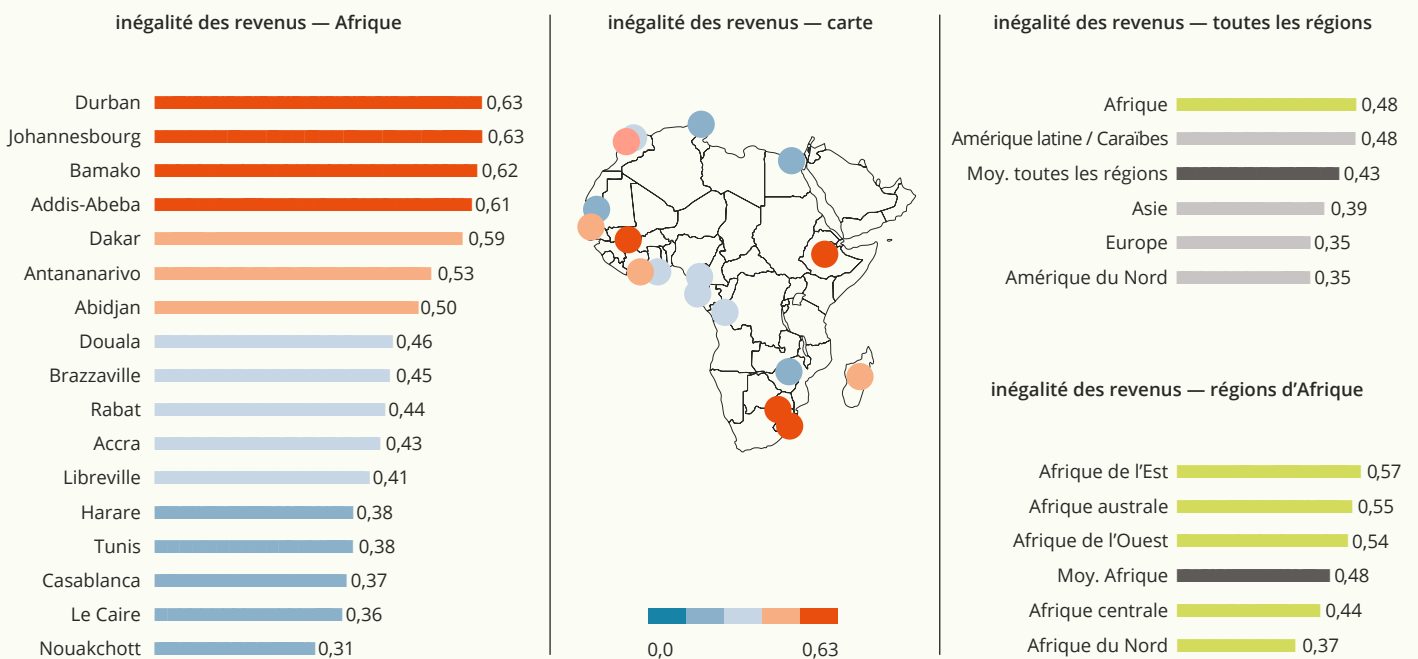
La section précédente donnait des détails sur le contexte économique des métropoles africaines, tandis que cette section fournit des informations sur le contexte social dans lequel vivent les populations résidentes. Le développement économique doit servir à développer l'inclusion sociale et les capitaux, et pour soutenir le développement social durable, les villes doivent savoir quand investir et dans quels secteurs. Cependant, toutes les métropoles et les gouvernements infranationaux qui les constituent, n'ont pas la responsabilité de l'éducation, des services de base, des services de protection sociale, de la santé, des installations culturelles et sportives, de la sécurité et du logement. Cela signifie que la capacité

des métropoles à se renforcer et à développer une relation symbiotique entre développement économique et développement social est remise en question, en particulier du fait que les dépenses sociales sont, dans le monde entier, le plus grand secteur de dépenses du gouvernement.

Dans les métropoles africaines, les taux de pauvreté diminuent avec l'augmentation du PIB par habitant et l'inégalité des revenus augmente. Cette tendance de l'**inégalité des revenus** est opposée à celle du monde, où l'inégalité des revenus diminue avec l'augmentation du PIB.

Johannesbourg et Addis-Abeba se démarquent comme métropoles ayant un PIB par habitant relativement élevé et où les niveaux d'inégalité des

Figure 15
inégalité des revenus



coefficient de GINI (score 0-1)



revenus sont aussi très élevés. Ce modèle d'inégalité croissante est une préoccupation au sein des métropoles africaines où le rôle du gouvernement métropolitain dans la promotion d'une plus grande équité ne devrait pas être sous-estimé. Les métropoles africaines subissent une grande pression pour effectuer leurs fonctions et fournir des services dans un contexte de contraintes économiques sévères. Ces contraintes financières contribuent à perpétuer la pauvreté, l'exclusion sociale et l'inégalité.

Lanfranchi et Contin (2018) notent que l'inégalité est l'un des grands défis de ce siècle pour les métropoles. Les niveaux d'inégalité mesurés par le coefficient de Gini d'inégalité des revenus, montrent, qu'avec les métropoles d'Amérique latine, les métropoles africaines ont les plus hauts niveaux d'inégalité dans la base de données métropolitaine. Les scores des métropoles africaines vont de

0,63 pour Durban et Johannesburg (l'Afrique du Sud étant le pays le plus inégalitaire dans la base de données) à 0,3 pour Nouakchott.

Les gouvernements métropolitains peuvent jouer un rôle important en s'attaquant à certains facteurs d'inégalité et en instaurant une plus grande équité, égalité de genre et inclusion. Cela inclut d'améliorer l'égalité de l'accès au logement, des infrastructures sociales, des services de base et des transports publics.

L'indicateur de l'**écart de rémunération entre genre**, est obtenu en divisant le ratio des rémunérations des femmes par le revenu des hommes. Plus le score est élevé, plus grande est l'égalité et plus le score est bas plus grande est l'inégalité. Les données, étant toutes au niveau national, ne reflètent pas la situation à l'échelle de métropole. Les données montrent d'importantes différences entre les métropoles, les femmes à Harare profitant d'une plus grande

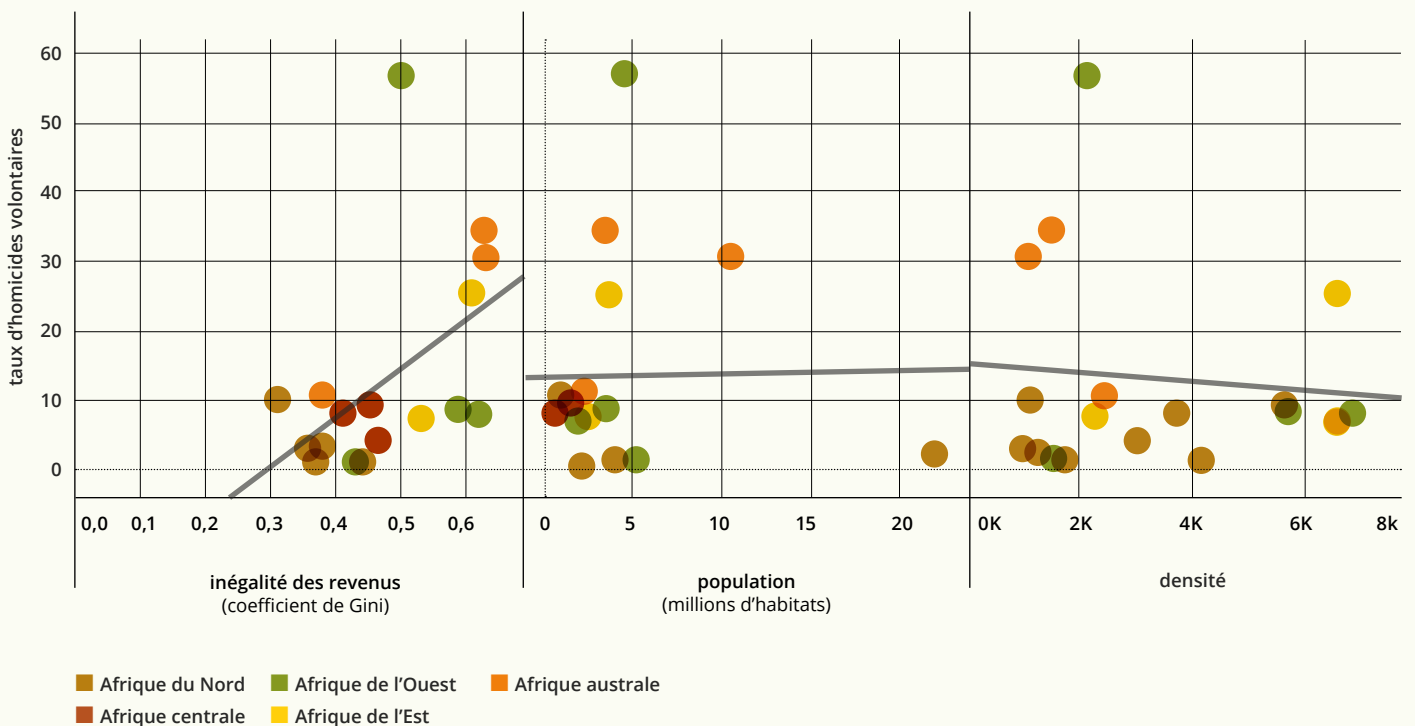
parité avec les hommes. À Douala, les femmes gagnent un tiers de ce que gagnent les hommes. La moyenne africaine est identique à la moyenne internationale et est plus équitable que celle d'Europe et d'Amérique du Nord.

Un autre indicateur de cohésion sociale est le **taux d'homicides volontaires**. Celui-ci est mesuré par le nombre de meurtres pour 100 000 personnes. Les métropoles africaines ont en moyenne le deuxième plus haut taux d'homicides volontaires comparé à d'autres régions du monde, l'Afrique du Nord ayant le taux le plus bas et l'Afrique australe le plus élevé.

Abidjan a le taux le plus élevé, équivalent à quatre fois la moyenne africaine. Viennent ensuite Durban, Johannesburg et Addis-Abeba. Casablanca, Accra et Rabat ont des taux d'homicides nettement inférieurs.

En comparant la relation entre les taux d'homicides volontaires et d'autres indicateurs, les graphiques ci-dessous montrent que les taux d'homicides volontaires ont tendance à augmenter avec l'inégalité des revenus, mais ne dépendent pas nécessairement de la taille de la ville. Le Caire a une très grande population et un très faible taux d'homicides volontaires. À mesure que la densité

Figure 16
taux d'homicides volontaires et inégalité / population et densité



de la métropole augmente, les taux de meurtres ont tendance à diminuer légèrement.

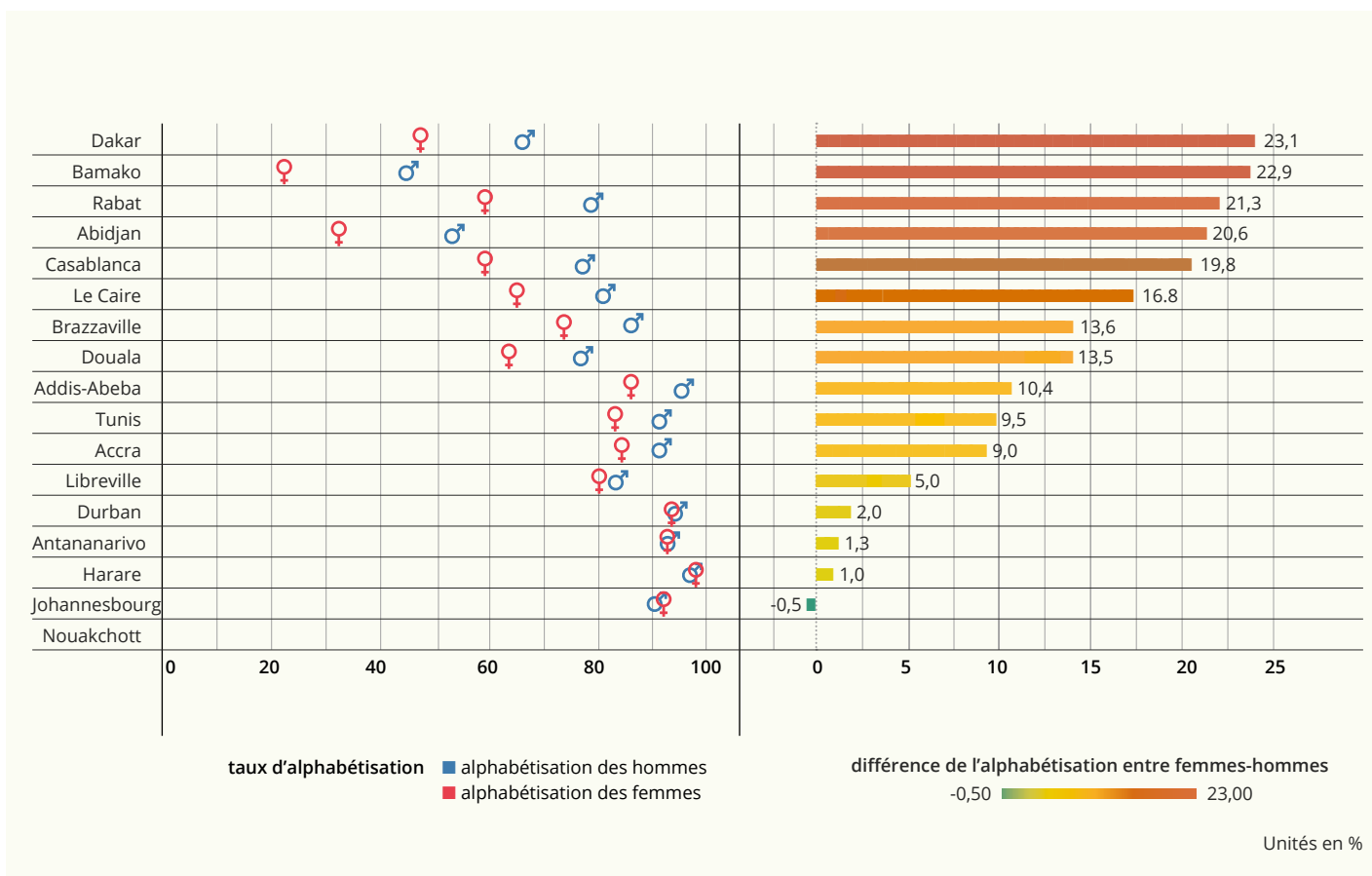
Au-delà de la sécurité physique et du bien-être être, les **taux d'alphabétisation** en Afrique sont derrière ceux d'autres régions. Les taux d'alphabétisation sont influencés par, entre d'autres facteurs, la pauvreté, l'inégalité entre les genres et l'accès aux équipements éducatifs. À leur tour, les taux d'alphabétisation sont prédictifs de facteurs tels que les niveaux d'emploi, la pauvreté et l'espérance de vie.

Le taux moyen d'alphabétisation de l'Afrique est de 77%. Ce chiffre est inférieur à celui des autres régions du

monde, où la moyenne globale est de 88,2%. Seules trois métropoles dans la base de données africaine ont un taux d'alphabétisation supérieur à 90%: Harare, Johannesburg et Antananarivo. Bamako et Abidjan ont des taux d'alphabétisation extrêmement bas. En général, les métropoles où les taux d'alphabétisation sont élevés ont également des taux de pauvreté plus bas. Antananarivo et Harare font exception à la règle, avec des taux d'alphabétisation et de pauvreté élevés.

Les inégalités entre sexes pour les taux d'alphabétisation sont illustrées dans le graphique ci-dessous. Seule Johannesburg a un niveau d'alpha-

Figure 17
différence des taux d'alphabétisation entre hommes et femmes





RABAT. Photo d'Idriss Mellani sur Unsplash

bétisation plus élevé pour les femmes que pour les hommes. À Dakar, Bamako et Abidjan, le taux d'alphabétisation des femmes est inférieur de plus de 20% par rapport aux hommes. D'après la fiche d'évaluation de 2016: le genre en Afrique⁵², de remarquables progrès ont été mis en œuvre mondialement et régionalement pour l'égalité de genre et l'autonomisation des femmes en Afrique. Cependant, dans de nombreux cas, ces interventions sont relativement limitées⁵³.

De plus, malgré la grande proportion de jeunes parmi les populations du continent africain, leur participation à la vie civique et politique reste faible, particulièrement parmi les jeunes femmes⁵⁴. Les droits des personnes s'identifiant comme lesbiennes, gays, bisexuelles et transgenres (LGBT), de participer pleinement à la vie civique ne sont pas protégés dans la plupart des pays africains et, dans certains cas, restent encore criminalisés.

⁵² Commission de l'Union Africaine, (2017) Le genre en Afrique: Fiche d'évaluation 2016, Addis-Abeba

⁵³ UCLG Africa and Cities Alliance (2018) Assessing the Institutional Environment of Local Governments in Africa, 3rd edition, Country profiles, criteria 12 on Climate Change

⁵⁴ RorisangLekalake et E. Gyimah-Boadi (2016), "Moins d'engagement, moins d'autonomisation? La participation politique est à la traîne chez les jeunes d'Afrique" Synthèse de

Politique Afrobaromètre No. 34

Durabilité environnementale

Les gouvernements africains ont adopté, à divers niveaux, un certain nombre d'engagements en matière de politique de développement, tels que le Programme de développement durable à l'horizon 2030, l'Accord de Paris, le Programme d'Action d'Addis-Abeba, le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe et le Nouveau programme pour les villes. Ces agendas, demandent une urbanisation et une métropolisation durable.

Les importantes ressources naturelles de l'Afrique, renouvelables et non renouvelables, présentent à la fois des défis et des opportunités pour son développement durable. Plus de 70% des exportations africaines se font dans les secteurs du pétrole, du gaz et des minéraux, cela représentent une part importante du PIB et des recettes publiques du continent⁵⁵. Cependant, l'exploitation de ces ressources naturelles a souvent été réalisée au détriment du développement durable et d'une croissance économique équitable, entraînant ainsi une dégradation importante de l'environnement. En outre, les défis du changement climatique ont obligé les villes africaines à mettre en œuvre des stratégies pour faire face à des facteurs tels que la dégradation des sols, la sécheresse, les inondations et la hausse des températures⁵⁶.

La mesure de la vulnérabilité au changement climatique mesurée par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat⁵⁷ (GIEC) tient en compte le degré dans lequel un système est susceptible de, et incapable de, faire face aux effets néfastes du changement climatique, y compris la variabilité du climat et les extrêmes climatiques. Le GIEC note que, dû à des activités liées au climat et à sa faible capacité d'adaptation, l'Afrique est extrêmement vulnérable au changement climatique. Les principaux changements attendus qui auront des répercussions sur les métropoles africaines sont notamment la pénurie

en eau, l'augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes, de leur ampleur et fréquence, la hausse du niveau des mers, la croissance de l'insécurité alimentaire et l'augmentation du nombre de maladies sensibles au climat telles que le paludisme et le choléra⁵⁸.

Les **émissions en dioxyde de carbone** (CO₂) contribuent de manière significative au réchauffement et au changement climatique. Les émissions moyennes des métropoles africaines sont relativement faibles, de moitié à la moyenne mondiale, soit 2,3 tonnes métriques par habitant. Les graphiques ci-dessous montrent la relation entre les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) et la possession de voiture, la densité des logements et la taille de la population métropolitaine. Les métropoles comptant un taux élevé de voitures et un PIB élevé ont augmenté leurs émissions de CO₂, alors que des densités résidentielles plus élevées combinées à un meilleur accès aux transports en commun sont associées à des niveaux d'émissions de CO₂ plus faibles.

La concentration en PM_{2,5} est une mesure de la **qualité de l'air** indiquant une concentration moyenne annuelle en particules inférieure à 2,5 microns. Les recherches ont démontré qu'une exposition sur le long terme à des niveaux élevés en PM_{2,5} peut avoir de graves conséquences sur la santé. Il a été établi que des concentrations accrues en PM_{2,5} étaient associées à des densités de population et de routes plus élevées⁵⁹. Les données montrent qu'en moyenne, les métropoles de la région africaine présentent des niveaux de PM_{2,5} supérieurs à ceux des autres régions. En Afrique, Nouakchott a les niveaux les plus élevés, estimés à 124, suivi du Caire et de Douala. Abidjan, Durban, Libreville et Rabat ont des niveaux nettement inférieurs.

Les émissions des véhicules contribuent de manière significative à l'augmentation des émissions de CO₂

→ **l'Afrique est très vulnérable au changement climatique en raison de sa dépendance aux activités liées au climat et de sa faible capacité d'adaptation**

⁵⁵ Commission économique pour l'Afrique, 2018, Rapport sur la gouvernance en Afrique V, UNECA, Addis-Abeba

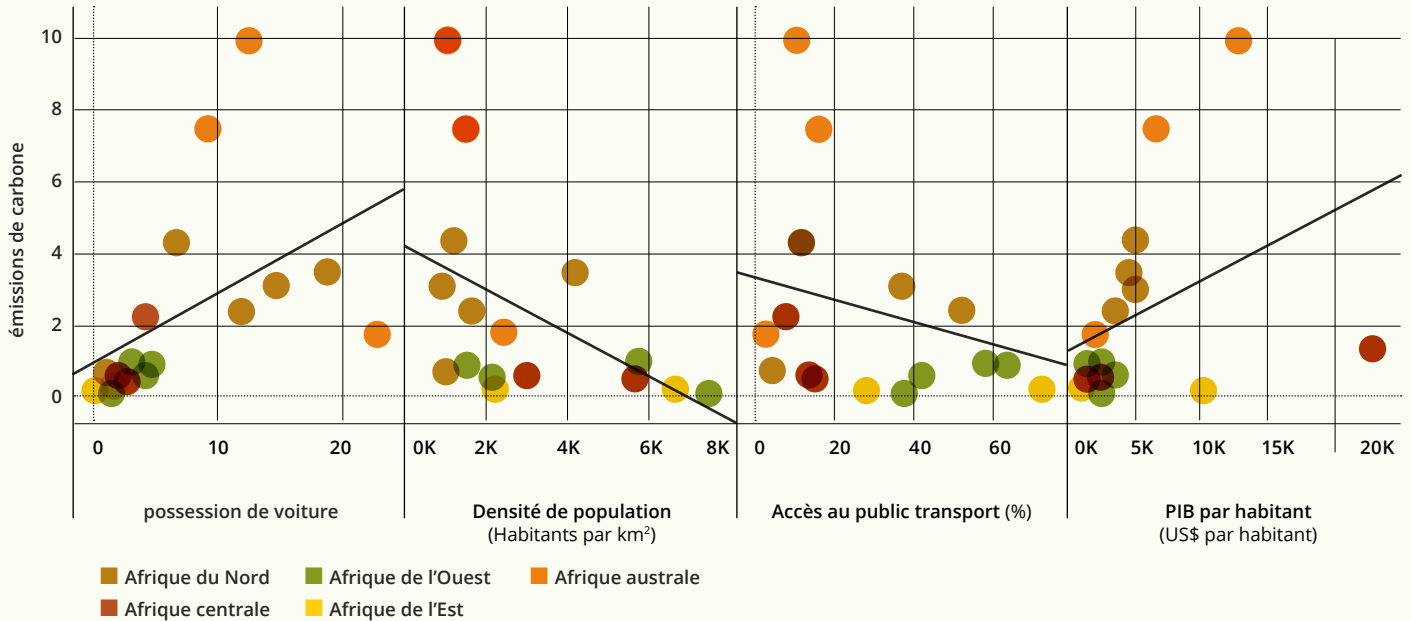
⁵⁶ Commission économique pour l'Afrique, 2018, Rapport sur la gouvernance en Afrique V, UNECA, Addis-Abeba

⁵⁷ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) est l'organisme des Nations Unies chargé d'évaluer les données scientifiques relatives aux changements climatiques

⁵⁸ GIEC, 2013, Policy Brief: Vulnerability to Climate Change in Africa: Challenges and Recommendations for Africa

Figure 18

relation entre les émissions de carbone et la possession de voiture; densité de la population; accès aux transports publics et PIB par habitant



et de PM_{2,5}; et des niveaux d'émission plus élevés sont associés à de faibles niveaux de transport publics et à un plus grand nombre de personnes possédant des voitures. L'Afrique a, en moyenne, le plus faible **taux de possession de voitures** de toutes les régions du monde, avec sept véhicules automobiles pour 100 habitants. L'Europe, en comparaison a 48 véhicules automobiles pour 100 habitants. En Afrique, Harare a le plus haut niveau de propriétaires de voitures et Douala, Antananarivo, Bamako, Nouakchott et Addis-Abeba le plus faible.

Il y a un certain nombre de mesures que les gouvernements métropolitains peuvent employer pour réduire le nombre d'effets néfastes de la pollution atmosphérique et des émissions de CO₂ ainsi que pour améliorer la santé de leurs populations résidentes.

Celles-ci incluent une augmentation des transports publics, une meilleure planification de l'utilisation des sols qui réduirait les distances de déplacements, et l'implantation d'espaces verts accessibles.

La création d'**espaces verts** ouverts, tels que des parcs et des installations de loisirs en milieu urbain, présente de nombreux avantages environnementaux et sociaux et constitue un élément essentiel du système de soutien social et des mesures d'atténuation du changement climatique⁶¹. López-Moreno et Murguía⁶² ont constaté que les facteurs les plus importants associés à l'augmentation des niveaux de prospérité, sont liés à la disponibilité d'espaces publics, en particulier de zones vertes ouvertes.

Dans les métropoles africaines, la mesure des espaces verts accessibles

⁵⁹ Han, Shuaishuai & Sun, Bindong. (2019). Impact of Population Density on PM_{2.5} Concentrations: A Case Study in Shanghai, China. Sustainability. 11. 1968. 10.3390/su11071968

⁶⁰ Le Texier, M., Schiel, K., & Caruso, G. (2018). The provision of urban green space and its accessibility: Spatial data effects in Brussels. PloS one, 13(10), e0204684. doi:10.1371/journal.pone.0204684

⁶¹ Steering the Metropolis

⁶² Steering the Metropolis



par habitant est nettement inférieure à celle des autres régions du monde. Des métropoles comme Douala, Brazzaville et Dakar ont des faibles niveaux d'accès aux espaces verts. Ces moyennes ne fournissent pas un panorama complet de la façon dont l'accès varie spatialement à travers une métropole et à travers des groupes de revenus. La population résidente des zones résidentielles à faible revenu ont plus de besoins en terme d'installations récréatives. Il est préoccupant de noter que dans les métropoles africaines ayant une densité de population plus élevée, les espaces verts soient généralement moins accessibles.

L'une des tâches les plus importantes des gouvernements locaux et métropolitains, est de fournir ou faciliter la prestation des services de base, y compris l'eau, l'électricité, l'assainissement et la gestion des déchets. Des carences dans la prestation de ces services ont un impact négatif sur les populations résidentes des zones urbaines de part le monde⁶³. L'étude GOLD IV note qu'il y a eu un déclin dans l'accès aux services de base dans les milieux urbains de l'Afrique subsaharienne.

La collecte des **eaux usées** ou **l'assainissement** est nettement plus

élevé dans les zones urbaines que dans les zones rurales. Dans les métropoles, l'accès peut varier considérablement, les populations résidant dans les quartiers informels et les bidonvilles n'y ont que très peu accès, et même lorsque ces services sont fournis, l'accès aux installations n'est pas obligatoirement sûr ou facile. Ceci est particulièrement un problème pour les femmes ne pouvant pas être en mesure d'accéder en toute sécurité aux installations d'assainissement pendant la nuit⁶⁴.

La population moyenne desservie par la collecte des eaux usées en Afrique est de 43%, ce qui est nettement inférieur à la moyenne internationale. Cela varie entre près de 100% d'accès au Caire, Casablanca et Rabat et moins de 1% à Antananarivo. L'Afrique du Nord a des niveaux d'accès beaucoup plus élevés que l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique centrale et l'Afrique orientale. À Antananarivo, le manque d'installations de traitement et d'infrastructures nécessaires signifie que l'eau est rejetée sans traitement. Avec les risques d'inondation que cela insinue, cela a aussi des conséquences importantes pour la santé des populations résidentes⁶⁵.

⁶³ GOLD IV *Co-crée le futur urbain : L'agenda des métropoles, des villes et des territoires*, Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU) 2017, Barcelone

⁶⁴ Amnesty International (2010)

⁶⁵ AFD, Protéger la population des risques d'inondations à Antananarivo <https://www.afd.fr/fr/protéger-la-population-des-risques-dinondations-antananarivo>

qualité de vie

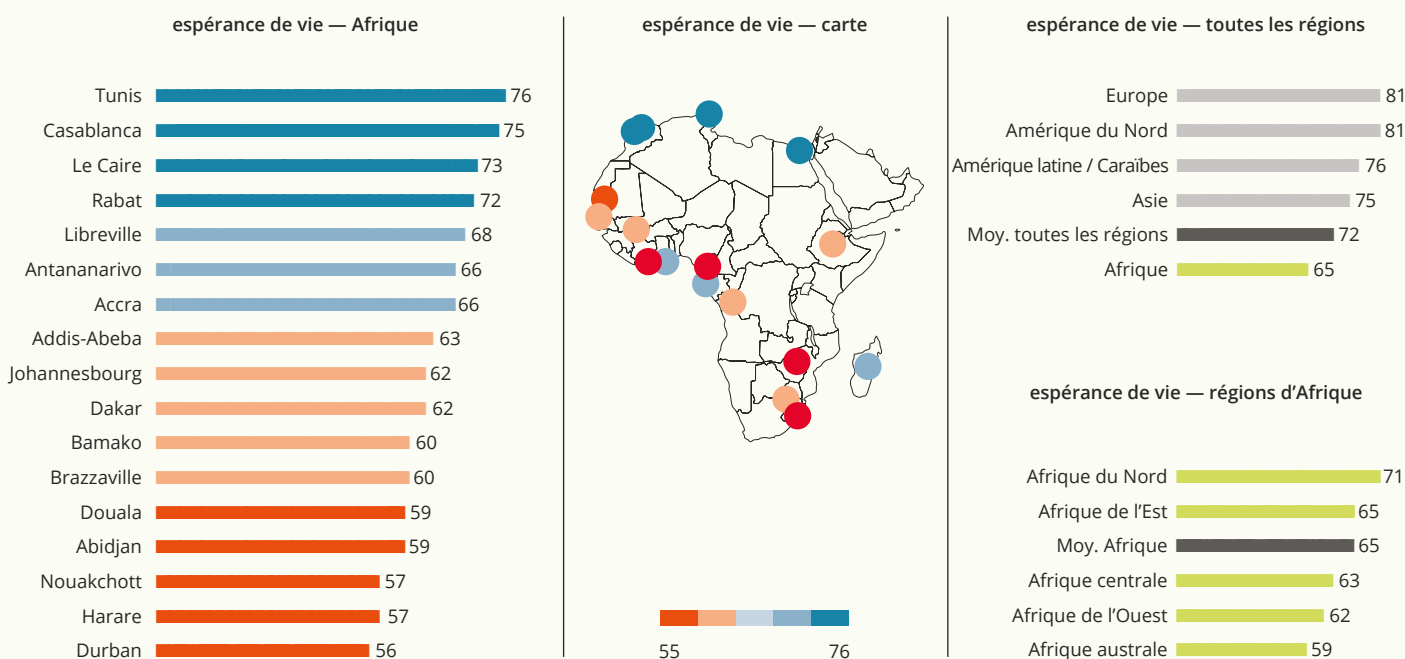
L'indicateur **d'espérance de vie à la naissance**, mesure le nombre d'années qu'une personne peut espérer vivre. En moyenne, parmi toutes les métropoles d'Afrique, l'espérance de vie est de 65 ans. Ceci est nettement inférieur aux autres régions du monde, où l'espérance de vie moyenne est de dix ans supérieure. L'espérance de vie moyenne en Europe et en Amérique du Nord est de plus de 80 ans. L'espérance de vie en Afrique australe a

tendance à être inférieure à celle des autres régions africaines, Harare ayant l'espérance de vie la plus basse. Les métropoles nord-africaines de Casablanca, Tunis, Rabat et Le Caire ont toutes une espérance de vie moyenne supérieure à 70 ans.

Ces résultats doivent être compris dans le contexte d'autres facteurs, tels que les taux de pauvreté, l'égalité de genre et la prestation de services de base. Ces facteurs diffèrent largement

en moyenne, parmi toutes les métropoles d'Afrique, l'espérance de vie est inférieure à toutes les autres régions du monde

Figure 19
espérance de vie



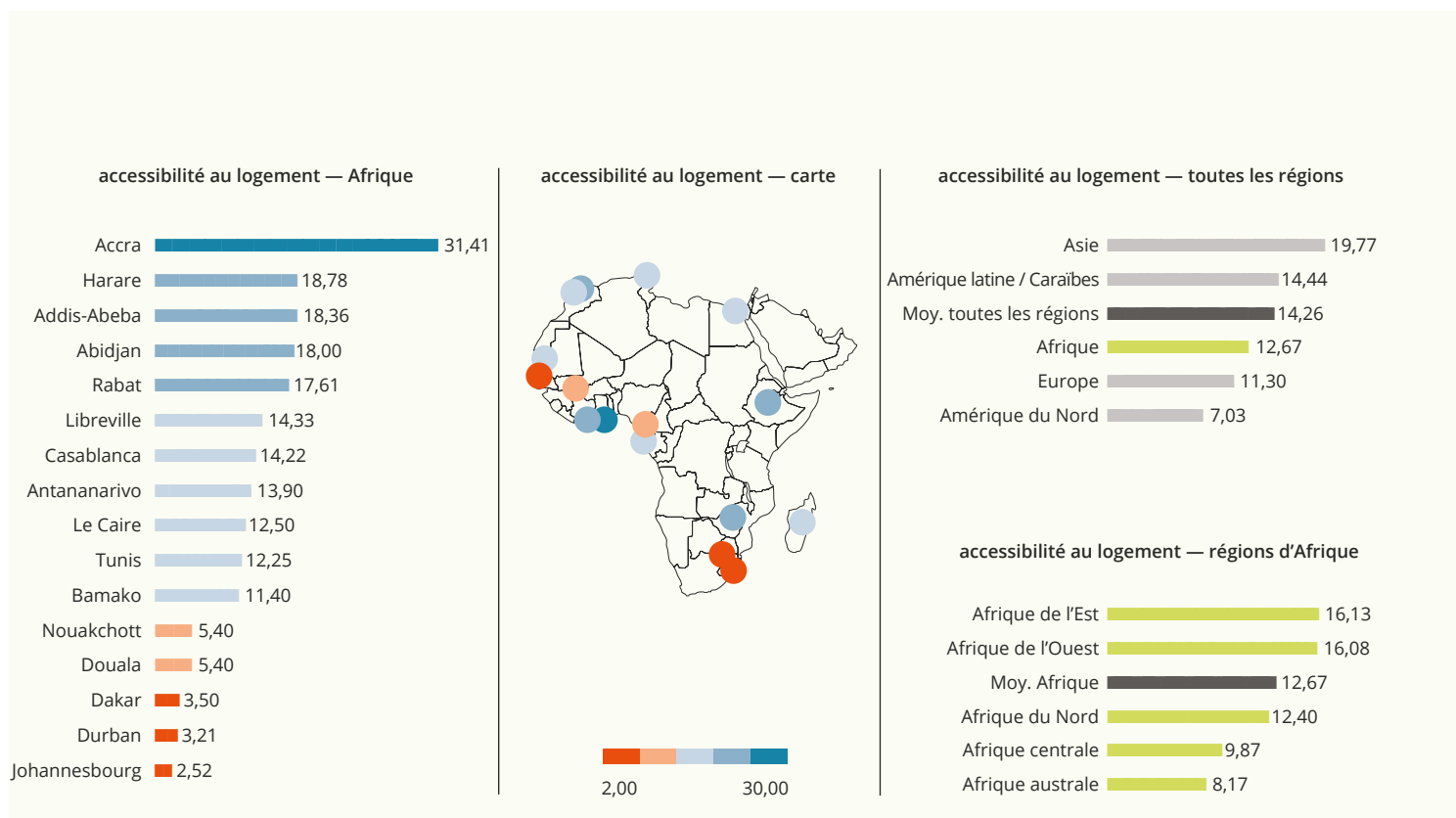
entre et dans les métropoles. L'espérance de vie est plus élevée dans les zones urbaines que dans les zones rurales en raison d'un accès plus élevé à une gamme de services gouvernementaux. Mais au sein même d'une métropole, cela peut différer énormément.

Les données en Afrique démontrent que les inégalités entre genres et l'exclusion restent élevées, et que la parité de genre dans l'enseignement secondaire et tertiaire est particulièrement faible. Les métropoles Africaines ont en moyenne le plus faible taux de **scolarisation de la population féminine** en âge d'être scolarisé (primaire et secondaire) par rapport aux autres

régions du monde. Le African Region Gender Action Plan 2018-22⁶⁶, met l'accent sur les interventions visant à encourager les filles à continuer leur scolarité et suivre une formation professionnelle afin de briser les cycles intergénérationnels d'inégalité de genre. Cela démontre les progrès significatifs réalisés dans l'amélioration de la parité hommes-femmes en matière de scolarisation et leurs impacts sur les niveaux de fécondité, la génération de revenus, ainsi que les normes sociales changeantes sur les rôles de genre et l'autonomisation des femmes.

Le pourcentage de la population du groupe d'âge cible inscrit à l'**enseignement supérieur** varie entre 35% de la

Figure 20
accessibilité au logement



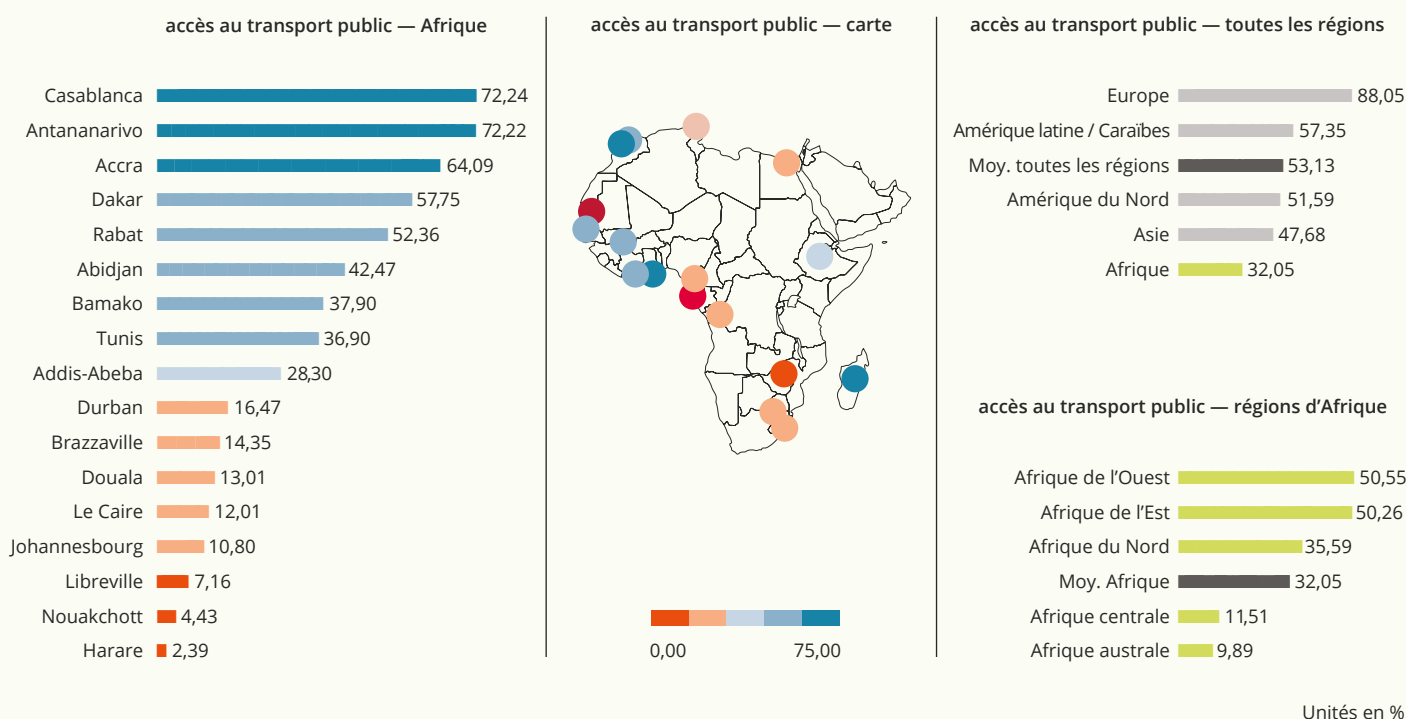
⁶⁶ World Bank, African Region Gender Action Plan 2018-22, World Bank Group

population au Caire, et 5% à Antananarivo, Nouakchott et Bamako. La plupart des pays nord africains ont des taux d'inscription considérablement plus élevés que les autres régions.

L'accès au logement est un autre indicateur important de sécurité et droits humains. L'indicateur d'**accessibilité au logement** mesure le rapport entre le prix du logement et le revenu du foyer, mais ne mesure pas l'approvisionnement de logements par le gouvernement. À l'inverse, il mesure le coût relatif du logement dans différentes métropoles. Si le logement formel est inabordable, de nombreux résidents métropolitains n'auront d'autre choix que de vivre dans des

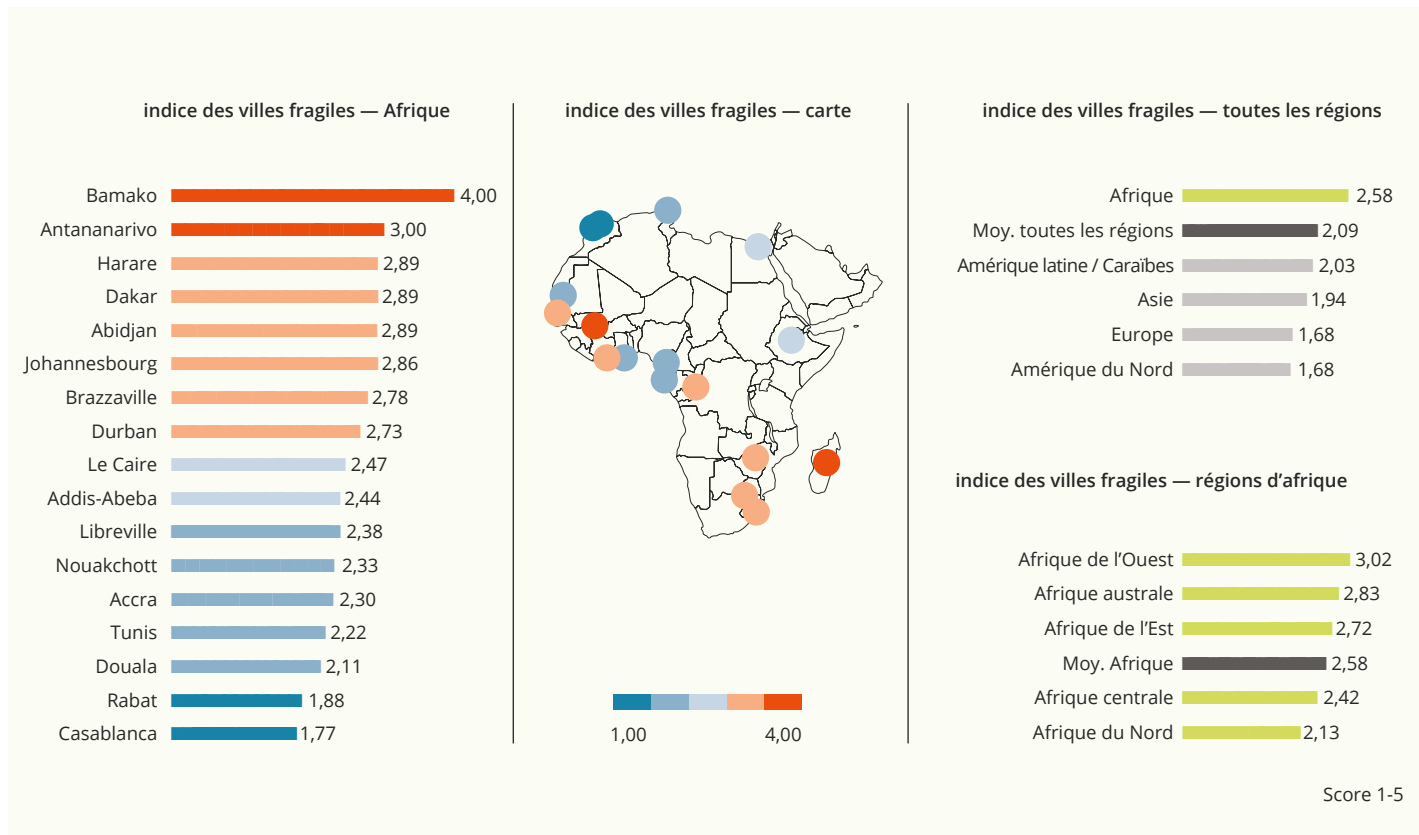
quartiers informels et dans des structures temporaires, ou de trouver un hébergement à la périphérie de la métropole. L'un des objectifs de l'ODD 11 est de traiter l'accès au logement abordable. À cet égard, la Déclaration de Montréal sur les régions métropolitaines appelle à une approche inclusive du développement métropolitain et des habitats humains, qui procurerait des logements adéquats à des prix abordables⁶⁷. Accra a un score significativement plus élevé que les autres métropoles sur cet indicateur. Dakar, Durban et Johannesburg ont un niveau nettement plus développé d'accessibilité au logement.

Figure 21
accès au transport public



⁶⁷ Déclaration de Montréal sur les aires métropolitaines, 2015

Figure 22
indice des villes fragiles



Idéalement, les personnes devraient pouvoir résider et mener à bien leur quotidien dans des zones qui sont proches, et la réduction des distances physiques a été l'objectif d'initiatives telles que l'augmentation de la densité et le changement d'utilisation du territoire. Comme cela n'est pas pleinement réalisable sur des territoires étendus, réduire les temps de trajet grâce à un système de transports publics amélioré est un objectif de nombreux gouvernements urbains. L'amélioration de l'accessibilité d'une métropole consiste à réduire les distances physiques et le temps nécessaires à parcourir le territoire métropolitain.

Lall et al. (2017)⁶⁸ notent que la majorité des villes africaines ont des réseaux de transport sous-dévelop-

pés. Le rapport 2018 de l'État des villes africaines le confirme, affirmant que: «Les villes africaines sont généralement fragmentées de l'intérieur et composées de petits quartiers déconnectés.⁶⁹»

En ce qui concerne l'**accès aux transports publics**, le manque de systèmes efficaces est évident, dans la mesure où seulement 32% de la population métropolitaine africaine a accès à un arrêt de transport en commun, par rapport aux 88% des métropoles européennes. Ce chiffre est inférieur aux moyennes de toutes les autres régions du monde représentées dans la base de données de Metropolis. L'accès le plus élevé est à Casablanca et à Antananarivo, où, dans chacune de ces métropoles, 72% de la population a

⁶⁸ Lall, Somik Vinay; Henderson, J. Vernon; Venables, Anthony J.. 2017. Ouvrir les villes Africaines au monde. Washington, DC: World Bank. © World Bank <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25896>

[org/handle/10986/25896](https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25896)
Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25896>

⁶⁹ L'état des villes africaines, 2018, p30

accès aux transports publics. À Accra, Dakar et Rabat, plus de la moitié de la population a accès aux transports publics, mais à Harare, Nouakchott et Libreville, moins de 10% de la population l'ont. Il convient toutefois de noter qu'un arrêt de transport en commun reconnu ne prend pas nécessairement en compte les arrêts effectués par le secteur de transport informel, sous la forme de minibus-taxi et de motos-taxis, mais constitue un indicateur utile d'accès à un système de transport plus fiable et plus formel.

La combinaison d'un faible niveau de vie et un manque d'accès aux transports publics peut considérablement augmenter les coûts mensuels du foyer. **L'indice de fragilité urbaine** mesure la vulnérabilité des villes en se concentrant sur des problèmes tels que l'urbanisation rapide et non réglementée, l'inégalité des revenus,

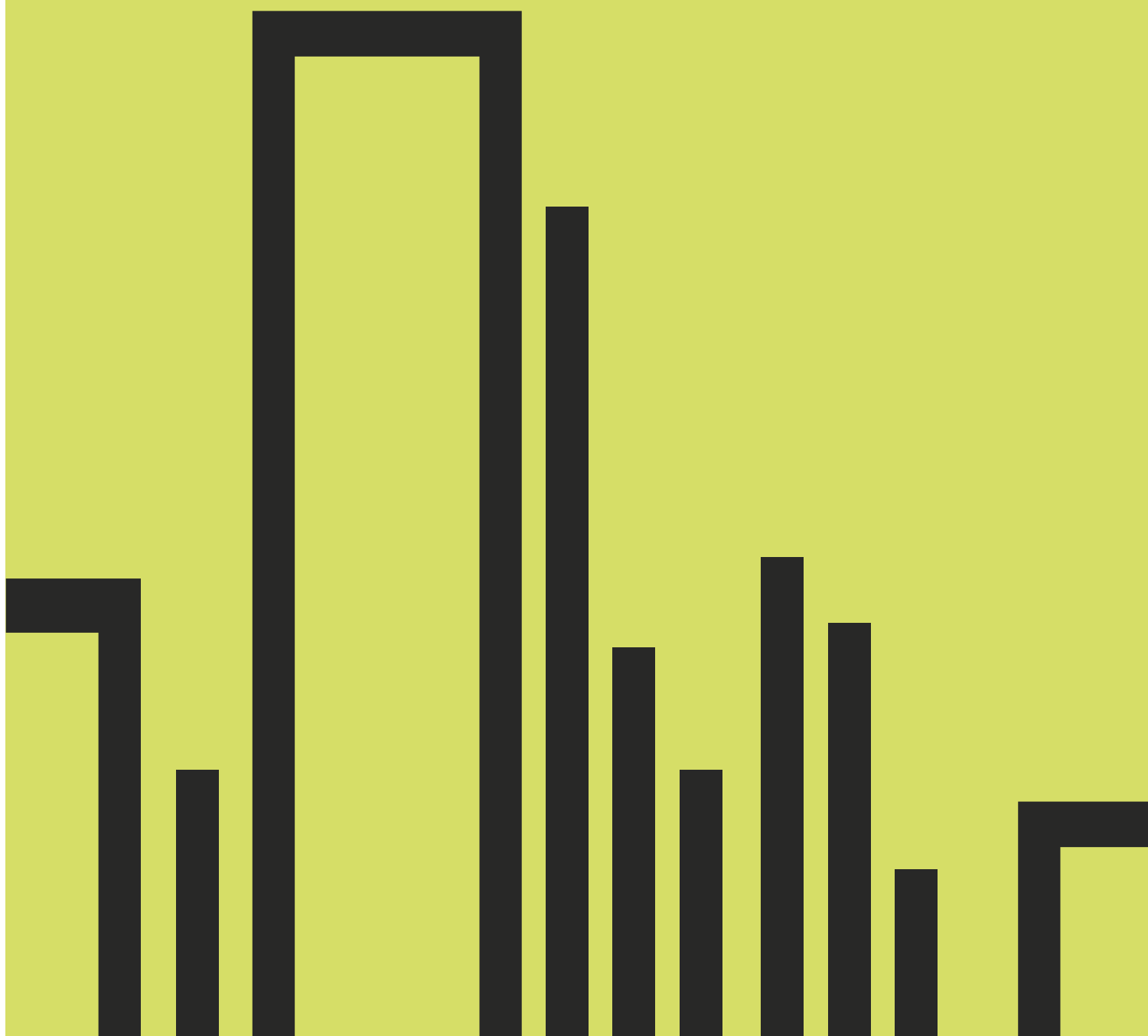
la pauvreté, le chômage et les risques naturels, et classe les villes en fonction d'un certain nombre de paramètres. Des scores entre 1 et 5 sont attribués à chaque ville. En général, les métropoles africaines ont des scores plus élevés que ceux du reste du monde. Bamako obtient le score le plus élevé sur cet indice et Antananarivo le deuxième plus haut. Rabat et Casablanca ont des scores relativement faibles.

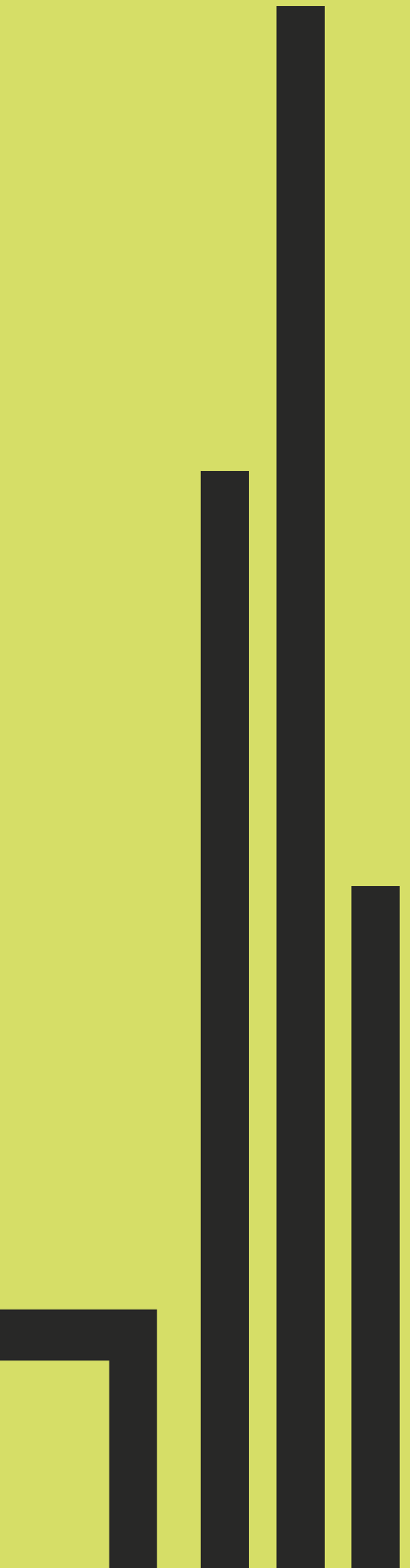
Toutes les métropoles pour lesquelles il existe des données, indiquent une vulnérabilité aux incendies. Ceci est exacerbé par le nombre élevé de logements informels et le manque d'infrastructures d'approvisionnement en eau. La pénurie en eau est également un problème courant et nécessite une plus grande attention tournée vers la gestion de l'approvisionnement en eau et de ses ressources.



TUNIS; Photo de Chermiti Mohamed sur Unsplash

conclusions





Les métropoles jouent un rôle majeur dans la transformation structurelle en constante évolution de l'Afrique. Cela est dû à la croissance importante que les environnements urbains peuvent stimuler dans des secteurs économiques critiques. Les grandes zones urbaines peuvent accueillir des secteurs ayant déjà bénéficié d'une croissance économique soutenue, et, à la fois l'urbanisation et le rôle des villes africaines doivent pouvoir influencer sur la planification économique, spatiale et démographique à long terme du continent.

l'Afrique métropolitaine en quelques mots

1

La taille moyenne des 17 métropoles africaines étudiées est de 4,3 millions, plus petite que la moyenne internationale de 7,5 millions.

2

La densité de population est relativement élevée par rapport aux moyennes mondiales, mais elle varie considérablement d'une ville à l'autre et n'est pas toujours alignée avec la densité économique.

3

Alors que les taux de croissance diminuent lentement parmi les métropoles africaines, ils sont encore nettement plus élevés que ceux des zones urbaines du reste du monde, soulevant de nombreux défis en termes de gouvernance et de prestation de services.

4

Les métropoles africaines ont un degré légèrement plus élevé de coordination métropolitaine comparé à d'autres régions du monde, ainsi qu'un niveau de fragmentation inférieur.

5

La croissance urbaine conduit à une augmentation de la densité résidentielle à travers le continent.

6

En moyenne, en Afrique, la somme des budgets pour les métropoles est d'environ 2,6% de ceux des gouvernements nationaux, un chiffre nettement inférieur à la moyenne internationale située à 4%.

7

Les métropoles africaines ont un score de leadership de politique sectorielle légèrement plus élevé que la moyenne mondiale, qui est cependant combiné à une plus faible moyenne de décentralisation budgétaire. Cela permet aux métropoles d'avoir davantage de poids sur les projets à implémenter, mais ne leur laissent pas le pouvoir budgétaire nécessaire pour les mettre en œuvre.

8

En termes d'égalité de genre, les métropoles africaines ont un pourcentage inférieur de femmes élues au sein des gouvernements locaux par rapport à la moyenne mondiale.

9

Les métropoles africaines ont des niveaux nettement inférieurs de PIB par habitant comparé aux autres régions du monde, et les taux de pauvreté en Afrique sont plus du double de la moyenne mondiale.

10

Dans les métropoles africaines où le PIB est élevé, les niveaux de pauvreté sont plus bas, mais les niveaux d'inégalité sont plus élevés.

11

L'indicateur d'écart de rémunération entre hommes et femmes montre que la plupart des métropoles africaines, pour lesquelles les données sont disponibles, ont des niveaux plus faibles d'inégalité de rémunération entre sexes en comparaison à la moyenne mondiale.

-
- 12** **En général, les taux de chômage sont élevés dans les métropoles africaines**, où ils sont presque doublés par rapport à la moyenne internationale.
-
- 13** **Il existe également un écart important entre le chômage total et le chômage des jeunes**, ce qui est également une caractéristique dans d'autres régions du monde.
-
- 14** **La croissance économique est compromise par la forte dépendance au travail du secteur primaire**, où l'emploi est caractérisé par des salaires relativement bas et de fortes inégalités.
-
- 15** **L'espérance de vie est généralement plus élevée dans les zones urbaines** que dans des zones plus rurales en raison d'un accès accru aux services gouvernementaux. L'espérance de vie moyenne dans les métropoles africaines est de 65 ans, soit 7 ans de moins que pour d'autres métropoles mondiales.
-
- 16** **Les taux d'homicides volontaires varient considérablement entre métropoles**, mais sont généralement élevés dans les métropoles africaines.
-
- 17** **Les taux d'alphabétisation en Afrique** sont derrière ceux d'autres régions du monde.
-
- 18** **L'Afrique est très vulnérable au changement climatique en raison de sa dépendance aux activités liées au climat et à sa faible capacité d'adaptation.** Le manque en eau, les phénomènes météorologiques extrêmes, l'élévation du niveau des mers, l'augmentation de l'insécurité alimentaire et la hausse des maladies liées au climat comme le paludisme et le choléra sont les changements les plus probables impactant les métropoles africaines. Les métropoles africaines figurent dans la partie haute de l'indice des villes fragiles.
-
- 19** **Les émissions moyennes de dioxyde de carbone (CO2) provenant de métropoles africaines sont relativement basses**, 2,3 tonnes métriques par habitant, moitié moins de la moyenne mondiale. Tandis que les niveaux de CO2 sont relativement bas, les concentrations de PM2,5 sont plus élevées dans les métropoles africaines que dans les autres régions du monde.
-
- 20** **Le manque de développement des réseaux de transport public** dans les métropoles africaines augmentent les inégalités et réduisent l'accessibilité de part les espaces métropolitains, discriminant particulièrement les plus pauvres.



Dans l'ensemble, les espaces métropolitains africains sont généralement derrière les moyennes mondiales et celles d'autres régions du monde. Dans une certaine mesure, ceci est évident, étant donné que les taux d'urbanisation en Afrique ont pris du retard sur ceux du reste du monde.

→ les disparités entre les espaces métropolitains africains et le reste du monde ne seront réduites que si la tendance à la décentralisation des pouvoirs et des fonctions en matière de développement vers des niveaux infranationaux de gouvernance, et particulièrement métropolitains, se poursuit.

Ce retard est dû, dans une certaine mesure, au fait que le colonialisme et ses effets sont encore visibles dans les zones métropolitaines africaines. Le colonialisme a souvent inhibé ou faussé la croissance économique, sociale et infrastructurelle des espaces urbains africains.

Parallèlement, ces données dessinent une conclusion importante: la métropolisation conduit à des améliorations en termes de gouvernance, d'économie, de développement social, de disparités entre sexes et dans la capacité de lutter contre le changement climatique et d'améliorer la durabilité environnementale.

Étant donné que les taux de métropolisation en Afrique sont plus élevés que les taux globaux, il est à prévoir que, à mesure que ces espaces se développeront, les disparités entre les espaces métropolitains africains et le reste du monde se réduiront.

Cependant, cela ne se réalisera que si la tendance à la décentralisation des pouvoirs et des fonctions en matière de développement vers des niveaux infranationaux de gouvernance, et particulièrement métropolitains, se poursuit. En particulier, la prestation ou la facilitation des services de base, y compris l'eau, l'électricité, l'assainissement et l'élimination des déchets, la réduction des disparités et autres, devraient contribuer à ce processus d'amélioration de la gouvernance.

Il est à espérer que la base de données Metropolis et les études utilisant ces données mèneront à une grande variété de discussions comparant les régions, expliquant les différences et, plus important encore, favorisant l'apprentissage au sein de ces espaces métropolitains, qui s'efforcent à élaborer leurs propres normes et critères. Il est évident que des recherches supplémentaires devront être entreprises pour améliorer la fiabilité, la validité et la représentativité de ces données, avec l'intention de garantir que les comparaisons soient significatives et puissent être contextualisées. Cela est d'autant plus important étant donné le rôle crucial que les espaces métropolitains ont à jouer dans les défis environnementaux, infrastructurels, économiques et sociaux auxquels le monde est confronté aujourd'hui.

annexes



bibliographie

AFD, undated. Defining and measuring social cohesion in South Africa. Policy Brief 1

Groupe de la Banque Africaine de Développement, 2019. Perspectives économiques en Afrique 2019.

Union Africaine, Agenda 2063: L'Afrique que nous voulons

Union Africaine, 2018. Dynamiques du développement en Afrique: croissance, emploi et inégalités.

Commission de l'Union Africaine, 2015. Le genre en Afrique: Fiche d'évaluation

AGA, 2019. Rapport sur la gouvernance en Afrique, Promouvoir les valeurs communes de l'Union Africaine.

Rapport sur le développement humain en Afrique: Accélérer les progrès en faveur de l'égalité des genres et de l'autonomisation des femmes en Afrique

Bocoum, AY et Djeguema, A. 39th ISOCARP Congress, Cairo: Urban planning in a

globalised and competitive world: Globalisation and metropolisation in Accra/Lagos Continuum

Autonomiser les femmes africaines: Plan d'action, Indice de l'égalité du genre en Afrique 2015, Groupe de la Banque Africaine de Développement, Côte d'Ivoire

Dijkstra et Poelman, 2014

Commission économique pour l'Afrique, 2018. Rapport sur la gouvernance en Afrique V: La gouvernance des ressources naturelles et la mobilisation des recettes publiques pour la transformation structurelle

Florczyk, A.J., Melchiorri, M., Corbane, C., Schiavina, M., Maffenini, M., Pesaresi, M., Politis, P., Sabo, S., Freire, S., Ehrlich, D., Kemper, T., Tommasi, P., Airaghi, D. et L. Zanchetta, Description of the GHS Urban Centre Database 2015, Public Release 2019, Version 1.0, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2019, ISBN 978-92-79-99753-2, doi:10.2760/037310, JRC115586.

Khan, MH, 2018. Institutions in Transformational Governance: Lessons for Africa. Africa Economic Brief 9(8). Groupe de la Banque Africaine de Développement.

Lall, Somik Vinay; Henderson, J. Vernon; Venables, Anthony J.. 2017. Ouvrir les villes Africaines au monde. Banque Mondiale, Washington, DC.

Metropolis, <https://www.metropolis.org/projects/metropolitan-indicators>

Metropolis, Résilience à l'échelle métropolitaine

Déclaration de Kuala Lumpur sur les ville à l'horizon 2030, Neuvième Forum Urbain

Pan-African Statistics Programme, 2017. African Trade Statistics Yearbook 2017.

Peters, BG. 1998. Managing horizontal government. The politics of coordination. Canadian Centre for Management Development.

Développement territorial et inclusion spatiale, Perspectives économiques en Afrique 2015, Banque Africaine de Développement, Organisation de Coopération et Développement Économique, Programme de Développement des Nations-Unies.

World Bank, African Region Gender Action Plan 2013-17, <http://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/AFR-Gender-Action-Plan-FY13-17.pdf>

2018 Revision of the World Urbanisation Prospects par UN DESA's Population Division

UN-Habitat and IHS- Erasmus, University Rotterdam (2018) " L'état des villes africaines 2018: la géographie de l'investissement africain" (Wall R.S., Maseland J., Rochell K. And Spaliviero M). United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat)

UN Habitat 2017, Action Framework for Implementation of the New Urban Agenda

UN-Habitat 2018 " L'état des villes africaines 2018: la géographie de l'investissement africain"

Cités et Gouvernements Locaux Unis d'Afrique, 2015. Évaluer l'environnement institutionnel des collectivités locales en Afrique 2015, 2e édition

indicateurs métropolitains

définitions, unités de mesure, sources

contexte et gouvernance

population métropolitaine (ventilée par âge et sexe)

définition	mesure	méthode	référence
population de l'aire métropolitaine	#	la méthode détaillée pour calculer l'aire métropolitaine est décrite sur www.indicators.metropolis.org/methodology	(-)
			source diverses (notamment le recensement)

aire métropolitaine

définition	mesure	méthode	référence
taille de l'aire métropolitaine	km ²	voir www.indicators.metropolis.org/	LSE Cities
			source diverses

densité de la population

définition	mesure	méthode	référence
population divisé par l'aire métropolitaine	habitants/km ²	Population Taille de l'aire métropolitaine	(-)
			source diverses

leadership de politiques sectorielles

définition	mesure	méthode	référence
leadership dans différents secteurs politiques de l'aire métropolitaine	score	sondage en ligne. Les membres de Metropolis ont été invités à répondre à la question suivante: "Évaluez le niveau d'influence que les différents niveaux de gouvernement ont sur la prise de décision dans votre métropole pour les secteurs politiques suivants (0= pas d'influence; 1= influence limitée; 2= influence modérée; 3= influence significative)." Les secteurs politiques indiqués étaient les suivants: transport urbain, planification spatiale, développement économique, services sociaux, environnement, services publics, santé, éducation, logement, maintien de l'ordre et sécurité, égalité des genres, culture.	LSE Cities
			source sondage

décentralisation budgétaire (niveau national)

définition	mesure	méthode	référence
dépenses du gouvernement infranational comme un % du PIB	% du PIB	100x $\frac{\text{Gouvernement infranational}}{\text{PIB}}$	<p>OCDE www.oecd.org/cfe/regional-policy/sngs-around-the-world.htm</p> <p>Banque Mondiale www1.worldbank.org/publicsector/decentralization/fiscalindicators.htm</p>
			<p>source diverses (notamment le recensement)</p>

fragmentation territoriale

définition	mesure	méthode	référence
nombre de gouvernements locaux pour 100 000 habitants de l'aire métropolitaine	#	$\frac{\text{nombre de gouvernements locaux}}{100\,000 \text{ habitants de l'aire area}}$	<p>OCDE (2016); CIPPEC (2017)</p>
			<p>source Bureaux nationaux de statistiques; Autorités locales et régionales</p>

*Seuls les gouvernements locaux à vocation générale sont inclus (les gouvernements à fonctions spécifiques sont exclus, par exemple, les districts scolaires, les agences de santé).

**Seul le niveau local de gouvernement a été inclut (les "niveaux les plus bas") en tant que mesure de fragmentation horizontale (la structure administrative d'un pays peut inclure plus d'un niveau de gouvernement avec des responsabilités sur le même territoire couvert par la région métropolitaine).

coordination métropolitaine

définition	mesure	méthode	référence
cet indicateur vise à évaluer le niveau de coordination entre les secteurs politiques de l'aire métropolitaine. Il évalue le nombre de secteurs tenant un arrangement formel de coordination métropolitaine et la couverture de cet arrangement institutionnel	Score (0–5)	<p>5 = il y a un gouvernement métropolitain/ structure supra-municipale</p> <p>4 = il y a un mécanisme multi-objectifs/stratégique pour une coopération formelle et toutes les juridictions y participent.</p> <p>3 = il y a un mécanisme multi-objectifs/stratégique pour une coopération formelle mais toutes les juridictions n'y participent pas.</p> <p>2 = il y a un mécanisme à unique objectif/un secteur pour une coopération formelle et toutes les juridictions y participent</p> <p>1 = il y a un mécanisme à unique objectif/un secteur pour une coopération formelle mais toutes les juridictions n'y participent pas</p> <p>0 = aucune coordination</p>	<p>LSE Cities; Metropolis Issue Paper 1; OCDE (2015); GIZ et ONU-Habitat (2015); CIPPEC (2017)</p>
			<p>source diverses</p>

prévalence nationale (budget)

définition ratio entre le budget global pour toutes les juridictions de l'aire métropolitaine et le budget du gouvernement national	mesure du % gouvernement national	méthode $\frac{\text{budget juridictions métropolitaines}}{\text{budget gouvernement national}}$	référence LSE Cities
			source autorités locales

autonomie budgétaire

définition source autonome de revenu comme pourcentage du revenu total métropolitain	mesure %	méthode $100 \times \frac{\text{source autonome de revenu}}{\text{revenu total métropolitain}}$	référence IPC-ONU (2016:121)
			source diverses

*Nous envisageons de pondérer les différentes municipalités d'une aire métropolitaine en fonction de leur PIB ou population

**Lorsque les données sur les revenus n'étaient pas disponibles, nous avons utilisé les données sur les dépenses

budget total métropolitain par habitant

définition somme du budget total métropolitain par habitant	mesure US\$ par habitant	méthode $\frac{\text{budget total métropolitain}}{\text{population métropolitaine}}$	référence LSE Cities
			source autorités locales

législation en matière d'égalité des genres

définition législation en matière d'égalité des genres	mesure score	méthode sondage en ligne. Les membres de Metropolis ont été invités à répondre à la question suivante: "votre ville/gouvernement métropolitain, met-il en oeuvre des outils et mesures pour promouvoir l'égalité d'opportunités des femmes? Sélectionnez "oui" si vous connaissez des pratiques similaires, "non" si aucune pratique similaire n'a été implémentée, "je ne sais pas" si vous n'en êtes pas certain.	référence LSE Cities
			source sondage

part des femmes élues dans les administrations locales (chef de départements en l'absence d'élections)

définition	mesure	méthode	référence
Pourcentage de femmes élues à la Direction législative du Conseil municipal. Si inexistant, pourcentage de femmes occupant des postes de direction/de gestion	%	$100 * \frac{\text{Nombre de femmes élues}}{\text{Nombre d'élus}}$	Nations Unies (2007), CPI - ONU-Habitat (2016), UNESCO
			source diverses

Dans le cas de plusieurs juridictions (la plupart des cas), nous calculerons la médiane

développement économique

PIB par habitant dans l'aire métropolitaine (ou VAB si disponible)

définition	mesure	méthode	référence
somme du budget total métropolitain par habitant	US\$ par habitant	(-)	OCDE Metropolitan eXplorer; IPC - ONU-Habitat
			source Principal Bureau national des statistiques; Autres: Bureau infranational des statistiques, Oxford Economics

emploi par secteur

définition	mesure	méthode	référence
% de l'emploi dans l'aire métropolitaine par secteur	%	personnes employées par secteur	LSE Cities
		total de personnes employées dans l'aire métropolitaine	source Bureaux nationaux de statistiques; Agences régionales de l'emploi

prévalence économique (PIB)

définition	mesure	méthode	référence
% du PIB produit par l'aire métropolitaine (aux prix actuels)	% du budget du gouvernement national	$\frac{\text{PIB métropolitain}}{\text{PIB national}}$	OCDE Metropolitan eXplorer
			source Bureaux nationaux de statistiques

femmes sur le marché du travail

définition	mesure	méthode	référence
proportion de femmes sur le marché du travail en fonction des hommes, dans la population en âge de travailler (âgée de 15 ans et plus) et d'une région métropolitaine soit qui travaillent, soit qui recherchent activement un emploi	ratio	$100 \times \frac{\text{nombre de femmes élues}}{\text{nombre de représentants élus}}$	<p>WEF, ISO37120</p> <hr/> <p>source gouvernements municipaux/ régionaux; bureaux régionaux de statistiques</p>

*Dans la mesure du possible, nous utiliserons le taux d'emploi ventilé par sexe provenant de l'indicateur de chômage.

chômage (ventilé par sexe et âge)

définition	mesure	méthode	référence
part du chômage métropolitain sur le total de la population active dans l'aire métropolitaine	%	$100 \times \frac{\text{chômage métropolitain}}{\text{population métropolitaine active}}$	<p>OCDE Metropolitan eXplorer / ISO 37120</p> <hr/> <p>source Bureaux nationaux de statistiques</p>

*Le taux de chômage sera calculé comme le nombre de populations résidentes de la ville en âge de travailler qui, au cours de la période de référence de l'enquête, ne bénéficiaient ni d'un emploi rémunéré ni n'étaient travailleurs/travailleuses indépendants/indépendantes, mais à la recherche d'un emploi (numérateur) divisé par la population active totale (dénominateur).

** La population active correspond à la somme du nombre total de personnes actives et celles au chômage qui sont légalement aptes à travailler.

***L'emploi des jeunes sera calculé sur la base de la définition de la population active des jeunes pour chaque région métropolitaine.

densité économique

définition	mesure	méthode	référence
PIB métropolitain divisé par la taille de l'aire métropolitaine	US\$/km ²	$\frac{\text{PIB métropolitain}}{\text{taille de l'aire métropolitaine}}$	<p>IPC – ONU-Habitat</p> <hr/> <p>source diverses</p>

écart de rémunération entre genres

définition	mesure	méthode	référence
revenu féminin estimé par rapport à la valeur masculine	ratio	$\frac{\text{revenu par femme (PPA, US\$)}}{\text{revenu par homme (PPA, US\$)}}$	ONU HDI (2015: 5) WEF Global Gender Gap Report http://www3.weforum.org/docs/WEF_GGGR_2017.pdf HDR (2008) http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/268/hdr_en_complete.pdf_20072008
gains nominaux mensuels moyens par rapport à la valeur masculine (peut être le salaire horaire comme le calcule le gouvernement du Royaume-Uni)	ratio	$\frac{\text{gains mensuels par femme}}{\text{gains mensuels par homme}}$	ILO https://www.gov.uk/guidance/gender-pay-gap-reporting-overview source diverses

* La plupart des aires métropolitaines n'ont pas de données à niveaux métropolitains

économie informelle (par % d'emplois)

définition	mesure	méthode	référence
part des emplois informels sur le total des emplois de l'aire métropolitaine	%	sondage en ligne. Les membres de Metropolis ont été invités à répondre à la question suivante: "Quel est le pourcentage estimé d'économie informelle dans votre ville/aire métropolitaine? Veuillez l'indiquer en tant que pourcentage total des emplois et/ou pourcentage total du PIB"	LSE Cities source sondage

cohésion sociale

taux d'alphabétisation (ventilé par sexe)

définition	mesure	méthode	référence
le pourcentage de la population âgée de 15 ans et plus, qui est alphabétisée, c'est à dire, qui peut lire et écrire un court texte (généralement un paragraphe) lié à son quotidien	%	$100 \times \frac{\text{nombre de population alphabétisée de 15 ans et plus}}{\text{population (de 15 ans et plus)}}$	Nations Unies (2007); IPC – ONU-Habitat (2016); UNESCO source diverses

La définition d'une population adulte est basée sur l'âge de 15 ans ou plus, mais peut varier entre certaines régions métropolitaines

inégalité des revenus

définition	mesure	méthode	référence
coefficient de Gini	score (0-1)	(-)	ONU-IPC (2016); ONU HDI
			source ONU-Habitat (disponible pour 1769 villes)

taux de pauvreté (ventilé par sexe)

définition	mesure	méthode	référence
proportion de la population vivant en dessous du seuil international de pauvreté (défini comme le pourcentage de la population vivant avec moins de 1,90 US\$ par jour aux prix internationaux de 2011)	%	nombre de la population vivant avec moins de 1,90 US\$ PPA par jour $100x \frac{\text{population}}{\text{population totale}}$	Cadre d'action ONU ODS; Banque Mondiale
			source Bureaux nationaux de statistiques; ONU-Habitat Urban data

* La définition du seuil de pauvreté varie en fonction des aires métropolitaines. Ceci est particulièrement lié à la hausse du seuil de pauvreté international de 1,25\$ à 1,90\$ en 2015 et à la disponibilité des données au niveau local. Ainsi, le résultat ne devrait pas être utilisé pour comparer deux métropoles mais uniquement pour avoir un aperçu général.

population née à l'étranger

définition	mesure	méthode	référence
pourcentage de population née à l'étranger	%	$\frac{\text{population née à l'étranger}}{\text{population de l'aire métropolitaine}}$	http://data.un.org/Glossary.aspx?q=foreign%20born%20population
			source Bureaux nationaux de statistiques

*D'après les données des Nations Unies, la population d'un pays née à l'étranger est définie comme "toutes les personnes pour qui le pays dont le lieu de résidence habituelle diffère du lieu de naissance".

taux d'homicides volontaires (ventilé par sexe)

définition	mesure	méthode	référence
nombre d'homicides (homicides volontaires et illicites commis intentionnellement par une personne sur une autre personne) pour 100 000 habitants ventilés par sexe	homicides volontaires pour 100 000 habitants	$10\,000x \frac{\text{homicides métropolitains}}{\text{population aire métropolitaine}}$	ONU IPC (2016:77)
			source diverses

*La plupart des aires métropolitaines n'ont pas d'informations ventilées par sexe.

Durabilité environnementale

qualité de l'air (concentration PM 2,5)

définition	mesure	méthode	référence
concentration moyenne annuelle de Particulate Matter de moins de 2,5 microns (PM2,5), dans l'aire métropolitaine	microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM 2,5 – 10 $100 \left\{ 1 - \left(\frac{\text{concentration}}{10} \right) \right\}$	ONU IPC (2016)
			source WHO disponible pour 1883 villes autorités environnementales

*PM2,5 est utilisé en raison de son plus grand impact sur la santé. Les estimations représentent le niveau moyen d'exposition annuel des populations résidentes urbaines aux particules fines extérieures. Une moyenne des mesures de haute qualité de concentration en PM2,5 de tous les moniteurs de la zone urbaine peut être calculée pour obtenir une estimation unique.

émissions de CO₂

définition	mesure	méthode	référence
émissions de CO ₂ (tonnes métriques par habitant)	tonnes par habitant	émissions annuelles de CO ₂ $\frac{\text{population}}{\text{métropolitaine}}$	Banque Mondiale, indicateurs du développement dans le monde ID: EN.ATM.CO2E.PC https://data.worldbank.org/indicator/EN.ATM.CO2E.PC
			source autorité de l'énergie, fournisseurs

possession de voitures

définition	mesure	méthode	référence
nombre de voitures particulières enregistrées dans l'aire métropolitaine pour 100 habitants	#	total de voitures particulières enregistrées dans l'aire métropolitaine $100 \times \frac{\text{population de l'aire métropolitaine}}{\text{population de l'aire métropolitaine}}$	Eurostat (reg_tran)
			source Eurostat, Latin American Green City Index, Statistiques nationales

*Par voitures particulières, on entend un véhicule routier à moteur, autre qu'un cyclo-moteur ou une motocyclette, destiné au transport de passagers et conçu pour accueillir au maximum neuf personnes (y compris le conducteur). Les voitures particulières et les fourgonnettes conçues et utilisées principalement pour le transport de passagers, taxis, voitures de location, ambulances, autocaravanes et micro-voitures (ne nécessitant aucun permis de conduire). Les véhicules routiers légers de transport de marchandises, ainsi que les autocars, les autobus et les minibus sont exclus.

espaces verts

définition	mesure	méthode	référence
espaces verts accessibles dans l'aire métropolitaine par habitant	m ² par habitant	espace vert total accessible dans la région métropolitaine $\frac{\text{population de l'aire métropolitaine}}{\text{population de l'aire métropolitaine}}$	ONU IPC (2016), ISO 37120
			source OpenStreetMap

*OpenStreetMap définit un parc comme un espace ouvert aménagé à des fins récréatives, généralement conçu et, en état semi-naturel, avec des zones herbeuses, des arbres et des buissons. Un jardin est un espace planifié reconnaissable, généralement à l'extérieur, pour l'exposition, pour être cultivé, et apprécié pour ses fleurs et autres formes de la nature. Ainsi, les espaces verts situés dans des zones rurales ou isolés ont été exclus du calcul des espaces verts dans cet indicateur.

déchets générés par habitant

définition déchets solides ou semi-solides produits dans les centres de population, y compris les déchets domestiques et commerciaux, ainsi que ceux venant de petites industries/ institutions (y compris hôpitaux et cliniques), des marchés, du balayage et nettoyage des rues	mesure taux de production (kg/ personne/ jour)	méthode Population métropolitaine totale desservie par la collecte des eaux usées <hr/> population de l'aire métropolitaine	référence WCCD - ISO 37120
			source autorités de la collecte des eaux usées, Eurostat, Latin American Green City

population desservie par la collecte des eaux usées

définition Population métropolitaine raccordée à un système de collecte des eaux usées d'un système public ou communautaire de déversement des eaux usées, par un tuyau ou un conduit similaire relié à un réseau les amenant à une installation où elles sont traitées	mesure %	méthode $100 \times \frac{\text{population métropolitaine totale desservie par la collecte des eaux usées}}{\text{population de l'aire métropolitaine}}$	référence WCCD - ISO 37120
			source autorités de la collecte des eaux usées, Eurostat, Latin American Green City

utilisation d'énergies renouvelables

définition part de la consommation totale d'une aire métropolitaine provenant de sources renouvelables	mesure %	méthode $100 \times \frac{\text{Consommation totale d'électricité produite à partir de sources renouvelables}}{\text{consommation totale d'énergie de la population}}$	référence WCCD - ISO 37120 (p. 28)
			source WCCD; CDP; Eurostat; Statistiques nationales

*Les sources renouvelables comprennent l'énergie géothermique, solaire, éolienne, marémotrice et houlomotrice, ainsi que les combustibles, comme la biomasse, mais ne comprennent pas les sources hydroélectriques comme le suggère la Banque mondiale.

qualité de vie

espérance de vie à la naissance (ventilé par sexes)

définition	mesure	méthode	référence
L'espérance de vie à la naissance est définie comme la durée moyenne de vie d'un nouveau-né, si les taux de mortalité actuels ne changent pas	#	(-)	OCDE (doi:10.1787/27e0f-c9d-en)
			source statistiques nationales et métropolitaines

accessibilité au logement

définition	mesure	méthode	référence
le ratio du prix du logement au revenu est le prix nominal du logement divisé par le revenu nominal disponible par habitant (le revenu net disponible des ménages est utilisé)	ratio	$\frac{\text{prix nominal du logement de la région métropolitaine}}{\text{Revenu disponible nominal des ménages par habitant la région métropolitaine}}$	OCDE doi: 10.1787/cbcc2905-en
			source associations professionnelles de l'immobilier; enquête auprès des ménages

* "L'accessibilité" fait référence à la mesure pour laquelle le coût financier des déplacements oblige une personne ou un ménage à faire des sacrifices pour les déplacements ou la mesure pour laquelle elles peuvent se déplacer quand elles le veulent. Par conséquent, l'accessibilité indique la capacité d'effectuer les trajets nécessaires pour se rendre au travail, à l'école, aux services de santé et autres services sociaux, pour rendre visite aux membres de la famille ou pour effectuer d'autres trajets urgents sans devoir réduire d'autres activités essentielles " (Banque mondiale, 2009)

scolarisation de la population féminine en âge scolaire

définition	mesure	méthode	référence
Le nombre de filles en âge d'aller à l'école inscrites dans des écoles primaires et secondaires, publiques et privées (numérateur), divisé par le nombre total de filles en âge d'aller à l'école (dénominateur)	%	$100 \times \frac{\text{nombre de filles en âge d'aller à l'école inscrites dans des écoles primaires et secondaires, publiques et privées}}{\text{nombre total de filles en âge de fréquenter l'école}}$	WCCD - ISO 37120
			source ministères nationaux de l'éducation; département locaux/régionaux d'éducation

indicateur de fragilité des villes

définition Mesure la vulnérabilité des villes en se concentrant sur : l'urbanisation rapide et non régulée, les inégalités de revenus et sociales, la pauvreté concentrée, le chômage des jeunes, les déficits policiers et judiciaires, l'insécurité réelle et perçue et l'exposition aux risques naturels	mesure score (1-5)	méthode L'Instituto Igarapé a analysé au moins 7 des 11 mesures pour formuler des scores sur une échelle de 5 points de 2 100 villes de plus de 250 000 habitants	référence Instituto Igarapé
			source Instituto Igarapé

taux brut de scolarisation dans l'enseignement supérieur (ventilé par sexe)

définition nombre de personnes étudiantes inscrites, divisé par la population correspondante. Personnes étudiantes inscrites – nombre de personnes en âge de fréquenter l'enseignement supérieur officiel (généralement entre 18 et 25 ans). Population correspondante – nombre total d'individus en âge de fréquenter l'enseignement supérieur officiel population métropolitaine totale inscrite dans des établissements d'enseignement supérieur pour 10 000 habitants	mesure %	méthode $100x \frac{\text{nombre de personnes inscrites dans l'enseignement supérieur}}{\text{nombre de personnes en âge d'être inscrites dans l'enseignement supérieur}}$	référence ONU IPC (2016:76)
	mesure #	méthode $10\ 000x \frac{\text{population inscrite dans l'enseignement supérieur}}{\text{population métropolitaine totale}}$	référence (-)
			source diverses
			source statistiques nationales et métropolitaines

*La plupart des données utilisées dans cet indicateur sont de niveau national

accessibilité des transports publics

<p>définition proportion de la population ayant un accès convenable aux transports publics</p>	<p>mesure %</p>	<p>méthode Proportion de la population ayant accès à un arrêt de transport officiellement reconnu dans un rayon de 0,5 km d'un point de référence. L'indicateur 11.2.1 des métadonnées pour l'ODS 11 décrit une méthode en quatre étapes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Analyse spatiale pour délimiter la zone bâtie de l'agglomération urbaine 2. l'inventaire des arrêts de transport public dans la ville ou la zone de service 3. Estimation de la zone urbaine avec accès aux transports publics 4. Estimation de la proportion de la population ayant un accès facile par rapport à la population totale 	<p>référence ONU-Habitat, cadre de métadonnées de l'indicateur 11.2.1 des ODS de l'ONU</p> <hr/> <p>source OSM and Land-Scan</p>
---	----------------------------	---	--



HARARE. Photo de Trust Tru Katsande sur Unsplash



**rapport Métropolitain
Africain**

Recherche et rédaction
Sue Bannister et Michael
Sutcliffe, directeurs et
co-fondateurs de City Insight

Édition
Luca Arbau, Lia Brum, Silvia
Llorente et Eugeni Villalbi,
Équipe du Secrétariat Général
de Metropolis

Mise en page et conception
G Grafic

Remerciements

Cette publication a été commandée à City Insight, une société de consulting basée en Afrique du Sud dont les fondateurs ont de nombreuses années d'expérience dans le développement d'une bonne gouvernance locale afin de transformer et changer les réalités quotidiennes des habitants du continent africain.

Les indicateurs métropolitains, constituant la principale source d'information de ce rapport, sont tirés de l'Observatoire Metropolis, un projet financé par l'Aire Métropolitaine de Barcelone (AMB) qui offre des cadres de référence pour inclure la perspective métropolitaine au sein de la gouvernance urbaine. Le développement des indicateurs métropolitains a été commandé à LSE - Cities à la London School of Economics and Political Science. Tous les indicateurs sont présentés sous forme de graphiques sur la page indicators.metropolis.org sur laquelle, les points de données sont libre d'accès.

Novembre 2019

Cette publication est sous licence Creative Commons Attribution – Pas d'utilisation Commerciale – Partage dans les mêmes conditions 4.0 International. Pour voir une copie de cette licence, visitez: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.fr>

Soutenue par:



Cette publication contribue à l'implémentation des Objectifs de Développement Durables suivants:



Secrétariat Général

Avinyó, 15. 0,002 Barcelone (Espagne)
Tel. +34 93 342 94 60
Fax: +34 93 342 94 66
metropolis@metropolis.org
metropolis.org

#MetroGovernance