

DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LES PAYS DE L'OCI

Vers une urbanisation durable

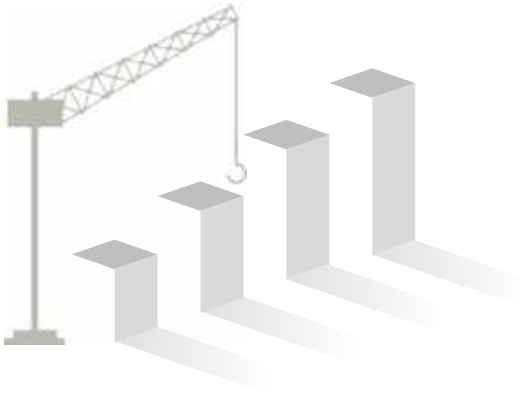


ORGANISATION DE LA COOPÉRATION ISLAMIQUE
CENTRE DE RECHERCHES STATISTIQUES, ÉCONOMIQUES ET
SOCIALES ET DE FORMATION POUR LES PAYS ISLAMIQUES



DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LES PAYS DE L'OCI

Vers une urbanisation durable



ORGANISATION DE LA COOPERATION ISLAMIQUE
CENTRE DE RECHERCHES STATISTIQUES, ECONOMIQUES ET
SOCIALES ET DE FORMATION POUR LES PAYS ISLAMIQUES



© Décembre 2019 | Le Centre de recherches statistiques, économiques et sociales et de formation pour les pays islamiques (SESRIC)

Kudüs Cad. No: 9, Diplomatik Site, 06450 Oran, Ankara –Turquie
Téléphone +90 312 468 6172
Internet www.sesric.org
E-mail pubs@sesric.org

Tous les droits de propriété intellectuelle pour la publication appartiennent au SESRIC. Le SESRIC accorde l'autorisation d'afficher, copier, télécharger et imprimer le contenu présenté pourvu que ces matériaux ne soient pas réutilisés, sous aucune condition, à des fins commerciales. Pour obtenir l'autorisation de copier ou réimprimer toute partie de ce document, veuillez adresser votre demande, en fournissant tous les renseignements nécessaires, au Département des publications du SESRIC.

Toutes les demandes relatives aux droits et licences doivent être adressées au Département des publications du SESRIC à l'adresse susmentionnée.

Le présent rapport est un produit des membres du personnel du SESRIC. La responsabilité concernant le contenu, les opinions, les interprétations et les conditions exprimées ici appartient absolument aux auteurs et ne peut en aucun cas être considérée comme reflétant les points de vue du SESRIC, de ses États membres, de ses partenaires ou de l'OCI. Les frontières, couleurs et toutes autres informations illustrées sur n'importe quelle carte n'impliquent aucun jugement de la part du SESRIC quant au statut juridique d'un territoire ou de la reconnaissance de ses frontières. La version finale du rapport est disponible sur le site web du SESRIC.

Veuillez citer cette publication comme suit : SESRIC (2019). *Rapport sur l'urbanisation de l'OCI: Développement urbain durable*. Études sur le développement des infrastructures Le Centre de recherches statistiques, économiques et sociales et de formation pour les pays islamiques. Ankara.

ISBN: 978-975-6427-93-4

La conception de la couverture a été faite par M. Savaş Pehlivan, Département des publications, SESRIC.

La traduction du rapport a été faite par Mme. Najah Elyahyaoui, Département des publications, SESRIC.

Pour d'amples renseignements, veuillez communiquer avec le Département de la recherche économique et sociale du SESRIC à l'adresse : research@sesric.org

Table des matières

Acronymes.....	iii
Préface.....	iv
Avant-propos.....	vi
Remerciements.....	viii
Résumé analytique.....	1
1 Comprendre les moteurs de l'urbanisation.....	7
1.1 L'apparition des régions urbaines.....	8
1.2 Caractéristiques du développement urbain à l'époque contemporaine ..	13
1.3 Moteurs clés de l'urbanisation dans les pays en développement.....	15
1.4 La perspective islamique sur la ville et l'urbanisation.....	19
2 Urbanisation dans les pays de l'OCI: État actuel et analyse de tendance.....	31
2.1 Tendances de l'urbanisation.....	32
2.2 Changements de la dynamique des villes.....	36
2.3 L'expansion des bidonvilles.....	38
2.4 Mesure du développement des villes par l'illumination urbaine.....	41
3 L'urbanisation durable et le nouveau programme pour les villes.....	43
3.1 Qu'est ce qui rend un milieu urbain durable?.....	44
3.2 Engagements mondiaux pour un développement urbain durable.....	50
4 Performance économique et qualité de vie des villes de l'OCI.....	57
4.1 Résultats économiques.....	59
4.2 Attrait.....	68
4.3 Durabilité.....	73
5 Conséquences sociales de l'urbanisation.....	80
5.1 Logement et établissements informels.....	81



5.2	Économie informelle et inégalité	86
5.3	Migrations et défis humanitaires	88
5.4	Priorités socioéconomiques des villes de l'OCI	93
6	Pressions environnementales et résilience urbaine	98
6.1	Performance environnementale	99
6.2	Les villes et le changement climatique.....	101
6.3	Vulnérabilité et préparation aux catastrophes	114
6.4	Renforcer la résilience urbaine dans les villes de l'OCI	119
7	Gouvernance et législation urbaine	124
7.1	Politiques urbaines nationales	125
7.2	Législation urbaine et décentralisation	131
7.3	Financement des gouvernements infranationaux	137
8	La planification pour rendre les villes plus durables.....	142
8.1	Développement urbain intégré	143
8.2	Gestion de l'expansion des villes par une utilisation efficace des terres	148
9	Questions de politique pour un développement urbain durable dans les pays de l'OCI.....	157
	Références	163



Acronymes

AEC	Avant l'ère commune
CCFLA	Alliance des villes pour le leadership de la finance climatique
CIMI	Cities in Motion Index
CO2	Dioxyde de carbone
OSC	Organisation de la société civile
EIU	Economist Intelligence Unit
UE	Union européenne
CCG	Conseil de Coopération du Golfe
PIB	Produit intérieur brut
GES	Gaz à effet de serre
IPVM	Indice de puissance des villes mondiales
FPHN	Forum politique de haut niveau
OIT	Organisation internationale du travail
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
MENA	Moyen-Orient et Afrique du Nord
NASA	National Aeronautics and Space Administration
NPV	Nouveau programme pour les villes
PUN	Politiques urbaines nationales
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OCI	Organisation de la coopération islamique
PIRI	Prime International Residential Index
PPA	Parité de pouvoir d'achat
ODD	Objectifs de développement durable
EAU	Émirats Arabes Unis
CGLU	Cités et Gouvernements locaux unis
NU	Nations unies
PNUEH	Programme des Nations Unies pour les établissements humains
HCR	Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
FNUAP	Fonds des Nations Unies pour la population
ONU-SIPC	Stratégie Internationale des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophes
UNU-EHS	Université des Nations Unies- Institut pour l'environnement et la sécurité humaine
États-Unis WASH	Eau, assainissement et hygiène

Préface

La population urbaine des pays de l'OCI croît à un rythme rapide. Selon les projections des Nations Unies, plus de 68% du total de la population de l'OCI vivra dans les milieux ruraux en 2050. L'urbanisation rapide signifie que plusieurs villes de l'OCI deviennent des mega-villes en termes de population et que leurs tailles ne cessent de croître. Les villes deviennent aussi de plus en plus importantes en termes de génération du revenu national, de possibilités d'emploi et d'acquisition des compétences, des capitaux et des technologies. Ces faits font ressortir la nécessité d'aborder l'urbanisation comme un instrument permettant à développer les économies des pays membres de l'OCI ainsi qu'à assurer aux citoyens une vie économiquement efficace, socialement équitable, sûre et respectueuse de l'environnement.

Dans les pays de l'OCI, les villes varient considérablement en fonction d'affectation des ressources, de la performance socio-économique et du développement urbain. L'urbanisation croissante peut engendrer de nouveaux défis liés au développement notamment la pauvreté, les inégalités sociales et le changement climatique, particulièrement dans les villes qui sont déjà confrontées par des contraintes institutionnelles et financières. De plus, dans certaines régions de l'OCI, l'urbanisation est plus souvent désorganisée. Avec le temps, l'informalité devient plus courante et les villes élargissent leurs territoires plus rapidement pour dépasser le rythme de croissance de leur population. Cela signifie que plusieurs pays de l'OCI auront besoin de plus en plus de terrains pour bâtir des villes et alimenter la consommation urbaine au fur et à mesure que la population urbaine croît.

Ce rapport est unique dans le sens où il explore les tendances urbaines dans les pays de l'OCI et examine leur paysage urbain aujourd'hui. Il sert à souligner non seulement les nombreux défis de l'urbanisation, mais aussi les opportunités qui abondent dans les pays de l'OCI. Le rapport fournit de nombreuses idées sur la façon de planifier les villes de l'OCI, de les gérer et de renforcer leurs structures et institutions de gouvernance urbaine. L'un des avantages de ce rapport est qu'il permet de comparer entre les villes de l'OCI les plus influentes, ce qui aide les autorités locales, en général, de comprendre comment leurs villes se développent et d'apprendre des meilleures pratiques dans ce sens. En outre, le large éventail de questions couvertes par le rapport en fait un manuel utile pour le développement local.

Les pays de l'OCI doivent être bien préparés à fournir un plan efficace pour faire face à l'urbanisation rapide qui se fait déjà sentir. Le nouveau Programme pour les villes, adopté par les dirigeants mondiaux en 2016, fournit une feuille de route pour l'urbanisation durable et la réalisation des objectifs de développement durable au niveau local. J'aimerais encourager les pays de l'OCI à placer l'urbanisation durable au cœur de leurs priorités de développement et



d'accélérer la mise en œuvre du nouveau programme pour les villes pour que les milieux urbains dans l'OCI soient plus durables en vue d'atteindre leur développement économique, social et environnemental. Dans cette optique, je tiens à affirmer que l'OCI continuera à investir dans le renforcement de sa coopération avec le PNUEH et avec les autres organisations internationales et régionales partenaires.

En fait, l'islam apporte des principes qui guident la vie et l'environnement urbains. La tradition islamique présente l'urbanisation comme étant un équilibre entre la durabilité écologique, la solidarité sociale et la justice économique qui sont tous des dimensions nécessaires pour parvenir à une compréhension contemporaine de la durabilité urbaine. Nous devons redécouvrir les valeurs fondamentales de notre religion et de notre civilisation qui, à mon avis, peuvent répondre à de nombreux défis d'urbanisation et faciliter la mise en œuvre du nouveau programme pour les villes.

La préparation de ce rapport a été réalisée grâce au dévouement, aux compétences et efforts de l'équipe de recherche de SESRIC que je tiens à remercier. Nous espérons que ce rapport servira à informer les décideurs, les médias et le grand public et qu'il suscitera un riche dialogue sur le chemin actuel et futur vers le développement des villes de l'OCI.

Dr Yousef A. Al-Othaimen
Secrétaire général
Organisation de la coopération
islamique



Avant-propos

Comme dans les autres économies en développement, les pays de l'OCI s'engagent dans un processus d'urbanisation majeure qui donne l'occasion d'améliorer la vie des gens et de renforcer le développement économique dans les villes. Bien que l'urbanisation ne se développe pas de la même manière et ne suit pas le même rythme dans tout les États membres de l'OCI, nombreux pourraient soutenir que la puissance économique des pays réside dans leurs villes. Dans la quasi totalité des cas, la contribution des régions urbaines dans le revenu national est plus grande que leurs parts dans la population nationale. C'est pour cette raison qu'il est important que les gouvernements abordent l'urbanisation comme un phénomène positif et l'intègrent dans les priorités du développement national.

D'un point de vue global, au fur et à mesure que les personnes vivent en villes plus qu'à n'importe quel autre moment de l'histoire, le développement urbain durable est devenu une condition préalable pour le développement durable des pays. Le système mondial de développement accorde donc une plus grande attention aux villes, en particulier avec l'adoption du Programme pour le développement durable à l'horizon 2030, du Nouveau Programme pour les villes et de l'Accord de Paris sur les changements climatiques. Tous les aspects du développement humain tels qu'ils sont énoncés dans ces documents, comme l'élimination de la pauvreté, la croissance économique soutenue ainsi que la lutte contre le changement climatique, devront être réalisés dans les villes. En fait, les décisions que les dirigeants nationaux, les fonctionnaires locaux, les développeurs et les planificateurs prennent aujourd'hui détermineront comment des milliards de citoyens vivront dans la prochaine décennie.

Cependant, les voies actuelles d'urbanisation de nombreuses villes de l'OCI ne promettent pas des gains de prospérité pour tous. Certaines des villes de l'OCI connaissent une croissance et une évolution si rapides que les autorités ont du mal à y faire face. Sans une gestion adéquate, ces villes devront relever de nombreux défis pour répondre aux besoins de leur population urbaine croissante, notamment en matière de logement sûr, d'infrastructures, d'emploi et de services de base. Dans les pays de l'OCI, il y a un nombre remarquable de personnes vivant dans les bidonvilles, exposées à de multiples risques et exclues des bénéfices urbains conventionnels. Si l'on veut que la question soit traitée de manière efficace et inclusive pour tous, il faut



s'efforcer de comprendre les causes profondes de cette tendance, ainsi que de débattre les valeurs fondamentales des habitants des villes afin de trouver des solutions appropriées.

Les pays de l'OCI ont besoin de développer des connaissances sur la manière de parvenir à une urbanisation plus durable. Souvent, les meilleures pratiques en matière d'urbanisation sont proposées du point de vue des pays développés, où le contexte est complètement différent. Or, lorsqu'on propose des politiques sur l'urbanisation dans les pays en développement, il faut tenir compte des conditions locales. Sinon, dans certains cas, les recommandations stratégiques peuvent sembler non pertinentes.

L'objectif de ce rapport est de fournir un cadre de compréhension générale du processus d'urbanisation dans les pays de l'OCI et de promouvoir le concept d'urbanisation durable. Le rapport vise à inscrire la question de l'urbanisation en tête de l'agenda de l'OCI pour devenir un moteur pour le changement positif dans les villes de l'OCI.

Je voudrais souligner ici que l'islam promeut une approche holistique de l'urbanisation et que ce rapport, entre autres, attire l'attention sur certaines valeurs et principes islamiques fondamentaux à travers lesquels les décideurs peuvent repenser la " bonne ville ", guider la vie et la planification urbaines, et formuler de nouvelles solutions aux problèmes urbains contemporains.

Ce rapport est le résultat du temps, des efforts et du dévouement investis par l'équipe de recherche du SESRIC. Je tiens à saluer leurs contributions en espérant que vous apprécierez la lecture de ce rapport, mais surtout, que vous tirerez profit de ses conclusions.

Nebil Dabur
Directeur général
SESRIC

Remerciements

L'équipe principale de recherche du SESRIC, dirigée par le Dr Erhan Türbedar, et composée de Ayşe Sena Kosger, Cihat Battaloglu, Fadi Farasin, Mazhar Hussain, Dr Neslihan Çevik et Tazeen Qureshi a préparé ce rapport. Le travail a été réalisé sous la direction et la supervision générale du Directeur général de SESRIC, M. Nebil Dabur.

Ayşe Sena Kosger et Dr. Neslihan Çevik ont préparé le Chapitre 1 intitulé *Comprendre les moteurs de l'urbanisation*. Le chapitre 2 intitulé *Urbanisation dans les pays de l'OCI: État actuel et analyse de tendance* est préparé par Cihat Battaloglu. Fadi Farasin et Tazeen Qureshi ont rédigé le Chapitre 5 sur *Les impacts sociaux de l'urbanisation*. Mazhar Hussain était auteur du Chapitre 6 sur *Les pressions environnementales et la résilience urbaine*. Le Dr. Erhan Türbedar a écrit le Chapitre 3 sur *L'urbanisation durable et le Nouveau Programme pour les villes*, Chapitre 4 sur *La performance économique et la viabilité des villes de l'OCI*, Chapitre 7 sur la *Gouvernance et la législation urbaines* et le Chapitre 8 sur *Planification pour rendre les villes plus durables*.

L'équipe reconnaît les efforts du Dr. Kenan Bağcı dans la planification et la structuration du rapport, et félicite les fonctionnaires de l'ONU-Habitat, notamment Joe Hooper, qui a pris le temps de répondre à nos questions lors de la phase de préparation du rapport.

L'équipe remercie tout particulièrement les hautes autorités locales de l'OCI qui ont participé à l'enquête en ligne du SESRIC sur l'urbanisation, à savoir les fonctionnaires d'Afghanistan (Kaboul), d'Égypte (Alexandrie), de Jordanie (Amman, Irbid, Ma'an), Kirghizistan (Bichkek), Malaisie (Kuala Lumpur), Pakistan (Gilgit, Islamabad, Karachi, Lahore, Muzaffarabad, Peshawar), Arabie saoudite (Madinah) et Turquie (Balıkesir, Denizli, Diyarbakır, İzmir, Kahramanmaraş, Şanlıurfa). Dr. Kenan Bağcı a dirigé les travaux de préparation du questionnaire, tandis que Tazeen Qureshi a recueilli les résultats de l'enquête. L'équipe remercie l'Union des Municipalités de Turquie de son soutien, en particulier la collaboration de Gülfem Kıraç Keleş pour la diffusion du questionnaire de l'enquête.

L'urbanisation dans les pays de l'OCI a été discuté lors de la Semaine de la résilience à Barcelone qui avait pour thème: bâtir des villes durables et résilientes, tenue du 11 au 16 novembre 2018 à Barcelone. L'équipe remercie également les participants à cet événement pour leurs observations précieuses et constructives.



Résumé analytique

La croissance démographique urbaine rapide et la caractéristique clé du monde contemporain. Il a fallu toute l'histoire jusqu'en 1960 pour que la population urbaine mondiale atteigne un milliard, mais seulement 26 ans pour atteindre deux milliards en 1986. Il a ensuite fallu 29 ans pour atteindre près de quatre milliards en 2015, et selon les projections de l'ONU, la part urbaine de la population mondiale atteindra 66 % en 2050, avec 6,419 milliards de personnes vivant dans les villes.

L'histoire urbaine date à un passé distant. Certains des plus vieux établissements urbains dans le monde ont été situés dans la région de l'OCI d'aujourd'hui. De plus, l'urbanisation et l'émergence de la civilisation islamique vont de pair. À son apogée, l'Islam a donné lieu à la civilisation la plus innovante du monde et a façonné la vie sociale des villes. Même aujourd'hui, le système des valeurs islamiques fournit une source alternative vibrante qui abonde en solutions efficaces aux défis urbains et améliore la vie urbaine.

L'urbanisation est stimulée par des facteurs démographiques, économiques, politiques, sociaux et environnementaux. Les grandes villes ont commencé à croître en réponse à la révolution industrielle. Depuis la seconde moitié du 20^{ème} siècle, la mondialisation a également eu une influence croissante sur l'urbanisation des pays en développement.

On remarque le passage de l'urbanisation rapide du monde développé vers le monde en développement. Au cours de la dernière décennie, avec plus de 3% du taux d'urbanisation annuel, les États membres de l'OCI en tant que groupe s'urbanisent plus rapidement que les pays en développement non membres de l'OCI et accueillent environ 22% de la population urbaine mondiale. La population de l'OCI dans les zones urbaines a augmenté de près de 497 millions de personnes entre 1990 et 2016. Cependant, en 2016, seuls 31 pays de l'OCI avaient une population urbaine à plus de 50%. L'Ouganda, le Niger, le Tchad, le Tadjikistan, l'Afghanistan, les Comores, le Guyana et le Burkina Faso figurent sur la liste des 20 pays les moins urbanisés du monde. Pourtant, avec l'urbanisation croissante, d'ici 2050, 68,2 % (1,7 milliard) de la population de l'OCI devrait vivre dans les zones urbaines.

Bien que les grandes villes de l'OCI telles que Le Caire, Dhaka, Karachi, Istanbul et Lagos servent d'aimants pour des millions de personnes à la recherche de meilleures opportunités de subsistance, les centres urbains qui connaissent la plus forte croissance sont les petites et moyennes villes. Le nombre de villes de plus d'un demi-million d'habitants est passé de 14 en 1950 à 202 en 2015 et devrait passer à 343 d'ici 2035.

Batam (Indonésie), Ouagadougou (Burkina Faso), Nnewi (Nigeria), Abomey-Calavi (Bénin) et Bamako (Mali) sont parmi les villes de l'OCI qui connaissent la croissance démographique la plus rapide, avec une croissance annuelle supérieure à 6%.

L'urbanisation n'est plus seulement un processus démographique. Il s'agit d'un processus multidimensionnel dans lequel des facteurs non démographiques tels que la forme urbaine, les institutions, la structure de gouvernance, les cadres juridiques, les modes de vie, les attitudes et les modes de consommation interagissent et amplifient les changements dans les zones urbaines. La capacité des villes à permettre une croissance durable restera donc limitée sans une bonne compréhension des modèles d'urbanisation contemporains.

Le concept de villes durables et son lien avec le développement durable sont discutés depuis des décennies dans le contexte des efforts mondiaux de développement. En 2016, la question de l'urbanisation durable a pris de l'ampleur lors de la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable, Habitat III, en adoptant le Nouveau programme pour les villes, qui fournit une feuille de route pour une urbanisation durable et la réalisation des objectifs du développement durable au niveau local. Le développement dans les villes est essentiel à la réalisation de la plupart des objectifs de l'Agenda 2030 pour le développement durable, et pas seulement de l'Objectif 11 - qui vise à rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables.

La force économique des pays réside dans les villes, parce qu'elles sont les endroits où la plus grande part du développement économique se produit réellement. Les pays ont tendance à stagner lorsque la plupart de leurs villes ne parviennent pas à créer de la richesse économique. Parmi les 10 villes de l'OCI ayant les plus hauts niveaux de PIB réel, en 2016, Istanbul et Jakarta ont pris le devant avec 277 milliards de dollars et 254 milliards de dollars, respectivement, suivies par Riyad (169 milliards de dollars), Abu Dhabi (129 milliards de dollars) et Kuala Lumpur (127 milliards de dollars). Cependant, le classement du PIB des 10 premières villes de l'OCI pourrait changer d'ici 2035, puisque Jakarta devrait passer à la première place avec 566 milliards de dollars prévus. Néanmoins, il est étonnant de noter que d'ici 2035, aucune ville de l'OCI ne devrait faire partie des 10 plus grandes agglomérations urbaines du monde en termes de PIB.

Selon le Global Metro Monitor 2018, entre 2014 et 2016, Istanbul a été classée 12ème parmi les 300 plus grandes économies métropolitaines du monde en termes de performance économique. Au sein de l'OCI, Istanbul a été suivie par Dhaka (25ème place) et Jakarta (28ème place). En termes de bien-être, cependant, la situation est très différente. Al Ain, Doha, Al Kobar, Ad Damman, Dubaï, Riyadh et Abu Dhabi sont des villes de l'OCI au niveau de vie très élevé, où les habitants vivent en moyenne mieux que ceux de New York. Par ailleurs, la majorité des villes de l'OCI ne jouissent même pas de la moitié du niveau de vie moyen de New York.



Abu Dhabi, Dubaï, Istanbul, Djakarta, Djeddah, Kuala Lumpur et Riyad accueillent certains des personnes les plus riches du monde. En outre, elles deviennent de plus en plus des pôles de l'économie mondiale. 16 des 100 villes les plus visitées en 2018 se trouvent dans les pays de l'OCI. Dubaï (16,7 millions d'arrivées) et Kuala Lumpur (13,4 millions d'arrivées) sont les deux villes les plus performantes de l'OCI et se classent parmi les 10 villes les plus visitées dans le monde, avec respectivement 7ème et 9ème places.

Le développement économique et l'amélioration du bien-être ne sont qu'une partie de l'histoire de l'urbanisation de l'OCI. Souvent, beaucoup de gens peuvent continuer à vivre dans des conditions difficiles, en raison de la concentration de la richesse chez une certaine tranche de la société. De plus, il est évident, d'après les faits sur le terrain, que de nombreuses villes de l'OCI ne sont pas performantes. Plusieurs indices qui mesurent la durabilité des villes indiquent que l'OCI a beaucoup de travail à faire pour améliorer de façon générale l'urbanisation durable.

L'urbanisation dans de nombreuses villes de l'OCI ne répond pas aux demandes d'un nombre croissant de citoyens dans les trois catégories suivantes: logement adéquat, emplois formels et infrastructures et services. Dans 35 pays de l'OCI disposant de données disponibles, plus de 232 millions de personnes vivent dans des bidonvilles, caractérisés par des logements de mauvaise qualité, souvent situés dans les zones urbaines les plus dangereuses. Dans de nombreux cas, les bidonvilles ou les établissements informels n'offrent pas un accès adéquat aux services de base, tels que l'eau potable, un assainissement adéquat et l'élimination des déchets. Souvent, les populations résidant dans les établissements informels ne bénéficient pas des avantages de l'urbanisation et des possibilités équitables et égales de progrès et de prospérité.

Si la pauvreté est une raison de recourir aux bidonvilles, la prolifération des taudis et des bidonvilles exacerbe à son tour la pauvreté et engendre un plus grand nombre de citoyens pauvres, créant ainsi un cercle vicieux de pauvreté urbaine. De ce fait, le problème des bidonvilles demeure un facteur critique de la persistance de la pauvreté dans la région de l'OCI. Une enquête menée par le SESRIC montre que le fait de réduire les logements informels et fournir des opportunités de logement abordable est peu probable dans la zone de l'OCI, car cette question prend la dernière place dans les priorités futures de certaines villes de l'OCI.

En général, les habitations informelles ne prennent pas en compte les besoins des personnes handicapées, des personnes déplacées et des réfugiés, des diverses minorités ou des groupes culturels. Avec les inégalités économiques croissantes dans les villes, il serait juste d'affirmer que la croissance inclusive reste l'un des principaux défis que la région de l'OCI est loin de relever.

Les villes sont de plus en plus vulnérables aux risques environnementaux en raison non seulement de la forte concentration de personnes, d'infrastructures et d'activités commerciales dans les zones urbaines, mais aussi de leur part dans les émissions de gaz



à effet de serre. Les milieux scientifiques et politiques affirment que les zones urbaines sont le principal moteur du changement climatique mondial et des défis de la durabilité.

Les pays de l'OCI sont devenus très vulnérables aux effets du changement climatique, car ils subissent de plus en plus des phénomènes météorologiques extrêmes - inondations, sécheresses, vagues de chaleur et élévation du niveau de la mer. Le réchauffement de la planète devrait conduire à des phénomènes de chaleur extrême, ce qui constitue de graves menaces pour les êtres humains et les écosystèmes, en particulier dans les pays et les villes de l'OCI où la sécurité de l'eau est menacée.

Dans un scénario classique, l'élévation du niveau de la mer pourrait submerger les terres qui abritent actuellement plus de 164 millions de personnes réparties dans 44 pays de l'OCI. Les 20 premières villes de l'OCI ayant le plus grand nombre de population exposée à l'élévation du niveau de la mer représentent environ la moitié du total de l'OCI dans tous les scénarios de réchauffement (allant de 1,5°C à 4°C). Les villes côtières les plus exposées se trouvent au Bangladesh (sept villes) et en Indonésie (six villes).

Certaines villes de l'OCI sont non seulement caractérisées par une grande vulnérabilité aux catastrophes et aux événements extrêmes induits par le changement du climat, mais sont également moins préparées, avec des capacités minimales de gestion des catastrophes et des cadres politiques. En conséquence, le manque de capacités d'adaptation aggrave les perspectives d'une réponse et d'un relèvement efficaces et efficaces en cas de catastrophes naturelles et de phénomènes météorologiques extrêmes. Les rapports existants suggèrent que de nombreux pays de l'OCI n'accordent pas beaucoup d'attention aux questions liées à la durabilité environnementale et à la résilience climatique.

Les villes de l'OCI seront sans doute confrontées à de nombreux défis dans un contexte de croissance urbaine croissante dans l'absence de cadre juridique et institutionnel solide et sans capacités de gouvernance efficaces. Le développement urbain durable doit être dirigé par les gouvernements nationaux, en étroite collaboration avec les autorités infranationales et locales, ainsi qu'avec la société civile et les autres parties prenantes concernées, d'une manière transparente et responsable. La première chose à faire dans ce sens est de mettre en place une Politique urbaine nationale (PUN) qui guidera la croissance et la gestion des villes. La pensée encourageante des indicateurs du PUN est le fait que les 46 pays de l'OCI ont mis en place au moins des éléments partiels des politiques urbaines nationales, ce qui offre une base sur laquelle s'appuyer. Cependant, dans de nombreux pays de l'OCI, il reste encore beaucoup à faire pour accélérer le développement et la mise en œuvre des PUN.

Les PUN sont étroitement liés à la législation urbaine, sans laquelle elles ne peuvent pas être mis en œuvre. Il n'existe pas de projet de réforme juridique urbaine dans la région de l'OCI, car les systèmes législatifs, les contextes politiques et les défis urbains des pays



diffèrent considérablement. Néanmoins, le Nouveau programme pour les villes fournit un cadre important pour guider les réformes fondamentales de la législation urbaine.

Les PUN et les lois urbaines connexes devraient appuyer la décentralisation, c'est-à-dire déléguer à la fois des responsabilités et des ressources aux villes. Les pays de l'OCI reconnaissent la nécessité d'autonomiser les gouvernements locaux, mais beaucoup d'entre eux restent toujours centralisés. Seule l'Indonésie semble être le pays de l'OCI fortement décentralisé, suivie de l'Albanie, du Brunei, de la Malaisie et du Nigeria dans la catégorie des pays décentralisés de niveau moyen à élevé. Le manque de clarté des rôles institutionnels et le nombre limité d'affectations fonctionnelles et de recettes laissent de nombreux gouvernements locaux de l'OCI avec des pouvoirs incertains et limitent leur pouvoir lorsqu'ils prennent des décisions concernant la plupart des obligations en matière de prestation de services.

Malheureusement, dans certains cas, le financement municipal dans la zone de l'OCI ne suit pas le rythme de la demande croissante de services urbains de base, ce qui empêche en outre une action locale plus étendue et une gouvernance efficace. Partout dans le monde, les administrations municipales sont de plus en plus à la recherche de nouvelles façons novatrices de financer leurs dépenses de fonctionnement et leurs investissements. Les gouvernements locaux de l'OCI, avec l'appui des autorités nationales, devraient également améliorer leur compréhension des options de financement disponibles.

Alors que les défis de l'urbanisation ont changé de manière radicale, dans de nombreux pays de l'OCI, les systèmes de planification sont devenus désuets et contribuent désormais fréquemment aux problèmes urbains. La façon dont les villes et les établissements humains sont conçus, planifiés, construits et gérés a de profondes implications pour un avenir durable. C'est pourquoi il est essentiel d'établir un système rationnel de planification et de bonne gouvernance locale qui commence par l'adoption de l'approche du développement urbain intégré. L'élément crucial du développement urbain intégré consiste à passer d'interventions sectorielles rigides et isolées à des interventions multisectorielles plus souples et plus globales, en tenant compte des liens entre le logement, les transports, l'aménagement du territoire, les infrastructures, l'environnement, l'emploi, l'éducation, les ressources naturelles et les autres domaines politiques. Les mesures de planification à l'approche du développement urbain intégré doivent être stratégiques, c'est-à-dire visionnaires, participatives, acceptées démocratiquement, conformes au programme mondial de développement, mais aussi authentiques, conformes à l'histoire, aux traditions, à l'identité, aux ressources et aux objectifs de développement spécifiques d'un lieu donné.

Le développement urbain intégré favorise les villes compactes et le développement axé sur le transport en commun, ce qui favorise la gestion de l'expansion périphérique des villes dans l'intérêt des villes plus compactes à plus forte densité. Un développement urbain compact associé à des densités résidentielles et d'emploi élevées peut réduire la



consommation d'énergie, le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules et les émissions de CO₂, ainsi que sauver des terres pour l'agriculture, la faune et la flore et l'habitat en utilisant moins de terres pour le développement urbain. En outre, la création et l'exploitation de la même infrastructure à des densités plus élevées sont plus efficaces, plus économiquement viables et débouchent souvent sur des services de meilleure qualité.

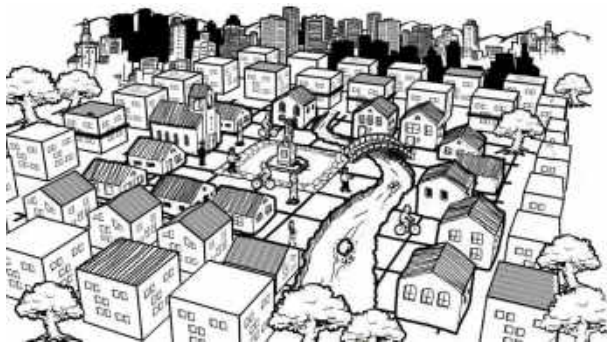
En 2018, la densité moyenne de population (par kilomètre carré) dans 217 grandes villes de l'OCI était de 6 501 personnes, soit le double de la densité moyenne de population dans 217 grandes zones urbaines des pays développés (2 980 personnes), mais nettement inférieure à la densité moyenne de population de 630 grandes zones urbaines des pays non membres (8 688 personnes).

Entre les périodes 1999-2003 et 2010-2015, l'expansion des terres urbaines (40%) a dépassé la croissance de la population urbaine (31%) dans 42 villes de l'OCI choisies au hasard et situées dans différentes régions. Cette constatation montre que l'expansion urbaine non compacte a guidé les urbanistes au fil des ans. En moyenne, les villes de l'OCI sont moins denses au fur et à mesure de leur croissance, ce qui cause l'étalement urbain non planifié, où l'informalité devient plus courante avec le temps.

Étant donné que le rythme auquel les populations et la couverture terrestre deviennent urbaines est plus rapide qu'à tout autre moment de l'histoire, la conversion des terres rurales en terres urbaines devrait être guidée par des politiques efficaces, en harmonie avec des plans ou des règlements municipaux solides.

CHAPITRE 1

Comprendre les moteurs de l'urbanisation



L'histoire urbaine date à un passé distant. Les villes étaient une caractéristique de toutes les grandes civilisations anciennes. Relativement petites par rapport aux normes modernes, elles ont néanmoins facilité un éventail d'activités beaucoup plus diversifié que ce qui était possible dans d'autres formes d'établissements humains. Malgré la longue histoire, de nombreuses villes d'aujourd'hui sont une continuation des villes anciennes en termes de géographie, de forme et de fonction de l'urbanisation. Ce continuum historique démontre que les premiers établissements humains sont essentiels pour mieux comprendre le développement urbain dans le monde d'aujourd'hui.

1.1 L'apparition des régions urbaines

Les premiers établissements humains ont augmenté il y a environ 10 000 années. Certains chercheurs ont soutenu que l'essor des premiers établissements était motivé par des incitations cosmologiques, que les gens s'établissaient dans les régions où ils enterraient leurs morts et que les cimetières se transformaient éventuellement en temples où se tenaient des rituels religieux.

Les premiers établissements permanents, par contre, ont vu le jour à des fins agricoles et sous forme de villages. L'émergence des villages a été rendue possible par la montée du néolithique. Jusqu'au néolithique, les anciens étaient surtout des chasseurs-cueilleurs. Cependant, à mesure que la terre s'est réchauffée au Néolithique, le sol est devenu arable, ce qui a permis de cultiver des céréales sauvages et domestiques. Les premiers établissements permanents de l'histoire ont donc vu le jour en même temps que l'agriculture et à des fins agricoles. En d'autres termes, les terres agricoles fertiles ont été le premier facteur d'urbanisation de l'histoire (Mumford, 1956).

En comparaison avec les premiers villages, les premières villes sont apparues environ 5000 ans plus tard dans les vallées du Nil, du Tigre, de l'Euphrate et de l'Indus (Carte 1.1). Les fondations du Caire actuel reposent sur l'ancienne capitale de Memphis, l'une des plus anciennes agglomérations urbaines du monde, qui a prospéré entre 5000 et 2500 avant notre ère (Martin, 2004). Au cours de la première moitié du quatrième millénaire avant notre ère, la population du bassin du Tigre et de l'Euphrate a augmenté en raison de la richesse agricole de la région, et les rangs croissants des Mésopotamiens ont migré des villages aux centres qui sont finalement devenus des villes (Tigoner et al., 2011). L'un des premiers centres urbains du monde fut l'ancienne ville d'Ourouk, située sur un bras de l'Euphrate, avec plus de 10 000 habitants à la fin du quatrième millénaire avant notre ère. Eridu et Nippur ont également été parmi les premières villes de cette région. Plus à l'est, vers 2500 avant notre ère, des villes comme Harappa et Mohenjo Daro ont grandi le long du fleuve Indus.

Les premières villes différaient des anciennes colonies villageoises. Premièrement, la taille et la densité de la population étaient plus grandes dans les villes. Deuxièmement, toutes les premières villes ont acquis le statut de centres religieux, culturels et

économiques. Comme l'illustre la carte 1.1, ils étaient reliés à de vastes réseaux commerciaux, y compris le commerce à longue distance. De plus, les premières villes ont desservi leurs économies agricoles locales, fournissant les marchés et les biens qui ont rendu possible la spécialisation et les échanges locaux.

Carte 1.1 : Villes anciennes et routes commerciales (troisième millénaire avant notre ère)



Source: Robert Tignor et al., *Worlds Together, Worlds Apart: A History of the World from the Beginnings of Humankind to the Present*, W. W. Norton & Company: New York, 2011.

Image 1.1: Vue sur le Caire moderne et le Nil 2018



Source: Photo de la collection personnelle de E. Türbedar.

Remarques: Le Caire a évolué sur le site de l'ancienne ville de Memphis, l'un des premiers établissements urbains, datant de 5000 avant notre ère. Jusqu'au XVe siècle, Le Caire surpassait toute autre ville européenne en termes de développement urbain et de population.

Les activités des premiers établissements urbains comprenaient principalement la chasse, la cueillette, l'agriculture, la pêche, le jardinage et l'élevage (Childe, 1950). La production agricole a fourni des excédents alimentaires. Cela a eu plusieurs résultats significatifs en ce qui concerne la formation des villes. Premièrement, les sociétés sont devenues assez stables et ont adopté un mode de vie sédentaire. Deuxièmement, la préservation des excédents agricoles est devenue une question à résoudre, ce qui exige une coopération entre les habitants des villes. Troisièmement, l'augmentation du volume de l'excédent a entraîné " la diversification des activités productives " et la division du travail (ONU, 2008). En conséquence, un nouveau type de population non agricole est apparu, qui se consacrait principalement au commerce, à la production artisanale ou aux affaires religieuses (Gottdiener et al., 2014). Cette population finira par devenir les éléments constitutifs de la ville.

Une autre dimension critique de l'histoire urbaine est la naissance de l'Islam. L'urbanisation et l'émergence de la civilisation islamique vont de pair. Dans le monde arabo-musulman, l'Islam a joué un rôle important dans la promotion d'un mode de vie urbain. Aux premiers siècles de l'Islam, une vingtaine de villes ont été établies par les musulmans de l'Atlantique à la Chine, à savoir Bassorah, Kufa, Fustat, Nishapur, Samarkand, Boukhara et autres (Alver, 2017). Parallèlement, l'Islam a modifié la structure des villes existantes comme La Mecque et Médine.

Image 1.2: La ville ronde de Bagdad au Xe siècle



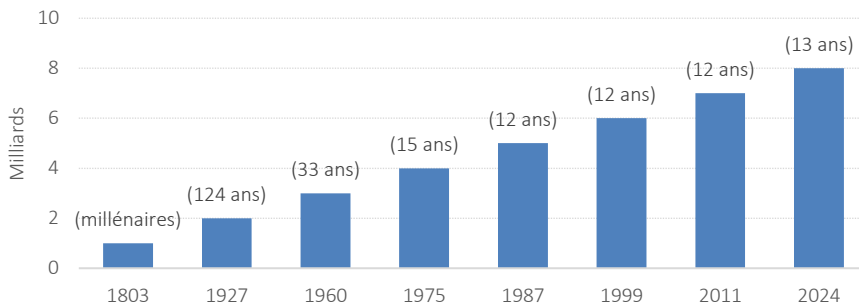
Source: "Les histoires des villes : la naissance de Bagdad a été un jalon pour la civilisation mondiale"
Le Guardian, Illustration : Jean Soutif/Science Photo Library.



À son apogée, l'islam a donné lieu à la civilisation la plus innovante du monde et a façonné la vie sociale des villes. Par exemple, Bagdad, fondée au milieu du VIII^e siècle, est devenue l'un des centres les plus importants pour l'étude et la production de la philosophie, des études religieuses, des mathématiques et des sciences. À la fin du IX^e siècle, la population de Bagdad était estimée à un demi-million d'habitants, ce qui en fait l'une des plus grandes villes du monde à cette époque (Agoston et Masters, 2009). En outre, la fondation de Bagdad a été une étape glorieuse dans l'histoire de l'urbanisme (voir image 1.2).

On estime qu'entre 1500 et 1803, la population mondiale a plus que doublé. Le graphique 1.1 montre qu'en 1803, la population mondiale a atteint son premier milliard. Puis, à partir de 1803, le taux d'accroissement a commencé à s'accélérer, de sorte que la population mondiale a atteint son deuxième milliard en 1927. Il a ensuite fallu 33 ans pour atteindre trois milliards, et 15 ans de plus pour ajouter un autre milliard à la population mondiale. La période de croissance démographique la plus rapide s'est déroulée de 1975 à 2011, ne prenant que 12 ans pour augmenter d'un milliard pour les 5^e, 6^e et 7^e milliards (graphique 1.1).

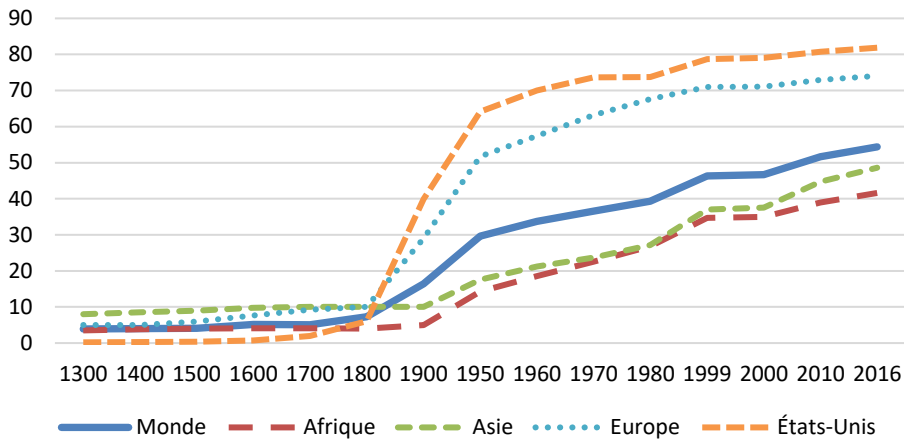
Graphique 1.1: Temps requis pour que la population mondiale augmente d'un milliard d'habitants



Source: Base de données historiques sur l'environnement mondial, Banque mondiale, ONU.

Dans certaines régions, l'augmentation spectaculaire de la population a été causée par un taux de natalité plus élevé, dans d'autres par une baisse du taux de mortalité, mais dans la plupart des cas, elle était due à une combinaison des deux. Néanmoins, un nombre croissant de personnes vivant dans les villes a accompagné l'augmentation de la croissance démographique. Cependant, l'essor de la ville moderne a été largement déclenché par la révolution industrielle qui a eu lieu tout au long des XVIII^e et XIX^e siècles en Europe occidentale. Au cours de cette période, les pays occidentaux ont connu des changements multiples et radicaux dans une réaction en chaîne qui a transformé ces pays de sociétés à prédominance agricole à des sociétés industrielles et urbaines (graphique 1.2).

Graphique 1.5: Taux historiques d'urbanisation (1300-2016)



Source: OurWorldInData; Paul Bairoch, *Cities and Economic Development: From the Dawn of History to the Present*, Chicago: l'Université de Chicago Press, 1988.

L'industrialisation s'est accompagnée du développement de nouvelles technologies de communication, de production et de transport (moteur à vapeur), remplaçant la simple production domestique de la société agraire par la production de masse dans les usines. La mécanisation et l'essor des nouvelles technologies de production ont fini par réduire le besoin de main-d'œuvre dans les zones rurales, tandis que les usines ont commencé à créer une forte demande de main-d'œuvre dans les villes. De plus, les villes qui ont un niveau de vie plus élevé deviennent plus attrayantes. En bref, l'industrialisation a favorisé l'exode rural et la migration est devenue une source puissante de croissance urbaine. En conséquence, la population des zones urbaines a augmenté de façon remarquable pendant la révolution industrielle. Le rythme rapide de l'industrialisation a stimulé le développement capitaliste et changé la structure de la ville. Ces changements radicaux ont créé de nouvelles opportunités ainsi que de nouveaux défis pour la société ; la ville est devenue une source de richesse et de niveaux de vie plus élevés ainsi qu'une source d'anxiété générant l'inégalité, la ségrégation, le crime et l'aliénation.

Bien que ces facteurs majeurs soient apparus principalement en Europe, ils ont fini par se diffuser dans le monde entier, en grande partie grâce au colonialisme et au commerce. Dans la seconde moitié du XXe siècle, en particulier au Moyen-Orient et en Amérique latine, les gouvernements ont vu dans l'urbanisation la clé de la modernisation de leurs sociétés et, dans les années 1980, les tentatives d'urbanisation ont pris un nouvel élan : la mondialisation, tant économique que culturelle, est devenue le principal facteur déterminant de l'urbanisation mondiale (Fox, 2012). En bref, la révolution industrielle a établi les conditions préalables physiques, sociales, économiques et politiques de la ville



moderne et la mondialisation est devenue le moteur de et pour la ville capitaliste. Tout comme l'industrialisation, la mondialisation a apporté de nouvelles opportunités concernant la ville mais aussi de nouveaux défis : l'inégalité et la ségrégation ont acquis un caractère mondial ; il y a une croissance rapide des bidonvilles et des sans-abri ; les déchets industriels ont généré une pollution de l'air et de l'eau, affectant négativement la santé humaine dans les zones urbaines ; les villes sont devenues des lieux de dislocation sociale et d'aliénation culturelle et politique. Dans la société actuelle, la ville continue à jouer un double rôle ; elle est le moteur de la technologie, de l'innovation et de l'activisme civil tout autant qu'elle présente un risque environnemental, social et économique pour le développement durable.

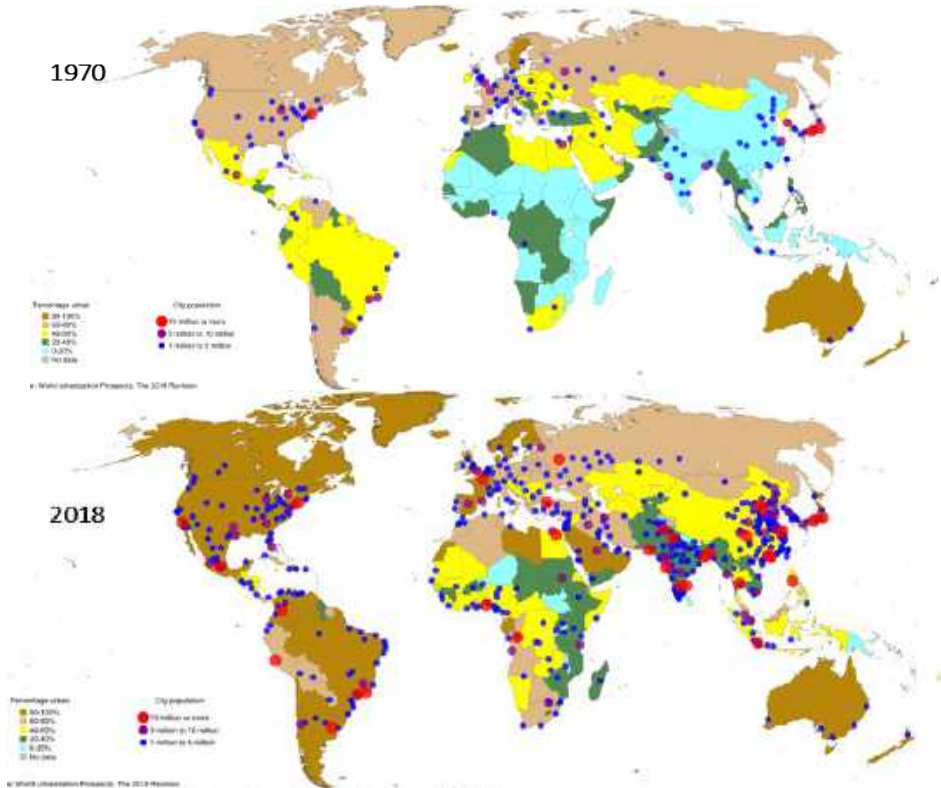
1.2 Caractéristiques du développement urbain à l'époque contemporaine

En raison de l'augmentation de la population urbaine totale aujourd'hui, les villes du monde connaissent une croissance rapide tant en taille qu'en nombre. La première vague d'urbanisation a eu lieu en Amérique du Nord et en Europe entre 1750 et 1950, avec une augmentation de la population urbaine de moins de 10 % à plus de 50 % (graphique 1.2). D'autre part, les projections concernant la deuxième vague d'urbanisation dans le monde en développement indiquent que le nombre de citadins passera de 309 millions en 1950 à 3,9 milliards en 2030 (Jedwab, et al., 2015). Cependant, le processus d'urbanisation dans le monde en développement est différent de manière significative de celui du monde développé.

Premièrement, la croissance rapide de la population urbaine est la caractéristique principale de l'urbanisation contemporaine. Il a fallu toute l'histoire jusqu'en 1960 pour que la population urbaine mondiale atteigne un milliard, mais seulement 26 ans pour atteindre deux milliards en 2010 (Seto et al., 2010). La croissance de la population urbaine est le résultat de l'accroissement naturel de la population et de la migration. Les anciennes villes ont connu une croissance démographique plus lente en raison de la compensation des naissances et des décès. À partir des années 1950, les progrès de la médecine et les mesures préventives ont stimulé la croissance démographique dans les pays en développement. Par exemple, la transition épidémiologique qui s'est produite milieu du 20^e siècle, telle que la découverte et la production de masse de pénicilline qui en a résulté en 1945 et les campagnes de vaccination massives, a entraîné une baisse importante et généralisée de la mortalité, quel que soit le niveau de revenu. En outre, la perspective de meilleures possibilités d'emploi et l'espoir d'une vie meilleure dans les villes ont entraîné une migration des campagnes vers les villes. De ce fait, le taux de croissance de la population urbaine s'est accéléré, y compris dans le monde en développement (graphique 1.2). Par exemple, il a fallu 130 ans à Londres, 45 ans à Bangkok, 37 ans à Dhaka et 25 ans à Séoul pour faire passer leur population de 1 million à 8 millions d'habitants (Hofmann & Wan, 2013).



Carte 1.2 : Taux d'urbanisation et agglomération urbaine



Source: ONU, *Perspectives de l'urbanisation mondiale 2018*, Division de la population du Département des affaires économiques et sociales de l'ONU, 2018.

Le deuxième facteur le plus important pour l'avenir émergent de l'urbanisation contemporaine est le lieu. On remarque le passage de l'urbanisation rapide du monde développé vers le monde en développement (carte 1.2). Cela a plusieurs raisons. À la fin du XXe siècle, la désindustrialisation - le déclin de l'industrie manufacturière et de l'industrie lourde - s'est produite dans les pays développés et le secteur des services a pris la première place. Par la suite, les industries se sont déplacées vers les pays en développement, ce qui a modifié la forme de la division internationale du travail. Fournissant autrefois une production agricole, des ressources naturelles et une main-d'œuvre bon marché, les pays en développement ont lancé la production industrielle destinée à l'exportation. En Asie et en Amérique latine, par exemple, l'urbanisation est étroitement liée à la part du secteur manufacturier dans le PIB.

Cependant, dans certains pays en développement, l'urbanisation n'est pas si étroitement liée à l'industrialisation, comme en témoigne le fait que les villes ont généralement une population urbaine plus importante que le niveau de l'emploi industriel (Scott, 2006). Par exemple, certains pays de l'OCI, bien que fortement urbanisés, ne disposent pas de



grands secteurs industriels, comme c'est le cas du Koweït, du Gabon, de l'Arabie Saoudite, de la Libye, de l'Algérie et du Nigeria (Gollin et al. 2015:1). L'urbanisation sans un niveau d'industrialisation correspondant marque en particulier le processus de développement urbain de l'Afrique subsaharienne, où l'urbanisation se caractérise par un secteur économique informel et des bidonvilles, et motivé par la dépense des revenus agricoles pour la consommation dans les villes, plutôt que dans l'investissement dans le secteur manufacturier (Fay & Opal, 2000).

La dernière caractéristique importante de l'urbanisation contemporaine est l'évolution de la forme des établissements urbains. Avec la croissance et la fusion des villes, de nouvelles configurations urbaines se forment telles que les méga-régions, les corridors urbains et les villes-régions. Les mégarégions sont des unités économiques naturelles qui résultent de la croissance, de la convergence et de l'étalement spatial de régions métropolitaines et d'autres agglomérations géographiquement liées (OMS et ONU-Habitat, 2010). Elles se caractérisent par des villes en croissance rapide, de grandes concentrations de personnes (y compris de travailleurs qualifiés), de vastes marchés et un potentiel et des innovations économiques importants. La côte nord de Java occidental en Indonésie est un bon exemple de méga-région. Cette méga-région comprend trois zones métropolitaines, à savoir Jakarta, Bandung et Cirebon. En étant l'île principale la plus développée et la plus densément peuplée d'Indonésie, cette méga-région domine le système urbain en Indonésie (Octifanny & Hudalah, 2017). Le corridor urbain, d'autre part, fait référence à un système linéaire d'organisation urbaine ; des villes de tailles diverses reliées par des axes de transport et des axes économiques, souvent entre les grandes villes (UNICEF, 2012). Le corridor urbain de 600 kilomètres de long qui relie le Nigéria, le Bénin, le Togo et le Ghana, par exemple, est le moteur de l'économie ouest-africaine. Enfin, les villes-régions se développent du fait de l'extension des grandes villes au-delà de leurs limites administratives pour englober des villes plus petites, en absorbant les zones semi-urbaines et rurales environnantes, et dans certains cas en fusionnant avec d'autres villes intermédiaires (OMS, 2010). Kuala Lumpur en Malaisie, Jakarta en Indonésie, Istanbul en Turquie et Kaboul en Afghanistan sont parmi les villes-régions des pays de l'OCI.

1.3 Moteurs clés de l'urbanisation dans les pays en développement

Les moteurs de l'urbanisation peuvent être catégorisés en moteurs démographiques, économiques, environnementaux et sociaux. Ces moteurs ne sont pas isolés les uns des autres ; ils interagissent plutôt et ont des liens multidimensionnels (Awumbila, 2017).

1.3.1 Moteurs démographiques de l'urbanisation

Un grand nombre de recherches expliquent l'urbanisation par des facteurs démographiques. Ces facteurs comprennent la croissance naturelle de la population



urbaine, la reclassification urbaine et la migration (Kasarda & Crenshaw, 1991). Ces facteurs démographiques façonnent et dirigent le processus d'urbanisation.

L'accroissement naturel de la population est la différence entre le nombre de naissances vivantes et le nombre de décès au cours de l'année. L'urbanisation a lieu lorsque la croissance naturelle de la population dans les villes dépasse la croissance naturelle de la population dans les zones rurales, et c'est l'un des principaux moteurs de l'urbanisation dans le monde en développement d'aujourd'hui (Jedwab et al., 2015). Les pays de l'OCI ont connu un processus similaire : grâce à l'amélioration des soins de santé, les taux de mortalité ont diminué et les taux de natalité sont restés élevés depuis le milieu du 20ème siècle. Dans le cadre de l'OCI, la part la plus élevée de la croissance naturelle de la population urbaine est observée dans les pays africains (OCDE, 2016).

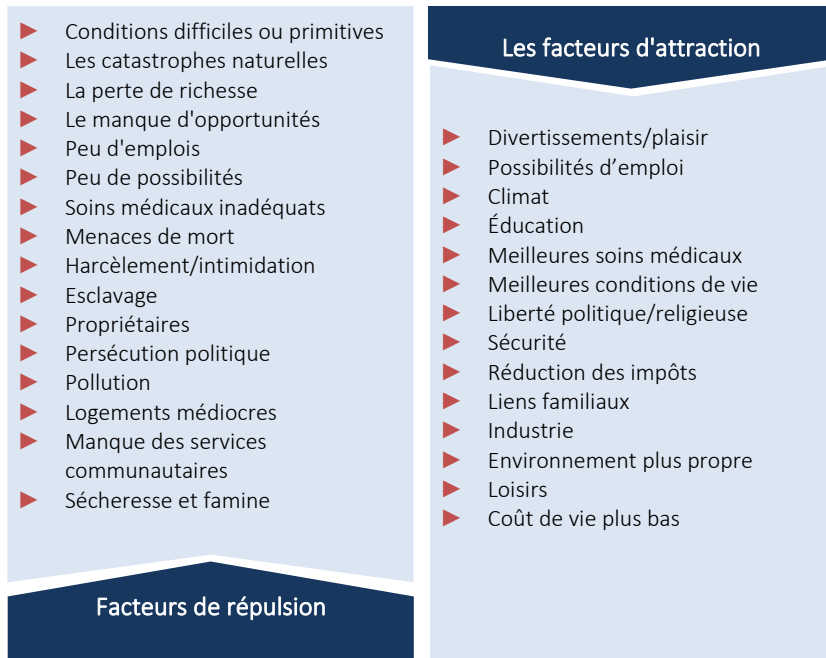
La reclassification urbaine est un autre facteur qui explique l'urbanisation. Il s'agit de la transformation et de la reclassification des zones rurales en petits établissements urbains, et de l'expansion géographique des établissements urbains par l'annexion des zones environnantes (ONU-Habitat, 2016). Ce moteur de l'urbanisation a un impact relativement moindre par rapport à d'autres facteurs démographiques, en particulier la migration.

La migration est le mouvement des personnes d'un endroit à un autre et elle peut être à la fois interne et internationale. La migration internationale n'affecte pas la structure urbaine à moins qu'elle n'atteigne des pourcentages remarquables. D'autre part, les migrations internes modifient la dynamique des villes et nécessitent certaines dispositions pour la fourniture des services de base. La mobilité humaine aujourd'hui est marquée par la migration des campagnes vers les villes (Skeldon, 2017).

La migration des zones rurales vers les zones urbaines s'explique par des facteurs d'attraction et de répulsion. Les forces de pression chassent les migrants de leur lieu d'origine ; les forces de traction attirent les migrants vers leur destination (Borjas, 1994). On soutient généralement que les mauvaises conditions de vie (salaires relativement bas et manque de possibilités d'emploi) dans les zones rurales, l'excédent de l'offre de main-d'œuvre qui en résulte et la traction des meilleures conditions de vie dans les villes (salaires plus élevés et meilleures possibilités d'emploi) sont les principales raisons économiques de la migration des campagnes vers les villes (Greenwood, 2009). En outre, des facteurs politiques, sociaux et environnementaux tels que la guerre, le manque de services sociaux dans les zones rurales et la famine poussent également les gens vers les zones urbaines (graphique 1.3).



Graphique 1.3: Quelques facteurs qui poussent ou attirent les gens vers la migration



Source: Frank R. Spellman, *Geography for Nongeographers*, Government Institutes: Lanham, 2010.

Remarques: *Un facteur de répulsion* est une perception négative d'un endroit qui incite une personne à s'éloigner de ce lieu. *Les facteurs d'attraction* sont une perception positive d'un endroit qui incite une personne à y déménager.

En général, la partie importante de la population de l'OCI s'est urbanisée à travers la migration des campagnes vers les villes. La migration liée au travail des zones rurales vers les zones urbaines a toujours été un élément important du processus d'urbanisation dans le monde entier. Par exemple, la migration des zones rurales a représenté au moins la moitié de toute la croissance urbaine en Afrique pendant les années 1960 et 1970, et environ 25 % de la croissance urbaine dans les années 1980 et 1990 (Brockhoff, 1995).

1.3.2 Moteurs économiques de l'urbanisation

Les centres urbains sont des accélérateurs de progrès social et économique. La concentration de personnes, d'entreprises, d'infrastructures et d'institutions en un seul endroit permet l'innovation, ce qui génère une activité économique et une richesse à un rythme sans précédent. Aujourd'hui, les plus grandes économies résident dans les plus grandes villes des pays développés (ONU-Habitat, 2016a).

Les villes ont souvent un rôle économique local et mondial. Au niveau local, les villes fournissent idéalement des infrastructures améliorées (réseaux routiers, transports publics, électricité, eau et égouts, flux de déchets, communication et accès internet à haut débit, etc.) ainsi qu'un ensemble de services meilleurs et moins chers. En outre, il

est de plus en plus reconnu que l'agglomération dans les villes réduit les coûts de transaction et de transport, stimule le commerce et le dynamisme des entreprises et permet ainsi d'accroître la productivité (ONU-Habitat, 2016a). Il n'est donc pas surprenant que de plus en plus de gens se déplacent vers les villes, en réponse aux possibilités économiques existantes (Fay & Opal, 2000).

Le rôle mondial d'une ville se définit en fonction du degré de mondialisation et des transactions mondiales qui se reflètent dans les interactions entre les villes. Les grandes villes, en particulier, font partie du monde globalisé, par le biais des connexions aux marchés internationaux, des liens commerciaux et des entreprises multinationales. La mondialisation et les nouvelles technologies attirent les gens vers les grandes villes, offrant de meilleurs emplois et des possibilités de créativité plus diverses. Les réseaux commerciaux mondiaux ont considérablement influencé les niveaux d'urbanisation de Lagos, Karachi, Istanbul et d'autres villes de l'OCI.

1.3.3 Moteurs politiques et environnementaux de l'urbanisation

Les conflits, la violence, les catastrophes, la faible gouvernance, la persécution politique et la discrimination poussent des millions de personnes dans le monde entier à se déplacer, entraînant parfois un changement de la répartition de la population qui migre des zones rurales vers les zones urbaines. Par exemple, à la fin de 2016, il y avait, selon les estimations du HCR, environ 1,8 million de personnes déplacées à l'intérieur du pays par le conflit en Afghanistan, dont plus de la moitié vivaient dans des zones urbaines. C'est pourquoi, au cours de la dernière décennie, Kaboul est devenue l'une des villes à la croissance la plus rapide au monde.

Les conflits ethniques, en particulier, peuvent entraîner une migration des zones rurales vers les zones urbaines. Cela est dû au danger de vivre dans une région dominée par des groupes ethniques persécutés pendant les conflits ethniques en raison du potentiel élevé de purification ethnique dans ces régions. Les zones urbaines ont généralement un niveau plus élevé de diversité ethnique et peuvent donc être des refuges pour les groupes persécutés (Fay & Opal, 2000).

Les changements environnementaux et les catastrophes font également partie des facteurs importants qui poussent à la migration des zones rurales vers les zones urbaines. Les inondations, les cyclones, les tremblements de terre et les sécheresses prolongées dans les pays de l'OCI à savoir le Pakistan, le Bangladesh et le Soudan, conduisent à la réinstallation de grandes populations dans les régions. La récurrence de la sécheresse dans certaines régions de l'Afrique subsaharienne mine les moyens de subsistance et sont une cause principale du déplacement de millions de personnes qui dépendent de l'agriculture de subsistance (SESRIC, 2017).

Les politiques gouvernementales ont un grand potentiel de remodelage des zones urbaines. Il s'agit notamment des politiques de migration, des règlements sur l'utilisation des terres et des politiques favorisant les régions. L'existence de politiques gouvernementales tolérantes en matière de religion, de race, d'opinions politiques, etc.



peut rendre certains pays ou villes plus attrayants pour les migrants potentiels. De même, la réglementation et la gestion officielles des terres peuvent ouvrir la voie au processus d'urbanisation dans certaines zones.

Les politiques favorisant les régionalisations sont considérées comme la dimension majeure des politiques gouvernementales qui affectent l'urbanisation. Les gouvernements nationaux font généralement preuve de favoritisme envers des régions géographiques ou des villes particulières (Ades & Glaeser, 1995). En général, ces villes sont des capitales nationales où la représentation politique, les opportunités socio-économiques, les services publics et les investissements sont plus efficaces et où la population est plus concentrée.

1.3.4 Moteurs sociaux de l'urbanisation

Les conditions sociales jouent un rôle important dans le processus d'urbanisation dans les pays en développement. La population urbaine a sans doute un meilleur accès à une variété de services, notamment l'éducation, la santé, les transports, les communications, l'approvisionnement en eau, l'assainissement, etc. En outre, l'urbanisation offre un puissant potentiel de mobilisation sociale et de liberté d'expression pour les personnes, y compris les personnes marginalisées et les exclues, ainsi qu'une plus grande participation et une plus grande influence politique et en matière de l'élaboration des politiques (ONU-Habitat, 2015). Ces conditions sociales attirent les habitants des zones rurales et favorisent donc l'urbanisation.

L'éducation donne un élan à l'urbanisation ainsi qu'à son aboutissement favorable. Selon Hofmann et Wan (2013), l'éducation a un effet positif significatif sur le taux d'urbanisation, ce qui suggère qu'une année de scolarité moyenne augmente l'urbanisation de deux points de pourcentage. Un autre argument qui montre que l'éducation est un moteur de l'urbanisation est le fait qu'elle modifie les préférences des individus envers les environnements urbains (Hofmann & Wan, 2013). En d'autres termes, plus les gens sont instruits, plus ils préfèrent vivre dans les villes.

L'urbanisation peut être motivée par d'autres facteurs sociaux. Par exemple, la migration vers les zones urbaines peut permettre d'échapper aux contraintes familiales et culturelles, telles que le faible niveau d'indépendance des femmes (Tacoli, 1998 dans Fay & Opal 2000) ou la liberté religieuse. Espérer avoir un statut social plus élevé dans les villes est un autre facteur qui pousse les gens vers les zones urbaines. En outre, les liens sociaux tels que la présence d'amis ou de liens familiaux sont également des facteurs qui facilitent la migration des zones rurales vers les zones urbaines. Enfin, la proximité des contacts culturels et la diversité culturelle peuvent également être associées à l'urbanisation.

1.4 La perspective islamique sur la ville et l'urbanisation

Les villes partout dans le monde et depuis le début de l'histoire reflètent les valeurs et les attitudes de leur société (Bartone et al., 1994). Des conditions culturelles et



historiques différentes entraînent des villes différentes. La ville est donc plus qu'un espace matériel fixe avec de simples caractéristiques géographiques. Il s'agit plutôt d'une construction sociale avec des caractéristiques socioculturelles dynamiques et une signification symbolique.

En tant que construction sociale, la ville est d'abord le centre de la vie sociale. Elle incarne la vision du monde, les croyances et le mode de vie de ses habitants, c'est-à-dire les valeurs essentielles avec lesquelles ils vivent (telles que l'égalité, la justice, le pouvoir, l'unité et la division), la façon dont ils sont liés les uns aux autres (la communauté, l'identité collective, la classe sociale, la hiérarchie, le sexe) et la façon dont ils donnent un sens à l'environnement et à la nature environnante et interagissent avec eux (ex: les divisions spatiales et l'espace public et privé) (Tonkiss, 2005). Les valeurs et les normes sociales des habitants déterminent même les tailles et les échelles, les formes et les volumes, les orientations et les proportions des bâtiments, la structure des quartiers et le style de communication (Shojaee et Paezesh, 2015).

Autant l'homme façonne la ville, autant la ville elle-même influence à son tour le mode de vie des gens, leurs expériences de la vie quotidienne, leurs valeurs et leurs orientations. La ville et les équipements urbains influencent également la nature. L'interaction entre " social " et " spatial " est donc complexe, couvrant la ville et la nature, l'homme et la ville, mais aussi l'homme et la nature (Hayaty et Monikhi, 2016).

En tant que mode de vie et système de valeurs holistique, l'Islam fournit également des principes qui incombent à la ville, marquant la ville avec des caractéristiques sociales et spatiales distinctes. Dans cette section, le rapport explore la relation entre le social et le spatial dans le contexte de l'Islam. Pour cela, il passe d'abord brièvement en revue les formes et pratiques urbaines historiques communes que l'on trouve dans les premières villes musulmanes. Deuxièmement, il attire l'attention sur certaines valeurs et principes islamiques fondamentaux grâce auxquels les décideurs politiques peuvent réimaginer la " bonne ville ", guider la vie et la planification urbaines et formuler de nouvelles solutions aux problèmes urbains contemporains.

1.4.1 Les premières villes musulmanes

Tant dans la littérature occidentale qu'islamique, les chercheurs ont perçu l'islam comme une religion essentiellement urbaine et ont soutenu que l'islam a donné un certain élan à l'urbanisme (Ahmad, 1995 ; Fischel, 1956 ; Hassan, R. 1972). Certains chercheurs ont attribué cet élan aux " pratiques, croyances et valeurs religieuses de l'Islam, en particulier celles relatives à l'organisation et à l'autorité, qui mettaient l'accent sur le rassemblement social et décourageaient le nomadisme et la dispersion " (Saoud, 2002 ; voir aussi Shojaee et Paezesh, 2015). Pour d'autres, " effectuer la plupart des piliers islamiques exigeait un peuplement fixe ou un mode de vie sédentaire " (Mortada, 2002). Le savant islamique médiéval, Al-Farabi, considéré comme le " philosophe de la ville ", par exemple, a soutenu dans son " Fi mabadi am' ahl al-madinat al-fadila " [Livre sur les principes des opinions des gens sur la ville vertueuse] que " pour l'exécution fidèle des injonctions et des devoirs de la charia, un environnement urbain était (est) nécessaire " (Jayyusi et. al, 2008).



Les chercheurs occidentaux et musulmans s'accordent généralement à dire que les conquêtes arabo-musulmanes ont eu un impact majeur sur les villes en façonnant les relations entre le social (le comportement d'urbanisation) et l'espace (l'agencement physique des villes) de manière perceptible (Sattaria et. al, 2014). En fait, au XIe siècle, selon Lapidus (1973), un historien connu du Moyen-Orient, les éléments structurels de base de la vie urbaine au Moyen-Orient existaient dans toute la région, du Nil aux Jaxartes.

Malgré l'accord académique selon lequel la conquête arabo-musulmane a laissé sa propre marque sur le mode de vie urbain et l'environnement bâti, la portée et le contenu de cette influence ont fait l'objet de débats passionnés.

D'un côté de ce débat, les spécialistes orientalistes occidentaux (voir par exemple Marçais, 1928 ; Brunschvig, 1947) ont développé la notion de " modèle de ville islamique " monolithique ou universel, en faisant valoir que ce modèle a été façonné par les enseignements islamiques. De l'autre côté, un nombre croissant de travaux successifs, tant musulmans qu'occidentaux, ont rejeté à la fois la notion de modèle universel - mettant plutôt l'accent sur la diversité en même temps que sur l'unité - et l'affirmation selon laquelle le modèle mentionné était un produit des enseignements islamiques en soi - mettant plutôt en lumière les conditions environnementales et historiques héritées en même temps que l'Islam.

Ce débat et les arguments qui s'y rapportent ne sont pas simplement des sujets de discussion intellectuelle ; ils ont des implications politiques sérieuses et vitales. Au cours des dernières décennies, alors que les pays membres de l'OCI ont commencé à rechercher de nouvelles solutions pour construire des villes plus durables et plus satisfaisantes, les urbanistes ont été de plus en plus inspirés à réaménager la ville contemporaine sur des modèles islamiques historiques. Dans cet effort, ils puisent dans la notion de " modèle de la ville islamique " en la traitant comme une sorte de norme pour reconstruire les villes contemporaines et régler certains des problèmes d'urbanisation les plus épineux (Abu-Lughod, 1987).

Les critiques du modèle de la ville islamique (à savoir: Abu-Lughod, 1987 ; Ahmad, 1995) ont toutefois souligné que le modèle était tiré d'un petit échantillon excentrique, provenant pour la plupart d'Afrique du Nord (Hourani et Stern, 1970). Ils ont également souligné que les premières villes musulmanes étaient profondément influencées par et reflétaient des facteurs vernaculaires indépendants des principes religieux, tels que le climat, le terrain, la technologie, les variables politiques et la sécurité.

En outre, bien que les musulmans aient conçu et développé plusieurs villes de garnison, dont Fusta, Médine, Jabiya, Koufa, Bassora et Bagdad (Abdulac, 1984) - et dont certaines sont devenues des métropoles attirant les migrations et le commerce international (Lapidus, 1973), un nombre considérable de villes musulmanes étaient des extensions de villes existantes et ont donc hérité de certaines de leurs caractéristiques sociales, morphologiques et dispositionnelles (Saoud, 2002, Hamdan, 1962). Par exemple, la littérature sur le " modèle de la ville islamique " affirme que l'une des principales



caractéristiques de la ville islamique est une structure interne désorganisée, ce qu'elle attribue à l'absence d'organisation municipale dans les villes musulmanes, contrairement aux villes médiévales occidentales (Ahmad, 1995 ; Abu-Lughod, 1987). Toutefois, des travaux plus récents ont mis en évidence que cette structure interne non planifiée n'était pas inhérente à l'Islam. Elle était plutôt courante dans les sociétés à prédominance traditionnelle (voir Ahmad, 1995) et reflétait " un ordre social qui avait beaucoup en commun avec d'autres sociétés fondées sur la famille au sens large (tribalisme, clans et ethnicité) " (Abu-Lughod, 1987).

L'absence d'un modèle monolithique de ville islamique ne signifie pas que les premières villes musulmanes ne présentaient aucune structure ou expression urbaine commune (Ahmad, 1995, Abu-Lughod 1987). Au contraire, elles ont été marquées par certaines formes sociales et spatiales communes résultant de l'héritage historique et de conditions environnementales qui ont favorisé des solutions communes. Par exemple, Hayaty et Monikhi (2016) affirment que dans les premières villes musulmanes, les ruelles étaient longues et que cela visait en grande partie à créer de l'ombre pour les maisons afin de minimiser les effets du vent chaud. En outre, certaines caractéristiques des premières villes musulmanes étaient en fait directement modelées par les principes et les enseignements de l'Islam (Shojaee et Paezeh, 2015), tandis que d'autres étaient plus complexes.

1.4.2 Les éléments morphologiques et la configuration de base des premières villes musulmanes

Les premières villes musulmanes avaient des plans d'aménagement et des éléments morphologiques communs (Shojaee et Paezeh, 2015). L'architecture et les perspectives générales des villes étaient dominées par les structures islamiques traditionnelles, qui reflétaient divers aspects de la religion, de la culture, de l'éducation et du mode de vie islamique en général.

Parmi les formations spatiales les plus visibles ... [étaient] « la cour, le complexe mosquée-école, les quartiers autonomes, le bazar [marché], les espaces semi-privés et les maisons introverties " (Amirahmadi et Razavi, 1993). Les géologues allemands (Hayaty et Monikhi, 2016) ont d'abord conçu les connexions entre ces complexes et leur disposition générale dans les premières villes musulmanes. Parmi ces conceptions, la conception schématique de Dettman (1969) " montre une ville islamique orientale appropriée " (Hayaty et Monikhi, 2016). Comme le montre l'image 1.3, selon la conception de Dettman, le cœur ou le centre de la ville était occupé par la mosquée principale ou générale, où avaient lieu les prières hebdomadaires du vendredi. La mosquée était entourée par le marché. Bien qu'elle ne figure pas dans le dessin de Dettman, de nombreux chercheurs ont représenté la madrasa, centre d'enseignement religieux et scientifique, qui doit également être rattachée à la mosquée principale (Saoud, 2002). Cette zone centrale où se trouvaient la mosquée principale, le marché et la madrasa, accueillait également des activités publiques, telles que les services sociaux, l'administration, le commerce, l'artisanat, les bains et les hôtels (Saoud, 2002).



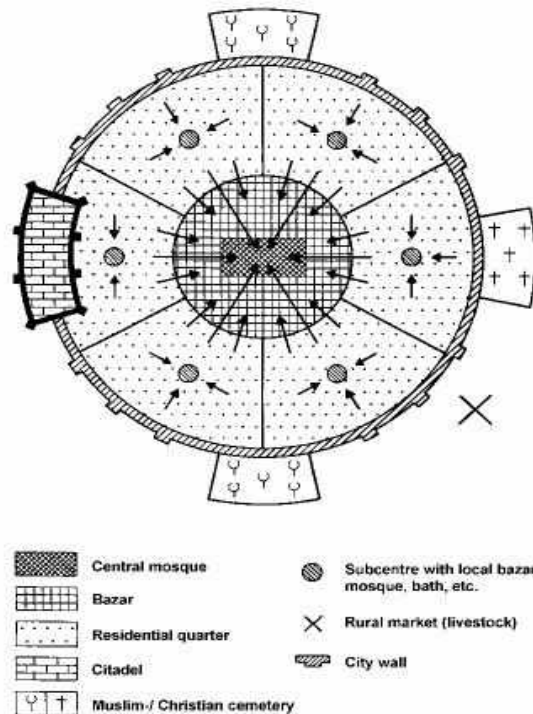
Le palais du gouverneur, la Citadelle, " ...était entouré de ses propres murs et constituait un quartier à part entière avec sa propre mosquée, ses gardes, ses bureaux, sa résidence. Il était généralement situé dans la partie haute de la ville, près du mur " (Saoud, 2002).

Les zones résidentielles étaient des grappes de ménages ; " elles étaient denses et chaque quartier avait sa propre mosquée utilisée uniquement pour les prières quotidiennes, l'école coranique, la boulangerie, les magasins et autres objets de première nécessité " (Saoud, 2002). Des réseaux de rues reliaient les zones résidentielles entre elles ainsi qu'avec le palais. Elles étaient étroites, composées de rues publiques, privées et semi-privées, ainsi que de culs-de-sac (Saoud, 2002).

Les villes étaient entourées de murs et d'un certain nombre de portes, qui assuraient la sécurité et la défense. En dehors des villes, il y avait les cimetières en plus des jardins et des champs privés, tandis que derrière la porte principale se tenait un marché au bétail hebdomadaire (Saoud, 2002).

La tradition islamique a prescrit la propreté comme une vertu pour les croyants. C'est pourquoi les bains publics font partie de la culture urbaine et de l'infrastructure d'une ville musulmane. Selon Ágoston et Masters, 2009, les bains étaient non seulement une occasion de propreté mais aussi un espace public de détente et de vie sociale.

Image 1.3: Conception schématique d'une ville



Source: Hayaty, H., & Monikhi, F., "Investigating the Characteristics and Principles of Islamic City Based on Islamic Literatures", *International Journal of Humanities and Cultural Studies*, N. 1(1).

Dans le cas des villes ottomanes, à l'instar des premières villes musulmanes, les Ottomans ont construit des villes avec un large éventail de types de bâtiments, y compris des bâtiments religieux (mosquées, couvents/*zaviyes*), des maisons d'hôtes (*tabhanes* - institutions caritatives offrant un abri aux pauvres et aux sans-abri) et des écoles (*madrasas* - bâtiments des lycées et des universités dans le système ottoman, et les *mektebs* - écoles primaires). Les Ottomans ont également construit des bibliothèques, des bâtiments commerciaux (*arastas, bedestans* - un bâtiment de marché fermé), des hôpitaux (*daruüşifas*), des bains (*hammams*), des systèmes d'adduction d'eau, des fontaines, des *sebils* (petits kiosques avec des préposés qui distribuaient l'eau) ; des ponts, ainsi que des bâtiments militaires (châteaux et casernes).

Chaque complexe de mosquée formait le noyau d'un quartier urbain ou d'une ville ottomane, regroupé avec d'autres bâtiments pour former un complexe ou *külliyé* qui incorporait différents établissements publics tels que des écoles, des hôpitaux, des fontaines et des cuisines publiques. Soutenues par des *waqfs* (fondations caritatives), ces établissements publics offraient un service gratuit à la population (Ágoston et Masters, 2009).

1.4.3 Les principes de l'islam et la vie urbaine

Selon Abou Lughod (1987), certains éléments clés de l'islam ont déclenché les processus qui ont donné naissance aux villes islamiques, à savoir:

1. *Ségrégation résidentielle basée sur la distinction entre les membres de la Oumma et les étrangers.* La séparation des membres de la Oumma et des étrangers a conduit à une distinction juridique et spatiale basée sur les quartiers. Cette séparation ne doit cependant pas être comprise dans le sens d'un apartheid, qui maintient la distance sociale par la distance psychique et utilise la distance sociale comme une mesure et un outil d'oppression et de contrôle. Au contraire, selon Abu Lughod (1987), la ségrégation résidentielle était surtout volontaire, " ...soit en relation avec certaines fonctions économiques (quartiers coptes près des ports du Caire) ou avec certains avantages politiques (quartiers juifs près du palais du souverain). Ces concentrations ont facilité l'exercice de l'autonomie en matière de statut personnel et ont contribué, dans la ville de proximité de l'époque, à rassembler la densité nécessaire pour soutenir les services spéciaux et les institutions communes " (165). De même, Saoud (2002) souligne que " si la multi-ethnicité était physiquement représentée dans la ville sous forme de groupes, elle était économiquement et socialement assimilée grâce à un système judiciaire sophistiqué qui garantissait l'égalité de tous les groupes ".
2. *Organisation spatiale basée sur la ségrégation des sexes.* Le fait que l'islam encourage à la ségrégation des sexes a donné lieu à un ensemble d'éléments architecturaux et spatiaux essentiels. En fait, pour Abu Lughod (1987), " la création d'un sphère masculin et féminin est peut-être l'élément le plus



important de la structure de la ville apportée par l'Islam " (167). Abu Lughod (1987), cependant, affirme également que " ...les règles de la sphère ne devaient pas seulement établir des régions physiquement distinctes ... elles devaient établir des régions visuellement ... isolées " (167). En d'autres termes, l'objet de l'aménagement urbain était la distance de la ligne de visée plutôt que la distance physique. L'impératif religieux de protéger la vie privée a façonné l'organisation sociale et spatiale en utilisant l'architecture, y compris, par exemple, l'emplacement des fenêtres et la hauteur des bâtiments.

3. *Le système légal de propriété et le modèle cellulaire.* Le système islamique de lois sur la propriété et la hiérarchie des droits et des obligations ont conduit à un processus par lequel un modèle d'espace a été continuellement reproduit. Parmi les droits et obligations en matière de propriété, les droits préexistants des utilisateurs individuels ou collectifs de terres et de biens immobiliers revêtent la plus grande importance. Viennent ensuite les droits et les responsabilités des voisins proches puis plus éloignés, et enfin le droit de la collectivité ou de l'unité administrative plus large. Ce système hiérarchique particulier et cette responsabilité différentielle " ...peuvent avoir été partiellement responsables du modèle cellulaire typique que l'on trouve dans les quartiers résidentiels des villes islamiques médiévales ". (Abu Lughod, 1987).
4. *'Neighborhood as the key building block of the city'*, Rapport (1977) définit les villes islamiques comme un ensemble de quartiers hétérogènes, chacun composé de résidents homogènes ayant une langue, une ethnie, une occupation et une vie familiale spécifiques. Cette structure de quartier n'était pas une chose dérivée des enseignements islamiques en soi ; elle était plutôt façonnée par les caractéristiques du terrain et les facteurs culturels-sociaux avant l'Islam (Sattaria et al, 2014). Cependant, sous l'Islam, les quartiers sont devenus les éléments constitutifs de la ville.

Pour Abu Lughod (1987), cette fonction vitale des quartiers est le résultat de l'attitude non-interventionniste de l'État envers le quartier résidentiel, qui a laissé des fonctions importantes dans les mains des quartiers :

" Beaucoup de ces fonctions étaient vicinales (entretenir les rues et les services collectifs, garder le gazon, fournir l'éclairage, superviser et sanctionner le comportement etc.), beaucoup d'unités vicinales étaient composées de personnes liées socialement, et le quartier est devenu un élément crucial de la construction des villes dans le monde arabe pendant le Moyen Âge et même plus tard. Conformément à la séparation entre les quartiers commerciaux et résidentiels - attribuable à la nécessité de séparer les espaces privés (c.-à-d. féminins) des espaces publics (c.-à-d. masculins) - les quartiers ont assumé un grand nombre de leurs fonctions internes sur une base plus ad hoc. Le fait d'avoir des



fonctions qui ne pouvaient être exercées qu'à l'échelle du quartier a certainement renforcé la coopération au sein du quartier".

Cet argument est conforme à d'autres travaux, qui décrivaient les quartiers des premières villes musulmanes ayant tous les services nécessaires, y compris une mosquée pour les prières quotidiennes, des toilettes, des boulangeries et des marchés, ressemblant, en tant que tels, à une petite ville (Rappoport, 1977 ; Sattaria et. al, 2014).

Le travail de Lapidus, d'autre part, apporte une explication supplémentaire sur les raisons pour lesquelles les quartiers sont devenus les éléments constitutifs de la ville dans les premières villes musulmanes. Lapidus a soutenu que, sous l'Islam, le regroupement des quartiers était de plus en plus fondé sur l'affiliation religieuse (Oumma contre autres) ainsi que sur les écoles de droit musulmanes ; et ce type de regroupement a joué un rôle fondamental " ...dans la formation d'une vie sociale et religieuse cohésive " (1973)

Abu Lughod (1987) souligne le rôle du quartier comme protecteur. D'autres chercheurs confirment cette thèse en affirmant que le contrôle de la ville était assuré par des unités indépendantes dans les quartiers. En fait, chaque quartier avait son propre gardien qui tenait compte des opinions et des attentes des gens en plus de résoudre leurs problèmes (Sattaria et. al, 2014).

En bref, les quartiers des premières villes musulmanes remplissaient les tâches vitales consistant à fournir les services publics nécessaires, à assurer la sécurité et le contrôle, et à donner un sentiment de solidarité, d'appartenance et d'identité collective.

1.4.4 L'Islam peut-il fournir une perception alternative de la ville contemporaine ?

Pendant une grande partie du 20ème siècle, l'urbanisation a été comprise en termes purement économiques, axés sur l'industrialisation et la croissance économique. De même, pour les urbanistes, remédier aux problèmes de la ville signifiait principalement la réduction de la misère visuelle ou de la qualité formelle insatisfaisante de l'environnement urbain (Mohamad, 1998). Cette approche, qui ignorait l'écologie, la moralité et l'équité, s'est avérée inefficace face aux problèmes complexes générés par un taux d'urbanisation toujours croissant.

La pensée islamique, d'autre part, a mis l'accent sur les aspects matériels et non matériels pour définir la ville idéale. Al-Farabi, par exemple, a défini la bonne ville comme étant celle où " les hommes se réunissent et coopèrent dans le but de devenir vertueux, d'exercer des activités nobles et d'atteindre le bonheur ". Suivant l'idée de Platon, il a affirmé que les communautés urbaines sont les meilleures des sociétés parfaites où le savoir peut-être atteint et où la justice et l'ordre peuvent prévaloir (Mohamad, 1998).

Un nombre croissant de chercheurs issus de différentes disciplines ont exploité les modèles, les principes et les pratiques historiques islamiques dans le but de parvenir à une définition culturellement appropriée, plus riche et plus efficace du développement durable dans les pays musulmans, ainsi qu'à des outils pour ce faire. En fait, " les



défenseurs de la durabilité admettent que les cultures et les idéologies traditionnelles comprennent des idées et des valeurs sur lesquelles un mode de vie durable devrait être fondé " (Mortada, 2002). Matali (2012), comme le montre l'encadré 1.1, par exemple, a récupéré certains concepts clés du Coran, tels que le *Adl* (justice) et *Haq* (véracité et droits), sur lesquels la philosophie et le comportement du développement durable peuvent être remodelés.

Encadré 1.1: Concepts coraniques pour la durabilité

1. *Adl (Justice)* - régissant les relations humaines et les autres créatures vivantes ;
2. *Mizan (Équilibre)* - régissant à la fois les relations sociales et économiques de l'homme mais aussi l'environnement, notamment en assurant l'équilibre de la nature, l'utilisation des ressources et le cycle de vie de toutes les espèces ;
3. *Wasat (Modération)* - choisir la voie du milieu dans la planification économique, la conduite sociale, les recherches scientifiques, les vues idéologiques, la consommation de matériaux, d'eau et d'énergie ;
4. *Rahmah (Miséricorde)* - régissant tous les aspects des relations humaines et le traitement de tous les animaux, plantes et insectes vivants, y compris les micro-organismes ;
5. *Amanah (Garde)* - L'humanité est considérée comme un gardien nommé par le Créateur, pour tous les biens de la terre ;
6. *Taharah (pureté spirituelle et physique)* - générer une économie propre, dépourvue d'usure et de techniques de marketing et de transactions commerciales trompeuses ; une propreté qui générerait une société saine, dépourvue de pollution de l'air et de l'eau ; générer des individus satisfaits par la pureté spirituelle, conscients de la présence de son Créateur, qui résulterait en une société équilibrée, vivant en harmonie avec l'environnement ;
7. *Haq (Véracité et droits)* Véracité dans toutes les transactions qui reconnaît les droits respectifs des autres (humains, animaux et plantes) ;
8. *Ilm Nafi' (Connaissance et science)* - La connaissance, qu'elle soit théologique, scientifique ou technologique, doit être bénéfique aux autres (individus et société), y compris aux générations futures.

Source: Z.H. Matali, "Sustainability in Islam", Exploring Synergies between Faith Values and Education for Sustainable Development, R. Clugston & S. Holt (Eds.), Chaire UNESCO sur l'éducation pour le développement durable et la Charte de la Terre, 2012.

En plus d'une philosophie générale sur le développement durable, l'Islam fournit également des principes qui guident la vie urbaine et l'environnement urbain lui-même (Mortada, 2002). Par exemple, Mohamad (1998) identifie à la fois des valeurs positives - telles que l'*iqtisad* (modération), l'*ihsan* (bonté), l'*amanah* (honnêteté), l'*infaq* (dépenses pour satisfaire aux obligations sociales), le *sabr* (patience) et l'*istislah* (bien-être) - et des valeurs négatives - telles que le *zulm* (tyrannie), *bukhl* (avarice), *iktinaz* (accumulation de richesses) et *israf* (extravagance) - que l'Islam et le Coran offrent et qui doivent informer, limiter et guider le comportement et la vie urbaine. Le terme encore plus général *adab*



précise, entre autres, une coutume ou une norme de conduite qui fait que l'on est poli et urbain (Martin, 2004). Toutes ces valeurs peuvent également façonner et délimiter des paramètres dans la création de l'environnement bâti : « les principes de conception, la méthodologie de l'architecture, les matériaux utilisés dans la construction, la forme et la structure des bâtiments et leur relation avec l'environnement naturel, et les attitudes, les motifs et la vision du monde des personnes impliquées dans le système » (Mohamad, 1998).

Haider articule trois valeurs formatrices qui combindraient les principes de conception avec les idéaux d'un environnement islamique : la sensibilité à l'environnement, l'intégrité morphologique et la clarté symbolique (Haider, 1984) :

"...la sensibilité environnementale implique que la conception de l'environnement islamique doit respecter la topographie naturelle telle que la forme du terrain, les plans d'eau et les forêts et le climat auquel elle doit répondre. L'intégrité morphologique exige une sensibilité à la taille, à l'échelle et à la qualité, le maintien de l'intimité privée et publique et une appréciation de l'échelle humaine. La clarté symbolique exige le respect de la tradition et de la culture " (Mohamad, 1998).

En fait, le positionnement de l'humain en tant que Khalifah, héritier ou vice-gérant de Dieu, est peut-être l'une des façons les plus directes dont l'Islam et le Coran définissent la responsabilité divine des humains envers leur environnement social et spatial. Cette fonction, comme le dit si bien Mohamad (1998), " engage les musulmans à prendre le temps et l'espace au sérieux " (125).

Comme les Khilaf, les humains ont pour ordre d'utiliser les ressources naturelles tout en préservant l'équilibre naturel (Mortada, 2002). Pour atteindre l'équilibre entre l'utilisation et la préservation, les principes et valeurs islamiques fournissent une feuille de route et des instructions. Mortada (2002), par exemple, se fondant sur des verdicts traditionnels rendus dans le cadre de poursuites judiciaires dans l'environnement traditionnel des premiers musulmans, fait état de certains principes ou lignes directrices clés qui peuvent être appliqués dans l'aménagement urbain en ce qui concerne l'équilibre entre l'utilisation et la préservation des éléments naturels (721-722) :

- L'Islam insiste sur le droit de chacun aux éléments naturels tels que la lumière du soleil et l'air. Dans l'environnement musulman traditionnel, il était interdit de créer tout élément dans la maison ou de la modifier de telle sorte que la lumière du soleil et l'air naturel ne puissent pas atteindre les maisons voisines.
- La charia interdit également l'altération de l'air par la fumée des autres maisons, et elle considère comme un acte de dommage le fait de causer une nuisance aux voisins par la fumée.
- Tout comme la fumée, une odeur excessive ne devrait pas être autorisée à offenser les autres.



- Plusieurs juristes traditionnels ont interdit toute source de bruit qui causait un malaise aux habitants. Le bruit était considéré comme un dommage, qu'il fallait prévenir.
- Toute source qui génère une chaleur extrême et dérange les gens a été désapprouvée. En conséquence, les droits des résidents ont été soutenus par le maintien ou le déplacement des industries inutiles telles que les matériaux de construction et les usines comparables vers les périphéries de la ville.

De même, Mohamad (1998) soutient qu'une grande partie de la loi islamique sur les ressources est fondée sur le principe de ne pas causer de préjudice aux autres lors de l'utilisation des ressources naturelles. Conformément à ce principe fondamental, selon la loi islamique, " les ressources inestimables telles que les pâturages, les forêts, la faune, certains minéraux et surtout l'eau ne peuvent être détenues en propriété privée dans leur état naturel ou monopolisées... ". (133). Ces ressources doivent plutôt être gérées publiquement en assurant l'égalité d'accès à tous, et les avantages monétaires qu'elles génèrent doivent profiter à tous et ne pas être détournés vers un groupe particulier (Mortada, 2002).

Le principe fondamental de ne pas nuire à autrui -intrinsèque à la position de l'homme en tant que Khilaf- ne se limite pas à la relation entre l'homme et la nature mais inclut de façon tout aussi importante les relations de l'homme entre lui et les autres créatures vivantes. La prévention de l'abus de tout élément naturel préserve non seulement l'élément naturel mais elle " protège aussi les droits des personnes à l'environnement naturel " (Mortada, 2002)

Les humains doivent utiliser la nature pour la croissance et la prospérité ; cependant, les ressources doivent être conservées pour le bénéfice des autres membres de la société. En fait, « dans les premiers temps de l'Islam, l'excédent de revenu, après avoir maintenu la consommation au minimum, était mis de côté pour répondre aux besoins socio-religieux des économiquement démunis (entretien des proches, des orphelins, des veuves) » (Mohamad, 1998).

Cet accent mis sur l'autocontrainte collective et individuelle ne signifie pas que l'Islam interdit la propriété privée ou que l'Islam est une religion ascétique prêchant des conditions de vie misérables, que ce soit en matière de logement ou d'urbanisme. L'Islam exige plutôt des musulmans qu'ils cultivent leurs facultés et les bienfaits de Dieu. Pourtant, les humains doivent réaliser l'équilibre et l'harmonie dans leurs relations avec les hommes et la nature. Ainsi, l'exercice des droits de propriété privée ou la consommation sont limités par les besoins plus importants de la communauté, et il est interdit à l'individu d'utiliser sa propriété de manière à causer un préjudice net à la société (Mohamad, 1998).

En conclusion, l'approche de l'Islam en matière de durabilité urbaine peut être définie comme une approche holistique, qui accentue les liens organiques entre l'économie, la société et la nature et, par conséquent, articule la durabilité urbaine comme un équilibre



entre la durabilité écologique, la solidarité sociale et la justice économique. Cette approche permet à l'Islam, en tant que religion et système social, de jouer un rôle dans l'apport de solutions durables aux défis urbains de ce siècle.



CHAPITRE DEUX

Urbanisation dans les pays de l'OCI: Situation actuelle et analyse de tendance



Les pays de l'OCI abritent actuellement plus de 23,9% de la population mondiale et environ 21,8% de la population urbaine mondiale. La population de l'OCI dans les zones urbaines a augmenté de 496,8 millions de personnes entre 1990 et 2016, et il est prévu qu'en 2050, la zone de l'OCI devra accueillir environ 1,7 milliards de citoyens.

Le dynamisme économique des villes offre des possibilités de subsistance que l'on ne trouve pas dans les zones rurales. Il est prévu pour les prochaines décennies que la croissance de la population dans les zones urbaines de l'OCI augmentera beaucoup plus due à la mobilité interne croissante que du aux taux de natalité.

L'urbanisation et le développement économique vont généralement de pair. Cependant, les voies d'urbanisation actuelles des villes de l'OCI ne promettent pas des gains de prospérité pour tous, particulièrement dans les villes où l'infrastructure et la prestation de services sont déjà sous la pression d'une population en croissance rapide. Il est donc crucial de comprendre la dynamique et la croissance des villes de l'OCI, afin de pouvoir accélérer leurs contributions au progrès social et économique.

Cette section examine les tendances de l'urbanisation dans les pays de l'OCI, avec des références aux valeurs historiques remontant à 1950 et des projections jusqu'en 2050. Elle comprend également une évaluation des pays de l'OCI qui s'urbanisent rapidement et une analyse répartie de la concentration de la population, ainsi que de la structure urbaine-rurale de la population.

2.1 Tendances de l'urbanisation

L'urbanisation n'est pas un phénomène récent. Comme nous l'avons expliqué dans le chapitre précédent, les grandes villes ont commencé à se développer en réponse à la révolution industrielle. Jusqu'à la révolution industrielle, la part de la population mondiale vivant dans les villes représentait toujours environ 10 % ou moins (voir graphique 1.5). En 1950, seulement 30 % de la population mondiale était urbaine. Après les années 1950, l'urbanisation a pris de l'ampleur à l'échelle mondiale. En 2008, pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, le nombre de personnes vivant dans les villes a dépassé celui des personnes vivant dans les zones rurales. En 2018, la population urbaine mondiale est passée à 55 %. Les projections de l'ONU indiquent que d'ici 2050, la population urbaine mondiale atteindra 66 % (graphique 2.1). On estime que cette tendance à l'urbanisation ajoutera 2,5 milliards à la population urbaine mondiale, près de 90 % de l'augmentation étant concentrée en Asie et en Afrique.

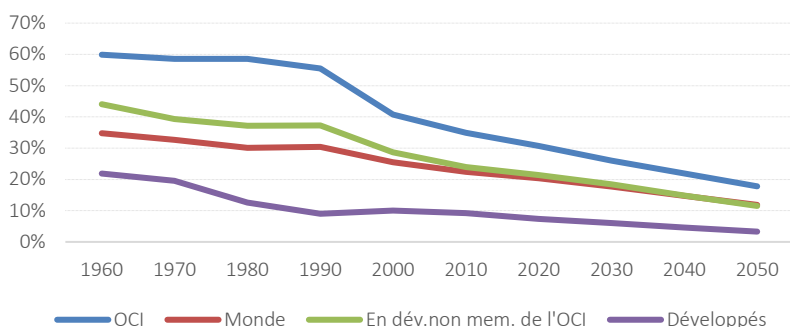
La répartition mondiale de l'urbanisation se modifie de manière fondamentale. En 1950, les populations européennes et nord-américaines représentaient 53 % de la population urbaine mondiale. Cependant, en 2050, les prévisions annoncent qu'au lieu de 53 %, elle ne constituera plus que 15 % de la population urbaine mondiale.

Comme le montre le graphique 2.1, de 1960 à aujourd'hui, l'urbanisation a progressé plus rapidement dans les pays en développement que dans les pays développés, ce qui indique une tendance à la convergence des taux d'urbanisation entre les régions du monde. En particulier,



les pays de l'OCI s'urbanisent plus rapidement que les autres groupes de pays et que la moyenne mondiale. Au cours de la dernière décennie, le taux d'urbanisation dans l'OCI (mesuré comme le taux annuel moyen de changement du pourcentage urbain) était de plus de 3% par an, alors que le taux annuel moyen d'urbanisation a été mesuré autour de 2% au niveau mondial et moins de 1% dans les pays développés (graphique 2.1).

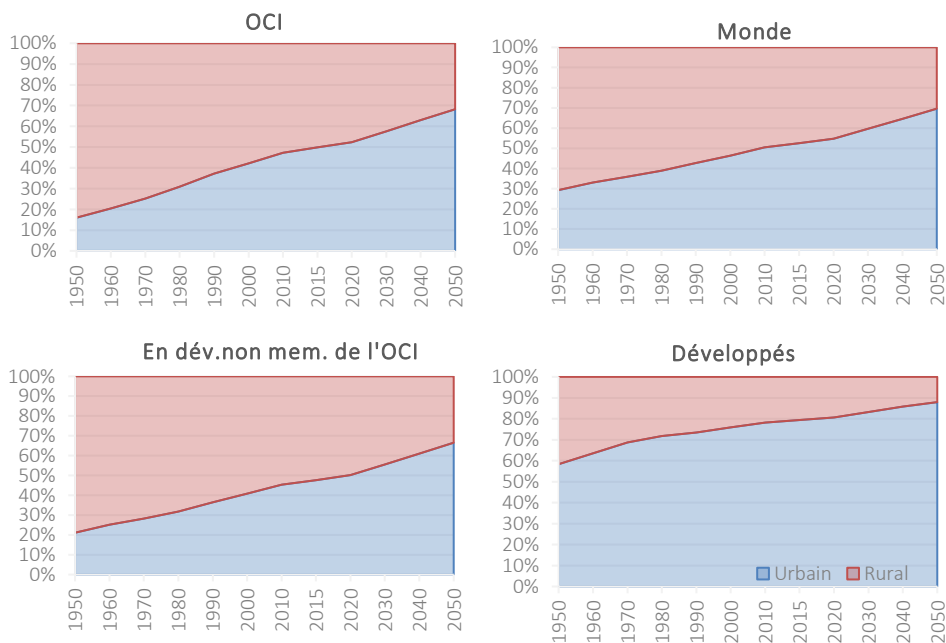
Graphique 2.1: Taux moyen de variation du pourcentage de la population urbaine (1950-2050)



Source: ONU-Habitat

Remarques: OCI N = 56; En développement non-OCI N = 122; Développé N = 38; Monde N = 216.

Graphique 2.2: Population urbaine et rurale en pourcentage de la population totale (1950-2050)



Source: ONU-Habitat

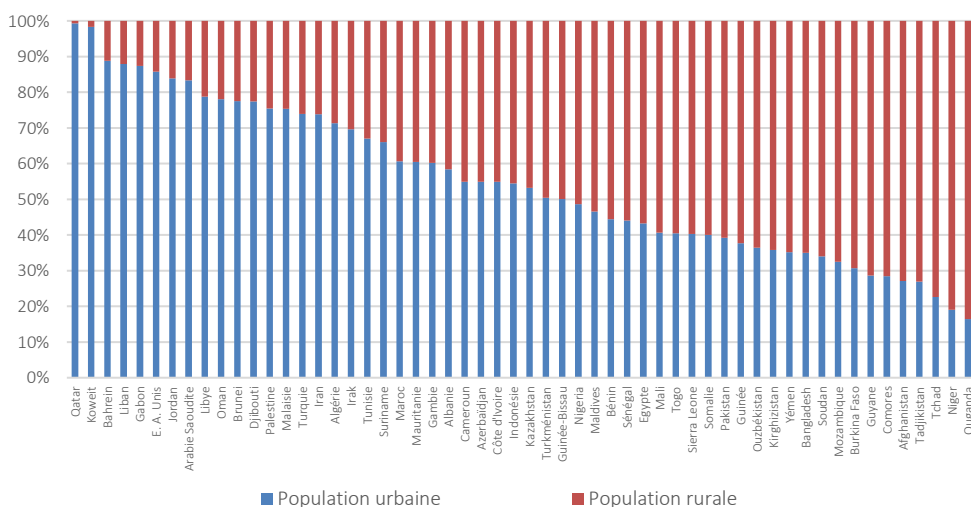
Remarques: OCI N = 56; En développement non-OCI N = 122; Développé N = 38; Monde N = 216.

Le graphique 2.2 démontre que récemment la population urbaine dans les pays de l'OCI, en moyenne, a dépassé 50% de la population totale. Cependant, en 2016, seuls 31 pays de l'OCI avaient une population urbaine à plus de 50%. Avec l'urbanisation croissante, d'ici 2050, 68,2 % de la population de l'OCI devrait vivre dans les zones urbaines.

Au cours du siècle dernier, l'urbanisation s'est ralentie dans la plupart des pays développés. Comme le montre le graphique 2.2, les pays développés sont déjà presque entièrement urbains. Au cours des années 2010, le taux d'urbanisation dans les pays développés était d'environ 80-90 %. Actuellement, l'urbanisation se répand dans les pays en développement. On prévoit que, pour la prochaine décennie, plus de la moitié de la population des pays en développement vivra dans des zones urbaines.

Le processus d'urbanisation de l'OCI ne se déroule pas de la même nature ou au même rythme dans tous les pays membres. Par exemple, le Qatar et le Koweït sont parmi les 20 pays les plus urbanisés du monde, tandis que les niveaux d'urbanisation de Bahreïn, du Liban, du Gabon, des Émirats arabes unis et de l'Arabie saoudite sont supérieurs à 80 %. En revanche, l'Ouganda, le Niger, le Tchad, le Tadjikistan, l'Afghanistan, les Comores, le Guyana et le Burkina Faso figurent sur la liste des 20 pays les moins urbanisés du monde. Au total, 19 pays de l'OCI restent essentiellement ruraux, avec 40 % ou moins de leur population vivant dans les zones urbaines (graphique 2.3). Au cours des prochaines décennies, certains pays membres de l'OCI, principalement en Afrique et en Asie centrale, devraient rester moins urbanisés que d'autres régions du monde.

Graphique 2.3: Population urbaine et rurale dans les pays de l'OCI



Source: Banque mondiale.

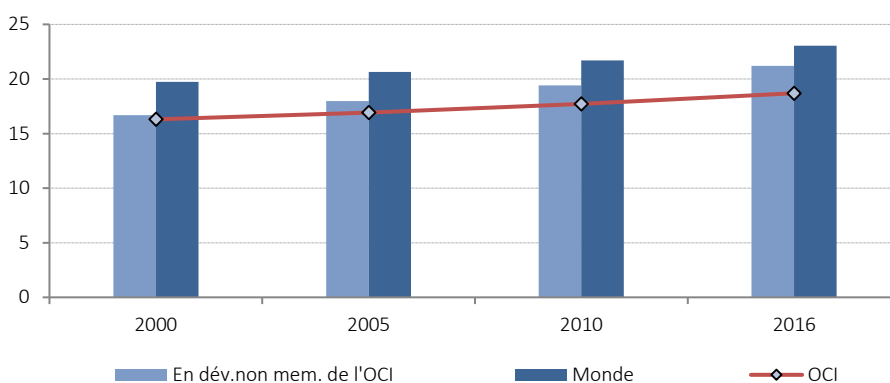
L'urbanisation rapide semble avoir été accompagnée de niveaux de concentration excessivement élevés de la population urbaine. Elle a également accru le niveau des



agglomérations urbaines. Le graphique 2.4 montre qu'aujourd'hui 23 % de la population mondiale vit dans des agglomérations urbaines de plus d'un million d'habitants. Ce ratio est toujours inférieur à 20% dans la zone de l'OCI, mais une tendance à la hausse est observée au cours des deux dernières décennies.

Au sein de l'OCI, le plus grand nombre d'habitants dans les agglomérations urbaines de plus d'un million se trouve au Koweït (71%), suivi par les Émirats Arabes Unis (54%), l'Arabie Saoudite (46%), la Turquie (38%), le Liban (38%) et l'Irak (32%). D'autre part, c'est au Mozambique, en Ouganda, au Niger, en Algérie, en Ouzbékistan, au Kazakhstan et au Tchad que l'on observe le plus faible nombre d'agglomérations urbaines de plus d'un million, avec des parts inférieures à 10 % en 2016 (graphique 2.5).

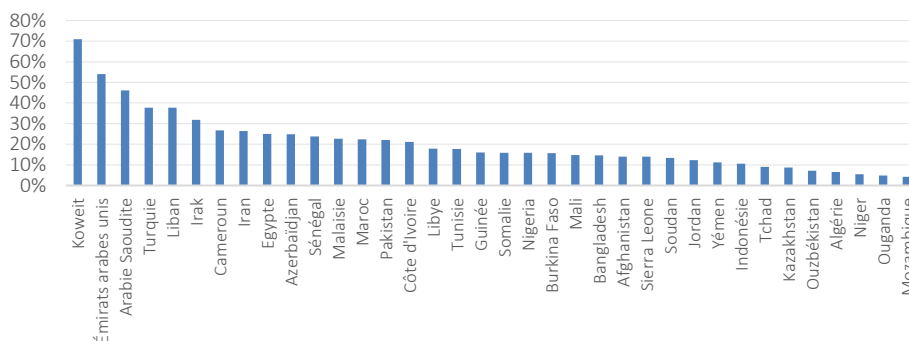
Graphique 2.4: Population dans les agglomérations urbaines de plus d'un million d'habitants (pourcentage de la population totale)



Source: ONU-Habitat

Remarques: OCI N = 56; En développement non-OCI N = 122; Développé N = 38; Monde N = 216.

Graphique 2.5: La population de l'OCI dans les agglomérations urbaines de plus d'un million (Pourcentage de la population totale, 2016)



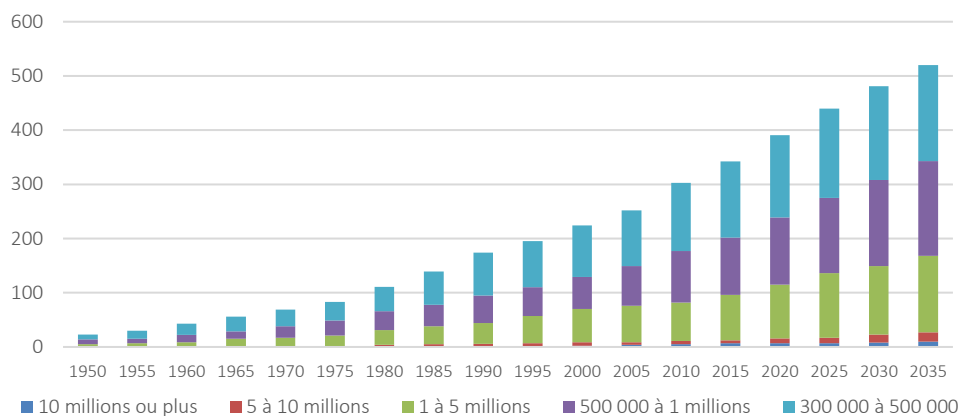
Source: ONU-Habitat

2.2 Changements de la dynamique des villes

Parallèlement à la répartition mondiale de l'urbanisation, la dynamique des villes du monde a également été modifiée. En 1950, New York était la plus grande ville du monde et avec Tokyo, ce furent les premières mégapoles, avec 10 millions d'habitants et plus. En 2015, sur les 29 agglomérations urbaines de plus de 10 millions d'habitants, seules cinq étaient issues du monde développé actuel. Après Tokyo, Delhi est maintenant la 2ème et Shanghai la 3ème plus grande ville, suivie de Sao Paulo, Mumbai et Mexico. D'ici 2035, 48 agglomérations urbaines devraient avoir une population d'au moins 10 millions d'habitants chacune.

Au cours des deux dernières décennies, les villes de plus de 10 millions sont devenues plus visibles également dans l'OCI : alors qu'il n'y avait qu'une seule mégapole (Le Caire) en 1995, le nombre de mégapoles dans la zone de l'OCI a atteint sept en 2015. Le nombre de mégapoles de l'OCI devrait passer à 10 d'ici 2035, soit 21% des mégapoles mondiales (graphique 2.6). En 2016, cinq villes de l'OCI (Le Caire, Dhaka, Karachi, Istanbul et Lagos) ont été classées parmi les 20 plus grandes mégapoles du monde.

Graphique 2.6: Le nombre de villes avec au moins 300.000 habitants dans l'OCI (1950-2035)



Source: Département des affaires économiques et sociales de l'ONU, Division de la population.

Remarques: OCI N = 57.

Bien que les grandes villes soient en quelque sorte à la pointe de l'urbanisation en raison de leur influence et de leur importance économique, elles ne sont pas celles qui connaissent la croissance la plus rapide. Les centres urbains qui connaissent la croissance la plus rapide sont les petites et moyennes villes de moins d'un million d'habitants, qui représentent plus de 50 % de la population urbaine mondiale (RGA, 2016). En 1950, le nombre total de villes du monde comptant un demi-million d'habitants et plus était de 177. C'est en Europe et aux États-Unis que l'on trouve les plus grandes concentrations de ces villes. Il y avait aussi beaucoup de grandes villes en Asie (surtout en Chine et en Inde) et en Amérique latine, alors que l'Afrique ne comptait que cinq villes d'un demi-million d'habitants et plus. En 2015, le nombre de villes d'au moins un demi-million d'habitants dans le monde a atteint 1067. D'ici 2035, on prévoit



que 1517 villes du monde auront au moins un demi-million d'habitants. Une tendance similaire est également visible dans la géographie de l'OCI, où le nombre de plus d'un demi-million d'habitants est passé de 14 en 1950 à 202 en 2015 et devrait passer à 343 d'ici 2035 (graphique 2.6)

Encadré 2.1: Les cinq villes de l'OCI les plus grandes

En 2018, il y a environ 7,6 milliards de personnes dans le monde. 1,3 milliard d'entre eux vivent dans les zones métropolitaines* des 150 plus grandes villes. Sur les 150 plus grandes villes du monde, 39 sont situées dans la zone de l'OCI (dont 14 sont des capitales) avec une population métropolitaine totale de 286 239 000 habitants. Les 93 autres grandes villes sont situées dans d'autres pays en développement (787 805 000 personnes) en plus de 18 dans le monde développé (180 713 000 personnes).

La plus grande agglomération urbaine dans la zone de l'OCI en 2017 est Le Caire, en Égypte, avec une population de 19,5 millions d'habitants. Le Caire est suivi par Dhaka, Bangladesh (19 millions de personnes), Karachi, Pakistan (17,7 millions), Istanbul, Turquie (14,5 millions) et Lagos, Nigeria (14,3 millions). Chacune de ces grandes villes de l'OCI abrite plus de personnes que de nombreux pays dans le monde.

Classée par le PIB ajusté en PPA parmi les 300 plus grandes économies métropolitaines du monde, en 2014 Istanbul, Turquie, avec 348 721 millions de dollars est la ville la plus riche de la région de l'OCI. Jakarta est en deuxième position (321 315 millions de dollars), Abou Dhabi, Émirats arabes unis, en troisième position (178 256 millions de dollars), Kuala Lumpur, Malaisie, en quatrième position (171 772 millions de dollars) et Koweït en cinquième position (166 452 millions de dollars).

Le classement selon le PIB par habitant ajusté en PPA parmi les 300 plus grandes villes métropolitaines du monde, avec 61 009 dollars, place Abu Dhabi à la première place parmi les villes de l'OCI en 2014. La ville de Koweït est en deuxième position (55 171 dollars de PIB par habitant) et elle est suivie par Almaty, Kazakhstan (35 298 dollars de PIB par habitant), Kuala Lumpur (28 076 dollars de PIB par habitant) et Istanbul (24 867 dollars de PIB par habitant).

* Veuillez noter qu'il n'existe pas de définition internationalement reconnue des zones de métro. En général, l'aire métropolitaine est la zone d'interactions actives entre une ville et ses environs. Il s'agit d'une grande ville avec ses banlieues et les villes, villages et environs proches sur lesquels la grande ville exerce une influence économique et sociale dominante.

Source: Division de la population de l'ONU; "Largest Cities in the World in 2018", Citymayors.com; *Global MetroMonitor 2014: An Uncertain Recovery*, the Brookings Institution, Metropolitan Policy Program, 2015.

La " théorie de la ville métropole ", telle que formulée par Mark Jefferson (1939), affirme que la première ville d'un pays est toujours d'une taille disproportionnée et exprime de façon



exceptionnelle la capacité et le sentiment nationaux. La métropole est généralement au moins deux fois plus grande que la deuxième grande ville et plus de deux fois plus importante. La métropole est généralement la capitale nationale, un centre financier et culturel, le foyer de la migration interne et le noyau multifonctionnel de l'économie d'un pays (RMC, 2016). Dans les six pays de l'OCI (Koweït, Afghanistan, Sénégal, Burkina Faso, Égypte et Liban), plus de 50% de la population urbaine est concentrée dans une seule ville de plus d'un million d'habitants (Koweït 79,7%, Kaboul 54,5%, Dakar 53,9%, Le Caire 51,5%, Ouagadougou 51,1% et Beyrouth 50,7%) (ONU, 2016). Certaines métropoles de la région de l'OCI sont démographiquement plus grandes et ont donc tendance à être plus diversifiées sur le plan économique et plus productives, avec des niveaux de revenu plus élevés.

Dans l'ensemble, comme les villes se développent à un rythme rapide et avec l'augmentation de la population urbaine, elles doivent être construites plus rapidement et plus efficacement. Les villes en croissance sont non seulement denses en termes d'utilisation du sol, mais leur tissu social et économique diversifié les rend difficiles à gouverner. Comme on peut le voir dans l'encadré 2.1, contrairement aux États-nations, les limites en faits et en droits des villes sont différentes. Les limites où commence et se termine une ville fonctionnelle (ou économique) sont difficiles à définir, ce qui crée souvent des frictions entre les entités administratives qui la gouvernent (WEF, 2016).

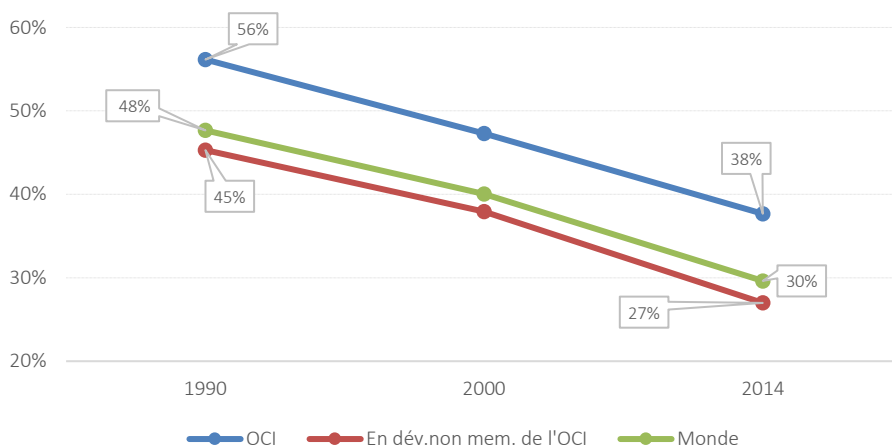
2.3 L'expansion des bidonvilles

Au cours des années 1960 et 1970, les organismes internationaux ont commencé à axer leurs efforts de développement urbain sur l'amélioration du logement et des services de base. L'énorme croissance des villes - due en grande partie à l'exode rural - et le défi que représente l'organisation d'un logement adéquat ont mis l'accent sur des projets publics à grande échelle visant à construire des logements bon marché et abordables (WCR, 2016). Les statistiques sur l'incidence des bidonvilles au fil du temps reflètent une certaine amélioration notable (graphique 2.7). Des estimations récentes fournies par l'ONU, montrent que la proportion de la population urbaine vivant dans des bidonvilles a diminué de 48% en 1990 à 30% en 2014 au niveau mondial. Une tendance similaire est également observée dans la zone de l'OCI. Comme indiqué dans le graphique 2.7, dans 35 pays de l'OCI pour lesquels les données sont disponibles, la proportion de la population urbaine vivant dans les bidonvilles est passée de 56% en 1990, à 38% en 2014.

Bien que la population des bidonvilles en pourcentage de la population urbaine ait connu une tendance à la baisse, le nombre absolu d'habitants des bidonvilles dans le monde est en hausse tant au niveau mondial que dans la zone de l'OCI. Cela implique qu'il y a encore un long chemin à parcourir dans de nombreux pays, afin de réduire l'écart important entre les habitants des bidonvilles et le reste de la population urbaine.



Graphique 2.7: Population vivant dans des bidonvilles en pourcentage de la population urbaine



Source: ONU, Indicateurs des objectifs du Millénaire pour le développement

Remarques: OCI N = 35; En développement non-OCI N = 48; Développé N = 48; Monde N = 83.

Selon les estimations de l'ONU Habitat, la population mondiale des bidonvilles urbains dans les pays en développement a augmenté de 22 % entre 1990 et 2014 en nombre absolu (ONU Habitat, 2016). Dans 20 pays membres de l'OCI pour lesquels des données sont disponibles, la population des bidonvilles a augmenté de façon plus spectaculaire et la croissance totale entre 1990 et 2014 a atteint près de 30% (graphique 2.8). En 2014, environ 232 millions de personnes vivaient dans des taudis dans 35 pays de l'OCI.

Graphique 2.8: Population urbaine vivant dans des bidonvilles (2014)



Source: ONU, Indicateurs des objectifs du Millénaire pour le développement

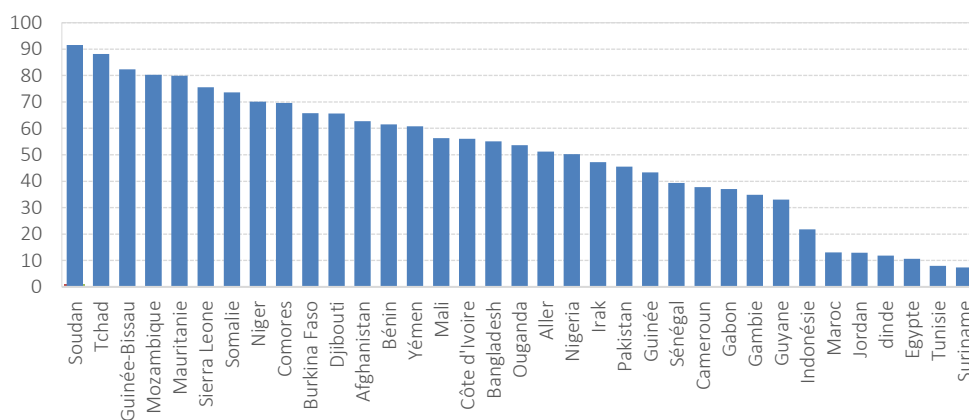
Remarques: OCI N = 35; En développement non-OCI N = 48; Développé N = 48; Monde N = 83.

Au niveau de chaque pays, bien que de nombreux citoyens de l'OCI vivent toujours dans des bidonvilles, certains membres ont clairement diminué leur nombre par rapport à la population urbaine totale au cours des deux dernières décennies. Par exemple, l'incidence des bidonvilles au Suriname et en Tunisie était inférieure à 10 % en 2014. Cependant, 20 pays membres de l'OCI, avec les données disponibles, ont rapporté plus de 50% de la population des bidonvilles en pourcentage de la population urbaine en 2014. Parmi ces pays, le Soudan (91,6%) a la plus forte proportion de la population urbaine vivant dans des conditions de taudis, suivi du Tchad, de la Guinée-Bissau et du Mozambique, où la proportion de la population urbaine vivant dans des taudis est de plus de 80% (graphique 2.9).

Il est évident que le problème des bidonvilles continue d'être l'un des aspects de la pauvreté, de l'inégalité et du dénuement dans de nombreuses villes du monde en développement, y compris dans les pays de l'OCI. Les principales raisons de ce défi majeur dans les pays en développement sont des politiques inefficaces, une mauvaise gouvernance, la corruption, une réglementation inappropriée, des marchés fonciers dysfonctionnels, des systèmes financiers peu réactifs et un manque de volonté politique (ONU-Habitat, 2003). Cela implique qu'il y a encore un long chemin à parcourir dans de nombreux pays, afin de réduire l'écart important entre les habitants des bidonvilles et le reste de la population urbaine.

Malheureusement, le Programme d'Action 2025 de l'OCI n'inclut pas l'amélioration du logement et des bidonvilles parmi ses objectifs (OCI, 2016). Compte tenu de la part des populations urbaines nationales qui résident actuellement dans des bidonvilles ou des établissements informels, les pays de l'OCI doivent adopter des mesures correctives qui visent à réformer le secteur du logement urbain, afin d'éviter ainsi les écarts de développement à long terme.

Graphique 2.9: Population des bidonvilles dans les pays de l'OCI en pourcentage de la population urbaine (2014)



Source: ONU, Indicateurs des objectifs du Millénaire pour le développement

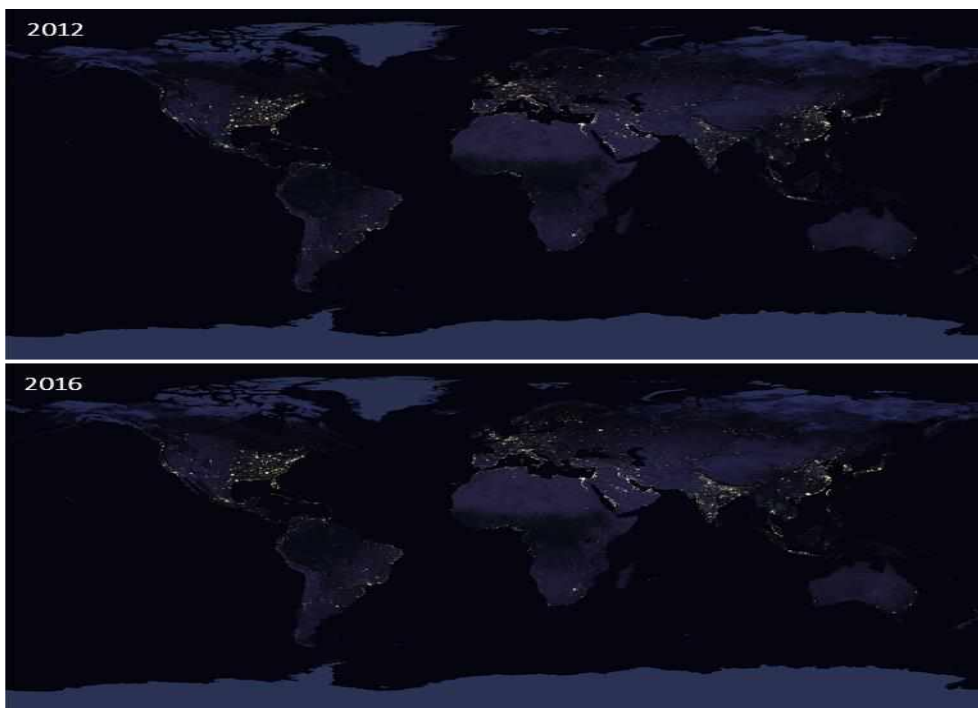


2.4 Mesure du développement des villes par l'illumination urbaine

Partout où il y a des villes, il y a de l'illumination urbaine. Les images satellites de la Terre la nuit - souvent appelées "night lights" (éclairage nocturne) - sont un instrument très intéressant pour mesurer l'activité économique et la croissance économique des villes. Rien qu'en regardant les images, il semble assez intuitif qu'il doit y avoir une sorte de relation positive entre la lumière émise et le niveau de développement économique (Pestalozzi, 2013). La lumière provient principalement de l'éclairage nocturne des rues, des bâtiments et des zones industrielles. Comme la résolution d'un pixel est d'environ 2,7 kilomètres carrés, les sources de lumière doivent être très denses et constantes pour produire un pixel brillant. Ainsi, des pixels plus clairs indiquent la présence de zones urbanisées denses.

Les scientifiques de la NASA publient des cartes globales de la Terre durant la nuit qui donnent une vision claire de la configuration des établissements humains, c'est-à-dire de la façon dont les humains ont façonné la planète. Les cartes présentées dans la carte 2.1 montrent les lumières nocturnes de la Terre telles qu'observées en 2012 et 2016, ce qui permet de comparer les sources lumineuses au cours d'une période donnée. La première observation de ces cartes est que l'Est des États-Unis, l'Europe et le Japon sont très éclairés par leurs villes, tandis que l'intérieur de l'Afrique, de l'Asie, de l'Australie et de l'Amérique du Sud reste sombre et très probablement peu peuplé. L'Antarctique est entièrement sombre.

Carte 2.1 : La Terre vue de nuit (2012, 2016)



Source: L'observatoire de la terre de la NASA.

Les régions les plus brillantes de la Terre sont les plus urbanisées, mais pas nécessairement les plus peuplées. En fait, ces cartes sont plus utiles pour mesurer l'étendue spatiale de l'urbanisation. Dans ce contexte, la deuxième observation de la carte 2.1 est que les villes ont tendance à se développer le long des côtes et des réseaux de transport. C'est pourquoi, même sans la carte sous-jacente, les contours de nombreux continents seraient encore visibles.

Il est évident d'après la carte 2.1 que les pays de l'OCI ne font pas partie des régions les plus lumineuses de la Terre. La plupart d'entre eux restent beaucoup plus sombres que ceux des pays développés. Cependant, de 2012 à 2016, plus de lumières commencent à apparaître dans de nombreux pays de l'OCI, soulignant le processus d'urbanisation rapide.

Il est bien connu que les corridors économiques ont gagné en popularité au cours des deux dernières décennies en tant que vecteur de développement économique sous-régional. La carte 2.1 montre qu'en 2016, les corridors économiques interétatiques sont devenus beaucoup plus visibles dans le monde en développement. Parmi les pays de l'OCI, les États du Golfe, la Turquie, la Malaisie et l'Indonésie semblent être en mesure d'augmenter leurs émissions de lumières, formant ainsi des corridors économiques régionaux, où l'augmentation rapide de la luminosité indique des potentiels de développement et de flux d'investissement.

Il est évident, d'après l'analyse ci-dessus, qu'au cours des prochaines décennies, les pays de l'OCI connaîtront un processus rapide d'urbanisation. Un pourcentage de plus en plus important de la population va se déplacer vers les villes. Bien que l'urbanisation croissante puisse avoir certains impacts positifs, les pays de l'OCI doivent se préparer aux effets négatifs à long terme.



CHAPITRE TROIS

L'urbanisation durable et le nouveau programme pour les villes



Nous vivons dans le monde où les dimensions « nationale » et « étrangère » ont été affaiblies et où les problèmes mondiaux affectent de plus en plus directement les citoyens, qu'il s'agisse de problèmes socioéconomiques, des changements climatiques ou des questions de sécurité. Les villes se sont retrouvées en première ligne de nombreuses tendances mondiales. C'est pourquoi l'agenda mondial du développement est entré dans une phase qui crée le besoin d'un soutien plus fort au développement au niveau local et à la collaboration entre villes.

En général, les villes sont conscientes de leur nouveau rôle pour relever les défis de la planète. Elles ont tendance à se regarder les unes les autres, à apprendre les unes des autres et à résoudre leurs problèmes en reproduisant des exemples intelligents. Tout en agissant localement, les villes apportent une valeur ajoutée aux efforts nationaux et mondiaux pour atteindre les objectifs de développement durable.

Les données fournies par la Division de la population des Nations Unies sur les villes qui connaissent la plus forte expansion (en termes de population) confirment que la plus grande partie de la croissance de la population urbaine mondiale devrait se produire dans les villes et les zones urbaines des pays en développement. En 2015, 30 villes à croissance rapide avec une population d'au moins 750 mille habitants, toutes dans les pays en développement, dont 13 appartiennent aux pays membres de l'OCI. Batam (Indonésie), Ouagadougou (Burkina Faso), Nnewi (Nigeria), Abomey-Calavi (Bénin) et Bamako (Mali) sont parmi les villes de l'OCI qui connaissent la croissance démographique la plus rapide, avec une croissance annuelle supérieure à 6% (ONU, 2018).

Il est important de comprendre que l'urbanisation n'est plus seulement un processus démographique. Il s'agit d'un processus multidimensionnel dans lequel des facteurs non démographiques tels que la forme et les fonctions urbaines, les institutions, la structure de gouvernance, les modes de vie, les attitudes et les modes de consommation interagissent et amplifient les changements dans les zones urbaines (Seto et al., 2010). La capacité des villes à permettre une croissance durable restera donc limitée sans une bonne compréhension des modèles d'urbanisation contemporains.

La croissance rapide des villes, en particulier dans les pays non préparés et ceux dont le budget est serré, peut entraîner plusieurs problèmes : certains d'ordre socio-économique (défis liés à la sécurité alimentaire, énergétique et hydrique, à l'éducation et au chômage, au manque de logements, à l'épuisement des ressources, etc.

3.1 Qu'est ce qui rend un milieu urbain durable ?

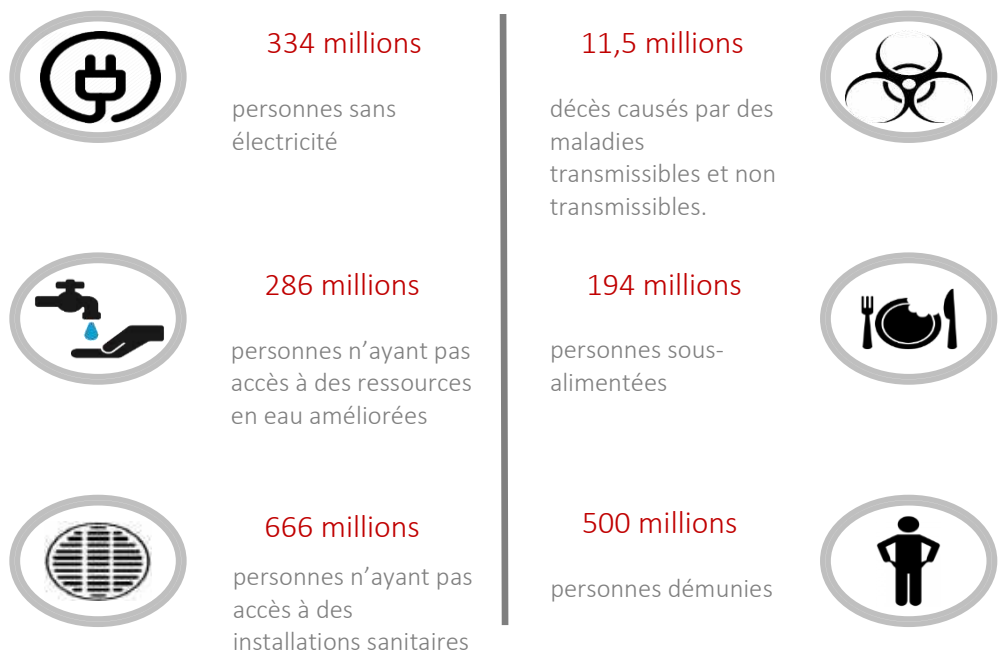
Comme les villes attirent davantage l'attention dans le système de développement mondial, l'urbanisation durable devient de plus en plus une proposition clé à laquelle les responsables doivent prêter attention. Le concept de durabilité fait partie intégrante du travail de développement depuis la fin des années 1980. Le terme "durabilité" a été attribué à l'origine aux fondements écologiques du développement économique. Plus tard, ce terme a perdu son

sens initial et a commencé à être utilisé pour désigner le fait de continuer à faire quelque chose pour toujours. Par exemple, même dans le texte du Nouveau programme pour les villes, la durabilité est utilisée dans près de 45 contextes différents (ONU, 2016).

En outre, il n'y a pas de consensus entre les économistes, les sociologues, les écologistes et autres sur la définition de la durabilité urbaine. Cela s'explique par la diversité des points de vue sur ce qui constitue les questions clés et les principaux critères. Chaque discipline utilise ses propres optiques et outils d'analyse pour examiner les processus de durabilité. Par conséquent, la définition de la durabilité urbaine peut tout inclure, de la protection de l'environnement, la cohésion sociale et la croissance économique à l'énergie de remplacement et la conception de bâtiments écologiques. Par conséquent, la durabilité urbaine est un concept difficile à comprendre, et encore plus difficile à mettre en œuvre.

La compréhension de la durabilité urbaine varie également d'un pays à l'autre, et même à l'intérieur d'un même pays, en raison de l'ensemble des défis qui sont propres à chaque endroit. Par exemple, pour les pays développés, les systèmes existants de transport, de logement, d'égouts et autres systèmes pertinents sont dépassés et doivent être transformés de manière plus durable. Cependant, c'est un contexte très différent pour les pays qui sont aux prises avec d'énormes établissements informels dans les villes, où beaucoup de gens sont laissés sans infrastructure traditionnelle, services de base, protection des droits, et sont obligés d'occuper des emplois mal payés, comme c'est le cas dans certains pays de l'OCI (graphique 3.1).

Graphique 3.1 faits socioéconomiques sur les États membres de l'OCI (2015)



Source: Calcul du personnel de SESRIC. Remarques: OCI N = 57.

La question de la ville intelligente est un bon exemple, qui repose sur l'idée d'une infrastructure de haute technologie préexistante et de bonne qualité, avec un accès généralisé à la technologie intelligente. Néanmoins, dans les villes où l'infrastructure de base est insuffisante, il est impossible de mettre en œuvre une planification urbaine intelligente. Au lieu de cela, il faut se concentrer sur la mise en place des éléments de base - air pur, eau propre, égouts et assainissement, électricité, éducation, routes, etc.

Un autre exemple est celui des usines de transformation des déchets en énergie - une installation de gestion des déchets qui brûle les déchets pour produire de l'électricité. Bien que ces installations soient très répandues dans les pays développés, elles ne sont pas pertinentes pour de nombreuses villes du monde en développement, car la composition des déchets est très différente et contient une charge beaucoup plus élevée de matières organiques. La raison en est que les ramasseurs informels de déchets choisissent des déchets à haute valeur calorifique pour les vendre, et que les matières restantes ne peuvent pas être brûlées pour fournir suffisamment d'énergie. En outre, la gestion des déchets peut être le poste budgétaire le plus élevé pour les administrations locales des pays à faible revenu, qui consacrent en moyenne environ 20 % de leur budget à la gestion des déchets (Kaza et al., 2018).

Les chercheurs ont souvent choisi d'étudier des villes de pays plus développés ayant un meilleur accès aux données, puis de proposer des solutions politiques urbaines pour les villes des pays moins développés, où les conditions rendent souvent ces recommandations de politique non pertinentes. Pour cette raison, il serait juste d'affirmer que la littérature existante sur l'urbanisation durable en dit long sur un petit échantillon de bons exemples (Copenhague, Tokyo, New York, Chicago, Paris, Londres, Stockholm, Melbourne, etc.), mais reste limitée et fragmentée sur un grand échantillon de cas dans le monde en développement.

Néanmoins, même s'il n'existe pas de recette unique pour devenir une zone urbaine durable, il est possible d'identifier certains modèles communs et de recommander certaines techniques aux pays et aux villes qui conçoivent et mettent en œuvre une stratégie d'urbanisation.

La littérature existante souligne à la fois les efforts qui fournissent un contexte complet pour comprendre comment concevoir des villes prospères, justes et réussies, ainsi que des approches plus ciblées qui tentent d'élaborer les bases de l'urbanisation durable. La définition la plus acceptée du développement durable, qui résulte des travaux de la Commission Brundtland, oriente également les définitions sur les villes durables. Herbert Girardet, par exemple, définit la ville durable comme " une ville qui fonctionne si bien que tous ses citoyens sont capables de satisfaire leurs propres besoins sans mettre en danger le bien-être du monde naturel ou les conditions de vie d'autres personnes, présentement ou à l'avenir " (Girardet, 1999). Cette définition et d'autres similaires ne s'appliquent qu'à un aspect de la durabilité des zones urbaines, en termes de garantie de conditions durables telles que l'utilisation correcte des ressources, la protection de l'environnement naturel, la qualité de vie et la satisfaction des



besoins humains fondamentaux pour de nombreuses générations de résidents urbains (Rasoolimanesh, 2012).

Des termes tels que « urbanisation durable » ou « développement urbain durable » ont un sens plus large. Ils se réfèrent à un processus dynamique d'équilibre et d'intégration de la composante de la protection de l'environnement, aux composantes sociales et économiques. Dans ce contexte, l'urbanisation durable pourrait être conçue comme l'intégration des objectifs de productivité économique locale, de progrès social et de responsabilité environnementale dans un processus de transformation simultanée des lieux, des populations, des économies et de l'environnement bâti qui crée une société urbaine (Saks, 2014 ; Solecki, 2013).

Il est également essentiel de reconnaître la durabilité politique comme un élément affectant les formes plus durables d'urbanisation. Historiquement, la conception des villes a été fortement influencée par le contexte politique du pays, tant au niveau national et/ou local. La transformation de parties entières d'une ville a été le résultat d'une forte volonté politique et de la puissance économique qui l'a suivie. Cependant, aujourd'hui, la durabilité politique porte sur la qualité de la gouvernance urbaine.

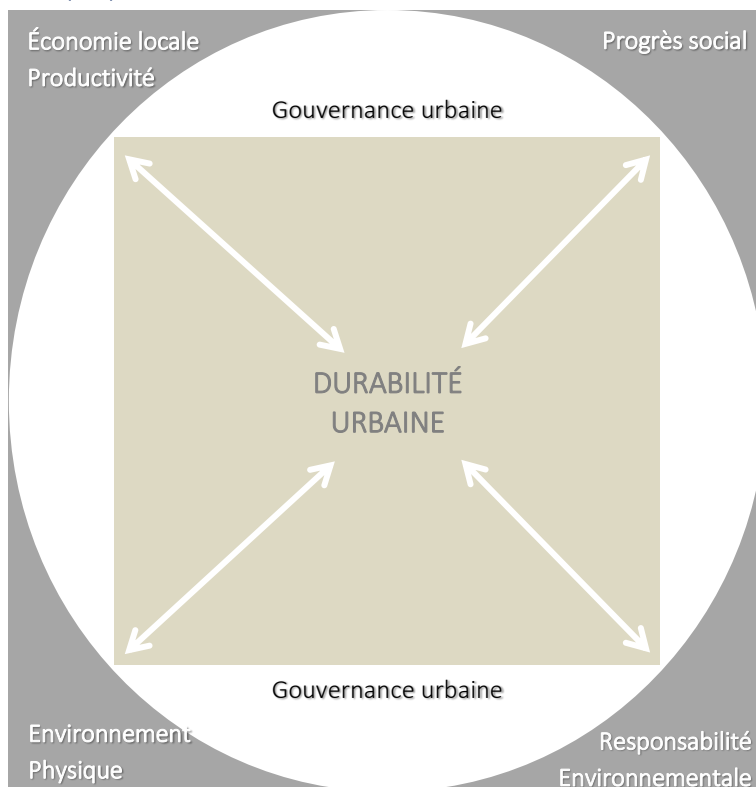
Le graphique 3.2 présente cinq piliers, qui sont reconnus (ONU, 2013) comme des éléments obligatoires pour la réalisation d'une urbanisation durable, à savoir la productivité économique locale, le progrès social, la responsabilité environnementale, l'environnement physique et la gouvernance urbaine.

Productivité économique locale : Le rôle des villes dans le renforcement de la croissance par une productivité accrue et l'atteinte de meilleurs niveaux de vie est largement reconnu (Naudé, al., 2011). Une zone urbaine contribue à la croissance en augmentant la productivité de la production et de l'emploi, en mobilisant et en canalisant l'épargne, et en fournissant les parts importantes des recettes fiscales. En outre, à mesure que les villes s'engagent davantage dans l'économie mondiale, la compétitivité au niveau local devient une nécessité pour la croissance économique. La ville est considérée comme compétitive si elle peut aider avec succès ses entreprises et ses industries à créer des emplois, à accroître la productivité et à augmenter les revenus des citoyens au fil du temps (Banque mondiale, 2015).

Les conditions de base de la compétitivité des villes sont l'existence de marchés efficaces pour les terres, le travail, le crédit et les intrants. On attend des villes qu'elles permettent aux entreprises d'être compétitives, de produire et de commercer efficacement, ainsi que de favoriser l'environnement d'investissement et les innovations. Un système juridique efficace est donc nécessaire pour assurer la primauté du droit, la concurrence, les droits de propriété et l'exécution des contrats (Saks, 2014).

³Ces dernières années, le terme " transformation urbaine " est devenu de plus en plus important dans la littérature scientifique, faisant référence aux changements nécessaires pour parvenir à une urbanisation durable (Koch at al., 2018).

Graphique 3.2: Cinq dimensions de la durabilité urbaine



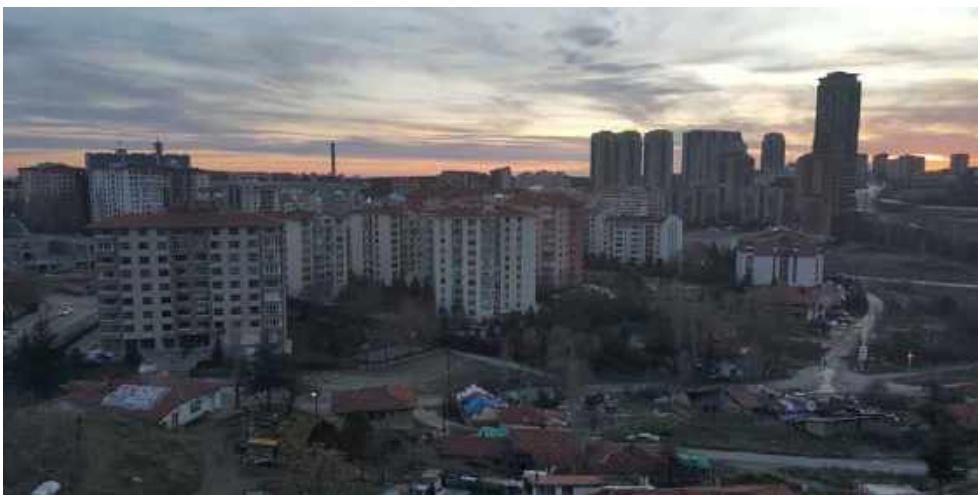
Source: Adapté de Adrianan Allen, "Sustainable Cities of Sustainable Urbanization?"
Palette UCL's Journal of Sustainable Cities, Summer 2009.

Progrès social: L'amélioration de la compétitivité des villes est un moyen d'éradiquer la pauvreté et d'accroître la prospérité partagée. Les villes devraient fournir des réponses sur la manière dont les groupes démographiques vulnérables (en particulier les pauvres des villes, les personnes handicapées, les femmes, les jeunes et les migrants) et les établissements urbains qui risquent d'être isolés peuvent participer aux marchés du travail et aux efforts de développement local. Les politiques sociales au niveau de la ville devraient aboutir à des villes dans lesquelles différentes personnes interagissent de manière productive, avec un accès égal aux biens, aux services de santé et d'éducation, à des infrastructures améliorées (telles qu'un transport public de bonne qualité, l'eau et l'assainissement et la gestion des déchets), ainsi qu'à des possibilités d'emploi. Les villes doivent adopter des politiques qui permettent la mobilité de la main-d'œuvre dans le cadre de stratégies de bien-être général et de réduction de la pauvreté. Les villes devraient également s'efforcer de réduire les inégalités et d'améliorer les bidonvilles, faute de quoi les inégalités urbaines telles que celles qui concernent les niveaux de revenu et les conditions de logement resteront un moteur des quartiers et ghettos ethniques/religieux, des colonies illégales, ainsi que de la violence et des troubles dans de nombreuses zones urbaines. Malheureusement, dans les villes de l'OCI, les riches et les



pauvres peuvent vivre côte à côte, souvent incroyablement proches, comme on peut le voir sur l'image 3.1.

Image 3.1: Richesse et pauvreté à Ankara, Turquie



Source: Photo de la collection personnelle de E. Türbedar.

Responsabilité environnementale : Les villes sont des contributeurs clés à de nombreux problèmes environnementaux, tels que la pollution de l'air et de l'eau. Non seulement elles font face à des menaces environnementales directes, mais elles ont aussi les meilleures possibilités de trouver des solutions et de les mettre en œuvre. Les villes doivent donc faire deux types d'efforts en matière d'environnement : Premièrement, elles devraient réduire leur empreinte écologique, utiliser judicieusement les ressources non renouvelables et réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en réduisant la consommation d'énergie et la production de déchets par unité de production (ONU-Habitat, 2009). Dans les pays de l'UE, par exemple, un instrument appelé "évaluation environnementale stratégique" a été incorporé dans la législation nationale, permettant d'examiner les incidences de la planification urbaine sur l'environnement, qui peuvent résulter de la mise en œuvre d'un plan, d'un programme ou d'un projet (CE, 2001). Deuxièmement, les villes devraient promouvoir la culture et la technologie pour la prévention des catastrophes et le développement résilient, en favorisant des établissements plus compacts et en réduisant au minimum l'étalement urbain.²

Environnement physique : La durabilité de l'environnement physique bâti fait également partie de l'urbanisation durable. L'environnement physique devrait améliorer l'habitabilité des bâtiments et des infrastructures urbaines pour tous les citoyens et il devrait être favorable à

²Par résilience, on entend que les villes reconnaissent et planifient à l'avance les chocs environnementaux qu'elles pourraient subir dans l'avenir.

l'économie locale. L'environnement physique comprend non seulement les infrastructures et les biens construits, mais aussi la qualité de la prestation des services qu'ils fournissent.

Gouvernance urbaine: Le rôle du système de gouvernance est de guider les relations et les actions des différents acteurs parmi les quatre piliers précédents de l'urbanisation et de s'assurer qu'ils restent dans les limites de la durabilité (graphique 3.2). Si les villes sont bien gouvernées, elles peuvent promouvoir des sociétés durables sur les plans économique, social et environnemental. Sinon, les problèmes urbains peuvent être le résultat de l'absence d'une gouvernance efficace, d'institutions fragiles, de la faible capacité des autorités locales et de l'absence de politiques urbaines cohérentes, plutôt que de l'urbanisation elle-même.

Les efforts visant à améliorer la gouvernance urbaine comprennent des activités telles que la promotion des processus participatifs (création et consolidation de plates-formes et de partenariats inclusifs pour le dialogue entre tous les niveaux de gouvernement et les autres parties prenantes concernées, y compris la société civile) et une plus grande décentralisation des responsabilités et des ressources au profit des autorités locales. De plus, il est essentiel de déployer des règles et des règlements de soutien qui jouent un rôle fondamental dans la gestion et le développement d'une ville (ONU-Habitat, 2016). En outre, les gouvernements municipaux devraient être encouragés à promouvoir l'utilisation novatrice de données ouvertes, ainsi que des concepts novateurs de planification et de conception urbaines qui respectent le paysage, l'histoire et le patrimoine culturel d'une ville.

Malheureusement, s'appuyer sur les cinq piliers de la durabilité urbaine peut être un défi pour de nombreuses villes et pays, en raison des différents stades de développement, des différentes priorités et de l'insuffisance des ressources pour les investissements. Les responsabilités croissantes des villes sont rarement accompagnées de ressources nécessaires pour y subvenir. Dans les pays en développement, les dirigeants des villes soulignent à plusieurs reprises que le manque de financement urbain est l'un des principaux obstacles au développement à long terme. C'est pourquoi les gouvernements doivent trouver de nouveaux moyens d'aider les villes à intensifier leur action en termes de financement de leurs besoins de développement urbain.

3.2 Engagements mondiaux pour un développement urbain durable

Le concept de villes durables et son lien avec le développement durable sont discutés depuis des décennies dans le contexte des efforts mondiaux de développement. Cependant, la première approximation d'un concept d'urbanisation durable discuté ci-dessus a été reflétée dans la Déclaration de la Conférence de Rio de Janeiro de 1992 sur l'environnement et le développement - Le Sommet de la Terre. Cette conférence a également adopté l'Agenda 21, qui définit la durabilité dans le contexte des questions économiques, sociales, environnementales et de gouvernance, en mettant l'accent sur le rôle des autorités et de la société civile aux niveaux local, national et international dans la mise en œuvre des politiques de développement durable.



Une meilleure compréhension du rôle des villes dans le développement durable a été assurée dans le contexte du Programme pour l'habitat, adopté en 1996 par la Conférence des Nations Unies sur les établissements humains (Habitat II). Le principal résultat d'Habitat II a été un engagement politique des pays à promouvoir les effets positifs de l'urbanisation et à limiter ses effets négatifs, en mettant l'accent sur un logement convenable pour tous et des établissements humains durables. Une approche similaire s'est aussi traduite dans l'objectif 7 du Millénaire pour le développement, qui appelle notamment à l'amélioration de la vie de millions d'habitants de taudis, en partant implicitement du principe que les habitants de taudis vivent dans les villes.

L'urbanisation a occupé une place importante dans le Programme de développement mondial en 2015, avec le Programme pour le développement durable à l'horizon 2030 adopté lors du Sommet des Nations Unies sur le développement durable. Le développement dans les villes est essentiel à la réalisation de la plupart des Objectifs du développement durable (ODD), et pas seulement de l'Objectif 11 - qui vise à rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables (Encadré 3.1). Par exemple, les villes ont un rôle clair à jouer pour " éliminer la pauvreté " (Objectif 1), " réduire les inégalités " (Objectif 10), ainsi que pour prendre des mesures pour lutter contre le changement climatique et ses effets (Objectif 13). En fait, beaucoup d'autres aspects du développement, tels que reflétés dans les SDG, doivent également être réalisés dans les villes (voir graphique 3.3). C'est pourquoi on fait souvent valoir que le Programme pour le développement durable à l'horizon 2030 (qui englobe les objectifs de développement durable, l'Accord de Paris sur les changements climatiques, le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe et la Conférence d'Addis-Abeba sur le financement du développement) ne se réaliseront pas sans accorder une importance particulière aux réalités urbaines.

Encadré 3.1: Objectifs de développement durable 11 - Rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables

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

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

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

11.4 Renforcer les efforts de protection et de préservation du patrimoine culturel et naturel mondial.

11.5 D'ici à 2030, réduire considérablement le nombre de personnes tuées et le nombre de personnes touchées par les catastrophes, y compris celles d'origine hydrique, et réduire considérablement le montant des pertes économiques qui sont dues directement à ces catastrophes exprimées en proportion du produit intérieur brut mondial, l'accent étant mis sur la protection des pauvres et des personnes en situation vulnérable.

11.6 D'ici à 2030, réduire l'impact environnemental négatif des villes par habitant, y compris en accordant une attention particulière à la qualité de l'air et à la gestion, notamment municipale, des déchets.

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

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

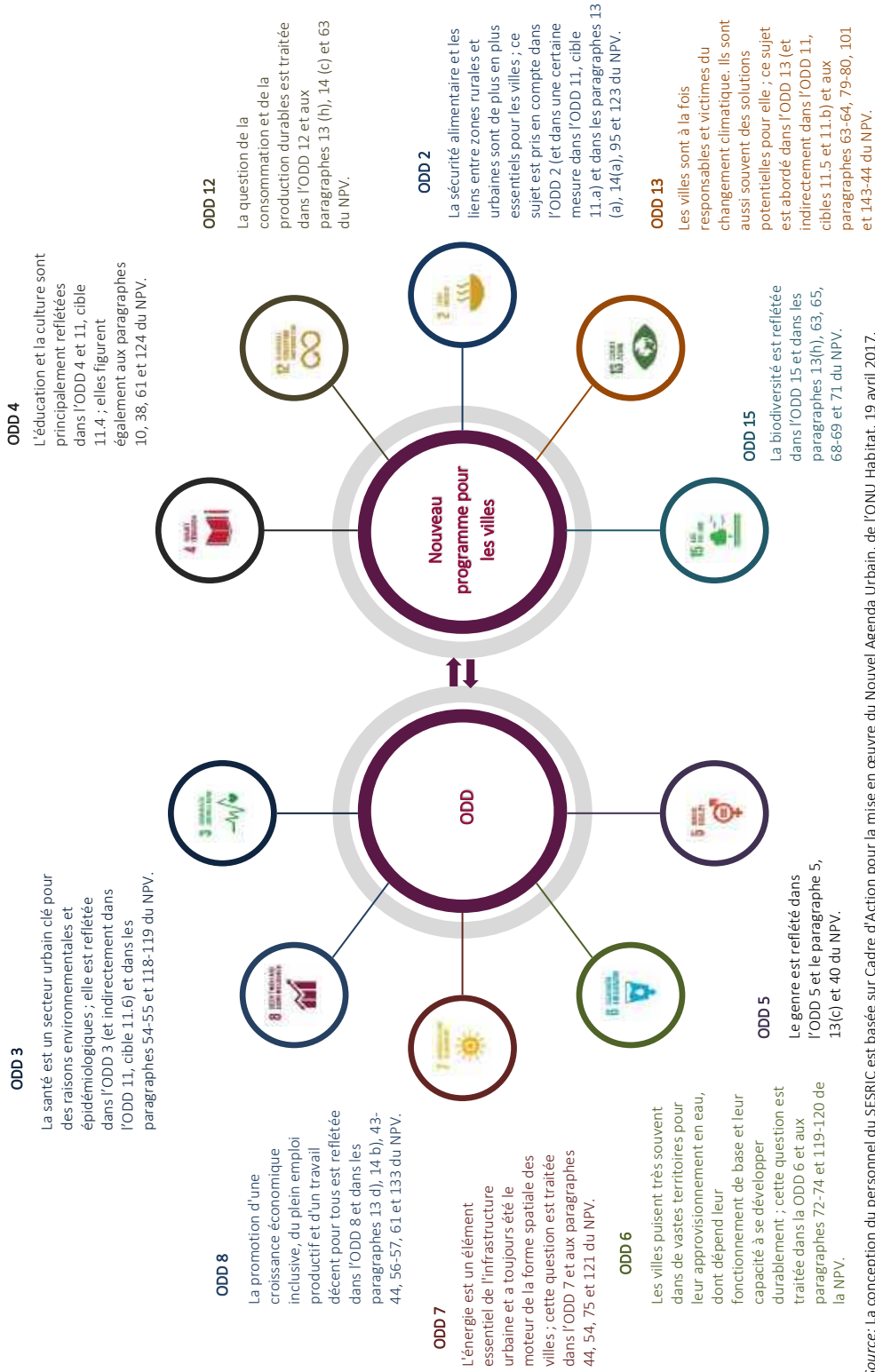
11.b D'ici à 2020, accroître considérablement le nombre de villes et d'établissements humains qui adoptent et mettent en œuvre des politiques et plans d'action intégrés en faveur de l'insertion de tous, de l'utilisation rationnelle des ressources, de l'adaptation aux effets des changements climatiques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

11.c Aider les pays les moins avancés, y compris par une assistance financière et technique, à construire des bâtiments durables et résilients en utilisant des matériaux locaux.

Source: Département des affaires économiques et sociales de l'ONU, Plate-forme de connaissances sur les objectifs du développement durable, <https://sustainabledevelopment.un.org>.



Graphique 3.3: Le Nouveau programme pour les villes (NPV) et les objectifs de développement durable



Source: La conception du personnel du SESRIC est basée sur Cadre d'Action pour la mise en œuvre du Nouvel Agenda Urbain, de l'ONU Habitat, 19 avril 2017.

En 2016, la question de l'urbanisation durable a pris de l'ampleur lors de la Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable, Habitat III, en adoptant le Nouveau programme pour les villes (ONU, 2016). Le programme n'est pas un accord contraignant, mais plutôt une feuille de route pour une urbanisation durable et pour la réalisation des ODD au niveau local, qui peut être interprétée par chaque nation dans le contexte de ses propres conditions. Dans le Nouveau programme pour les villes, les dirigeants mondiaux se sont engagés à:

- Fournir des services de base à tous les citoyens,
- Veiller à ce que tous les citoyens aient accès à l'égalité des chances et ne soient pas victimes de discrimination,
- Promouvoir des mesures qui soutiennent des villes plus propres,
- Renforcer la résilience des villes afin de réduire les risques et l'impact des catastrophes,
- Prendre des mesures pour lutter contre les changements climatiques en réduisant leurs émissions de gaz à effet de serre,
- Respecter pleinement les droits des réfugiés, des migrants et des personnes déplacées dans leur propre pays, quel que soit leur statut migratoire,
- Améliorer la connectivité et appuyer les initiatives novatrices et écologiques,
- Promouvoir des espaces publics sécuritaires, accessibles et verts.

Le Nouveau programme pour les villes appelle les gouvernements nationaux et locaux à travailler ensemble sur la législation urbaine, la planification urbaine et l'amélioration des finances municipales comme condition préalable au développement urbain. L'ONU-Habitat, avec le système de développement des Nations Unies, a un rôle potentiellement essentiel à jouer pour aider les pays à mettre en œuvre efficacement ce programme.

Tout en reconnaissant le rôle des villes dans la réalisation des ODD et la mise en œuvre du Nouveau programme pour les villes, de nombreuses associations mondiales de gouvernements infranationaux s'attachent à promouvoir l'établissement de liens entre les objectifs de développement mondiaux et l'action locale. L'initiative ODD, le Groupe de travail mondial des gouvernements locaux et régionaux, les Cités unies pour les gouvernements locaux, Metropolis et le centre Local2030 dirigé par l'ONU font partie de ces associations. Par ailleurs, de nombreux réseaux nationaux soutiennent également leurs membres pour l'intégration des ODD dans les politiques locales. En outre, les dirigeants locaux et régionaux ont exprimé avec force leur volonté de contribuer aux ODD par le biais de l'Engagement de Bogota et de la Déclaration de l'Assemblée mondiale des gouvernements locaux et régionaux à Habitat III.

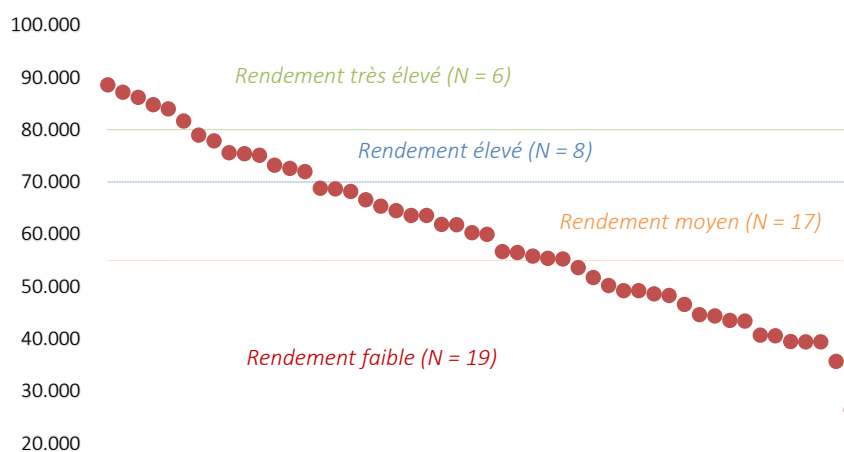
Le défi des données demeure essentiel pour le suivi des progrès des ODD. Pour la production de données ventilées et pour les examens complets, les efforts nationaux devraient soutenir les bureaux et les capacités statistiques infranationaux. Toutefois, les bureaux nationaux de statistique sont généralement conservateurs et l'élaboration des données prend beaucoup de



temps. D'autre part, les indicateurs officiels de l'ONU sur les ODD sont encore en cours d'élaboration et de finalisation. Néanmoins, certains exercices - comme c'est le cas avec le rapport sur les indices et les tableaux de bord des ODD - fournissent des indications de base sur la performance des pays en vue de la réalisation des ODD.

Le Rapport 2018 sur l'Indice et les Tableaux de Bord des ODD, entre autres, note le progrès dans la réalisation de l'ODD11 pour 50 pays de l'OCI, sur la base des deux indicateurs suivants: 1. Concentration moyenne annuelle de particules de moins de 2,5 microns de diamètre (PM_{2,5}) dans les zones urbaines (µg/m³) ; 2. Source d'eau améliorée, canalisée (pourcentage de la population urbaine y ayant accès). En ce qui concerne ces deux indicateurs, en 2018, 19 pays de l'OCI se classent dans la catégorie des faibles réalisations des objectifs d'urbanisation, 17 dans la catégorie des réalisations moyennes, 8 dans la catégorie des réalisations élevées et seulement six dans la catégorie des réalisations très élevées des objectifs d'urbanisation (graphique 3.4).

Graphique 3.4: Scores de l'ODD 11 (2018)



Source: Le Rapport sur l'Indice et les Tableaux de Bord des ODD pour l'Afrique 2018: Responsabilités mondiale - mise en œuvre des objectifs, Bertelsmann Stiftung et réseau de solutions pour le développement durable, juillet 2018.

Remarques: OCI N = 50. Les valeurs de score se situent entre le pire (0) et le meilleur (100). Par exemple, le score indiciel 85 suggère que le pays est à 85% de la voie vers le meilleur résultat possible pour l'ODD 11.

Graphique 3.5: Savoir du Nouveau programme pour les villes



Source: Enquête en ligne menée par le SESRIC avec les autorités locales supérieures de l'OCI.

Remarques: Les autorités d'Afghanistan, d'Égypte, de Jordanie, du Kirghizistan, de Malaisie, du Pakistan, d'Arabie saoudite et de Turquie sont incluses. Le nombre de villes impliquées est égal au nombre total de réponses à la question.

Bien sûr, deux indicateurs ne suffisent pas d'évaluer quels pays sont sur la bonne voie pour atteindre les objectifs de l'ODD11. Cependant, ils témoignent que les écarts de mise en œuvre du ODD11 restent importants et que certaines zones urbaines des pays de l'OCI sont confrontées à des défis importants. La situation est encore plus critique dans les villes où les hautes autorités locales n'ont toujours pas entendu parler du Nouveau programme pour les villes. L'enquête en ligne menée par le SESRIC avec les autorités locales supérieures de l'OCI témoigne que la moitié des répondants (8 sur 16) considèrent qu'ils ne sont pas du tout informés du Nouveau programme pour les villes. En outre, en ce qui concerne Nouveau programme pour les villes, la majorité des hautes autorités locales ont indiqué que leur ville n'avait pas de plan spécifique. Cependant, ils soutiennent toujours qu'ils possèdent un plan stratégique pour l'urbanisation durable, bien qu'une minorité de répondants ait pu recommander un projet réussi pour servir de bon exemple aux autres villes de l'OCI (graphique 3.5)

Les objectifs des pays membres de l'OCI ne sont pas différents de ceux de l'ONU. La Charte de l'OCI ainsi que le Programme d'action de l'OCI pour 2025 reconnaissent la nécessité de déployer des efforts pour réaliser le développement durable dans ses trois dimensions: sociale, économique et environnementale. Puisque les gouvernements nationaux des États membres de l'OCI sont obligés d'atteindre les cibles des ODD, ils devraient jouer un rôle croissant dans les villes et les soutenir. L'urbanisation durable doit être au centre des efforts de développement, car la lutte pour la durabilité des pays de l'OCI sera gagnée ou perdue dans les villes.



CHAPITRE QUATRE

Performance économique et qualité de vie des villes de l'OCI



La force économique des pays réside dans les villes, parce qu'elles sont les endroits où la plus grande part du développement économique se produit réellement. Avec environ 55 % de la population mondiale totale, les villes génèrent environ 80 % du PIB mondial (ONU, 2013). Les villes concentrent la richesse, les revenus et les opportunités d'affaires, elles génèrent des emplois et offrent la possibilité d'acquérir de nouvelles compétences. En outre, selon Sassen (2002), les villes qui sont le moteur de la croissance nationale sont aussi des lieux centraux où se fait le travail de la mondialisation.

Cependant, il est facile de voir que certaines villes sont prospères et d'autres non. Une étude de la Banque mondiale révèle que les villes varient énormément en ce qui concerne leurs performances économiques et que les pays ont tendance à stagner lorsque la plupart de leurs villes ne parviennent pas à créer des richesses économiques (Banque mondiale, 2015a). En outre, certaines villes obtiennent de meilleurs résultats en matière de croissance, mais les avantages de cette croissance sont souvent concentrés dans les niveaux supérieurs de la distribution des revenus. C'est pourquoi le modèle actuel d'urbanisation dans de nombreux endroits du monde génère de multiples formes d'inégalité et d'exclusion, ce qui crée des divisions particulières dans les villes souvent caractérisées par des bidonvilles.

La plupart des économistes seraient d'accord sur la notion que la concentration spatiale crée elle-même un environnement économique favorable. Dans le meilleur des cas, les villes permettent à différentes industries et à différents travailleurs de se regrouper, de tirer parti des économies d'agglomération et de libérer ainsi des potentiels de productivité. Les ingrédients clés de la productivité sont la mobilité des facteurs, la spécialisation, les économies d'échelle et la diffusion des connaissances (Spence, Annez et Buckley, 2009). La mobilité des facteurs permet leur utilisation dans l'entreprise ou la ville la plus productive. Une grande concentration d'entreprises attire des personnes très instruites et augmente le nombre et la fréquence des interactions économiques qui mènent à la spécialisation. Les économies d'échelle encouragent les entreprises ou les villes à produire davantage de certains biens et services, ce qui réduit les coûts de production unitaires et les rend plus productives et plus compétitives, tandis que les retombées des connaissances et des technologies intersectorielles constituent la base d'une plus grande innovation. Pour cette raison, les villes sont fréquemment définies comme les incubateurs d'innovation du monde et certaines villes se développent plus rapidement parce qu'elles sont plus innovantes, mais aussi mieux organisées (Detter et Fölster, 2017).

En raison des économies d'agglomération, un pourcentage plus élevé d'urbanisation est généralement associé à un revenu par habitant plus élevé. De nombreux pays s'urbanisent à au moins 50 % avant d'atteindre le statut de pays à revenu intermédiaire (Spence, Annez et Buckley, 2009). Par exemple, l'urbanisation rapide de la Turquie, qui s'est accélérée surtout dans les années 1980, a été la principale source de croissance économique de ce pays. Comme la population turque a quitté les zones rurales pour des emplois à plus forte valeur ajoutée dans les villes, la valeur de sa production totale a automatiquement augmenté (Banque

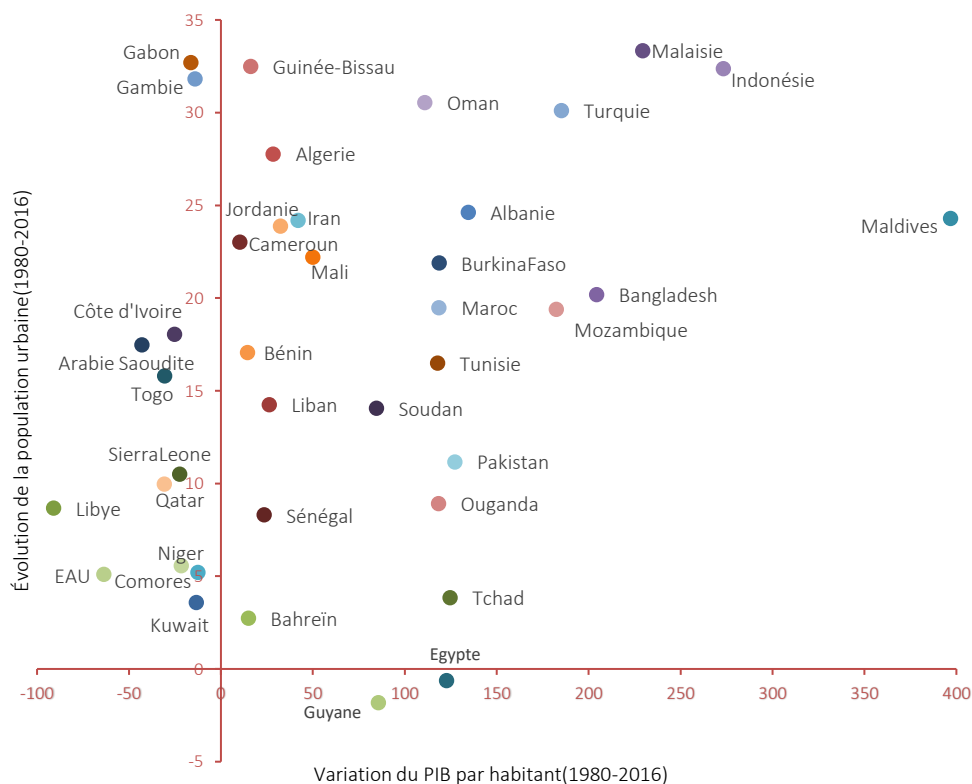


mondiale, 2015b). De même, de nombreux pays de l'OCI ont pu exploiter les avantages de l'urbanisation et des économies d'agglomération.

4.1 Résultats économiques

Le graphique 4.1 montre la performance économique des pays de l'OCI (en termes d'augmentation du PIB par habitant) parallèlement à l'augmentation de la part de la population urbaine au cours de la période de 1980 à 2016. La Malaisie, l'Indonésie, Oman, la Turquie, l'Albanie, les Maldives, le Burkina Faso, le Bangladesh, le Maroc et le Mozambique ont obtenu des résultats supérieurs à la moyenne de l'OCI pour les deux indicateurs, bénéficiant ainsi le plus des économies d'agglomération. Cependant, certains pays de l'OCI, tels que le Gabon, la Gambie, la Côte d'Ivoire, l'Arabie Saoudite et le Togo se sont rapidement urbanisés durant la même période, mais il semble qu'ils n'aient pas été en mesure de tirer pleinement parti des avantages de l'urbanisation. L'Égypte et le Guyane, en revanche, présentent une situation d'état permanent, où la croissance urbaine a eu lieu en grande partie avant les années 80, mais ces pays continuent de bénéficier d'économies d'agglomération.

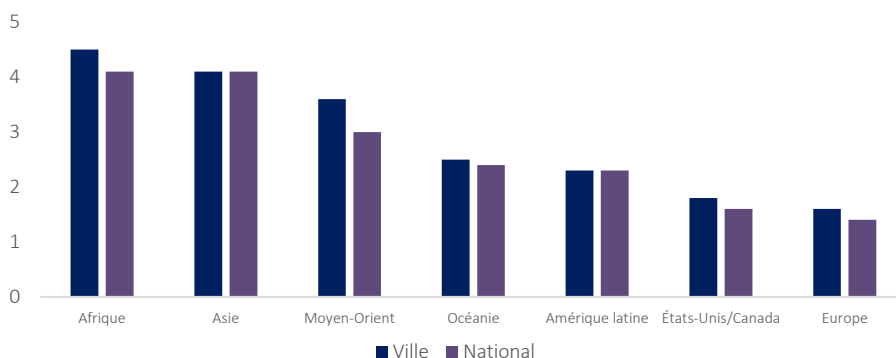
Graphique 4.1: Changements des taux d'urbanisation et du PIB par habitant dans les pays de l'OCI



Source: Banque mondiale.

Dans de nombreuses villes du monde, la contribution des zones urbaines au revenu national est supérieure à leur part dans la population nationale, et une tendance similaire devrait se poursuivre à l'avenir (graphique 4.2). D'ici 2035, le PIB global des 780 plus grandes économies urbaines du monde devrait être 70 % plus élevé en termes réels qu'en 2016 (Light et Britton, 2018). Les mégalo-poles en particulier sont présentées dans la littérature comme des créateurs de richesse pour l'économie nationale (O'Flaherty, 2005), bien que les villes à croissance économique la plus rapide tendent à être plus petites (Light et Britton, 2018).

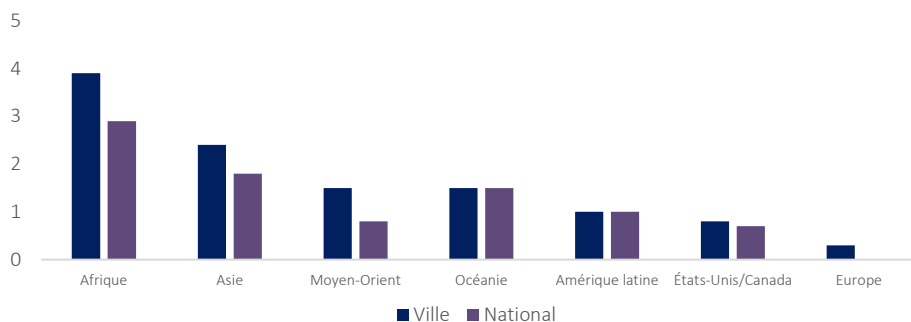
Graphique 4.2: Croissance des villes et du PIB national (croissance annuelle moyenne, 2017-2035)



Source: Anthony Light et Mark Britton, "African & Middle Eastern Cities Outlook", *Oxford Economics*, février 2018.

Remarques: Échantillon de 780 villes qui, en 2016, abritaient 35 % de la population mondiale et représentaient 59 % du PIB mondial. Afrique N = 94, Asie N = 323, Moyen-Orient N = 31, Océanie N = 11, Amérique latine N = 104, US/Canada N = 58, Europe N = 159.

Graphique 4.3: Emploi dans les villes et à l'échelle nationale (croissance annuelle moyenne, 2017-2035)



Source: Anthony Light et Mark Britton, "African & Middle Eastern Cities Outlook", *Oxford Economics*, février 2018.

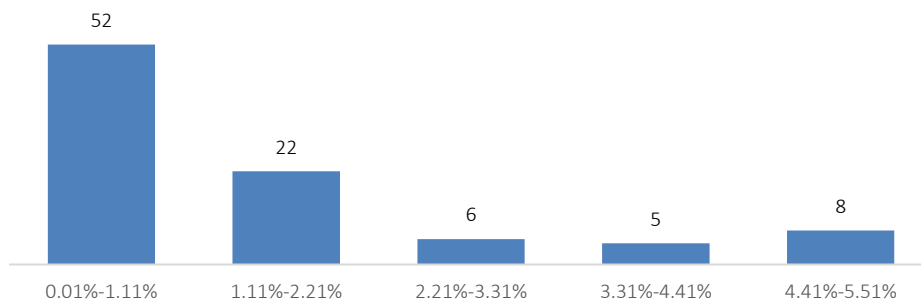
Remarques: Échantillon de 780 villes qui, en 2016, abritaient 35 % de la population mondiale et représentaient 59 % du PIB mondial. Afrique N = 94, Asie N = 323, Moyen-Orient N = 31, Océanie N = 11, Amérique latine N = 104, US/Canada N = 58, Europe N = 159.



Les villes des pays en développement ont tendance à devancer les villes occidentales plus développées et sont en tête en termes de croissance du PIB. La situation est similaire en ce qui concerne les perspectives d'emploi. En 2035, la croissance annuelle moyenne de l'emploi dans les villes devrait dépasser la croissance de l'emploi au niveau national (graphique 4.3), ce qui signifie que les possibilités d'emploi et les augmentations de la productivité et de la croissance devraient provenir davantage du secteur privé, en particulier dans les villes d'Afrique, du Moyen-Orient et d'Asie.

Le graphique 4.4 montre les résultats de 93 villes de l'OCI qui ont connu une croissance plus rapide que leurs économies nationales de 2005 à 2012. Au cours de la période considérée, 13 villes du Nigeria - dont le taux d'urbanisation (4,3 % en 2017) est l'un des plus rapides au monde - ont obtenu de meilleurs résultats que l'économie nationale en termes de croissance économique.

Graphique 4.4: Villes de l'OCI dont la croissance du PIB est supérieure à la croissance moyenne du PIB national (2005-2012)



Source: Banque mondiale, *Competitive Cities for Jobs and Growth: What, Who and How*, Washington: Groupe de la banque mondiale, 2015.

Remarques: Données sur les 750 grandes villes du monde. Les villes suivantes de l'OCI ont connu une croissance plus rapide que leurs économies nationales de 2005 à 2012 :

0,01% - 1,11%: Albanie (Tirana), Algérie (Constantine), Azerbaïdjan (Bakou), Bangladesh (Khulna, Rajshahi), Bénin (Cotonou), Cameroun (Douala, Yaoundé), Tchad (N'Djamena), Côte d'Ivoire (Abidjan), Gabon (Libreville), Gambie (Banjul), Indonésie (Yogyakarta, Bandar Lampung, Bandung, Denpasar, Jakarta, Padang, Pontianak, Semarang, Surabaya), Iran (Ahvaz, Ispahan), Irak (Bagdad, Mossoul), Kazakhstan (Almaty, Astana), Koweït (Koweït City), Kirghizistan (Bichkek), Liban (Beyrouth), Malaisie (Ipoh, Kota Kinabalu, Kuala Lumpur, Kuantan, Seremban), Mali (Bamako), Maroc (Marrakech), Mozambique (Maputo), Niger (Niamey), Qatar (Doha), Arabie saoudite (Djeddah, La Mecque, Médine), Sénégal (Dakar), Soudan (Khartoum), Tadjikistan (Douchanbé), Togo (Lomé), Tunisie (Sfax, Tunis), Ouzbékistan (Tachkent) et Yémen (Aden, Sanaa).

1,11%-2,21%: Algérie (Alger, Oran), Bangladesh (Chittagong, Dhaka), Guinée (Conakry), Indonésie (Bandjarmasin, Jambi, Medan, Ujung Pandang), Pakistan (Faisalabad, Gujranwala, Hyderabad, Islamabad, Karachi, Lahore, Multan, Peshawar, Quetta, Rawalpindi, Arabie Saoudite (Riyad), EAU (Abu Dhabi) et Ouganda (Kampala).

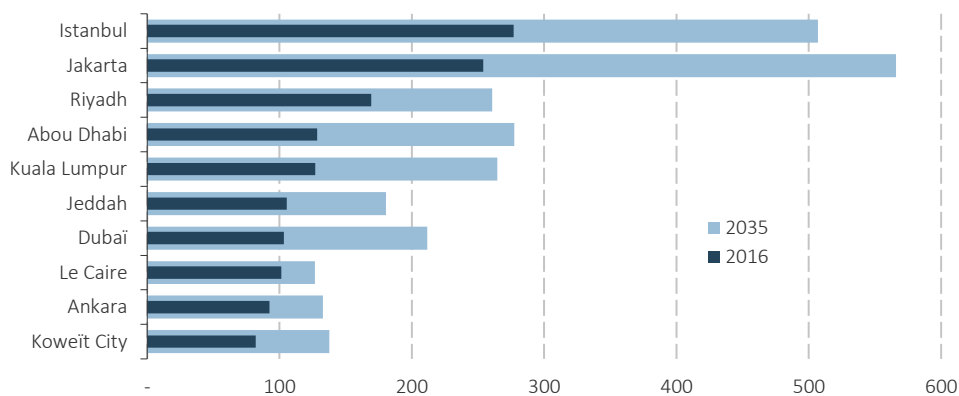
2,21%-3,312%: Burkina Faso (Ouagadougou), Côte d'Ivoire (Yamoussoukro), Nigeria (Lagos, Jos), Oman (Muscat) et EAU (Sharjah).

3,31%-5,51%: Nigeria (Maiduguri, Kaduna, Zaria, Ibadan, Ogbomoso).

4,41%-5,51%: Nigeria (Kano, Aba, Abeokuta, Benin City, Enugu, Ilorin, Onitsha, Abuja).

Le graphique 4.5 montre les 10 premières villes de l'OCI avec les plus grands niveaux de PIB réel. En 2016, Istanbul et Jakarta ont pris la tête avec 277 milliards de dollars et 254 milliards de dollars, respectivement, suivies de Riyadh (169 milliards de dollars), Abu Dhabi (129 milliards de dollars) et Kuala Lumpur (127 milliards de dollars). La ville de Koweït produit environ 57% du PIB total du Koweït. Le Caire, Kuala Lumpur et Abu Dhabi représentent près de 35% de la production économique nationale, tandis que Jakarta, Riyad, Istanbul et Dubaï produisent près d'un quart du PIB national.

Graphique 4.5: Les plus grandes économies des villes de l'OCI (milliards de dollars, prix constants de 2015)



Source: Oxford Economics; données TÜİK pour Ankara.

Tableau 4.1: Les 10 villes les plus importantes du monde en 2035

PIB (Billions de dollars des États-Unis, en prix constants de 2018)		Population (Millions)	
New York	2,5	Jakarta	38,0
Tokyo	1,9	Tokyo	37,8
Los Angeles	1,5	Chongqing	32,2
Londres	1,3	Dhaka	31,2
Shanghai	1,3	Shanghai	25,3
Beijing	1,1	Karachi	24,8
Paris	1,1	Kinshasa	24,7
Chicago	1,0	Lagos	24,2
Guangzhou	0,9	Mexico City	23,5
Shenzhen	0,9	Mumbai	23,1

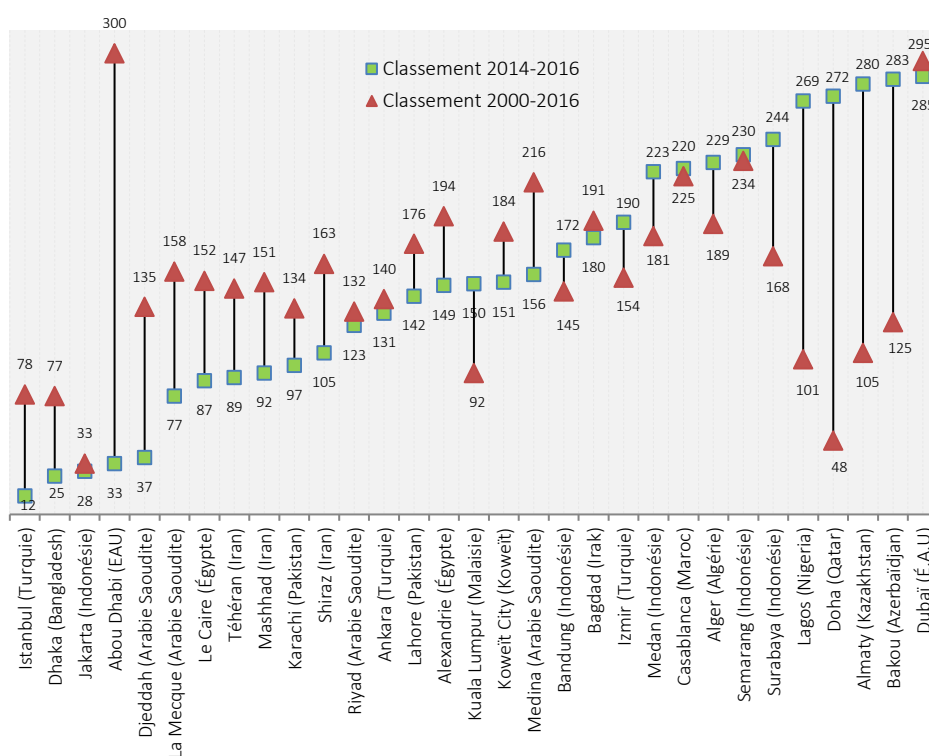
Source: Oxford Economics.



Presque toutes les villes de l'OCI présentées dans le graphique 4.5 semblent prêtes à maintenir leur rythme rapide de développement économique vers 2035, selon les projections d'Oxford Economics. Cependant, le classement du PIB des 10 premières villes de l'OCI pourrait changer d'ici 2035, puisque Jakarta devrait passer à la première place avec 566 milliards de dollars prévus. Le niveau du PIB réel devrait doubler à Jakarta, à Abu Dhabi, à Kuala Lumpur et à Dubaï jusqu'en 2035.

Il est intrigant de noter que d'ici 2035, aucune ville de l'OCI ne devrait faire partie des 10 plus grandes agglomérations urbaines du monde classées selon le PIB. Néanmoins, en termes de population, avec 38 millions d'habitants prévus, Jakarta devrait devenir la ville la plus peuplée du monde. Dhaka, Karachi et Lagos devraient également figurer dans la liste des 10 villes les plus peuplées du monde en 2035 (tableau 4.1).

Graphique 4.6: Classement mondiale de la performance économique des villes de l'OCI



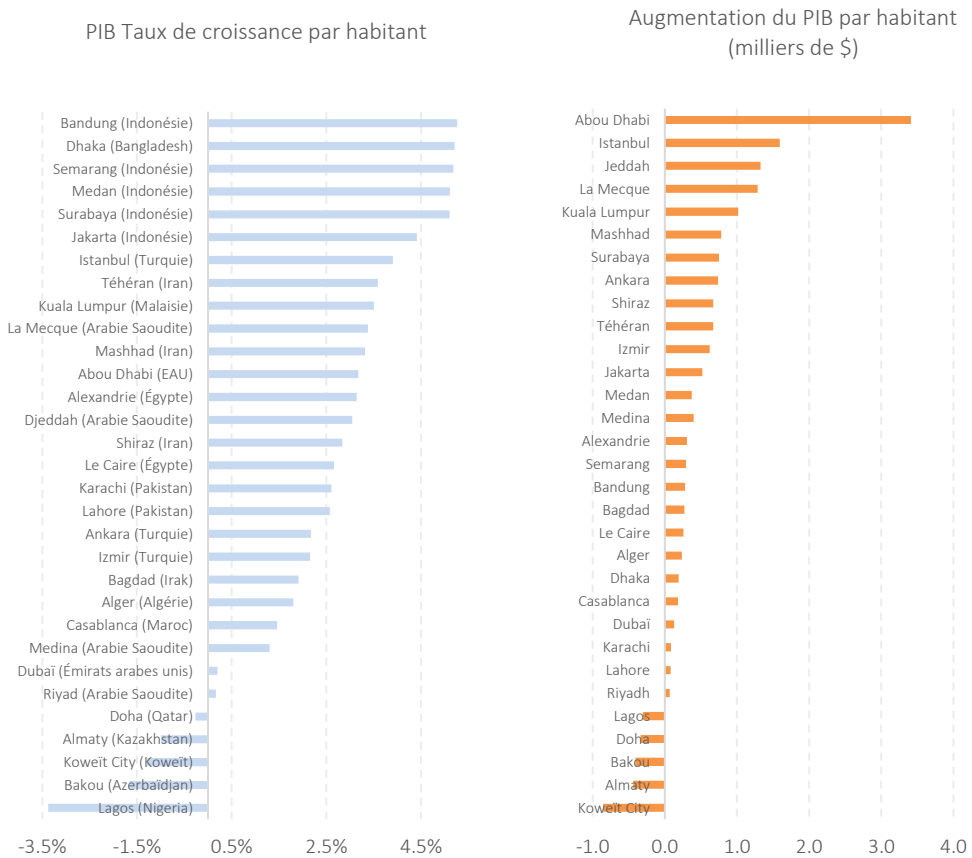
Source: Bouchet, Max et al., *Global Metro Monitor 2018*, Metropolitan Policy Program at Brookings, juillet 2018.
 Remarques: Analyses Brookings des données d'Oxford Economics. L'échantillon est composé des 300 plus grandes économies métropolitaines du monde, en fonction de la taille de leur économie en 2016 aux taux de PPA.

Selon le *Global Metro Monitor 2018*, entre 2014 et 2016, Istanbul a été classée 12^{ème} parmi les 300 plus grandes économies métropolitaines du monde en termes de performance économique. Au sein des villes de l'OCI, Istanbul a été suivie par Dhaka (25^{ème} place) et Jakarta (28^{ème} place). En total, 31 villes de l'OCI (cinq d'Indonésie, quatre d'Arabie Saoudite,

trois de Turquie, trois d'Iran, etc.) sont entrées dans le classement des 300 plus grandes économies métropolitaines du monde, avec 16 villes parmi les 150 premières et cinq parmi les 50 premières (graphique 4.6). Par rapport au long terme, c'est-à-dire au classement pour la période 2000-2016, la position de 12 villes de l'OCI a reculé dans la liste au cours de la période récente, tandis que 19 d'entre elles ont réussi à améliorer leur performance économique. Doha, Almaty, Lagos, Bakou et Surabaya sont des villes de l'OCI dont le classement mondial de la performance économique s'est détérioré au maximum durant la période de 2014 à 2016. En revanche, parmi les villes de l'OCI, Abu Dhabi a réalisé le plus grand saut dans le classement mondial.

Avec un taux de croissance supérieur à 5% du PIB par habitant, Bandung, Semarang, Medan et Surabaya, villes d'Indonésie, et Dhaka (Bangladesh), ont réalisé la meilleure performance parmi les plus grandes économies métropolitaines de l'OCI au cours de la période de 2014 à 2016. Lagos, Bakou, Koweït City, Almaty et Doha ont eu un taux de croissance du PIB par

Graphique 4.7: Amélioration des niveaux de vie (2014-2016)



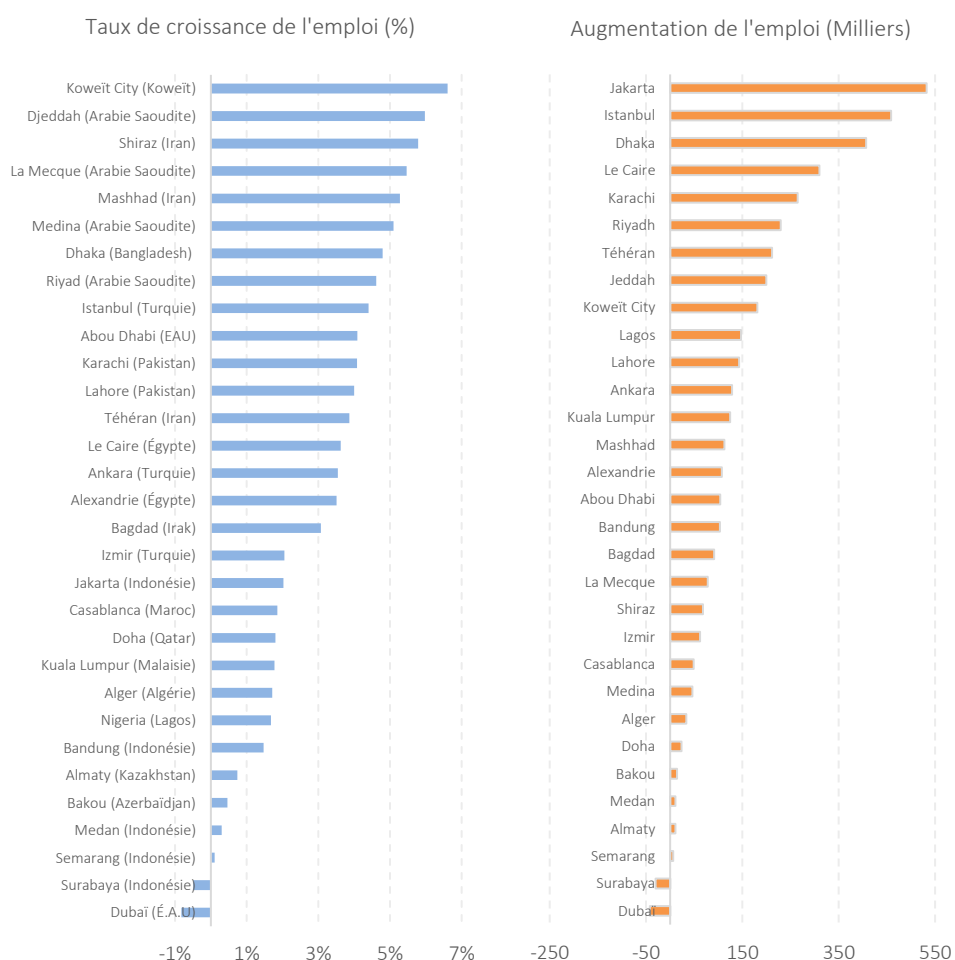
Source: Bouchet, Max et al., *Global Metro Monitor 2018*, Metropolitan Policy Program at Brookings, juillet 2018.
 Remarques: Analyses Brookings des données d'Oxford Economics. L'échantillon est composé des 300 plus grandes économies métropolitaines du monde, en fonction de la taille de leur économie en 2016 aux taux de PPA.



habitant négatif au cours de la même période, le PIB par habitant diminuant entre 300 et 900 dollars. Au cours de la même période, la plus forte amélioration du niveau de vie a eu lieu à Abu Dhabi, où le PIB par habitant a augmenté de 3 400 dollars. Istanbul, Djeddah, La Mecque et Kuala Lumpur suivent Abu Dhabi avec une augmentation du PIB par habitant comprise entre 1 000 et 1 600 dollars (graphique 4.7).

La comparaison entre les graphiques 4.7 et 4.8 indique une distribution inégale du revenu dans certaines villes de l'OCI. Par exemple, bien que la ville indonésienne de Surabaya dans la période de 2014 à 2016 ait augmenté ses niveaux de vie avec la croissance du PIB par habitant

Graphique 4.8: L'emploi dans les grandes régions métropolitaines de l'OCI (2014-2016)



Source: Bouchet, Max et al., *Global Metro Monitor 2018*, Metropolitan Policy Program at Brookings, juillet 2018.
 Remarques: Analyses Brookings des données d'Oxford Economics. L'échantillon est composé des 300 plus grandes économies métropolitaines du monde, en fonction de la taille de leur économie en 2016 aux taux de PPA.

au-dessus de 5%, plus de 30.000 personnes ont perdu leurs emplois. D'autre part, la ville de Koweït avec le taux négatif de croissance du PIB par habitant (-1.3%) a eu la plus grande croissance d'emploi (6.6%) dans l'échantillon donné des villes de l'OCI (graphique 4.8). Cette situation confirme le fait que malgré la croissance du PIB par habitant, en raison de la concentration de la richesse dans une certaine partie de la société, beaucoup de gens peuvent continuer à vivre dans des conditions difficiles.

Entre 2014 et 2016, parmi les grandes économies métropolitaines de l'OCI, la ville de Koweït, Djeddah, Shiraz, La Mecque, Mashhad et Médine ont connu les taux de croissance de l'emploi les plus rapides (supérieurs à 5%), tandis que Dhaka, Istanbul et Djakarta ont affiché la plus grande augmentation de l'emploi, générant au total 1,4 million de nouveaux emplois. En revanche, Dubaï et Surabaya ont connu des taux de croissance de l'emploi négatifs, tandis que Semarang, Medan, Bakou et Almaty ont affiché les taux les plus faibles.

Selon le Fortune Global 500, un classement annuel des 500 plus grandes entreprises du monde mesuré en fonction du chiffre d'affaires, en 2018, les 500 plus grandes entreprises du monde ont généré près de 30 billions de dollars de revenus et employé 67,7 millions de personnes dans le monde entier. Comme le montre le tableau 4.2, seules cinq entreprises situées dans les villes de l'OCI (Kuala Lumpur, Jakarta, Riyadh, Istanbul et Dubaï) sont entrées dans le classement qui a produit 186,9 milliards de dollars au total et fourni des emplois à 268 195 personnes. Petronas, dont le siège est à Kuala Lumpur, est présentée comme la plus grande entreprise dans la région de l'OCI, se classant au 191ème rang mondial.

Tableau 4.2: Entreprises les plus performantes de l'OCI en 2018

Société	Secteur	Ville	Nombre d'employés	Revenus (millions de dollars américains)	Classement
Petronas	Énergie	Kuala Lumpur	49 911	\$52.028	191
Pertamina	Énergie	Djakarta	27 817	\$42.959	253
Sabic	Chemicals	Riyadh	34 000	\$39,939	281
Koc holding	Énergie	Istanbul	94 111	\$27,108	435
Emirates group	Transport	Dubai	62 356	\$24,837	474

Source: Fortune Global 500, Fortune Magazine.

Il ressort du tableau 4.2 que les entreprises de l'OCI ne sont pas reconnues parmi les plus grands créateurs de richesse du monde. Cependant, les villes de l'OCI, qui abritent certaines des personnes les plus riches du monde, offrent d'importantes possibilités de résidence et d'investissement. Dans la zone de l'OCI, l'Arabie Saoudite est en tête avec le nombre d'individus super-riches, suivie par l'Indonésie, les Émirats Arabes Unis et la Turquie (tableau 4.3). Selon le Knight Frank's Wealth Report, de 2017 à 2022, 223.447 ménages à Jakarta devraient gagner plus de 250.000 dollars. 152 643 ménages au Caire et 84 067 ménages à Abu Dhabi devraient gagner la même somme.



Tableau 4.3: Concentration de la richesse dans certains pays de l'OCI (2017)

	Fortune des particuliers Plus de 5 millions de dollars	Fortune des particuliers Plus de 50 millions de dollars	Fortune des particuliers Plus de 500 millions de dollars
Arabie saoudite	21100	1540	120
Indonésie	19010	1160	70
Turquie	12540	600	50
EAU	7280	660	80
Malaisie	7100	310	20
Égypte	4180	240	20
Nigeria	3730	200	20
Ouganda	<=100	<=20	<=10

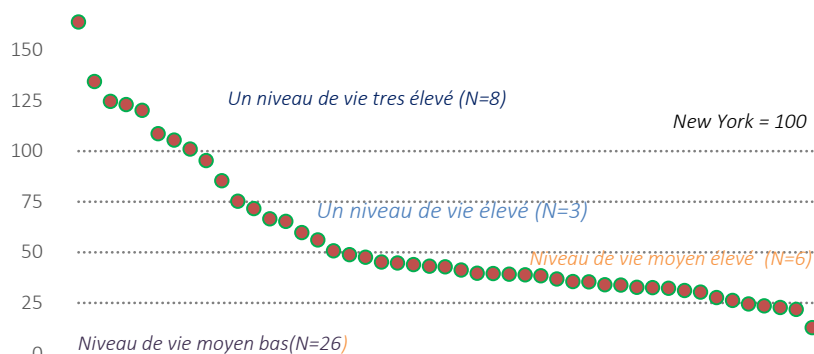
Source: Knight Frank, *The Wealth Report: The Global Perspective on Prime Property and Investment*, 2018.

La plupart des individus de la zone de l'OCI dont la valeur des richesses dépasse 50 millions de dollars, vivent, dépensent, investissent et éduquent leurs enfants dans des villes telles que Riyad, Jeddah, Jakarta, Dubaï, Abu Dhabi, Kuala Lumpur et Istanbul. Ces villes de l'OCI sont également les emplacements de propriété les plus désirables et les plus chers, avec un biais international significatif en termes de profil d'acheteur (Knight Frank, 2018). Cependant, l'indice du pouvoir d'achat local préparé par Numbeo raconte une histoire plus réaliste sur les niveaux de vie dans les villes de l'OCI. En janvier 2019, 47 villes de l'OCI (principalement de la région MENA et d'Asie) sont répertoriées parmi les 435 villes du monde en termes de pouvoir d'achat. L'indice donne à la ville d'Al Ain (Émirats Arabes Unis) 164 - le score le plus élevé parmi les villes de l'OCI, en utilisant le pouvoir d'achat local de New York comme base de comparaison à 100. La signification de ce score est que les habitants d'Al Ain avec le salaire moyen peuvent se permettre d'acheter 64% plus de biens et de services que les habitants de New York avec un salaire moyen. Doha (134), Al Kobar (125), Ad Damman (123), Dubaï (120), Riyad (109) et Abu Dhabi (106) sont d'autres villes de l'OCI dont le niveau de vie est très élevé et où les habitants vivent en moyenne mieux que ceux de New York.

Les villes de l'OCI Sharjah (95), Muscat (85) et Kuala Lumpur (75) sont également considérées comme bénéficiant d'un niveau de vie relativement plus élevé en moyenne. Cependant, comme le montre le graphique 4.9, sur 47 villes de l'OCI, 30 ne bénéficient même pas de la moitié du niveau de vie moyen à New York (graphique 4.9). À cet égard, la situation la plus grave est celle de Lagos (13), où les habitants ayant le salaire moyen peuvent se permettre d'acheter 87% de biens et de services en moins que les habitants de New York. Des niveaux de vie moyens plus faibles sont également présents à Kampala (score de pouvoir d'achat local 22), Alexandrie (23), Bali (24), Le Caire (25), Jakarta (26) et Tachkent (28).



Graphique 4.9: Indice du pouvoir d'achat local pour les villes de l'OCI (janvier 2019)



Source: www.numbeo.com.

Remarques: L'indice du pouvoir d'achat local indique le pouvoir d'achat relatif à l'achat de biens et de services dans une ville donnée pour le salaire moyen dans cette ville. Si le pouvoir d'achat intérieur est de 40, cela signifie que les habitants de cette ville ayant un salaire moyen peuvent se permettre d'acheter en moyenne 60 % de biens et de services en moins que les habitants de New York ayant un salaire moyen. L'indice tient compte du coût des vêtements et des chaussures, des marchés, du loyer mensuel, des restaurants, des sports et des loisirs, des transports et des services publics.

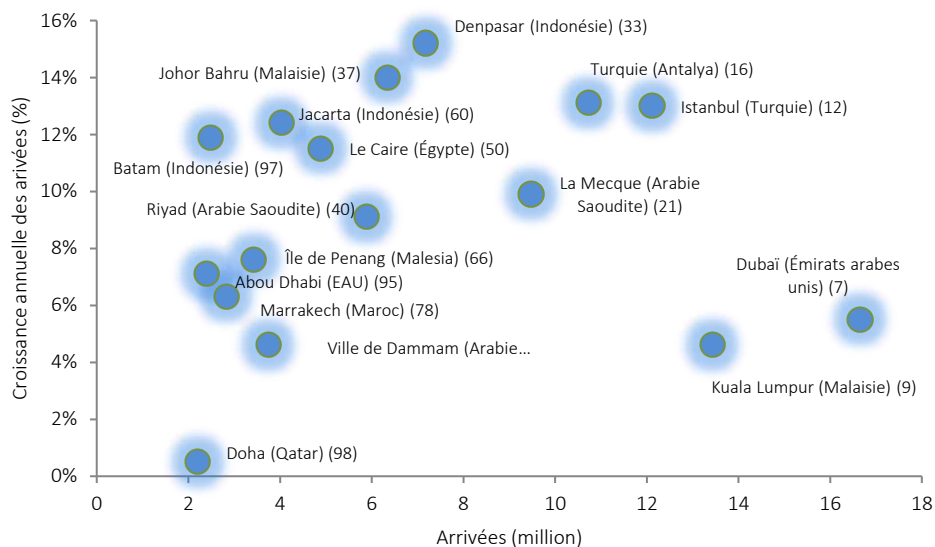
4.2 Attrait

Les plus grandes économies métropolitaines de l'OCI deviennent de plus en plus des centres économiques mondiaux. Ces centres urbains continuent d'attirer de plus en plus de gens qui viennent y vivre, y faire des affaires et découvrir. Cette croissance se traduit également par l'essor du tourisme urbain - une tendance qui devrait durer. Le classement annuel d'Euromonitor International des villes les plus populaires du monde par les arrivées de villes internationales, montre que 16 des 100 villes les plus visitées en 2018 se trouvent dans les pays membres de l'OCI. On estime que ces villes de l'OCI ont été la destination de 108 millions d'arrivées internationales, soit 16,7% des 100 premières villes d'arrivée.

Dubaï (16,7 millions d'arrivées) et Kuala Lumpur (13,4 millions d'arrivées) sont les deux premières villes de l'OCI, se classant parmi les 10 premières villes les plus visitées au monde, avec la 7^{ème} et 9^{ème} places respectivement (graphique 4.10). Les deux villes ont devancé de nombreuses destinations populaires en Europe, en Amérique et en Asie, car elles ont beaucoup à offrir en termes de tradition, de culture, d'attractions, d'hôtels de luxe, de parcs à thème, de centres commerciaux, de sports d'aventure, etc. Avec Dubai Tourism Vision 2020, cette ville vise à accueillir 20 millions de visiteurs étrangers d'ici 2020, ce qui poussera Dubaï à un rang supérieur dans les deux prochaines années. Mastercard estime que les visiteurs étrangers ont dépensé 29,7 milliards de dollars à Dubaï en 2017, et 7,5 milliards de dollars à Kuala Lumpur (GDCl, 2018). La même année, la part du PIB des villes de Dubaï et Kuala Lumpur directement attribuable au secteur des voyages et du tourisme était de 10,1 % et 6,1 % respectivement (WTTC, 2018).



Graphique 4.10: Principales destinations des villes de l'OCI (2018)



Source: Wouter Geerts, *Top 100 City Destinations 2018*, Euromonitor International, 2018.

Remarques: Les valeurs entre parenthèses indiquent le classement. Les arrivées sont définies selon le nombre des touristes internationaux, c'est-à-dire toute personne visitant un autre pays pendant au moins 24 heures, pour une période n'excédant pas 12 mois. Les arrivées englobent tous les objectifs de la visite, tels que les affaires, les loisirs et la visite d'amis et de parents. Les arrivées excluent les visiteurs nationaux, les visiteurs du jour même, les personnes en transit, les croisiéristes, les personnes ayant un emploi rémunéré à l'étranger, les étudiants qui séjournent dans un pays pour une période de plus de 12 mois, le personnel militaire, le personnel de transport et les migrants.

Les villes turques d'Istanbul (12,1 millions, 12e place) et d'Antalya (10,7 millions, 16e place) figurent également parmi les villes d'arrivée internationales. Istanbul est également la 3ème ville la plus visitée en Europe. Parmi les 16 villes de l'OCI, en 2018 Denpasar, Indonésie, se distingue par la plus forte croissance annuelle des arrivées internationales, enregistrée à 15,2%.

Johor Bahru, Antalya, Istanbul, Jakarta, Batam et Le Caire ont également affiché une croissance annuelle relativement plus forte, prenant des valeurs comprises entre 11 et 14 %. Le graphique 4.10 montre que toutes les villes de l'OCI répertoriées ont étendu leur importance pour l'industrie mondiale du voyage, à l'exception de Doha, dont les arrivées internationales ont presque stagné entre 2017 et 2018.

Le graphique 4.11 illustre le nombre de hauts bâtiments dans la région de l'OCI. Dubaï est de loin le leader de l'OCI dans la construction de gratte-ciel. Près de 13% des bâtiments achevés de plus de 150 mètres dans le monde sont situés dans les villes de l'OCI. En 2018, Dubaï compte 190 des bâtiments de plus de 150 mètres. Jakarta et Kuala Lumpur suivent Dubaï sur la liste avec respectivement 85 et 59 bâtiments achevés. Ces trois villes sont également en tête de la liste de l'OCI avec le plus grand nombre de bâtiments de plus de 200 mètres achevés.

Le nombre total de bâtiments de plus de 200 mètres dans l'OCI a atteint 242 en 2018, soit près de 18% du total mondial. C'est une énorme augmentation par rapport à 2005, où seulement 22 bâtiments de 200 mètres ou plus ont été achevés dans la région de l'OCI (voir graphique 4.12).

Graphique 4.11: Nombre de grands bâtiments dans les villes de l'OCI (2018)

	150 mètres ou plus	200 mètres ou plus
Dubaï (Émirats arabes unis)	190	80
Jakarta (Indonésie)	85	38
Kuala Lumpur (Malaisie)	59	26
Istanbul (Turquie)	45	6
Abou Dhabi (EAU)	37	23
Doha (Qatar)	35	21
Riyad (Arabie Saoudite)	17	9
Koweït City (Koweït)	16	8
Manama (Bahreïn)	13	6
Sharjah (EAU)	12	4
La Mecque (Arabie Saoudite)	7	7
Izmir (Turquie)	6	3
Surabaya (Indonésie)	6	1
Ankara (Turquie)	5	0
Djeddah (Arabie Saoudite)	5	2
Tangerang (Indonésie)	5	1
Bakou (Azerbaïdjan)	4	1
Penang (Malaisie)	4	1
Astana (Kazakhstan)	3	0
Johor Bahru (Malaisie)	3	3
Al Fujayrah (EAU)	2	0
Beyrouth (Liban)	2	0
Ajman (EAU)	0	1
Al Khobar (Arabie Saoudite)	0	1
Total OCI	561	242

Source: skyscrapercenter.com



Encadré 4.1: Le Global Power City Index 2018

Ces quelques décennies ont été marquées par une concurrence croissante entre les villes, qui se font concurrence pour attirer les investissements, les " travailleurs du savoir ", les touristes et, dans certains cas, le personnel de gestion talentueux.

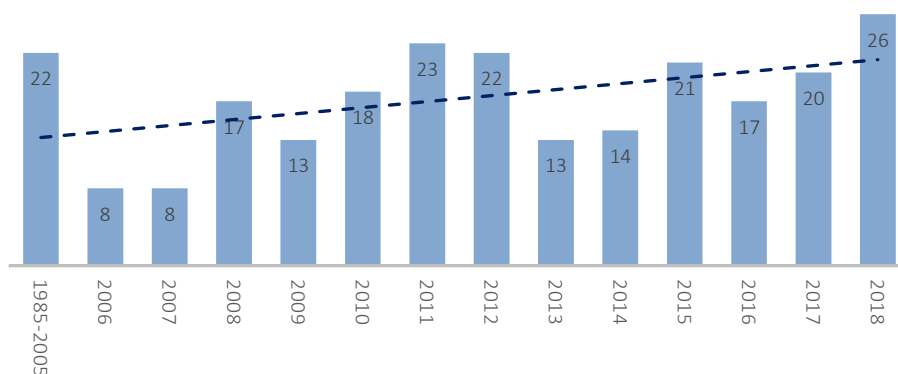
Le Global Power City Index 2018 (GPCI), élaboré par l'Institut des stratégies urbaines de la Mori Memorial Foundation, évalue et classe 44 grandes villes du monde en fonction de leur " magnétisme ", c'est-à-dire de leur capacité globale à attirer des personnes et des entreprises créatives du monde entier. Les villes sont évaluées sur la base de 70 indicateurs détaillés dans six catégories : économie, recherche et développement, interaction culturelle, habitabilité, environnement et accessibilité.

Dans l'ensemble, les villes européennes ont obtenu des scores élevés en matière de qualité de vie et d'environnement, tandis que les villes américaines ont obtenu des scores élevés dans les domaines de la recherche et du développement, ce qui souligne l'attrait de ces villes pour les chercheurs et les innovateurs. Sept villes asiatiques figurent parmi les 10 premières dans la catégorie économie.

Le GPCI ne comprenait que cinq villes de l'OCI avec les rangs suivants : Dubaï (29), Kuala Lumpur (32), Istanbul (34), Djakarta (41) et Le Caire (44).

Source: MMF, *Global Power City Index 2018*, Institute for Urban Strategies at the Mori Memorial Foundation, octobre 2018.

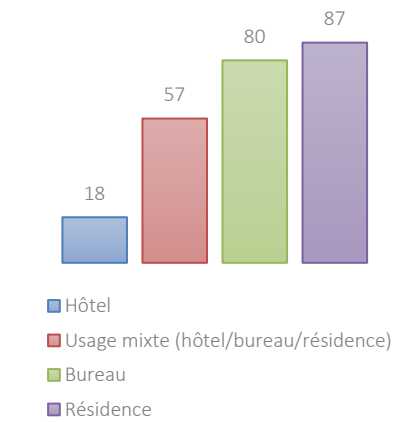
Graphique 4.12: Bâtiments de l'OCI de 200 mètres ou plus achevés par année



Source: skyscrapercenter.com

En 2018, la région de l'OCI a connu plus de bâtiments achevés d'une hauteur de 200 mètres ou plus qu'au cours de toute autre année, avec un total de 26 achèvements (voir graphique

Graphique 4.13: Bâtiments de l'OCI achevés de 200 mètres ou plus par fonction (2018)



Source: skyscrapercenter.com

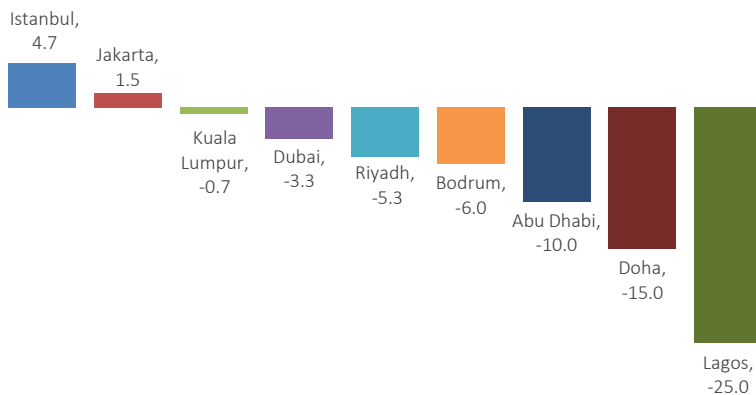
4.12). Dubaï a réalisé le plus grand nombre de bâtiments de plus de 200 mètres en 2018 (10 bâtiments), marquant un record après 2010, où 12 de ces bâtiments ont été achevés dans la ville.

La construction de hauts bâtiments ne se limite plus aux centres financiers et d'affaires, mais devient plutôt le modèle mondial accepté pour la densification, car des milliers de personnes dans la zone de l'OCI s'urbanisent chaque semaine. La part fonctionnelle des grands immeubles de l'OCI montre un passage d'une fonction de bureau et à usage mixte à une fonction

résidentielle. En 2018, sur les 242 bâtiments de plus de 200 mètres achevés, 87, soit 36 % du total, avaient une fonction entièrement résidentielle. Les immeubles à bureaux sont le deuxième type le plus fréquent d'immeubles de plus de 200 mètres dans la région de l'OCI (voir graphique 4.13).

³ Le Knight Frank's Annual Prime International Residential Index (PIRI 100), suit les changements dans les marchés résidentiels de premier ordre de 100 des endroits les plus populaires ou les plus importants du monde pour le ski, le soleil et la ville, y compris 10 villes

Graphique 4.14: Performance du marché résidentiel de luxe (2017, %)



Source: Knight Frank, *The Wealth Report - Global Perspective on Prime Property and Investment*, 2018.

³ Immobilier de haut de gamme: Les biens immobiliers les plus désirables et la plus chers dans un endroit donné, généralement définis comme les 5 % les plus importants de chaque marché en valeur. Les marchés de premier ordre ont souvent un biais international important en termes de profil d'acheteur.



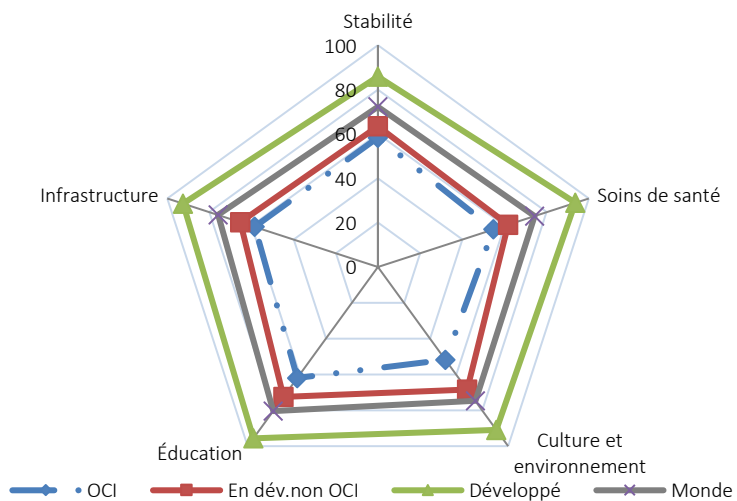
de l'OCI. Selon cet indice, de décembre 2016 à décembre 2017, le marché résidentiel principal d'Istanbul a surpassé les autres villes de l'OCI présentées dans le graphique 4.14, avec une croissance des prix de 4,7%. Jakarta suit Istanbul, avec des prix de premier ordre en hausse de 1,5%. En 2017, les marchés résidentiels de premier ordre d'Abu Dhabi (-10 %), de Doha (-15 %) et de Lagos (-25 %) ont tous connu une croissance négative à deux chiffres. Les prix du marché principal ont stagné ou baissé dans d'autres villes de l'OCI couvertes par le PIRI (graphique 4.14).

4.3 Durabilité

Plusieurs indices mesurent la durabilité des villes. Bien que l'objectivité des critères utilisés pour classer les réussites urbaines puisse toujours être remise en question - notamment en raison du manque de données au niveau des villes, les indices fournissent des indications précieuses sur la performance des villes, utiles pour identifier les défis associés à l'urbanisation durable. Tous les indices et classements dont il est question ci-dessous reposent sur une méthodologie solide et transparente.

L'un des classements les plus respectés est le Global Liveability Index publié par l'Economist Intelligence Unit (EIU), qui évalue les villes et les classe en fonction de leur stabilité, des soins de santé, de la culture et de l'environnement, de l'éducation et des infrastructures. Seules les villes ou les centres d'affaires dans lesquels les gens pourraient vouloir vivre ou visiter, tels que déterminés par les enquêtes, sont inclus dans l'indice.

Graphique 4.15: Le EIU Global Liveability Index 2015



Source: EIU, *The Global Liveability Index 2015*, Economist Intelligence Unit, août 2015.

Remarques: Les scores sont sur une échelle de 1 à 100. 1 signifie intolérable et 100 idéal.

Selon le Global Liveability Index 2015, le classement le plus élevé parmi les villes de l'OCI est Kuala Lumpur qui, sur 140 villes dans le monde, se classe 73, devant Dubaï (75), Abu Dhabi

(79), Koweït (83) et Doha (85). De l'autre côté, Dhaka s'est classée deuxième ville la moins vivable (139), tandis que Lagos (137), Tripoli (136), Karachi (134) et Alger (134) complètent les cinq dernières villes de l'OCI. Le nombre total de villes de l'OCI couvertes par cet indice est de 29. Malheureusement, les scores des villes de l'OCI restent inférieurs à la moyenne mondiale dans toutes les sous-catégories (graphique 4.15). Dans une échelle de 1 à 100 où 1 signifie intolérable et 100 idéal, les villes de l'OCI ont obtenu le plus grand score dans l'éducation (62) et le plus bas dans la culture et l'environnement (52).

Mercer, une société de conseil en ressources humaines, publie l'Indice de qualité de vie, qui examine quelles villes offrent la meilleure qualité de vie. L'indice classe 55 villes de l'OCI sur 231 villes à travers le monde, où les conditions de vie sont analysées par 10 catégories, y compris l'environnement politique et social, l'économie, la culture, la santé, l'éducation, les services publics et le transport, les loisirs, les biens de consommation, le logement et l'environnement naturel. Dubaï, qui arrive à la place 74, est positionnée comme la ville offrant la meilleure qualité de vie dans la région de l'OCI (voir le tableau 4.4). Elle est suivie d'Abu Dhabi (77), Kuala Lumpur (85), Johor Bahru (101) et Muscat (105). En bas de la liste, parmi les villes de l'OCI, Bagdad arrive en dernière place (231), derrière Sanaa (229), Khartoum (227), N'Djamena (226) et Conakry (222).

Le Mercer classe également 209 villes, dont 47 villes de l'OCI, dans son enquête sur le coût de la vie, qui mesure le coût de plus de 200 articles, notamment le logement, le transport, la nourriture, les vêtements, les articles ménagers et les divertissements. Une enquête de 2017 révèle que N'Djamena, la capitale et la plus grande ville du Tchad, est la ville la plus chère de l'OCI pour les expatriés, ce qui la classifie au 15ème rang des villes les plus chères du monde. Dubaï (19), Abu Dhabi (22), Lagos (28) et Libreville (32) constituent le reste des cinq premières villes les plus chères de l'OCI. La ville la moins chère du monde pour les expatriés est Tunis (209), selon l'enquête sur le coût de la vie. Les autres villes les moins chères de l'OCI sont Bichkek (208), Karachi (201), Banjul (192) et Nouakchott (189). Il convient de noter que le coût de la vie dans une ville étudiée est directement affecté par les fluctuations de la monnaie nationale, en particulier par rapport au dollar américain (tableau 4.4).

L'école de commerce IESE en Espagne prépare le Cities in Motion Index, qui classe les 180 villes les plus "intelligentes" du monde - celles qui ont les plus hauts niveaux d'innovation, de durabilité et de qualité de vie. Les auteurs analysent 79 indicateurs dans 10 dimensions différentes de la vie urbaine : l'économie, la technologie, le capital humain, la cohésion sociale, le rayonnement international, l'environnement, la mobilité et les transports, l'urbanisme, l'administration publique et la gouvernance.

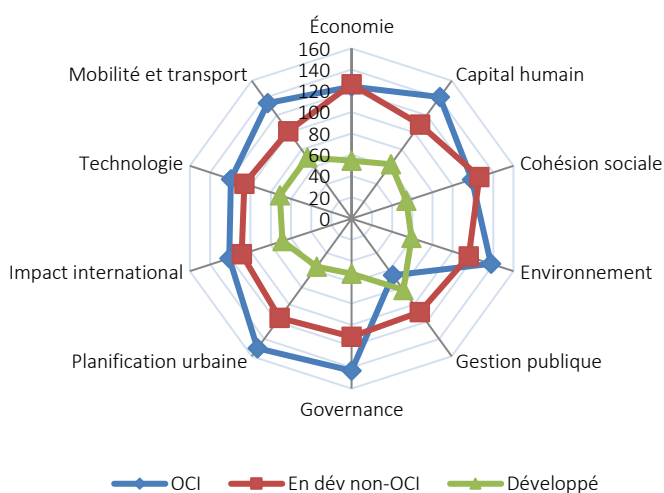
Le fait le plus troublant du Cities in Motion Index est que seulement 23 villes de l'OCI réussissent à être listées parmi les villes les plus intelligentes du monde en 2017. Abu Dhabi (64) apparaît comme la ville la plus intelligente de l'OCI. Dubaï prend la deuxième place (66) au sein de l'OCI, suivie de Kuala Lumpur (92), Istanbul (104) et Djeddah (120). Karachi s'est classée dernière parmi les 180 villes étudiées. Après Karachi, les dernières villes du classement parmi l'OCI sont Lagos (179), Douala (176), Amman (175) et Casablanca (171). Le classement



basé sur différentes dimensions indique que dans la gestion publique, les villes de l'OCI ont en moyenne la meilleure position au niveau mondial (voir graphique 4.16). En ce qui concerne les dimensions de la cohésion sociale et de l'économie, les villes de l'OCI ont, en moyenne, une performance légèrement supérieure à celle des villes des pays en développement non membres de l'OCI. Cependant, dans les sept autres dimensions de l'Indice des villes en mouvement, les classements moyens des villes de l'OCI sont inférieurs aux moyennes des autres groupes de pays, avec un écart important dans les dimensions de la planification urbaine, du capital humain et de la gouvernance.

Le A.T. Kearney's Global Cities Index 2017 classe 128 villes (26 de la région de l'OCI) en fonction de leur activité commerciale, leur capital humain, l'échange d'informations, leur expérience

Graphique 4.16: Classement des villes en mouvement de l'IESE (2017)



Source: IESE.

Remarques: Chaque dimension a un rang de 1 à 180, un rang inférieur représente un meilleur résultat dans la dimension respective.

culturelle et leur engagement politique. L'indice vise à mesurer l'influence des villes sur ce qui se passe au-delà de leurs frontières et à étudier leur intégration avec les marchés mondiaux, la culture et l'innovation. La ville de l'OCI la mieux classée dans le Global Cities Index est Istanbul (25), qui offre un niveau relativement plus élevé d'activités commerciales, l'accès à certaines des personnes les plus instruites du monde, un échange d'informations adéquat et un riche héritage culturel. Dubaï (28) est la deuxième ville d'importance mondiale de l'OCI, suivie par Kuala Lumpur (49). Jakarta (56) et le Caire (62) sont les dernières villes du top. Khartoum (126), Mascate (125), Bagdad (118), Alexandrie (113) et Lahore apparaissent comme les villes de l'OCI les moins globales (tableau 4.4).

L'Indice des villes innovantes 2016-2017 préparé par l'agence de l'innovation 2thinknow met en évidence les villes qui sont considérées comme les meilleurs endroits pour l'innovation et l'investissement. Il évalue 500 villes dans le monde entier. Le classement lui-même est basé

sur 162 indicateurs, dont le système de transport, l'Internet à large bande, les installations de conférence, les règles d'entrée, les politiques et services publics, les programmes de promotion des start-up et de nombreux autres facteurs physiques ou virtuels qui constituent les conditions préalables à un écosystème d'innovation. Selon l'indice, les villes sont classées en quatre catégories : nexus (les villes les plus innovantes où une série d'idées d'innovation sont utilisées à travers les industries), hub (les villes qui ont une influence sur l'innovation), node (les villes qui sont globalement compétitives à travers de nombreux segments d'innovation) et upstart (les villes qui ne sont pas encore tout à fait compétitives à l'échelle mondiale, mais avec une large amélioration à travers de multiples indicateurs peuvent atteindre le statut de 'node')



Tableau 4.4: Le classement des villes de l'OCI dans les indices mondiaux (cinq premières et cinq dernières)

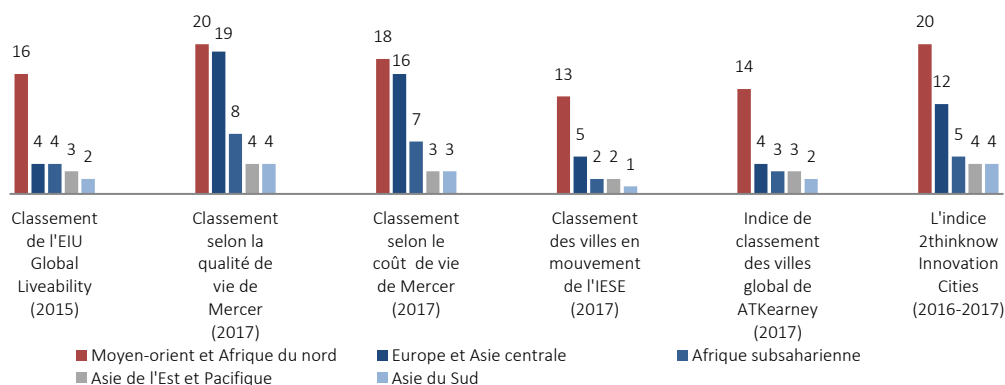
Le EIU Global Liveability Index 2015		Classement selon la qualité de vie de Mercer (2018)		Classement selon la qualité de vie de Mercer (2017)				
Cinq premières		Cinq premières		Cinq premières				
Malaisie	Kuala Lumpur	73	EAU	Dubai	74	Tchad	N'Djamena	15
EAU	Dubai	75	EAU	Abu Dhabi	77	EAU	Dubai	19
EAU	Abu Dhabi	79	Malaisie	Kuala Lumpur	85	EAU	Abu Dhabi	22
Koweït	Ville de Koweït	83	Malaisie	Johor Bahru	101	Nigeria	Lagos	28
Qatar	Doha	85	Oman	Muscat	105	Gabon	Libreville	32
Cinq dernières		Cinq dernières		Cinq dernières				
Algérie	Alger	134	Guinée	Conakry	222	Mauritanie	Nouakchott	189
Pakistan	Karachi	134	Tchad	N'Djamena	226	Gambie	Banjul	192
Libye	Tripoli	136	Soudan	Khartoum	227	Pakistan	Karachi	201
Nigeria	Lagos	137	Yémen	Sana'a	229	Kirghizistan	Bishkek	208
Bangladesh	Dhaka	139	Irak	Bagdad	231	Tunisie	Tunis	209

Classement des villes en mouvement de l'IESE (2017)		Indice de classement des villes de AT Kearney (2017)		Indice 2thinknow Innovation cities 2016-2017				
Cinq premières		Cinq premières		Cinq premières				
EAU	Abu Dhabi	64	Turquie	Istanbul	25	EAU	Dubai	28
EAU	Dubai	66	EAU	Dubai	28	EAU	Abu Dhabi	68
Malaisie	Kuala Lumpur	92	Malaisie	Kuala Lumpur	49	Turquie	Istanbul	81
Turquie	Istanbul	104	Indonésie	Djakarta	56	Malaisie	Kuala Lumpur	92
Arabie saoudite	Djeddah	120	Égypte	Le Caire	62	Indonésie	Djakarta	218
Cinq dernières		Cinq dernières		Cinq dernières				
Maroc	Casablanca	171	Pakistan	Lahore	111	Sénégal	Dakar	489
Jordanie	Amman	175	Égypte	Alexandrie	113	Tadjikistan	Douchanbé	493
Cameroun	Douala	176	Irak	Bagdad	118	Nigeria	Port Harcourt	496
Nigeria	Lagos	179	Oman	Muscat	125	Cameroun	Douala	497
Pakistan	Karachi	180	Soudan	Khartoum	126	Soudan	Khartoum	499

L'Indice des Villes d'Innovation 2016-2017 couvre 45 villes de l'OCI, parmi lesquelles une est classée comme nexus, 3 comme hub, 22 comme node et 14 comme upstart. Dubaï (28, nexus) est classée comme la ville la plus innovante de l'OCI en 2016-2017. Le reste des cinq premières villes innovantes de l'OCI sont Abu Dhabi (68, hub), Istanbul (81, hub), Kuala Lumpur (92, hub) et Jakarta (218, node). Les villes de l'OCI au bas de l'indice des villes innovantes sont Khartoum (499), Douala (497), Harcourt (496), Douchanbé (493) et Dakar (489).

Les indices et les classements présentés ci-dessus indiquent qu'au sein de l'OCI, beaucoup de travail doit être fait pour améliorer globalement l'urbanisation durable, en particulier par rapport aux villes des pays développés. Abu Dhabi, Dubaï, Istanbul et Kuala Lumpur sont présentées comme les villes de l'OCI les plus performantes dans différentes catégories d'urbanisation durable, tandis que certaines des villes de l'OCI les moins bien classées ont été dévastées par les conflits et la violence.

Graphique 4.17: Répartition géographique des villes classées de l'OCI



La répartition géographique des villes de l'OCI couvertes par les indices présentés ci-dessus met en évidence la domination des villes du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord dans les classements internationaux (graphique 4.17). Les villes d'Europe et d'Asie centrale sont la deuxième catégorie des villes de l'OCI les plus fréquemment classées. L'apparition moins fréquente de villes d'autres régions de l'OCI dans les comparaisons mondiales, témoigne de la réalité que toutes les villes de l'OCI n'avancent pas au même rythme.

De nombreuses zones urbaines de l'OCI sont victimes de l'héritage des guerres et des conflits. Par exemple, en février 2019 - deux ans après la bataille au cours de laquelle les forces irakiennes ont repris Mossoul à la SI - les autorités locales ne possédaient pas suffisamment de matériel pour déblayer les décombres jonchant la ville (Davison, 2019). Certaines villes de l'OCI pourraient être considérées comme victimes d'échecs politiques au niveau national. En effet, les échecs des politiques nationales, tels que les retards dans les investissements d'infrastructure, les blocages réglementaires et les politiques sociales mal orientées, peuvent être la principale cause du chômage urbain, de l'inégalité et de la médiocrité de la

scolarisation, du logement ou des soins de santé (Detter et Fölster, 2017). D'autre part, les gouvernements locaux de l'OCI peuvent avoir une vision claire sur comment leurs villes devraient ressembler. Cependant, en réalité, les plans locaux prometteurs pour le développement de la ville sont souvent laissés de côté par manque de fonds.

Les partisans du marché libre affirment que le marché a tendance à atteindre une productivité et une efficacité plus élevées lorsqu'il est laissé à lui-même. Dans ce contexte, ils estiment que les gouvernements municipaux ne peuvent pas faire grand-chose pour le développement économique, si ce n'est promouvoir la compétitivité urbaine et rendre une ville désirable pour les investisseurs potentiels. Entre-temps, les opposants à ce point de vue recommandent que les administrations municipales se concentrent davantage sur la fourniture de biens collectifs et d'équipements publics, car rien n'indique clairement que les avantages de la compétitivité et du développement économique atteindront nécessairement la majorité des résidents des villes (Kim et Short, 2018).

Il est évident, du point de vue du développement social et des faits sur le terrain, que de nombreuses villes ne sont pas en mesure d'exploiter pleinement les avantages des économies d'agglomération, en raison des forces de congestion qui découlent de l'agglomération. Si les investissements dans les infrastructures et les services de base ne sont pas en mesure de suivre le rythme de la demande alors que davantage de personnes et d'entreprises se rassemblent dans les zones urbaines, ou si les marchés fonciers et immobiliers sont en retard par rapport à la demande croissante de biens urbains, l'atténuation des forces de congestion peut être une tâche difficile (Banque mondiale, 2015c). Pour cette raison, la plupart des agendas politiques des villes combinent des éléments d'arguments de croissance économique et de développement social, ce qui est également conseillé pour les villes de l'OCI.

CHAPITRE CINQ

Conséquences sociales de l'urbanisation



L'urbanisation concerne les gens et le lieu où ces gens sont installés. Dans de nombreuses parties de la géographie de l'OCI, où la population urbaine augmente sans développement économique adéquat, l'urbanisation diminue pour répondre aux demandes des citoyens, ce qui entraîne un nombre croissant de personnes privées des services minimums. Le résultat visible de cette situation est une augmentation des établissements précaires dans des zones très vulnérables, des économies informelles qu'ils créent et de la mauvaise qualité de vie de nombreux habitants. C'est pourquoi le potentiel des villes de l'OCI, qui connaissent une croissance rapide, de favoriser l'inclusion sociale n'a pas été pleinement exploité.

5.1 Logement et établissements informels

ONU-Habitat estime que dans les pays en développement, environ 180 000 nouveaux résidents urbains ont besoin d'accéder chaque jour à des services d'infrastructure de base. Pour répondre à ces besoins, les secteurs des infrastructures nécessitent des investissements d'environ 70 000 milliards de dollars entre 2016 et 2030 (ONU-Habitat, 2015a). Pour Levy (2013), l'infrastructure a un impact politique important sur les résidents urbains - quel que soit leur statut social ou économique - en raison de son influence sur la valeur des terres, la sécurité d'occupation et l'accès aux revenus et aux possibilités.

En général, bien que les conditions varient d'un pays à l'autre, l'offre de terrains et de logements abordables est très inférieure à la demande. Une hausse de la demande de logement fait augmenter les coûts de logement, ce qui fait qu'il est difficile pour les groupes à faible revenu de se payer un logement adéquat. En conséquence, les personnes qui ne peuvent pas accéder au logement trouvent officiellement refuge dans des zones informelles telles que les bidonvilles ou les quartiers de squatters (Ooi & Phua, 2007). Les statistiques alarmantes sur les bidonvilles dans les pays de l'OCI - présentées au chapitre 2, démontrent que la croissance urbaine ne se traduit pas nécessairement par la prospérité pour tous et que les bidonvilles apparaissent comme une forme distincte d'établissement dans de nombreuses zones métropolitaines de l'OCI. En outre, l'urbanisation est devenue pratiquement synonyme de croissance des établissements informels dans les parties les plus pauvres de la géographie de l'OCI, notamment en Afrique subsaharienne et en Asie du Sud, où la croissance annuelle des établissements informels et les taux de croissance urbaine sont presque identiques. Malheureusement, les histoires de ceux qui vivent dans des établissements informels sans accès à un logement de qualité ou à des services de base sont rarement entendues.

Une défaillance des marchés fonciers et immobiliers et un manque d'urbanisme ont souvent pour conséquence que les populations pauvres résident sur des terrains privés ou publics peu sûrs⁴ L'UNFPA (2018) fait valoir que l'augmentation des bidonvilles est le résultat de " décisions

⁴En général, la pauvreté dans les zones urbaines est déterminée par l'accès des personnes aux revenus et à l'emploi, leurs conditions de vie, l'accès à des infrastructures et services adéquats et leur exposition aux risques environnementaux. Une combinaison de ces déterminants constitue la base de l'inégalité structurelle qui a des répercussions à long terme sur les pauvres des villes.



visant à limiter l'accès des pauvres aux villes, en limitant la fourniture de services aux établissements informels ou en procédant à des expulsions forcées et à la réinstallation des pauvres des villes dans des zones périphériques ou mal desservies ". En effet, de nombreuses villes encouragent ou forcent les résidents des établissements informels à se déplacer vers la périphérie urbaine, mais cette approche a souvent créé ses propres problèmes, car les gens sont coupés des réseaux sociaux et des possibilités d'emploi. Walker, Frediani et Trani (2012) constatent que remettre en état les bidonvilles et les transformer en appartements plus récents peut améliorer l'accès des habitants aux services de base tels que l'eau et l'assainissement - cependant, ces appartements, étant souvent situés loin du centre ville, rendent difficile pour leurs résidents de mener des activités génératrices de revenus.

Image 5.1: Vue aérienne de l'établissement informel dans Orangi, Karachi



Source: FoundationThomson Reuters/Aamir Saeed, 2016.

Remarques: Les établissements informels de la ville d'Orangi, à Karachi, abriteraient environ 2,4 millions de personnes. Les sections locales ont fini par construire leurs propres égouts après avoir attendu que le gouvernement les construise. Aujourd'hui, plus de 90 % des quelque 8 000 rues et ruelles de la ville d'Orangi sont équipées de conduites d'égout - toutes installées par les résidents.

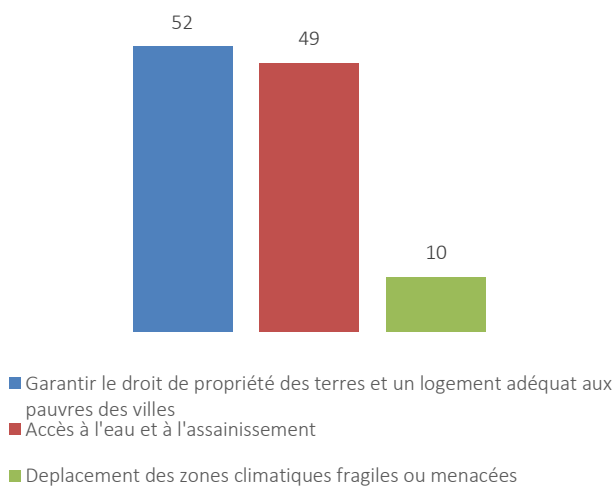
Les résidents informels en général n'ont pas la sécurité d'occupation - bien que reconnue par l'ODD 1 (cible 1.4) comme un élément clé dans l'élimination de la pauvreté dans le monde. L'amélioration de la sécurité d'occupation, tant pour les femmes que pour les hommes, peut avoir un impact plus important sur le revenu des ménages, la sécurité alimentaire et l'équité. Sinon, vivre sur des terres peu sûres signifie que les pauvres des villes risquent d'être expulsés, ce qui les empêche d'investir dans des biens de valeur, de recevoir des crédits sur leur maison ou d'utiliser leur maison pour créer des industries artisanales.



La sécurité des droits fonciers est probablement le défi structurel le plus sérieux pour les zones urbaines de l'OCI, car elle est au cœur du défi de l'amélioration de l'accès à un logement adéquat. Dans ce contexte, l'Albanie pourrait servir de bon exemple en matière de légalisation des établissements informels. Pendant près de deux décennies après la chute du communisme, le gouvernement albanais n'a eu d'autre choix que de permettre le développement informel généralisé. De ce fait, environ deux tiers des bâtiments dans les zones urbaines en Albanie sont des constructions informelles, dont beaucoup ne sont pas reliées aux infrastructures de base, ce qui entraîne des problèmes d'approvisionnement en eau douce et en électricité et l'absence de réseaux d'égouts. Pour résoudre ce problème, le Parlement albanais a adopté en 2006 une loi pour la légalisation des constructions illégales (Mane, 2017).

Un autre bon exemple de reconnaissance officielle des droits de propriétés informels est venu récemment d'Afghanistan, où, à la suite du décret présidentiel sur l'enregistrement des biens dans les établissements urbains informels, le gouvernement a officiellement lancé en 2018 la délivrance de certificats d'occupation du territoire pour les résidents des zones urbaines informelles.

Graphique 5.1: Gouvernements de l'OCI ayant adopté des politiques ou des stratégies au cours des cinq dernières années pour améliorer les conditions de vie des pauvres en milieu urbain (2015)



Source: ONU, *Politiques on Spatial Distribution and Urbanization: Brochure de données*, les nations unies, Département des affaires économiques et sociales, Division de la population (2016).

En fait, d'ici 2015, la majorité des gouvernements de l'OCI ont adopté des politiques, des stratégies ou des mesures pour améliorer l'accès à l'eau et à l'assainissement, et pour garantir le droit de propriété des terres et un logement adéquat aux pauvres des villes, comme le montre le graphique 5.1. Cependant, la présence croissante d'établissements informels dans la zone de l'OCI indique un problème de mise en œuvre adéquate de ces politiques.

En 2015, le Liban et l'Ouzbékistan n'ont pas déclaré avoir de telles politiques, tandis que le Brunéi, la Palestine, le Turkménistan et le Yémen n'ont pas de politiques

visant à garantir le régime foncier et un logement adéquat aux pauvres des villes.

Afin de construire une ville durable et inclusive, il est crucial pour les gouvernements locaux de l'OCI de créer des règles adaptées aux établissements informels, et il est important de travailler en étroite collaboration avec ses habitants. Sinon, les conséquences socio-économiques pour l'ensemble de la société peuvent être très négatives.

Les bidonvilles exposent leurs habitants (les pauvres des villes) à des risques évitables. Ces risques comprennent les risques biologiques tels que les maladies causées par une eau insalubre ou un mauvais assainissement, les risques chimiques causés par la pollution, les déchets dangereux, les procédés chimiques ou industriels ; les risques physiques causés par des accidents ou des catastrophes naturelles telles que le climat rigoureux, les inondations, les tremblements de terre, etc. et les risques sociopolitiques tels que les incidents de terrorisme, les conflits sociaux, le crime organisé, etc. (Twigg, 2015). Pour les pauvres des villes, beaucoup de ces risques urbains peuvent être évités simplement en améliorant l'état des logements. Toutefois, comme le montre la graphique 5.1, d'ici 2015, seuls 10 gouvernements de l'OCI (Cameroun, Côte d'Ivoire, Égypte, Indonésie, Maldives, Mozambique, Oman, Sénégal, Suriname et Tadjikistan) ont adopté des politiques ou des stratégies au cours des cinq dernières années, visant à reloger les populations hors des zones écologiquement fragiles ou menacées.

Les pauvres des villes sont confrontés à des risques biologiques et chimiques importants, en fonction du lieu où ils vivent, de l'état de leur logement (surpeuplement, durabilité des bâtiments, etc.) et de leurs revenus. Le plus souvent, les bidonvilles urbains périphériques sont situés à proximité de pollueurs industriels qui déversent des déchets nocifs dans des décharges ou des plans d'eau.

Image 5.2 Pollution de l'air à Jakarta



Source: AFP

Remarques: Des images dramatiques des villes rendent visible l'impact de la pollution de l'air. Cependant, ce que ces images ne saisissent pas, c'est toute l'étendue des conséquences humaines profondément négatives. Chaque année dans le monde, plus de 3 millions de personnes meurent de maladies provoquées par la pollution atmosphérique, et ce n'est là qu'un des nombreux problèmes de santé auxquels sont confrontés les centres urbains aujourd'hui.



Sans un accès adéquat à l'eau, à l'assainissement ou à l'élimination des déchets, les populations pauvres contribuent à l'augmentation des décharges et aux plans d'eau pollués (ONU-Habitat, 2015b). En conséquence, les niveaux de polluants atmosphériques des ménages, les services d'eau, d'assainissement et d'hygiène (WASH) peu sûrs et les matières toxiques deviennent les causes d'une augmentation des maladies non transmissibles et - dans le pire des cas - de la mortalité. Dans les pays membres de l'OCI, les décès causés par la pollution des ménages et de l'air ambiant sont considérablement élevés, même dans des pays relativement plus développés comme l'Albanie. D'autre part, les décès causés par l'exposition à des services WASH dangereux sont plus nombreux dans les pays d'Afrique subsaharienne, en raison de la proportion plus élevée d'habitants des bidonvilles.

Selon Dal Poz et al. (2009), les populations urbaines pauvres sont souvent " invisibles " pour le secteur de la santé en raison de l'endroit où elles vivent - en particulier dans les pays où la majorité des services de santé sont privatisés. D'autre part, diverses études établissent un lien clair entre l'urbanisation accrue et l'augmentation des maladies non transmissibles, en particulier dans les pays à faible et moyen revenu (Mathers & Loncar, 2006 ; Abegunde, et al., 2007 ; Geneau et al., 2010 ; OMS, 2013). De plus, l'Organisation mondiale de la santé classe le taux élevé d'urbanisation dans la catégorie " Sécurité de la santé publique ", parce que les grandes populations vivant à proximité des bidonvilles et des squats sont plus susceptibles d'accélérer la propagation de maladies pandémiques telles que la grippe, l'Ebola, le virus Zika, etc. (2015). Néanmoins, l'impact du développement urbain non géré va au-delà de la mauvaise santé ; il accroît la pauvreté et les inégalités et renforce l'exclusion et la vulnérabilité.

Image 5.3: Bidonville de Makoko, Lagos, Nigeria



Source: AFP.

Remarques: Makoko est une zone composée de six villages collectifs de bidonvilles. Quatre des villages flottent sur l'eau dans la lagune et deux sont situés sur la terre ferme. Les problèmes auxquels cette communauté est confrontée comprennent la malnutrition, les accouchements dangereux et les maladies comme le paludisme. Les estimations du nombre de personnes sont extrêmement contrastées de 30 000 à 250 000.

5.2 Économie informelle et inégalité

Outre les établissements informels, l'expansion des secteurs informels représente une autre caractéristique des zones métropolitaines dont la population est nombreuse et en forte croissance. L'économie informelle peut être définie approximativement comme un groupe d'activités économiques non réglementées par le gouvernement. Certaines villes de l'OCI rapportent des estimations remarquablement élevées d'emploi informel, comme c'est le cas à Dhaka et Jakarta avec 65% d'emploi informel (Kim et Short, 2008).

Selon Bacchetta, Ernst et Bustamante (2009), l'économie informelle représente près de 30 à 70 % du PIB annuel dans de nombreux pays en développement. En particulier, la maturation de l'économie informelle crée une plate-forme pour une reprise économique plus large, et contribue à la stabilisation et la paix. Cependant, étant donné qu'elle n'est pas réglementée, l'économie informelle peut donner lieu à l'exploitation, à la maltraitance et aux abus.

La plupart des universitaires distinguent la production et la distribution non réglementées de biens et de services licites comme étant des activités criminelles conventionnelles. Par exemple, dans un pays à faible revenu, de nombreux travailleurs du secteur formel, tels que les enseignants des écoles publiques, doivent trouver un second emploi dans le secteur informel, pour gagner de quoi vivre décemment. C'est pourquoi l'Organisation internationale du travail (OIT) plaide en faveur d'un soutien gouvernemental accru au travail informel, car elle considère les occupations informelles comme des moyens pour les pauvres de trouver un emploi (Kim et Short, 2008). Néanmoins, les politiques néo-libérales ont imposé des réductions importantes de la capacité de l'État, tant en ce qui concerne la réglementation du secteur informel que le subventionnement de celui-ci.

En général, dans les bidonvilles, les services sont fournis sur la base du temps (quelques heures par jour), par des prestataires de services privés/informels, ou pour un usage commun - ce qui se traduit par des services qui sont soit de mauvaise qualité, soit peu fiables. En outre, les ménages urbains pauvres ont tendance à dépenser plus pour la fourniture de services privés informels que les ménages urbains plus prospères. Par exemple, Karuiki et Schwartz (2005) constatent que les fournisseurs privés facturent 1,5 fois plus pour l'eau courante, 4,5 fois plus pour les points d'eau et 12 fois plus pour la distribution mobile dans les bidonvilles, par rapport au réseau public d'eau.

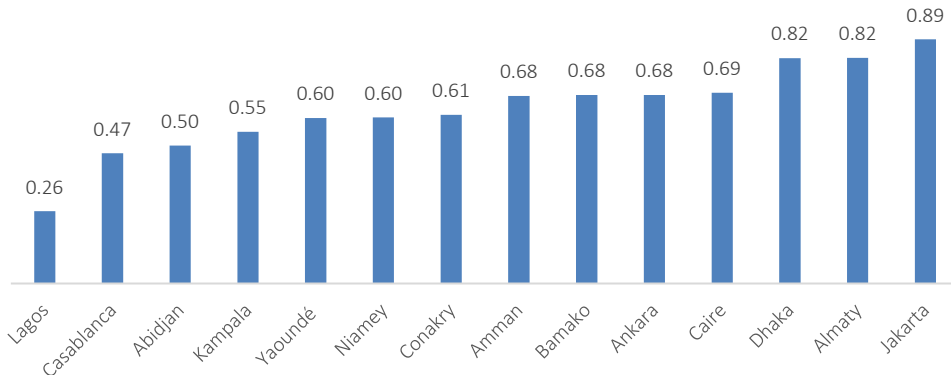
Les personnes résidant dans des localités telles que les bidonvilles ou les colonies de squatters ont des difficultés à trouver un emploi en raison de problèmes d'infrastructure et de la stigmatisation négative associée à leur lieu de résidence. Dans de nombreux cas, les zones urbaines informelles périphériques sont coupées du centre des villes en raison du manque de transports, de télécommunications et d'autres services urbains. Dans ce contexte, les pauvres des villes sont confrontés à un autre désavantage car ils sont plus susceptibles de travailler dans le secteur informel, caractérisé par une réglementation insuffisante, de faibles salaires, l'absence de sécurité sociale et de mauvaises conditions de travail. Tout cela approfondit encore le processus d'"urbanisation de la pauvreté". Pour cette raison, comme le montre le



graphique 5.1, les villes de l'OCI fortement peuplées telles que Lagos (0,26), Casablanca (0,47) et Abidjan (0,50) ont certains des scores les plus bas de l'Indice d'Equité - mettant en évidence une iniquité et une exclusion sociale majeures dans ces villes.

Le Nouveau programme pour les villes promeut le principe du " droit aux villes et les villes

Graphique 5.2: Score de l'indice des actions pour certaines villes de l'OCI (2012-2013)



Source: ONU-Habitat

Remarques: L'indice mesure l'équité en fonction du coefficient GINI, du taux de pauvreté, des ménages des bidonvilles, du chômage des jeunes et de la scolarisation équitable dans le secondaire. Des scores plus élevés montrent une performance relativement meilleure dans ces domaines.

pour tous " parce que la communauté internationale est consciente des conséquences des inégalités auxquelles sont confrontées les populations urbaines vulnérables et exclues. Selon la Banque mondiale (2013), l'exclusion de certains groupes tels que les pauvres, les migrants, les jeunes, les femmes, les handicapés et les personnes âgées entraîne des coûts sociaux, politiques et économiques importants.

Pour les gouvernements, il est souvent plus facile de se concentrer sur l'urbanisation en tant qu'outil de " croissance économique " plutôt que de " croissance inclusive " parce qu'elle est plus rentable pour les diverses parties prenantes (McGranahan, Schensul et Singh, 2016). Plus souvent, l'inclusion et la rentabilité économique sont placées aux extrémités opposées d'un spectre politique - où l'idée d'économies inclusives peut sembler litigieuse. Pourtant, les gouvernements et les décideurs sont de plus en plus conscients des coûts de l'exclusion - qui affectent souvent la prospérité économique des villes. Par exemple, l'exclusion sociale collective est en grande partie responsable de l'influence de certains comportements et opportunités dans les grands bidonvilles, ce qui explique la prévalence de certaines tendances telles que la consommation de drogues, la prostitution, la violence et la criminalité (Baker, 2008). Dans certains cas, l'amélioration de l'environnement urbain physique par la planification, l'expansion des infrastructures, la création d'espaces publics, ainsi que

l'investissement dans des logements durables pour les groupes à faible revenu ont permis de réduire la criminalité et la violence dans les zones vulnérables (Muggah, 2012).

L'urbanisation est inévitable et les villes doivent mettre en place des politiques adaptatives pour intégrer les nouveaux arrivants et leur donner un accès non discriminatoire aux services des villes. En outre, les gouvernements nationaux devraient également s'engager à créer des environnements plus sûrs pour leurs citoyens et veiller à ce que la conception des villes ne continue pas d'être fondée sur des intérêts économiques et politiques, mais plutôt axée sur la population, ce qui signifie concevoir une ville avec et pour sa population.

5.3 Migrations et défis humanitaires

L'urbanisation désigne l'augmentation de la proportion de la population qui vit dans les villes. Par conséquent, l'urbanisation implique un changement dans la répartition de la population des zones rurales vers les zones urbaines (Clark, 2000 : 17). Des millions de personnes se déplacent vers les zones urbaines où la qualité des services publics, les possibilités de santé et d'éducation et le niveau de vie général sont généralement plus élevés. La présence d'institutions financières, de marchés et de centres de divertissement dans les villes incite également de nombreuses personnes à quitter leur milieu rural (Spellman, 2010 : 303).

L'orientation dominante du mouvement de la migration interne est le passage du milieu rural au milieu urbain. Une certaine migration des zones urbaines vers les zones rurales se produit lorsque la subsistance ou le soutien familial est jugé plus attrayant que les possibilités limitées de la ville. D'autre part, les migrations de ville-à-ville se produisent surtout dans le cas des professionnels, techniciens et autres talents - pour lesquels les villes se font concurrence pour les attirer. Dans ce contexte, les migrations sont très importantes pour le développement des villes. Autrement, la perte de personnes qualifiées affectera l'avenir de la ville et sa capacité à se développer (Roberts, 1994).

Les gens ne se déplacent pas seulement des milieux ruraux vers les villes de leur propre pays. Pour différentes raisons, les migrations se font également au-delà des frontières nationales. Le nombre de personnes qui migrent internationalement est en augmentation à l'échelle mondiale, atteignant 258 millions de personnes en 2017 (ONU, 2017). Par conséquent, de nombreux pays dans le monde, en particulier les pays développés, ont maintenant des populations multiculturelles, tandis que leurs grandes villes sont devenues une sorte de centres d'émigration.

Le facteur le plus important qui a incité à la migration tout au long des milliers d'années d'existence humaine a été d'ordre économique (Domosh et al., 2010 : 86). Les migrants économiques ont un plus grand choix dans la détermination de leur destination. Ils sont plus sélectifs et s'installent là où ils croient pouvoir bénéficier de meilleures conditions économiques et d'un meilleur niveau de vie. Ces derniers temps, l'exode des cerveaux a été exacerbé par la mondialisation et l'internationalisation des professions, ce qui a accru la



mobilité économique des personnes au-delà des frontières nationales (Iredale, 2001 ; Shenkar, 2001 ; Stalker, 2000).

Un des groupes de pays de l'OCI les plus touchés par la migration économique sont les États membres du Conseil de Coopération du Golfe (CCG). En raison du boom économique pétrolier des années soixante-dix du siècle dernier, les pays du CCG se sont lancés dans un développement économique rapide. Pendant cette période, la main-d'œuvre en termes de quantité et de qualité ne pouvait pas être fournie en interne. Pour cette raison, un grand nombre de personnes de tous les coins du monde ont déménagé dans la région du CCG. Aujourd'hui, une grande partie des personnes vivant dans les États membres du CCG sont des non-nationaux. Des villes comme Dubaï, Abu Dhabi et Doha ont une majorité écrasante de leurs habitants qui n'y sont pas nés. Par exemple, près de 83 % de la population de Dubaï est née à l'étranger.

Néanmoins, tous les mouvements humains ne sont pas le résultat de choix, comme c'est le cas des migrations forcées. Contrairement à la migration économique, les personnes forcées de migrer ont tendance à rechercher le lieu de sécurité le plus proche possible - vers la ville la plus proche ou à travers une frontière internationale vers le camp de réfugiés ou le centre de marché le plus proche, car elles n'ont souvent pas les moyens d'aller plus loin. Par exemple, au cours des dernières années, deux pays de l'OCI ont été une source importante de migrants humanitaires : L'Afghanistan et la Syrie. Tout d'abord, l'Afghanistan a été une source importante d'émigrants humanitaires, le Pakistan et l'Iran étant devenus leurs principaux pays de destination. Plus tard, la Syrie a remplacé l'Afghanistan comme principale source d'immigrants humanitaires, les pays voisins comme la Jordanie, le Liban et la Turquie devenant leurs principaux pays de destination.

Amman, la capitale de la Jordanie, est une grande exposition de villes touchées par la migration humanitaire. Entre 2004 et 2015, la population de la ville a plus que doublé en raison des migrations en provenance des pays voisins touchés par des conflits. En 2017, Amman était le deuxième plus grand hôte de réfugiés par habitant dans le monde (WEF, 2017). Istanbul est une autre ville qui accueille de nombreux migrants humanitaires. Istanbul à elle seule a accueilli 539 000 Syriens, au dernier décompte en 2016 (WEF, 2017). Gaziantep, dans le sud de la Turquie, est une ville avec une population de 2 millions d'habitants. Un quart de sa population sont des réfugiés syriens.

Le tableau 5.1 donne un exemple de villes de l'OCI touchées par le déplacement. Dans la région du Moyen-Orient, les villes de Jordanie Zarqa, Irbid, Mafraq, Russeifa et Ma'an, les villes du Liban Tripoli et Halba, les villes de Syrie Lattakia, Tartous, Hama et Idlib, les villes d'Irak Erbil et Sulaymaniyah, ainsi que les villes de Turquie Urfa, Gaziantep et Kilis semblent être soumises à un stress important dû au déplacement.



Tableau 5.1: Impact du déplacement sur certaines villes de l'OCI

Pays	Villes ayant un impact localisé des déplacements	Villes soumises à un stress généralisé dû au déplacement	Villes fortement touchées par les conflits ou les catastrophes
Jordanie	<i>Amman</i>	<i>Zarqa, Irbid, Mafraq, Russeifa, Ma'an</i>	
Liban	<i>Beirut</i>	<i>Tripoli, Halba</i>	
Syrie	<i>Damas</i>	<i>Lattaquié, Tartous, Hama, Idlib</i>	<i>Alep, une partie de Homs, Raqqa</i>
Irak	<i>Bagdad</i>	<i>Erbil, Sulaymaniyah</i>	<i>Mossoul, Kirkuk, Ramadi</i>
Turquie	<i>Istanbul, Ankara</i>	<i>Urfa, Gaziantep, Kilis</i>	

Source: Banque mondiale, villes de refuge dans le moyen orient: Apporter une optique urbaine au défi des déplacements forcés, 14 septembre 2017.

Les images satellites de nuit constituent un outil important pour évaluer l'impact des déplacements sur les villes. Par exemple, la carte 5.1 fournit un instantané des images satellitaires de nuit du Moyen-Orient, mettant en évidence la différence entre 2012 et 2016, due à la fois aux taux de croissance de la population générale de la région et à l'afflux de personnes déplacées de force.

Selon la carte, les changements sont les plus spectaculaires autour d'Alep, mais s'étendent aussi à travers la Syrie occidentale jusqu'à Damas. Au cours des quatre années, l'éclairage a augmenté dans les zones situées au nord de la frontière syrienne en Turquie et à l'ouest au Liban. En Iraq, certaines sections du nord près de Mossoul ont connu une diminution de la lumière au cours des quatre années, tandis que les zones autour de Bagdad, Irbil et Kirkuk ont connu une augmentation. L'augmentation de l'éclairage autour d'Amman est également très visible. Le changement des motifs de la lumière électrique le long des bassins du Tigre et de l'Euphrate est également remarquable.

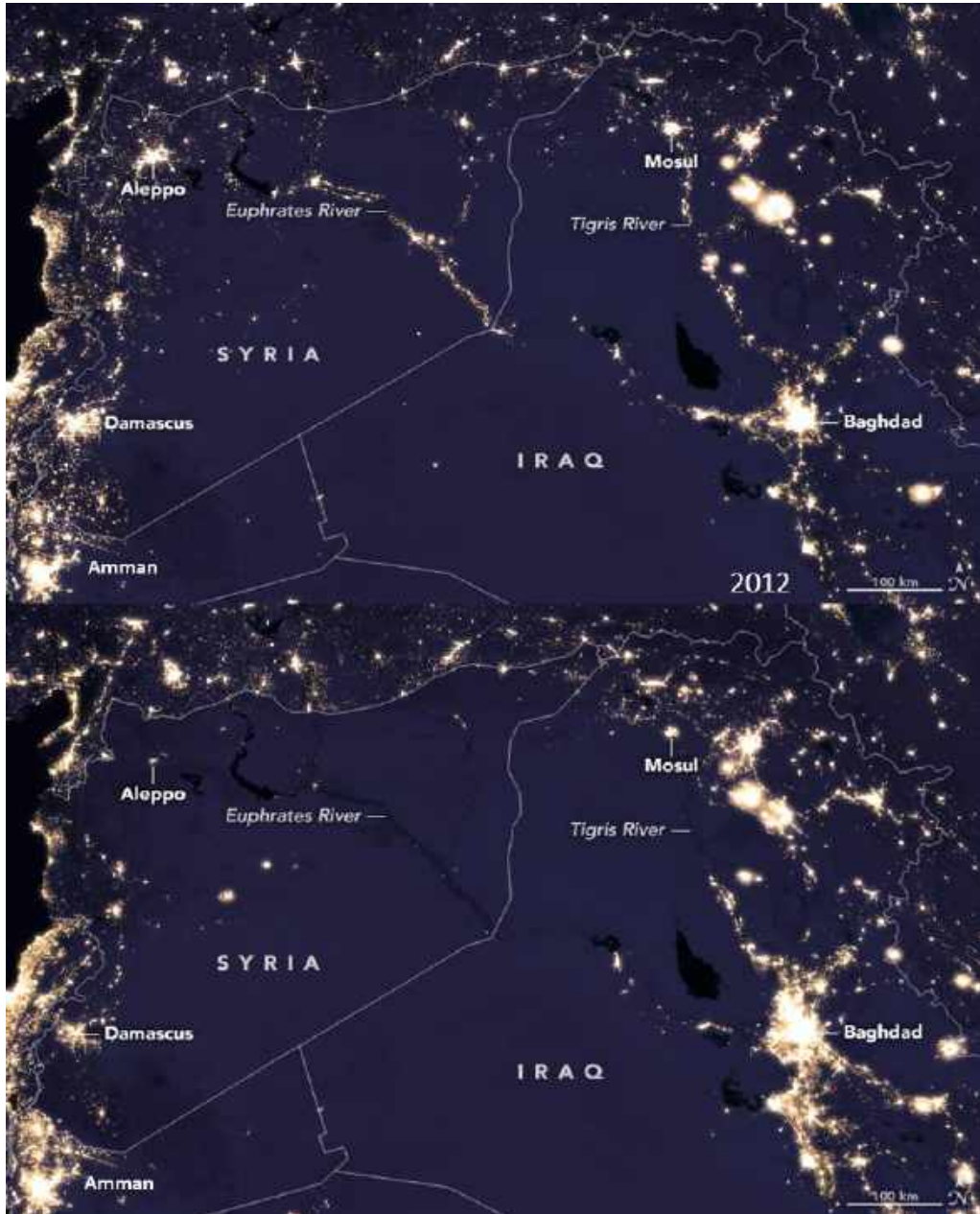
Malheureusement, la zone de l'OCI est sujette aux conflits et aux catastrophes. Les défis humanitaires dans la géographie de l'OCI sont plus grands que jamais, et les moteurs des crises humanitaires deviennent de plus en plus chroniques ou prolongés par nature. Au cours des dernières décennies, certains pays de l'OCI ont relevé des défis dont ils se relèveront pendant longtemps. En outre, ces dernières années, la région de l'OCI est devenue moins pacifique et les civils vulnérables continuent d'être pris pour cible. En 2017, près de 50% des guerres mondiales et des guerres limitées, ainsi que 38% des crises violentes ont eu lieu dans les pays de l'OCI (HIIK, 2018).

Les catastrophes naturelles sont également à l'origine de problèmes humanitaires. Plus de 800 millions de personnes dans la zone de l'OCI ont été touchées par des catastrophes naturelles depuis 1970 (EM-DAT). Tout récemment encore, des tremblements de terre avec et sans tsunami en août, septembre et décembre 2018 en Indonésie, ont fait plus de 3600 victimes. D'autre part, les inondations de septembre 2018 au Nigeria ont déplacé plus d'un demi-million de personnes et détruit plus de 13 000 maisons. De ce fait, de la Syrie au Nigeria, les souffrances humaines constituent aujourd'hui un défi pour la géographie de l'OCI. En 2017, 89



millions de personnes, soit environ une personne sur 20 dans la zone de l'OCI, avaient besoin d'une aide humanitaire. La souffrance de ces personnes est souvent extrême, surtout lorsque le conflit, le terrorisme, ou les deux, sont à l'origine du problème.

Carte 5.1: Changement de l'éclairage nocturne dans le moyen orient (2012, 2016)



Source: L'observatoire de la terre de la NASA.

Au niveau mondial, plus de 60 % des personnes déplacées de force vivent maintenant dans des zones urbaines. Dans la région MENA, la proportion est encore plus élevée - on estime que 80 à 90 % des habitants vivent dans des villes (Banque mondiale, 2017). En général, le déplacement des camps vers les villes exige un changement de paradigme dans le travail avec les populations déplacées. Sinon, les systèmes urbains peuvent être mis à rude épreuve par l'arrivée soudaine et imprévue de personnes déplacées. En outre, les établissements informels, la pauvreté urbaine, le risque de déplacement supplémentaire et la fragilité générale d'une ville peuvent augmenter.

Un consortium dirigé par l'Institut Igarapé, l'Université des Nations Unies, le Forum économique mondial et 100 Resilient Cities a lancé une initiative visant à mieux comprendre la répartition de la fragilité et de la résilience urbaines, et a examiné les principales caractéristiques de la fragilité dans plus de 2 100 villes de 250 000 habitants ou plus. Les villes ont été classées en fonction de 11 variables, notamment le taux de croissance de la population urbaine, le chômage, l'inégalité des revenus, l'accès aux services de base (électricité), les niveaux de pollution, le taux d'homicide, les décès liés au terrorisme, les conflits et les risques naturels (y compris l'ampleur de l'exposition de la population urbaine aux cyclones, aux sécheresses et aux inondations). En 2015, les villes de Yémen Ta'izz, Ibb, Aden, Al-Mukalla et Sana'a, ainsi que Mossoul (Irak), Bamako (Mali) et les villes de Somalie Mogadiscio et Kismaayo ont obtenu des scores de 4.00 ou plus, ce qui indique une grande fragilité. Les villes de l'OCI ayant un score de fragilité supérieur à 3.00 - considéré comme relativement élevé, sont énumérées dans la carte 5.2.

Carte 5.2: Villes fragiles (2015)



Source: Institut Igarapé

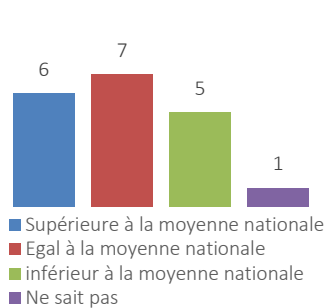
Remarques: Les notes sont sur une échelle de 1 à 4,5, (1 indique une faible fragilité et 4 une grande fragilité). Le score des villes de l'OCI à 3.0 ou plus: Afghanistan (Kaboul 3.80, Kunduz 3.63, Balkh 3.56, Kandahar 3.56, Herat 3.11) ; Irak (Al-Mawsil/Mosul 4.13, Bagdad 3.88, Faloojah 3.71, Ramadi 3.71, Baaqoobah 3.57, Kirkuk 3.50, Sulaimaniya 3,38, Karbala 3,13, Al-Basrah/Basra 3,00, Nasiriyah 3,00, Najaf 3,00) ; Liban (Tripoli 3,13), Libye (Misratah 3,75, Banghazi 3,43) ; Mali (Bamako 4.00) ; Nigeria (Gombe 3.67, Maiduguri 3.56, Kaduna 3.44, Warri 3.33) ; Pakistan (Peshawar 3.00, Faisalabad 3.00) ; Somalie (Mogadiscio 4.50, Kismaayo 4.25, Hargeysa 3.67, Merca 3.50) ; Soudan (Nyala 3,67, Wad Madani 3,11) ; Ouganda (Kampala 3,30) ; Yémen (Ta'izz 4,38, Ibb 4,38, Aden 4,38, Al-Mukalla 4,38, Sana'a 4,00, Al-Hudaydah 3,88). Les villes syriennes sont exclues.



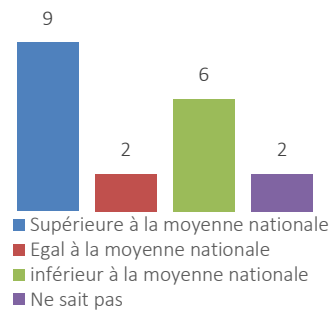
5.4 Priorités socioéconomiques des villes de l'OCI

Dans le contexte de la préparation de ce rapport, le SESRIC a lancé une enquête en ligne visant les autorités locales supérieures de l'OCI. Des fonctionnaires d'Afghanistan (Kaboul), d'Égypte (Alexandrie), de Jordanie (Amman, Irbid, Ma'an), du Kirghizistan (Bichkek), de Malaisie (Kuala Lumpur), du Pakistan (Gilgit, Islamabad, Karachi, Lahore, Muzaffarabad, Peshawar), d'Arabie Saoudite (Madinah) et de la Turquie (Balıkesir, Denizli, Diyarbakır, İzmir, Kahramanmaraş, Şanlıurfa) ont soutenu l'enquête en partageant leurs points de vue pour analyser les perceptions et les défis socio-économiques des villes de l'OCI. Les principales conclusions de l'enquête sont présentées ci-dessous. Pour chaque question, le nombre de villes de l'OCI est égal au nombre total de réponses à cette question.

Graphique 5.3: Niveau d'emploi dans la ville

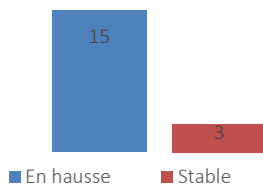


Graphique 5.4: Revenu moyen dans la ville



Dans la plupart des villes de l'OCI étudiées, il y a une opinion positive sur le niveau de l'emploi et du revenu moyen dans la ville, bien que le principal problème économique de la plupart des pays de l'OCI soit le chômage. 68% des représentants des villes partagent l'opinion selon laquelle le niveau d'emploi dans leur ville est supérieur à la moyenne nationale ou identique à celle-ci (graphique 5.3). 47 % des répondants ont indiqué que le revenu moyen dans leur ville est supérieur à la moyenne nationale (graphique 5.4).

Graphique 5.5: Tendence de l'immigration vers la ville



Graphique 5.6: Impact de la migration sur le marché du travail

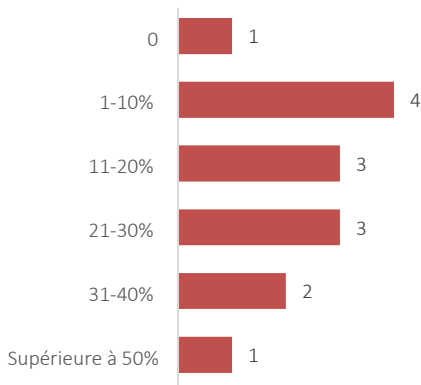


Il existe une atmosphère négative dans la plupart des villes de l'OCI en ce qui concerne les migrations. La majorité des autorités locales supérieures de l'OCI ont observé une augmentation de la tendance de l'immigration dans leur ville au cours des cinq dernières

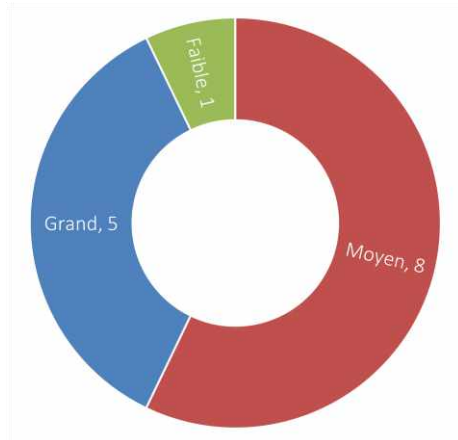
années, alors que seulement trois d'entre elles croient que l'immigration est demeurée stable (graphique 5.5). De nombreuses autorités locales semblent s'attendre à une augmentation significative du chômage et de l'informalité, en raison des migrations (graphique 5.6).

Il convient de souligner que les répondants sont conscients de la présence de bidonvilles, trois d'entre eux déclarant que la population des bidonvilles de la ville est supérieure à 30 % (graphique 5.7). De plus, toutes les hautes autorités locales soulignent le déficit de logements adéquats, avec 36% d'entre elles qui estiment que le déficit est important.

Graphique 5.7: Population vivant dans les bidonvilles

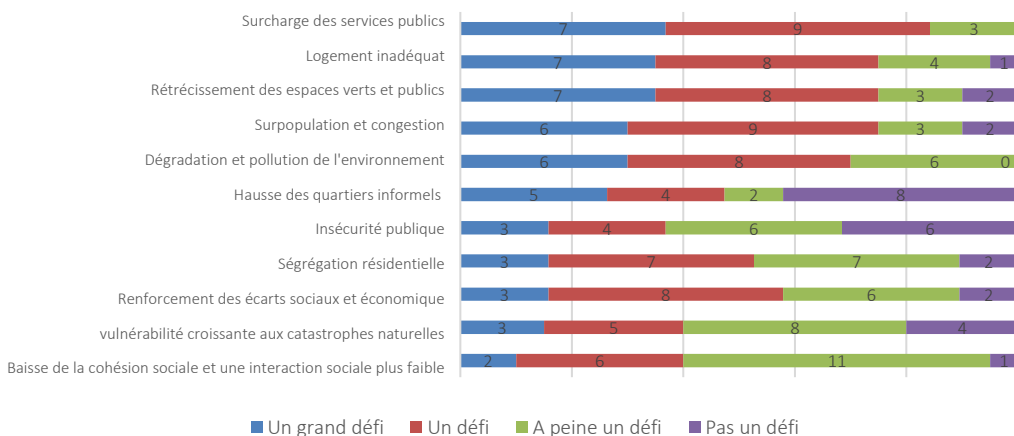


Graphique 5.8: Déficit de logements adéquats

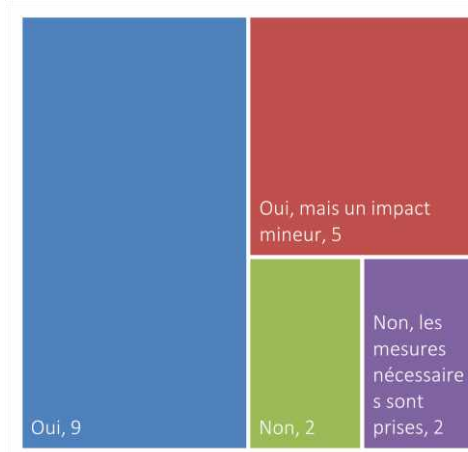


Les réponses les plus souvent évoquées à la question demandant aux hautes autorités locales de nommer les principaux défis de l'urbanisation accrue étaient la surcharge des services publics, l'insuffisance des logements, le rétrécissement des espaces verts et des espaces publics, la surpopulation et la congestion, ainsi que la dégradation et la pollution de l'environnement (voir graphique 5.9)

Graphique 5.9: Défis majeurs liés à l'urbanisation élevée



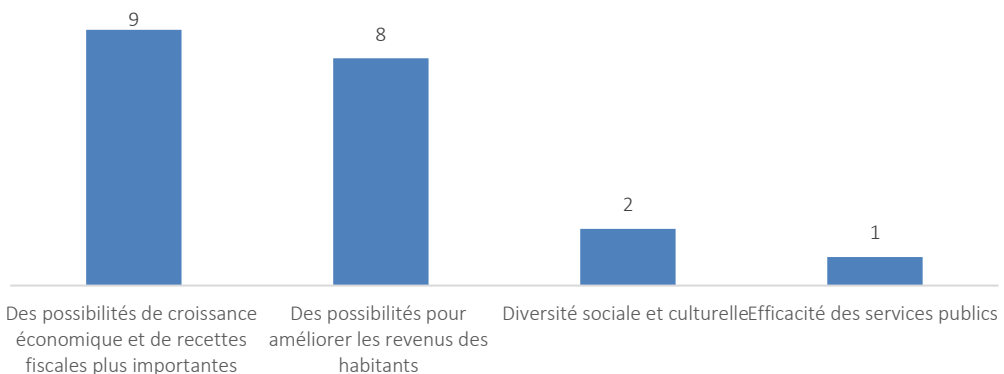
Graphique 5.10: Présence d'impacts environnementaux majeurs due à la hausse de la population urbaine



Selon les résultats du sondage, les hautes autorités locales de l'OCI sont assez conscientes de l'environnement - plus des trois quarts (77%) des répondants reconnaissent au moins un impact environnemental mineur dû à l'augmentation de la population de la ville (graphique 5.10). Deux d'entre eux ont indiqué que leur ville avait pris les mesures nécessaires pour réduire l'impact néfaste de l'urbanisation sur l'environnement. Néanmoins, deux des principales autorités locales ne reconnaissent toujours pas le défi environnemental lié à l'augmentation de la population des villes.

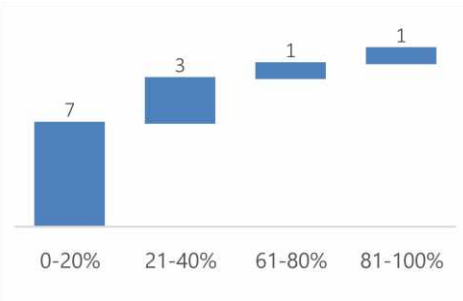
Les autorités locales sont attentives aux avantages liés à une urbanisation accrue, notamment en ce qui concerne la croissance économique et les recettes fiscales, ainsi qu'aux possibilités de mieux gagner sa vie. Pourtant, il y a une question sur laquelle presque tous les répondants sont d'accord : des taux d'urbanisation plus élevés ne conduisent pas en soi à l'efficacité des services publics (graphique 5.11).

Graphique 5.11: Avantages majeurs liés à l'urbanisation élevée

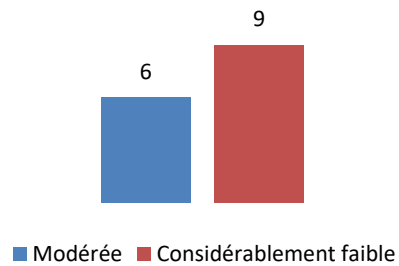


La plupart des répondants mentionnent que la part des revenus locaux est faible dans le budget de leur ville. Dans la majorité des cas, la proportion des recettes locales dans le budget de la ville ne dépasse pas 20 %. Seuls deux fonctionnaires ont déclaré avoir des revenus locaux

Graphique 5.12: Proportion des revenus locaux dans le budget de la ville



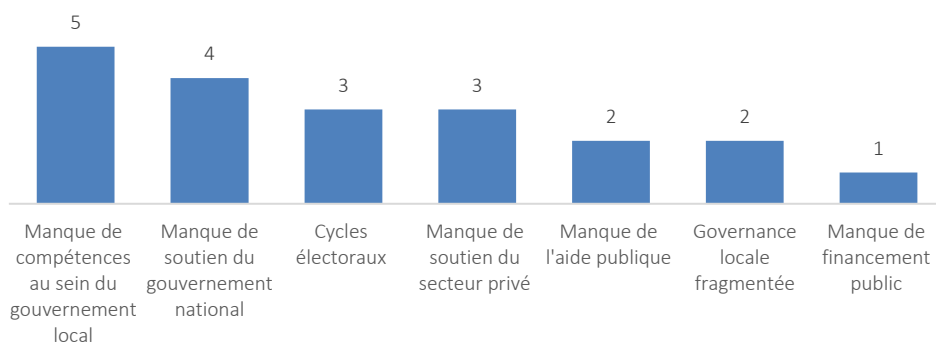
Graphique 5.13: Participation des OSC dans la prise de décisions urbaine



élevés, l'un entre 60 et 80 % et l'autre entre 80 et 100 % (graphique 5.12). En ce qui concerne la participation des OSC et autres organisations pertinentes de femmes et de jeunes au processus de prise de décision urbaine, il semble que de nombreuses autorités locales de l'OCI n'en tirent pas suffisamment profit, lorsqu'elles planifient et décident de l'avenir de leurs villes (graphique 5.13).

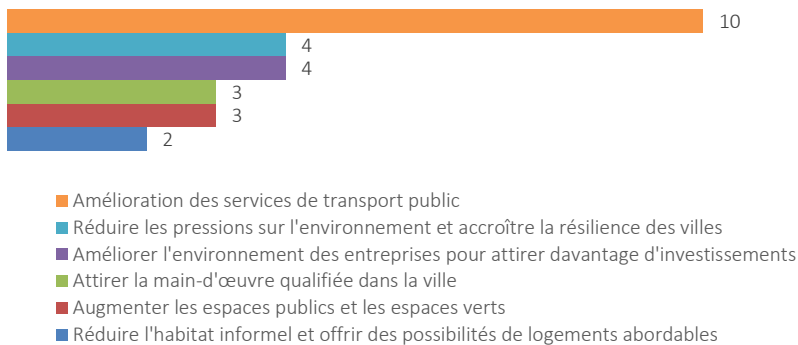
Il est intéressant de noter que, bien qu'il figure parmi les principaux problèmes, les hautes autorités locales ne considèrent pas le financement public comme l'une de leurs principales contraintes de gouvernance. Au total, neuf répondants estiment que le manque de compétences au sein du gouvernement local et le manque de soutien du gouvernement national constituent le plus grand obstacle à la gouvernance de leur ville. Ceci est suivi par l'idée que les cycles électoraux et le manque de soutien du secteur privé sont les principaux obstacles à une gouvernance locale plus efficace (graphique 5.14).

Graphique 5.14: Principales contraintes de la gouvernance locale



Près de la moitié des hautes autorités locales estiment que l'amélioration des services de transport public aurait les effets les plus positifs sur leur ville. À l'exception de ce domaine, qui est de loin considéré comme une priorité pour la prochaine décennie, l'accroissement de la résilience urbaine et l'amélioration de l'environnement commercial pour attirer davantage d'investissements s'avèrent importants pour le nombre relativement élevé de répondants (graphique 5.15). Cependant, l'importance de réduire les établissements informels et de fournir des opportunités de logement abordable reste à sous-estimer, car cette question prend la dernière place dans les priorités futures d'un échantillon donné de villes de l'OCI.

Graphique 5.15: Principaux enjeux sur lesquels la ville se concentrera au cours de la prochaine décennie (réponses multiples)



Bien que fondés sur un petit échantillon, les messages de l'enquête sont très clairs. Le zone de l'OCI a beaucoup de travail à faire pour régler les nombreux problèmes importants soulignés par les répondants, afin de maintenir la croissance économique de la ville.

CHAPITRE SIX

Pressions environnementales et résilience urbaine



En raison de la forte concentration de la population, des infrastructures et des activités commerciales, les villes sont plus exposées aux pressions et aux instabilités environnementales croissantes. Les risques environnementaux les plus courants dans les zones urbaines sont les vagues de chaleur, l'élévation du niveau de la mer, les inondations intérieures et côtières, la sécheresse, la rareté de l'eau et les ondes de tempête (IPCC, 2014). Cependant, les villes ne sont pas seulement victimes des anomalies environnementales, mais elles contribuent aussi largement à l'aggravation de leurs impacts. Étant les épices des activités sociales et économiques, les villes sont les principaux consommateurs d'énergie et, par conséquent, les plus grands émetteurs de gaz à effet de serre, qui est le principal moteur du réchauffement de la planète et du changement climatique. En conséquence, la température de la terre augmente, le moment et la quantité des précipitations changent, le niveau des précipitations devient très variable et l'occurrence de phénomènes météorologiques extrêmes comme les inondations, les courants d'air, les vagues de chaleur est plus souvent comparée au passé. Les changements dans ces variables importantes ont de graves conséquences négatives pour les êtres humains car ils affectent négativement la disponibilité de produits de première nécessité comme la nourriture et l'eau et dégradent les conditions sanitaires.

Bien que les villes des pays en développement et des pays développés soient exposées à un ou plusieurs des risques climatiques, le niveau de vulnérabilité et d'impact dépend largement de leur situation géographique, de leur profil économique et de leurs capacités d'adaptation. En termes de contribution aux émissions de gaz à effet de serre (GES), les villes du monde en développement, y compris les pays de l'OCI, sont les plus légers pollueurs. Cependant, les effets les plus dévastateurs du changement climatique les touchent de façon disproportionnée. Par exemple, l'élévation du niveau de la mer induite par le changement climatique sera la plus catastrophique pour Malé, Alexandrie et Dhaka par rapport aux villes côtières des pays développés qui sont les plus grands émetteurs de GES.

Dans ce contexte, ce chapitre vise à fournir des informations sur les impacts potentiels du changement climatique sur les établissements urbains et à proposer des mesures pour réduire la vulnérabilité à ces impacts et aux risques naturels.

6.1 Performance environnementale

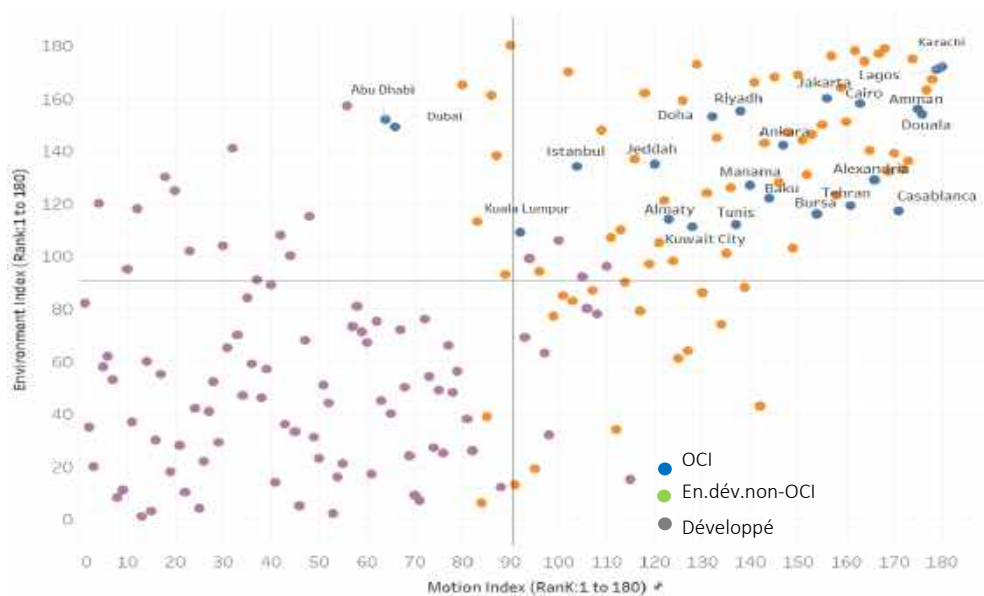
Compte tenu de l'importante empreinte carbone des villes, il est essentiel d'étudier leur durabilité et leur résilience environnementales pour effectuer des évaluations et élaborer des politiques efficaces. Néanmoins, dans le cas des pays en développement, y compris la majorité des membres de l'OCI, ce n'est pas une tâche facile. Pour la majorité des villes de ces pays, par exemple, les données sur les émissions de GES, la gouvernance environnementale et les capacités d'adaptation sont rares. Par conséquent, un nombre très limité de villes des pays de l'OCI contribuent aux efforts internationaux/régionaux visant à effectuer une évaluation détaillée, basée sur des données, des pressions environnementales et de la résilience des zones urbaines.



À l'échelle mondiale, il existe de nombreuses initiatives visant à quantifier la durabilité environnementale des villes afin de fournir aux décideurs et au public des informations et des points de vue précieux. Pour évaluer la performance des principales villes de l'OCI, l'indice des villes en mouvement (CIMI) préparé conjointement par le Center for Globalization and Strategy et l'IESE Business School, Université de Navarre, est choisi. Le CIMI saisit 10 dimensions dans un seul indicateur, permettant ainsi l'identification des forces et faiblesses de 180 villes à travers le monde dont 23 villes principales de 18 pays membres de l'OCI. Les 10 dimensions clés du CIMI comprennent la gouvernance, l'urbanisme, la gestion publique, la technologie, l'environnement, le rayonnement international, la cohésion sociale, la mobilité et le transport, le capital humain et l'économie. Bien que la plupart de ces indices présentent des lacunes à la fois théoriques et techniques et que leurs résultats doivent être interprétés avec prudence, ils fournissent une mesure indicative de la performance ainsi qu'une identification des orientations politiques pour l'action future.

Selon les résultats du CIMI pour 2017, la majorité des villes de l'OCI pour lesquelles on dispose de données sont classées selon des notes de rendement moyennes et faibles (graphique 6.1). En ce qui concerne la position globale des villes basée sur le classement CIMI, Abu Dhabi est la ville la plus durable de l'OCI, suivie de près par Dubaï et Kuala Lumpur. Ces trois villes sont classées parmi les villes durables relativement performantes dans le monde avec un très bon classement dans les dimensions de gestion publique et d'impact international.

Graphique 6.1: Performance environnementale dans les principales villes (2017)



Source: Classement des villes en mouvement de l'IESE 2017.



Karachi est classée comme la ville la moins durable, suivie de près par Lagos, Douala (Cameroun) et Amman. En fait, Karachi et Lagos sont classées dernières parmi 180 villes dans le monde. Entre autres, ces villes sont particulièrement à la traîne en matière d'urbanisme, de gouvernance et de durabilité environnementale. La situation reste plus ou moins la même lorsque l'on considère la dimension environnementale. La plupart des villes de l'OCI sont classées parmi le groupe le moins performant, comme le montre le graphique 6.1. Kuala Lumpur est la ville la plus respectueuse de l'environnement de l'OCI, suivie de Kuwait City, Tunis et Almaty. En revanche, Karachi et Lagos sont encore une fois les villes les moins performantes, suivies de Djakarta et du Caire.

6.2 Les villes et le changement climatique

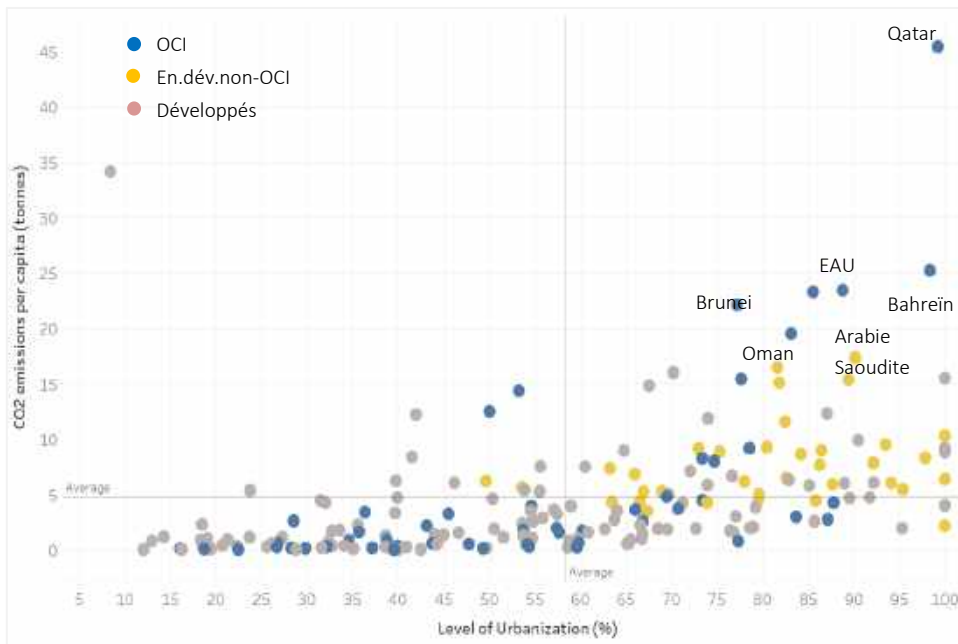
Émissions de carbone

Le dioxyde de carbone (CO₂) est le principal contributeur aux émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES) et à leur augmentation depuis les années 1990 (IPCC, 2014). Il est principalement généré par la combustion de combustibles destinés à l'usage domestique, aux transports et à l'industrie. Étant donné que la consommation de carburant est beaucoup plus élevée dans les pays industrialisés, les économies émergentes et les pays exportateurs de pétrole, des quantités importantes d'émissions sont également générées par ces pays. Étant l'épicentre des activités sociales et économiques, les villes sont la principale source d'émissions et donc de réchauffement de la planète et de changements climatiques. Selon les dernières estimations (IEA, 2016), plus de 75 % des activités économiques mondiales sont concentrées dans les zones urbaines. Par conséquent, les villes sont responsables des deux tiers (67 %) de la consommation d'énergie et de plus de 70 % des émissions de carbone du secteur de l'énergie.

Les données sur les émissions de CO₂ au niveau des villes sont très rares. Alors que la majorité des villes des pays développés collectent et diffusent des données sur les émissions, cette pratique est rarement pratiquée dans les pays en développement, y compris dans la majorité des pays membres de l'OCI. Récemment, de nombreuses initiatives ont été lancées à l'échelle mondiale pour encourager et soutenir les administrations au niveau des villes afin de développer des capacités techniques pour la planification et le développement urbains durables.



Graphique 6.2: Urbanisation et émissions de carbone



Source: WRI, CAIT Climate Data Explorer, World Resources Institute; ONU-Habitat, *World Cities Report 2016: Urbanization and Development - Emerging Features*, Kenya: Programme des Nations Unies pour les établissements humains.

À l'échelle mondiale, l'urbanisation est positivement liée à l'augmentation des émissions de carbone. Comme le montre le graphique 6.2, les émissions de CO2 par habitant sont très faibles dans les pays moins urbanisés que dans les pays plus urbanisés. En général, le monde en développement, y compris la majorité des pays de l'OCI, se caractérise par un niveau inférieur d'urbanisation et d'émissions de carbone alors que les pays développés se caractérisent par un niveau supérieur d'urbanisation et d'émissions. Les émissions de CO2 par habitant sont très élevées dans les pays membres de l'OCI les plus urbanisés, à revenu élevé et exportateurs de combustibles. Il convient de mentionner que six membres de l'OCI sont actuellement classés parmi les dix premiers émetteurs de carbone lourd les plus urbanisés du monde. Parmi ces pays, le Qatar se classe en tête avec des émissions de CO2 par habitant de 45 tonnes, suivi du Koweït (25,2), de Bahreïn (23,4), des Émirats arabes unis (23,3), de Brunei (22,1) et de l'Arabie saoudite (19,5).

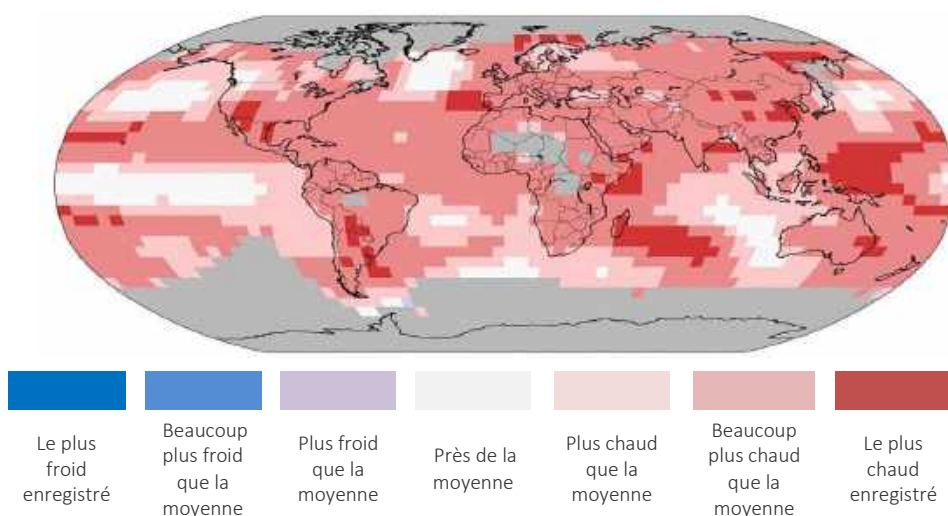
Épisodes de chaleur accablante

La température à la surface du globe a augmenté de 0,6 °C depuis la fin du 19^{ème} siècle (IPCC, 2014). Le taux de réchauffement a été de 0,17 °C depuis 1976, ce qui est comparativement plus élevé que le taux de réchauffement des décennies précédentes. Les activités anthropiques liées au transport, à l'agriculture, à l'industrie, etc. sont restées les principaux contributeurs aux émissions de GES et au réchauffement de la planète qui en résulte.



Dernièrement, l'année 2016 a été la plus chaude jamais enregistrée avec une température moyenne de 0,94°C. Bien que l'année 2017 ait été relativement plus froide avec 0,90 °C, la température est restée supérieure à la moyenne mondiale (carte 6.1). Certaines régions arides et sub-humides ont toutefois été particulièrement touchées en raison de la forte incidence des vagues de chaleur et des épisodes de chaleur extrême (IPCC, 2014). Ces événements constituent de graves menaces pour la survie des êtres humains car ils perturbent l'écosystème, atténuent les risques sanitaires et en endommagent l'infrastructure.

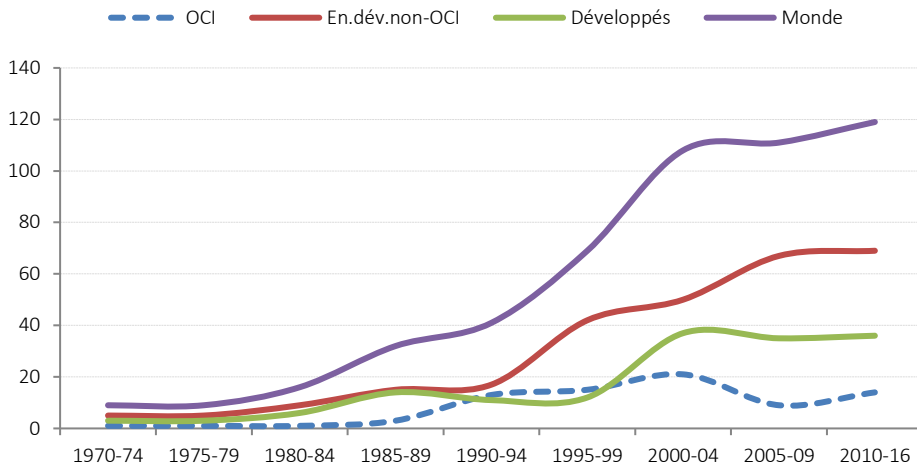
Carte 6.1: Percentiles de température des terres et des océans (2017)



Source: NOAA, Centres nationaux d'information sur l'environnement, Administration nationale des océans et de l'atmosphère.

Selon les dernières estimations (base de données EM-DAT), au cours des quatre dernières décennies, plus de 500 événements de température extrême ont été enregistrés dans le monde. Ces anomalies ont déclenché la mort et la destruction dans le monde entier, avec plus de 100 personnes touchées et 62 millions et des pertes économiques se chiffrant en dollars américains. Au cours de la même période, 15 pays membres de l'OCI ont signalé environ 78 événements de haute température, avec environ 4,5 millions de personnes affectées. Le nombre d'épisodes de chaleur extrême tous les cinq ans à l'échelle mondiale a augmenté, passant de neuf incidents dans les années 70 à un record de 119 en 2010-2016 (graphique 6.3). Cette tendance à la hausse est principalement due au niveau élevé des émissions de GES provenant des activités anthropiques. Les pays de l'OCI ont également connu une tendance croissante dans l'occurrence d'incidents de haute température au cours des quatre dernières décennies, passant d'un seul incident dans les années 70 à 21 en 2000/04, avant de baisser à 14 en 2010/16.

Graphique 6.3: Phénomènes de températures extrêmes (1970-2016)



Source: EM-DAT, Base de données de l'Emergency Events.

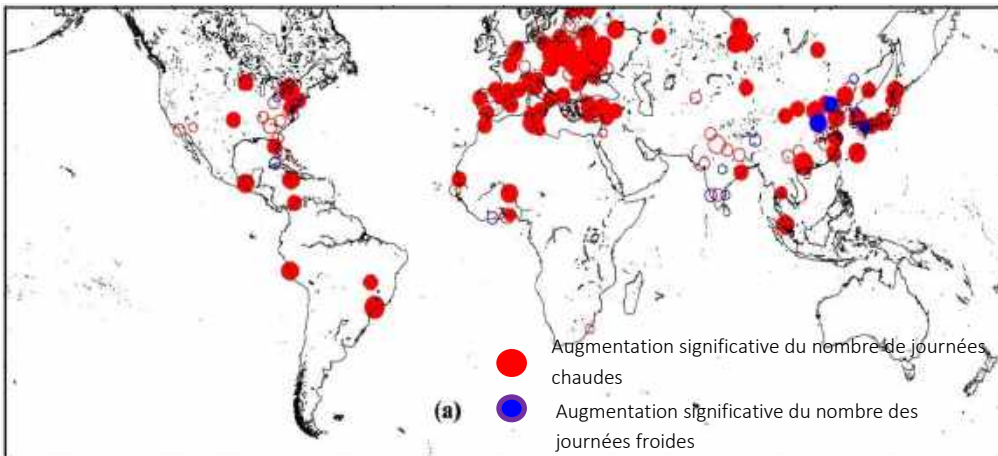
Étant donné la forte concentration de personnes, d'activités économiques et d'infrastructures, les zones urbaines sont particulièrement vulnérables aux températures extrêmement élevées. Les villes sont particulièrement vulnérables en raison de l'effet îlot de chaleur urbain (Tan et al 2010) - un phénomène d'élévation de température localisée en milieu urbain par rapport aux zones rurales voisines. Ce phénomène est associé à trois facteurs liés à l'urbanisation (Taha, 1997), notamment : (1) l'augmentation de la quantité de surfaces sombres comme l'asphalte et les matériaux de toiture à faible albédo et à forte admittance, (2) la diminution des surfaces de végétation et des surfaces perméables ouvertes comme le gravier ou le sol qui contribuent à l'ombrage et à l'évapotranspiration et (3) la libération de la chaleur générée par l'activité humaine (comme les voitures, la climatisation, etc.). Comme ces facteurs ne sont pas répartis de façon égale tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des villes, l'ampleur de l'effet d'îlot de chaleur varie selon les régions et les villes. En général, les zones/villes avec plus de terrains bâtis et moins d'espaces verts sont comparativement plus vulnérables.

Une étude récente (Mishra et al, 2015) couvrant 650 zones urbaines dans le monde entier révèle une augmentation significative de l'incidence des journées de chaleur extrême au cours de la période entre 1973-2012. En fait, le plus grand nombre d'événements de température élevée dans les villes a été enregistré au cours des dernières années, soit en 2009, 2010, 2011 et 2012. Dans l'ensemble, près de la moitié (48 %) des régions urbaines comprises dans l'étude ont enregistré une augmentation des journées chaudes, tandis que les deux tiers des régions urbaines ont connu une augmentation des nuits chaudes. Les zones urbaines situées principalement en Europe, en Afrique du Nord et en Afrique de l'Ouest ont connu une augmentation médiane de huit jours de la fréquence des journées de chaleur extrême et une augmentation médiane de dix nuits de chaleur. Au cours de cette période, de nombreuses zones urbaines réparties dans 15 pays de l'OCI ont également connu une augmentation des événements de haute température (Carte 6.2). La plupart de ces pays membres se trouvent



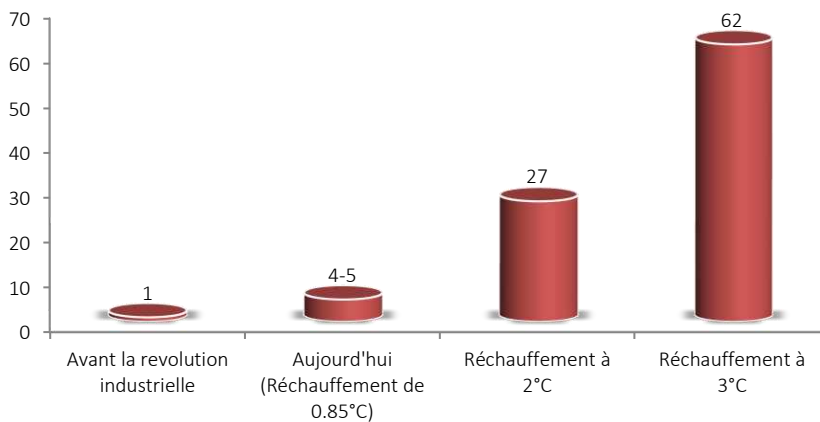
en Afrique subsaharienne (dont la Mauritanie, le Sénégal, le Mali, le Burkina Faso, le Niger, la Guinée, le Togo, le Bénin et le Nigeria) et en Afrique du Nord (dont la Libye, la Tunisie, l'Algérie et le Maroc). Entre autres, certaines zones urbaines en Turquie, en Syrie et en Jordanie ont également enregistré une augmentation des épisodes de chaleur extrême.

Carte 6.2: Changements dans le nombre de jours de chaleur extrême (1973–2012)



Source: V. Mishra et al. "Changes in Observed Climate Extremes in Global Urban Areas", *Environmental Research Letters*, 10 (2), 2018.

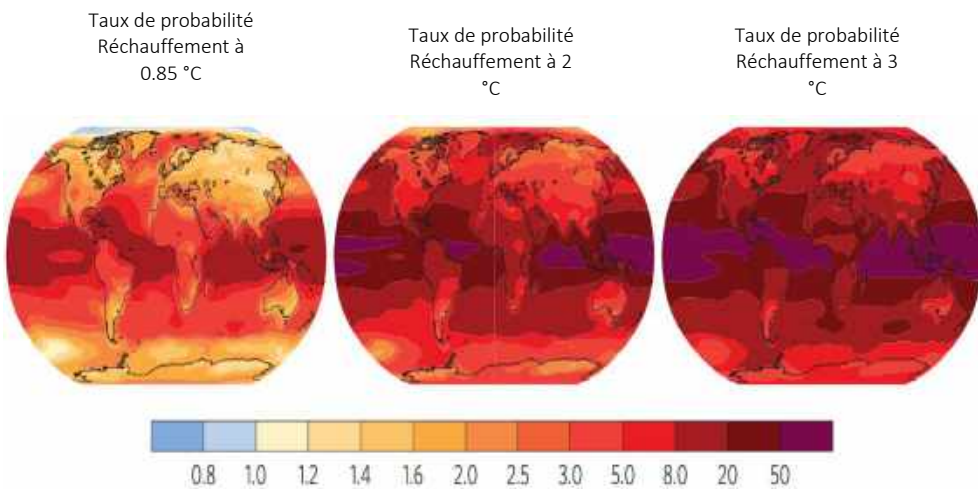
Graphique 6.4: Nombre prévu de jours d'épisodes de chaleur extrême tous les 1 000 jours



Source: E. M. Fischer et R. Knutti, " Anthropogenic Contribution to Global Occurrence of Heavy-Precipitation and High-Temperature Extremes ", *Nature Climate Change*, 5, 2015.

Le réchauffement de la planète et les variations des conditions climatiques entraînent une incidence plus fréquente des événements de haute température, qui se produisaient rarement auparavant. Les résultats d'une étude de Fischer et Knutti (2015) révèlent qu'à l'époque avant la révolution industrielle, la probabilité d'événements de chaleur extrême était de 1 jour sur 1 000 jours (graphique 6.4). Cependant, en raison du réchauffement climatique, la probabilité de tels événements est maintenant de 4-5 jours pour chaque 1000 jour. Cette situation risque de s'aggraver au fur et à mesure que le réchauffement augmentera à des niveaux plus élevés dans le futur. En cas de réchauffement de 2 °C et de 3 °C, la probabilité d'un épisode de chaleur extrême tous les 1 000 jours sera probablement de 27 jours et de 62 jours, respectivement.

Carte 6.3: Changement de la probabilité de chaleur extrême



Source: E. M. Fischer et R. Knutti, " Anthropogenic Contribution to Global Occurrence of Heavy-Precipitation and High-Temperature Extremes ", Nature Climate Change, 5, 2015.

Remarques: Probabilité moyenne multi-modèle de dépasser le 99ème percentile de la température quotidienne par rapport au niveau préindustriel. Les rapports de probabilité sont indiqués pour des périodes de 30 ans au cours desquelles les températures moyennes mondiales se sont réchauffées de 0,85 °C (situation actuelle), 2 °C et 3 °C par rapport aux conditions préindustrielles.

Comme nous l'avons déjà mentionné, l'augmentation future du réchauffement augmentera considérablement les épisodes de chaleur extrême qui constituent de graves menaces pour les êtres humains et l'écosystème. Néanmoins, ces effets négatifs du réchauffement varient beaucoup à travers le monde. Comme le montre la carte 6.3, les événements de chaleur extrême seront plus intenses dans les pays situés dans les régions tropicales et subtropicales, y compris de nombreux pays membres de l'OCI. Si le réchauffement climatique continue à augmenter, les pays de ces régions pourraient connaître 50 fois plus de journées extrêmement chaudes et 2,5 fois plus de journées pluvieuses d'ici la fin de ce siècle. Étant donné que la majorité des pays de l'OCI sont situés dans des régions caractérisées par un faible développement socio-économique, l'augmentation des événements de haute température mettra en péril la santé et le bien-être de millions de personnes vivant en particulier dans les zones urbaines, en raison de leur grande sensibilité aux vagues de chaleur et aux sécheresses.

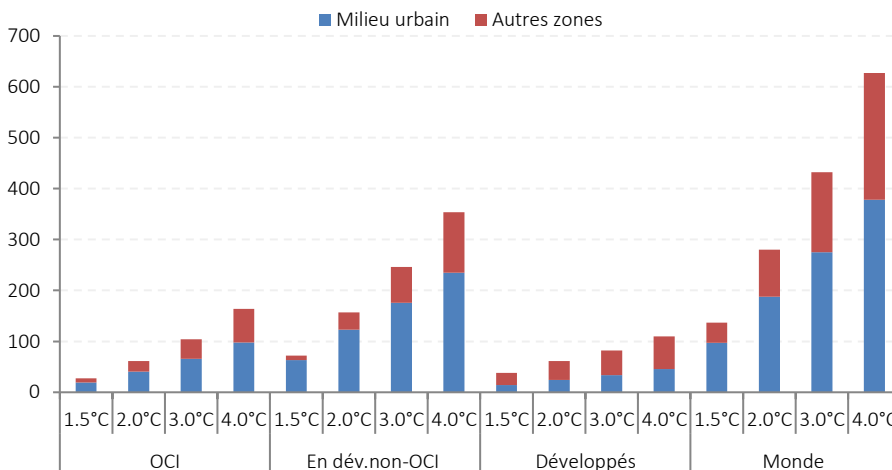


Élévation du niveau de la mer

L'élévation du niveau de la mer est une manifestation dominante du réchauffement de la planète et du changement climatique, ayant de graves conséquences négatives pour le bien-être et la survie de l'humanité. Selon l'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC, 2007), le niveau mondial de la mer a augmenté à un taux moyen de 1,8 millimètre par an de 1961 à 2003, la croissance la plus rapide ayant eu lieu entre 1993 et 2003 (un taux moyen de 3,1 millimètres par an). Les preuves scientifiques attribuent cette élévation rapide du niveau de la mer à la fonte des glaces et des glaciers et à l'expansion de l'eau de mer due au réchauffement de la planète. Au rythme actuel des émissions de GES et du réchauffement climatique, on estime que le niveau de la mer pourrait s'élever de 0,5 à 1,4 mètre d'ici la fin de ce siècle, ce qui est très élevé par rapport à l'élévation de 59 centimètres estimée précédemment par l'IPCC (2014).

Selon les dernières estimations (Strauss et Levermann, 2015), dans le pire des cas, c'est-à-dire sans réduction des émissions et avec un réchauffement global de 4 °C, l'élévation du niveau de la mer pourrait affecter environ 620 millions de personnes vivant dans les zones côtières basses (sur la base des estimations démographiques de 2010). Les populations côtières des pays en développement sont particulièrement vulnérables, avec plus de 500 millions de personnes vivant sur des terres menacées par l'élévation du niveau de la mer. Toutefois, la réduction des émissions de carbone et le réchauffement de 2 °C, tels que proposés dans le cadre de l'Accord de Paris, permettraient de réduire le nombre de personnes menacées à 280 millions. La majeure partie de ce déclin se produirait dans les pays en développement.

Graphique 6.5: Élévation du niveau de la mer et population sur les terres menacées (millions)



Source: B. H.Strauss, S. Kulp, etA.Levermann, *Mapping Choices: Carbon, Climate, and Rising Seas, Our Global Legacy*, Climate Central Research Report, 2015.

En général, les pays en développement ont une plus grande exposition humaine à tous les scénarios de réchauffement par rapport aux pays développés. Il convient de mentionner que la situation s'inverse lorsque l'on considère l'exposition économique des pays à l'élévation du niveau de la mer à l'échelle mondiale (Swiss Re, 2013). Conformément à la situation mondiale, des millions de personnes sont menacées par la montée accélérée de la mer dans les pays membres de l'OCI. Comme le montre le graphique 6.5, dans un scénario de maintien du statu quo, l'élévation du niveau de la mer pourrait submerger les terres qui abritent actuellement plus de 164 millions de personnes réparties dans 44 pays membres de l'OCI. Pour le réchauffement de 1,5°C, les pays de l'OCI représentent 20% de la population mondiale vivant dans des terres menacées alors que ce ratio pourrait atteindre 26% pour le pire mais possible scénario de réchauffement de 4°C. Au niveau des pays, cinq membres, à savoir le Bangladesh, l'Indonésie, l'Égypte, le Nigeria et la Malaisie, sont classés parmi les 20 nations les plus à risque au monde.

Étant donné que beaucoup des plus grandes villes du monde se trouvent dans des régions côtières, l'élévation du niveau de la mer sera plus catastrophique pour les personnes, les biens et les infrastructures dans les zones urbaines. Comme le montre le graphique 6.5, plus de la moitié des populations mondiales exposées à l'élévation du niveau de la mer vivent dans quelque 260 villes réparties dans le monde entier. Parmi ces villes, la situation est particulièrement préoccupante dans celles qui se trouvent dans les pays en développement où le niveau d'exposition humaine atteint 88 % de la population à un niveau de réchauffement très probable de 1,5 °C.

Tableau 6.1: Villes de l'OCI les plus exposées à l'élévation du niveau de la mer (en millions)

Ville	Pays	1.5 °C	2 °C	3 °C	4 °C
Dhaka*	Bangladesh	0,3	2,0	5,9	12,3
Djakarta*	Indonésie	2,7	5,0	7,2	9,5
Khulna	Bangladesh	0,8	2,6	4,6	7,6
Chittagong	Bangladesh	1,9	3,8	5,5	7,0
Barisal	Bangladesh	0,8	2,6	4,3	6,0
Surabaya	Indonésie	1,1	2,7	4,2	5,5
Lagos	Nigeria	1,4	2,3	3,0	3,7
Narayanganj	Bangladesh	0,1	0,6	1,9	3,5
Alexandrie	Egypte	2,4	2,8	3,0	3,4
Comilla	Bangladesh	0,1	0,4	1,3	2,8
Tegal	Indonésie	0,6	1,2	1,9	2,7
Semarang	Indonésie	0,4	1,0	1,7	2,6
Tanta	Egypte	0,0	0,2	0,7	2,5
Dakar*	Sénégal	0,3	0,7	1,1	1,7
Karachi	Pakistan	0,2	0,4	0,6	1,4
Ujungpandang	Indonésie	0,1	0,4	0,8	1,4
Abidjan	Côte d'Ivoire	0,4	0,8	1,1	1,4
Palembang	Indonésie	0,0	0,2	0,7	1,4
Mymensingh	Bangladesh	0,0	0,1	0,5	1,3
Cotonou	Bénin	0,5	0,9	1,1	1,2

Source: B. H.Strauss, S. Kulp, et A.Levermann, *Mapping Choices: Carbon, Climate, and Rising Seas, Our Global Legacy*, Climate Central Research Report, 2015.



Au niveau de chaque ville, l'exposition humaine à l'élévation du niveau de la mer varie beaucoup à travers les pays de l'OCI. Comme le montre le tableau 6.1, les 20 premières villes de l'OCI ayant le plus grand nombre de population exposée à l'élévation du niveau de la mer représentent environ la moitié du total de l'OCI dans tous les scénarios de réchauffement. Les villes côtières les plus exposées se trouvent au Bangladesh (7) et en Indonésie (6). L'exposition humaine est la plus élevée à Dhaka, avec un scénario de réchauffement de 4 °C, suivi par Jakarta, Khulna et Chittagong. Ces mêmes villes sont également classées parmi les villes les plus exposées, mais avec des variations dans le classement pour un réchauffement de 3 °C. Cependant, dans le cas de scénarios de réchauffement de 2 °C et 1,5 °C, les populations vivant dans les régions côtières d'Alexandrie et de Surabaya sont relativement plus exposées à l'élévation du niveau de la mer.

L'inondation des terres cultivées, la salinité croissante du sol et la contamination des ressources en eau douce constitueront également une menace sérieuse pour la sécurité alimentaire de millions de personnes vivant dans les mégapoles des pays de l'OCI. Selon les conclusions de l'IPCC (2014), les pays tels que le Bangladesh et l'Égypte, où une grande partie de la production agricole se trouve dans des zones côtières de faible altitude, et les petites nations insulaires comme les Maldives pourraient subir d'importantes pertes de production en raison des inondations et de l'intrusion saline. Un niveau de la mer élevé exacerbera également les effets des inondations des grands fleuves, en particulier le Niger et le Nil. Certaines des régions les plus vulnérables sont le delta du Nil en Égypte, le delta du Gange-Brahmapoutre au Bangladesh, la région du fleuve Mahaka en Indonésie et l'île des Maldives et de Bahreïn (Banque mondiale 2013, AFED 2009).

Étant donné que l'élévation du niveau de la mer dépend d'une relation complexe entre les futures émissions de carbone et le réchauffement de la planète, il n'est pas facile d'estimer et de prévoir l'ampleur réelle des impacts qui y sont associés. Dans le même ordre d'idées, ces estimations et d'autres estimations similaires doivent être considérées comme indicatives et doivent être lues avec prudence. Cela dit, le niveau d'exposition humaine indique toutefois que des efforts d'atténuation du climat plus rigoureux sont nécessaires pour maîtriser le réchauffement de la planète. Il souligne également l'importance des mesures d'adaptation pour rendre les villes plus résistantes et plus durables dans les pays membres de l'OCI et ailleurs.

Sécheresse et pénurie d'eau

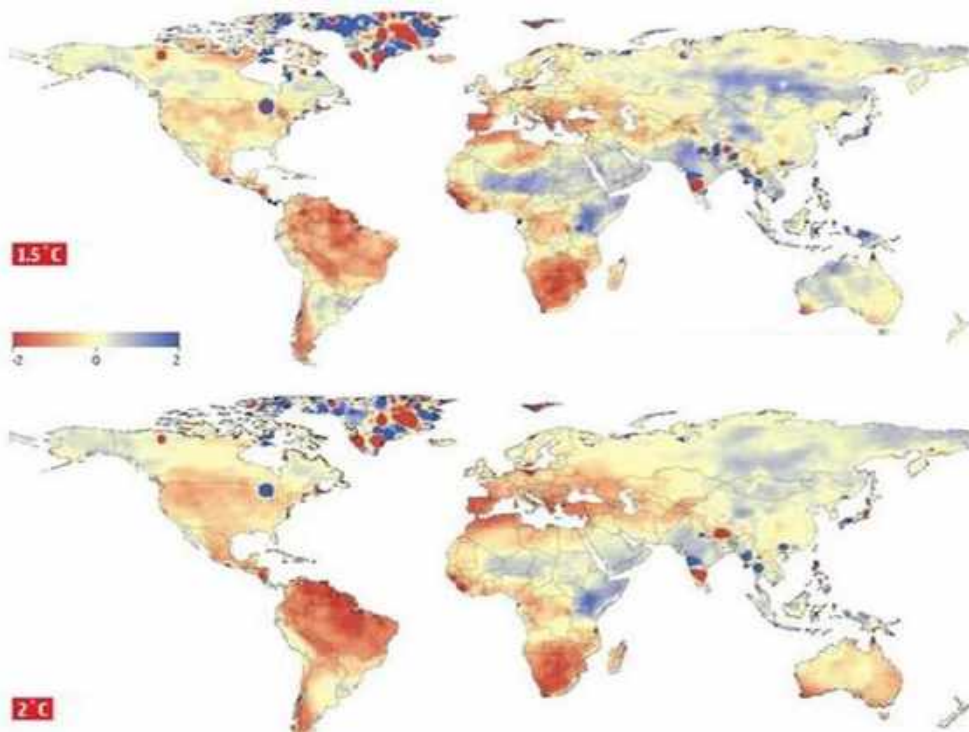
La fréquence des périodes prolongées de sécheresse est en augmentation dans le monde entier, principalement en raison de la hausse des températures, des variations des précipitations et du faible niveau des précipitations. Le dernier cinquième rapport d'évaluation de l'IPCC (2014) prévoit une baisse de l'humidité des sols à l'échelle mondiale, avec un risque accru de sécheresse, en particulier dans les régions déjà sèches, notamment l'Afrique australe, la région du Sahel, l'Asie du Sud et la Méditerranée. Le rapport souligne également la gravité de la situation en prévoyant une augmentation de la superficie touchée par la sécheresse, qui passerait du niveau actuel de 1 % des terres totales à 30 % d'ici 2100.

Une étude récente de Liu et al (2018) sur l'évaluation fondée sur le risque des changements de la sécheresse mondiale dus à des conditions de réchauffement supplémentaire de 1,5 et 2 °C prévoit une augmentation de la durée des sécheresses de 2,9 à 3,2 mois. En conséquence, l'impact humain des conditions de sécheresse extrême, en particulier dans les zones urbaines,



devrait s'aggraver. Sur la base du Palmer Drought Severity Index, les auteurs suggèrent également qu'environ 357 millions de citoyens supplémentaires seront touchés par les sécheresses extrêmes en cas de réchauffement de 1,5°C, alors que ce nombre atteindra 696 millions en cas de réchauffement de 2°C (carte 6.4). La fréquence et l'intensité élevées des sécheresses mettront également en danger les systèmes d'eau, car les rivières, les lacs et les aquifères s'assècheront ou seront trop pollués pour être utilisés. La situation sera particulièrement mauvaise dans les régions sèches déjà pauvres en eau comme l'Afrique australe et la Méditerranée. En conséquence, jusqu'à un milliard de personnes dans les régions sèches pourraient être confrontées à une pénurie d'eau croissante (IPCC, 2014).

Carte 6.4: Populations urbaines touchées par la sécheresse dans un monde plus chaud de 1,5 et 2 °C



Source: Liu, W. et al. "Global Drought and Severe Drought-Affected Populations in 1.5 and 2°C Warmer Worlds", *Earth System Dynamics*, 9, 2018.

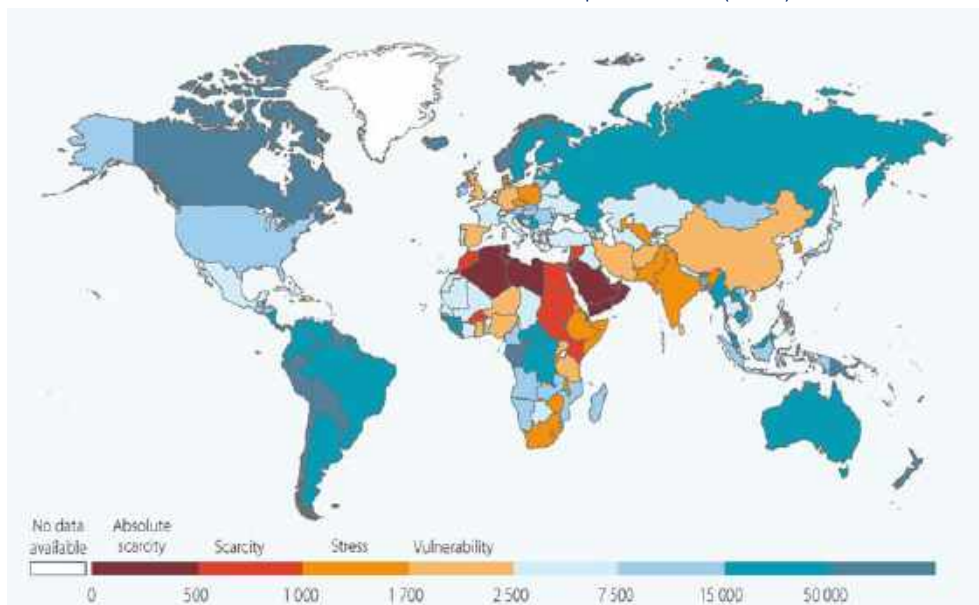
Remarques: Le Palmer Drought Severity Index (PDSI) utilise les données de température et de précipitation disponibles pour estimer la sécheresse relative afin de prévoir les sécheresses à long terme.

La majorité des pays membres de l'OCI sont situés dans des régions arides et semi-arides caractérisées par des pluies sporadiques, de faibles précipitations et une disponibilité limitée des ressources en eau. Étant donné la sombre situation actuelle de la sécurité de l'eau (SESRIC, 2016a), la plupart des pays membres de l'OCI seront durement touchés par l'augmentation prévue des conditions de sécheresse extrême et le niveau allégé de la pénurie d'eau dans les décennies à venir. Comme le relève la carte 6.5, presque la moitié des pays de l'OCI font face à des niveaux de pénurie d'eau. Une pénurie d'eau absolue est observée dans 14 pays de l'OCI, à savoir le Koweït, les Émirats arabes unis, le Qatar, l'Arabie saoudite, le Yémen, les Maldives, Bahreïn, la Libye, la Jordanie, la Palestine, l'Algérie, Djibouti, Oman et la Tunisie. Des pénuries



chroniques d'eau sont observées dans six pays de l'OCI, à savoir l'Égypte, la Syrie, le Burkina Faso, le Maroc, le Liban et le Soudan. Entre autres, six pays de l'OCI subissent un stress hydrique régulier, à savoir le Pakistan, la Somalie, l'Ouganda, les Comores, le Nigéria et l'Ouzbékistan.

Carte 6.5: Ressources en eau renouvelables totales par habitant (2013)



Source: WWAP, The United Nations World Water Development Report 2015: L'eau pour un monde durable, Paris : United Nations World Water Assessment Programme, UNESCO, 2015.

Au cours du siècle dernier, l'utilisation mondiale de l'eau a augmenté à un rythme plus de deux fois supérieur à l'accroissement de la population, alors que de nombreuses villes manquent chroniquement d'eau (FAO, 2007). Compte tenu de l'augmentation de la demande en eau par rapport aux pénuries, les zones urbaines sont particulièrement vulnérables aux sécheresses. Actuellement, environ 400 millions de citoyens sont confrontés à une pénurie d'eau alors qu'un quart des villes du monde sont déjà en situation de stress hydrique et sont fortement exposées aux pénuries d'eau induites par la sécheresse à l'avenir (IPCC, 2014).

Une étude mondiale à grande échelle (McDonald et al. 2014) sur la disponibilité de l'eau dans 265 grandes villes réparties dans 112 pays révèle que 102 villes sont toujours en situation de stress hydrique. Plus des deux tiers (67%) de ces villes souffrant de stress hydrique sont situées dans des pays en développement. Au niveau mondial, environ un quart de la population des grandes villes, soit 381 ± 55 millions de personnes, dispose d'un approvisionnement en eau soumis à un stress. Il est intéressant de souligner qu'environ 78% des citoyens des grandes villes dépendent des eaux de surface, 20% des eaux souterraines et 2 % du dessalement.

L'analyse dans l'étude mentionnée couvre également 49 grandes villes de 35 pays membres de l'OCI. Au total, 19 villes de l'OCI dont 10 sont les capitales sont confrontées au stress hydrique. La majorité (14) de ces villes sont confrontées à une pression au niveau d'eaux de

surface. Plus de la moitié (8 villes) souffrant de stress au niveau d'eaux de surface sont situées dans la région MENA, notamment Agadir, Alexandrie, Alger, Bagdad, Casablanca, Mossoul, Shiraz et Téhéran, tandis que trois villes sont situées en Europe et en Asie centrale, notamment Bakou, Istanbul et Tachkent. Trois villes d'Asie du Sud font également partie de cette liste, à savoir Karachi, Quetta et Rajshahi. D'autre part, les nappes phréatiques sont sous pression dans cinq villes de l'OCI, à savoir Bichkek, Kaboul, Riyad, Sanaa et Tripoli.

Tableau 6.2: Stress hydrique dans les principales villes de l'OCI

Ville	Pays	Eaux de surface	Eaux souterraines
Agadir	Maroc	X	.-.
Alexandrie	Égypte	X	.-.
Alger*	Algérie	X	.-.
Bagdad*	Irak	X	.-.
Bakou*	Azerbaïdjan	X	.-.
Bishkek*	Kirghizstan	.-.	X
Casablanca	Maroc	X	.-.
Istanbul	Turquie	X	.-.
Kaboul*	Afghanistan	.-.	X
Karachi	Pakistan	X	.-.
Mossou	Irak	X	.-.
Quetta	Pakistan	X	.-.
Rajshahi	Bangladesh	X	.-.
Riyadh*	Arabie saoudite	.-.	X
Sana'a*	Yémen	.-.	X
Shiraz	Iran	X	.-.
Tripoli*	Libye	.-.	X
Tachkent*	Ouzbékistan	X	.-.
Téhéran*	Iran	X	.-.

Source: R. McDonald et al., "Water on an Urban Planet: Urbanization and the Reach of Urban Water Infrastructure", *Global Environmental Change*, Vol. 27, juillet 2014.

Remarques: X = Soumise à un stress hydrique; .-. = Non soumise à un stress hydrique; * = Capitale.

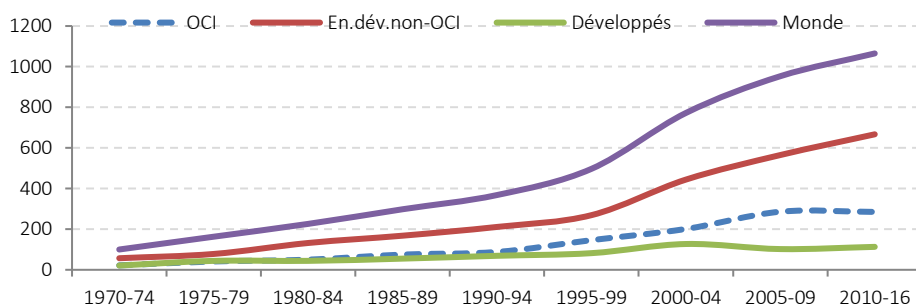
Inondations

Les inondations urbaines sont la catastrophe environnementale la plus fréquente, avec de graves conséquences négatives pour la société, l'économie et les infrastructures dans le monde entier. La grande vulnérabilité des zones urbaines est due au fait que beaucoup d'entre elles sont situées dans les plaines inondables et/ou les deltas des fleuves (Swiss Re, 2013). En outre, une proportion importante des terres dans les zones urbaines connaît une forte concentration de bâtiments et d'autres structures à base de béton qui empêchent l'absorption efficace des précipitations dans le sol. Cela réduit les risques de crues soudaines en cas de fortes pluies.



Les villes du monde entier sont frappées par des inondations causées par de fortes pluies, des débordements de rivières et des ondes de tempête. En fait, l'inondation est la catastrophe naturelle la plus courante avec des pertes très élevées en vies humaines et en biens. Selon les dernières estimations (EM-DAT, 2018), les inondations ont représenté plus de 40 % de toutes les catastrophes enregistrées au cours des 50 dernières années. À l'échelle mondiale, on a observé une tendance à la hausse des inondations, qui sont passées de 100 événements en 1970-1974 à 1065 en 2010-2016. Depuis 1970, plus de 4 400 inondations ont été enregistrées dans le monde entier. En général, les pays en développement sont restés plus exposés aux inondations, avec plus de 3700 incidents enregistrés, soit environ 84 % du total mondial. Conformément aux tendances mondiales, les pays membres de l'OCl ont également connu une augmentation des inondations, passant de 44 en 1970-74 à 2185 en 2010-16.

Graphique 6.6: Inondations (1970-2016)



Source: EM-DAT, Base de données de l' Emergency Events.

Au niveau mondial, environ 21 millions de personnes pourraient être touchées par des inondations chaque année (World Resource Centre, 2015). Près de 80% de ces personnes résident dans 15 pays dont sept pays membres de l'OCl. Parmi ces pays, le Bangladesh occupe la première place avec 3,5 millions de personnes exposées aux inondations chaque année, suivi du Pakistan (0,71 million), de l'Indonésie (0,64 million), de l'Égypte (0,46 million), de l'Afghanistan (0,33 million), du Nigeria (0,29 million) et de l'Irak (0,19 million).

Cette tendance à la hausse des inondations est largement associée à une urbanisation rapide et incontrôlée et à des phénomènes météorologiques extrêmes causés par les changements climatiques (ONU-Habitat, 2016 ; GIEC, 2012). Étant donné les faibles chances de limiter le réchauffement climatique d'origine humaine à bien moins de 2 degrés Celsius, on s'attend à ce que le risque d'inondation augmente considérablement dans de nombreuses régions du monde.

Selon les conclusions d'une étude récente (Willner et al., 2018), le risque d'inondation des rivières sera très élevé d'ici 2040, si aucune mesure n'est prise pour améliorer les digues, renforcer les normes de construction, déplacer les établissements et gérer les rivières. La situation sera particulièrement alarmante pour les régions en développement comme l'Asie et l'Afrique, qui se caractérisent par de très faibles capacités d'adaptation, des ressources financières limitées et une mauvaise planification urbaine. Si aucune mesure n'est prise pour

renforcer les capacités de gestion des risques de catastrophe, d'ici 2040, le nombre de personnes touchées par les inondations augmentera considérablement dans le monde en développement, y compris dans de nombreux pays de l'OCI. Les pays de la région asiatique seront les plus touchés, car le nombre de personnes touchées au niveau régional passera probablement de 70 à 156 millions. Entre-temps, le nombre de personnes touchées par les inondations fluviales passera de 25 à 34 millions en Afrique et de 6 à 12 millions en Amérique du Sud. Au niveau métropolitain, le risque d'inondation fluviale est le plus élevé à Jakarta et au Caire, où le nombre de personnes potentiellement touchées pourrait augmenter jusqu'à 10 millions et 5,5 millions, respectivement (Swiss Re, 2013).

La majorité des pays de l'OCI sont généralement caractérisés par une faible protection contre les catastrophes naturelles et des capacités d'adaptation (SESRI, 2016b). Selon les conclusions de Willner et al. (2018), de nombreux pays membres de l'OCI situés en Afrique et en Asie ont besoin de renforcer leurs capacités d'adaptation pour atténuer et gérer les risques d'inondation atténués. En Afrique, les enjeux sont importants dans les pays situés autour du bassin du fleuve Niger et du Nil. Le Nigeria sera le plus durement touché, le nombre de personnes touchées passant de 4 à 6 millions, suivi du Mali (1,1 à 1,5 million), du Tchad (0,7 à 1,4 million) et du Soudan (0,7 à 1,3 million). D'autre part, l'Égypte connaît une augmentation significative des personnes sous risque d'inondation de 0,2 à 3 millions. Entre-temps, en Asie, l'un des pays les plus peuplés de l'OCI, le Pakistan, sera le plus touché en raison de son exposition historiquement élevée aux inondations et de ses faibles capacités d'adaptation. Sans aucune protection supplémentaire, l'étude prévoit que le nombre de personnes touchées au Pakistan va probablement passer de 6 à 11 millions au cours des 25 prochaines années.

De nombreux experts avancent (IPCC, 2014) que l'humanité a déjà émis suffisamment de gaz à effet de serre dans l'atmosphère pour que les conditions climatiques s'aggravent dans les 2-3 décennies à venir malgré toutes les mesures d'atténuation. Par conséquent, le changement climatique déclenchera des pluies plus fortes et imprévisibles et des ondes de tempête extrêmes, exposant des millions de personnes vivant dans les zones urbaines à des inondations dans les pays développés et en développement. Cet état de fait nécessite donc des mesures plus agressives et des politiques saines pour gérer les risques d'inondation atténués par une gestion intégrée des catastrophes dues aux inondations. En particulier dans le monde en développement, y compris de nombreux pays de l'OCI, il est absolument nécessaire de passer d'une gestion réactive traditionnelle des inondations (intervention et rétablissement) à une réponse proactive en mettant en place des systèmes efficaces de prévision et d'alerte des inondations, de gestion des dangers et des risques d'inondation, de participation du public et de réformes institutionnelles.

6.3 Vulnérabilité et préparation aux catastrophes

Comme nous l'avons vu dans la section précédente, les changements climatiques aggraveront encore l'exposition et la vulnérabilité des villes aux phénomènes météorologiques extrêmes. Bien qu'une grande incertitude persiste quant à l'étendue, la fréquence et l'intensité réelles



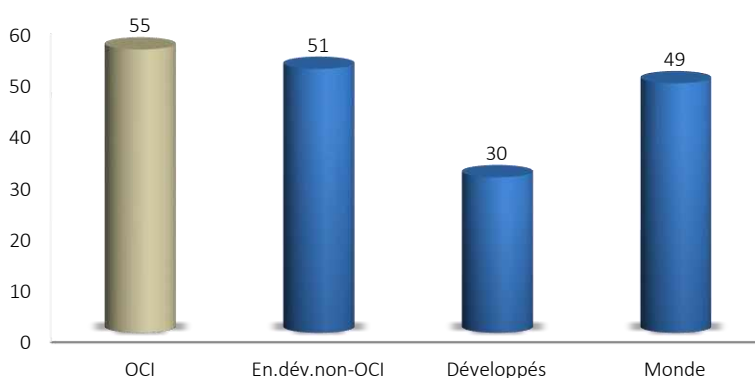
des risques et dangers environnementaux dans une région, un pays ou une ville en particulier, presque tous les modèles environnementaux prévoient une tendance à la hausse des catastrophes naturelles et des pertes sociales et économiques qui y sont associées à l'avenir. Compte tenu de l'exposition aux catastrophes naturelles et des risques existants dans les zones urbaines, la poursuite de l'intensification des phénomènes météorologiques extrêmes induits par les changements climatiques souligne la nécessité et l'importance cruciales de mettre en place des mécanismes efficaces et efficaces pour renforcer les capacités d'adaptation et la résilience des villes.

Vulnérabilité

La majorité des pays des régions en développement, y compris la plupart des membres de l'OCI, se caractérisent non seulement par une grande vulnérabilité aux catastrophes d'origine climatique et aux événements extrêmes, mais aussi par le fait qu'ils sont les moins bien préparés avec des capacités minimales de gestion des catastrophes. En conséquence, le manque de capacités d'adaptation aggrave les perspectives d'une réponse et d'un relèvement efficaces et efficaces en cas de catastrophes naturelles et de phénomènes météorologiques extrêmes.

La vulnérabilité englobe les conditions déterminées par l'environnement physique, social, économique et les facteurs environnementaux ou les processus qui augmentent la susceptibilité d'une communauté à l'impact des aléas. En d'autres termes, la vulnérabilité amplifie les effets des aléas naturels et les conduit à se transformer en catastrophes. Selon les dernières données disponibles (ONU-EHS), la vulnérabilité aux impacts des risques naturels et du changement climatique est la plus élevée dans les pays membres de l'OCI. Comme le montre le graphique 6.7, le taux de vulnérabilité des pays de l'OCI s'élève à 55, ce qui est supérieur aux autres groupes de pays et à la moyenne mondiale.

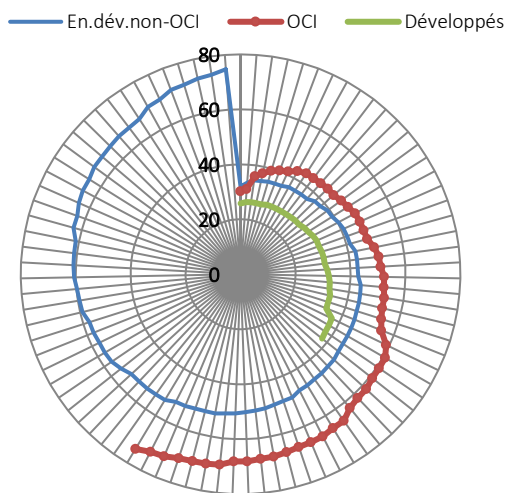
Graphique 6.7: Vulnérabilité aux catastrophes naturelles et aux changements climatiques (2016)



Source: UNU-EHS, Université des Nations Unies- Institut pour l'environnement et la sécurité humaine

Au niveau de chaque pays, la vulnérabilité aux catastrophes naturelles varie de 30 à 74. Comme le montre le graphique 6.8, la majorité des pays membres de l'OCI sont les plus vulnérables aux catastrophes naturelles avec un taux de vulnérabilité supérieur à 50. Parmi ces pays très vulnérables, le Tchad est classé premier, suivi par l'Afghanistan, le Niger, la Guinée, le Mozambique et la Guinée-Bissau, tous avec des scores supérieurs à 70. D'autre part, le Qatar est classé comme le pays le moins vulnérable parmi les membres de l'OCI avec un score de 30, ce qui est égal à la moyenne des pays développés. Entre autres, les Émirats arabes unis, le Koweït, l'Arabie saoudite et le Brunéi ont enregistré un taux de vulnérabilité inférieur à 40.

Graphique 6.8: Vulnérabilité aux catastrophes au niveau des pays (2016)



Source: UNU-EHS, Université des Nations Unies- Institut pour l'environnement et la sécurité humaine

Capacités d'adaptation

Les capacités d'adaptation font référence à la capacité des personnes, des organisations et des systèmes, en utilisant les compétences, les ressources et les opportunités disponibles, de faire face, de gérer et de surmonter des conditions défavorables. La qualité des capacités et des conditions d'un pays en matière de gestion des catastrophes semble avoir une influence importante sur les facteurs de risque sous-jacents. Lorsque des nombres similaires de personnes sont touchées par des aléas de même gravité, les pays riches et les pays pauvres subissent généralement des pertes et des impacts radicalement différents. Si la richesse relative est un déterminant clé, d'autres facteurs tels que l'urbanisme et le développement des infrastructures jouent également un rôle dans la construction sociale du risque.

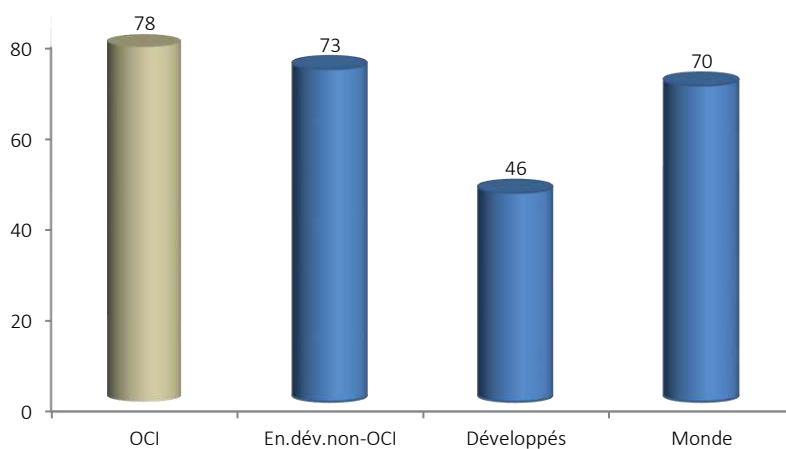
Les changements climatiques sont directement liés aux modifications de l'écosystème naturel, aux types de maladies et à la dégradation des ressources naturelles, à la déforestation et aux événements extrêmes, qui ont considérablement influencé les schémas de vulnérabilité. Selon le SESRIC (2014), une majorité significative de la superficie de l'OCI, et donc la population, est



exposée à des conditions environnementales mal gérées et les progrès au cours de la dernière décennie ont été très modestes.

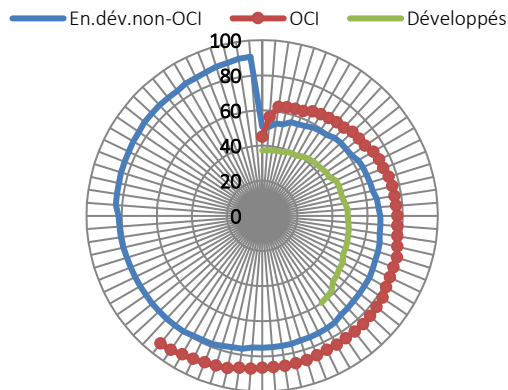
Selon les dernières estimations (graphique 6.9), les pays de l'OCI se caractérisent par des capacités d'adaptation relativement faibles. Le score de l'indice du manque de capacités d'adaptation révèle que les pays de l'OCI, en tant que groupe, manquent gravement de ces capacités avec un score de 78,1, ce qui est supérieur aux autres groupes de pays et à la moyenne mondiale.

Graphique 6.9: Manque de capacité d'adaptation (2016)



Source: UNU-EHS, Université des Nations Unies- Institut pour l'environnement et la sécurité humaine

Graphique 6.10: Manque de capacité d'adaptation au niveau des pays (2016)



Source: UNU-EHS, Université des Nations Unies- Institut pour l'environnement et la sécurité humaine

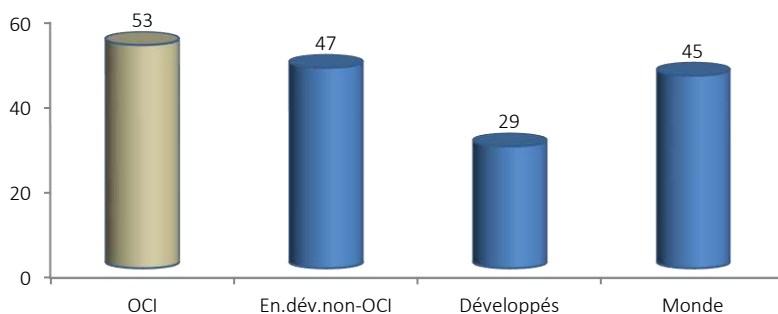
Au niveau des pays, les capacités d'adaptation sont restées très faibles dans les pays membres de l'OCI, avec un score supérieur à 60 pour 51 membres. En général, il existe une énorme disparité entre les pays de l'OCI en ce qui concerne le manque de capacités d'adaptation, allant de 45 à 93 (graphique 6.10). Parmi les membres de l'OCI, le Soudan, l'Afghanistan, le Tchad et le Yémen sont les pays qui manquent le plus de capacité d'adaptation avec un score de 90. En revanche, le Qatar est le pays de l'OCI le mieux équipé avec le plus faible score (45) en matière de manque de capacité d'adaptation. Généralement, (SESRIC, 2016b) la plupart des pays de l'OCI continuent de s'appuyer sur les systèmes traditionnels de gestion des catastrophes fondés sur une approche réactive des interventions et des secours après les catastrophes et ne disposent pas de capacités nécessaires pour atténuer efficacement les risques et se préparer aux catastrophes.

Capacités adaptatives

L'adaptation est une composante essentielle de la réponse mondiale aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles. Elle comporte de nombreuses dimensions, notamment le renforcement des capacités, la gestion des risques de catastrophe, la recherche et l'évaluation et la diversification économique. L'adaptation est définie comme une stratégie à long terme qui vise non seulement à promouvoir le changement et la transformation, mais qui comprend également des mesures et des stratégies qui traitent les impacts négatifs des dangers naturels et du changement climatique à l'avenir (UNISDR, 2012). L'adaptation est particulièrement importante pour les pays en développement, notamment en raison de leur grande vulnérabilité au changement climatique et aux catastrophes naturelles.

Le graphique 6.11 présente la répartition des différents groupes de pays et de l'OCI, en fonction de l'ampleur du manque de capacités d'adaptation. Les dernières données révèlent que les pays de l'OCI affichent une perspective pessimiste dans ce domaine avec un score de 52,6, ce qui est supérieur aux autres groupes de pays et à la moyenne mondiale.

Graphique 6.11: Manque de capacité d'adaptation (2016)

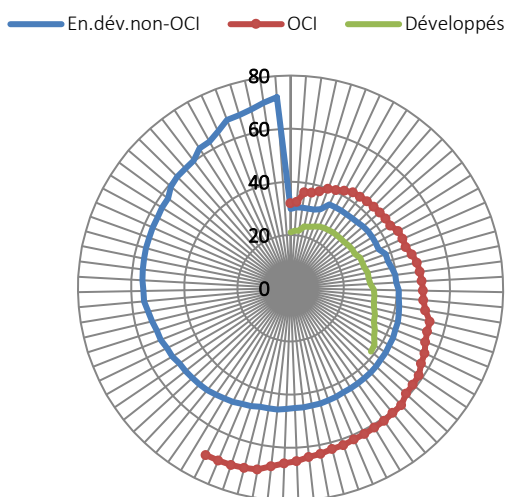


Source: UNU-EHS, Université des Nations Unies- Institut pour l'environnement et la sécurité humaine



Le graphique 6.12 montre les pays de l'OCI ayant le plus faible et le plus grand manque de capacités d'adaptation. Selon les données, les pays de l'OCI du Moyen-Orient, dont les Émirats Arabes Unis, l'Arabie Saoudite, le Koweït et le Qatar sont les pays ayant le plus faible manque de capacité d'adaptation en 2016. En revanche, le Mali, le Tchad, le Niger, la Guinée et l'Afghanistan ont enregistré les résultats les plus pessimistes en matière de capacité d'adaptation.

Graphique 6.12: Manque de capacité d'adaptation au niveau des pays (2016)



Source: UNU-EHS, Université des Nations Unies- Institut pour l'environnement et la sécurité humaine

6.4 Renforcer la résilience urbaine dans les villes de l'OCI

De manière concise, la résilience urbaine fait référence à la capacité d'une ville à réagir aux événements dangereux et à en absorber les effets de façon opportune et efficace. À cet égard, le rôle des municipalités et des gouvernements locaux est essentiel pour élaborer des plans d'urbanisme durables, formuler des politiques législatives et réglementaires appropriées et obtenir des moyens financiers pour améliorer les infrastructures et les capacités urbaines. En outre, les gouvernements locaux doivent développer une collaboration et une coopération étroites avec toutes les parties prenantes, y compris les gouvernements nationaux, les organisations non gouvernementales et les organisations internationales de développement, afin d'élaborer une approche multisectorielle intégrée du changement climatique. Bien que les collectivités locales soient à la pointe de l'intervention et du relèvement en cas de catastrophe, la plupart d'entre elles n'ont pas les capacités financières et/ou techniques et/ou l'autorité nécessaires pour entreprendre des actions de réduction des risques de catastrophe et de renforcement de la résilience (UNISDER, 2015).

Parmi les pays membres de l'OCI, à ce jour, 34 pays seulement ont fait rapport sur l'élaboration de politiques nationales d'urbanisme. La plupart de ces politiques n'accordent pas beaucoup d'attention aux questions liées à la durabilité environnementale et à la résilience climatique. Comme le montre le tableau 6.3, les plans de développement urbain de seulement cinq pays membres mettent l'accent sur la durabilité environnementale, tandis que la résilience au climat est la priorité dans le cas de deux pays membres de l'OCI seulement. Alors que seuls quatre pays membres se concentrent modérément sur la durabilité environnementale dans les zones urbaines, 11 pays membres se concentrent moins sur cette dimension. Ce nombre grimpe jusqu'à 14 dans le cas du thème de la Résilience aux changements climatiques.

Tableau 6.3: Politiques nationales et résilience urbaine

	Durabilité environnementale	Résilience au climat
Grande	Bahreïn, Bangladesh, Malaisie, Qatar, Turquie	Maldives, Maroc
Modérée	Algérie, Indonésie, Kirghizistan, Maroc	Malaisie, Qatar, Turquie, Ouganda
Faible	Brunei, Comores, Côte d'Ivoire, Djibouti, Mali, Maldives, Mauritanie, Nigeria, Sénégal, Togo, Ouganda	Bahreïn, Bangladesh, Brunei, Comores, Côte d'Ivoire, Djibouti, Indonésie, Kirghizistan, Mali, Mauritanie, Nigeria, Sénégal, Somalie, Togo
Informations insuffisantes	Albanie, Tchad, Libye, Oman, Somalie, EAU	Albanie, Algérie, Tchad, Libye, Oman, EAU

Source: ONU-Habitat et OCDE, *Global State of National Urban Policy*, Nairobi, Programme des Nations Unies pour les établissements humains, 2018.

En outre, les données les plus récentes sur la mise en œuvre du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 révèlent qu'en 2015, seuls 23 pays membres de l'OCI ont adopté et mis en œuvre des stratégies nationales de réduction des risques de catastrophe conformes à ce Cadre. D'autre part, 11 pays membres n'ont pas fait état d'un développement politique conforme au Cadre de Sendai, alors qu'il n'y a pas suffisamment d'informations disponibles pour le reste des pays membres.

Cet état de fait nécessite davantage de leadership au niveau national et local pour intégrer la gestion des catastrophes et la résilience au climat dans tous les aspects du développement urbain, de l'aménagement du territoire au secteur des transports et du logement. En fait, la planification sensible aux changements climatiques mènera à des villes plus résilientes et qui réussissent à assurer l'accès aux commodités municipales tout en améliorant la sécurité et le bien-être de leurs habitants. Plusieurs initiatives mondiales telles que le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe, l'Agenda 2030 pour le développement durable, l'Accord de Paris sur les changements climatiques, le Nouvel agenda urbain et le Programme d'action d'Addis-Abeba offrent des possibilités et des ressources pour renforcer la résilience urbaine en adoptant des pratiques de développement urbain durable.



Dernièrement, la Stratégie internationale des Nations Unies pour la prévention des catastrophes (UNISDR) a lancé une campagne mondiale " Ma ville se prépare " en mai 2010 pour promouvoir des actions visant à rendre les villes résilientes. Selon cette campagne, il y a dix actions essentielles pour renforcer et améliorer la résilience de la ville. Elles comprennent :

- 1) Mettre en place l'organisation et la coordination nécessaires pour promouvoir la compréhension et la réduction des risques de catastrophe, sur la base de la participation des associations citoyennes et de la société civile. Créer des alliances locales. Veiller à ce que tous les ministères comprennent leur rôle dans la réduction des risques de catastrophe et la préparation aux catastrophes.
- 2) Affecter un budget à la réduction des risques de catastrophe et offrir des incitatifs aux propriétaires, aux familles à faible revenu, aux collectivités, aux entreprises et au secteur public pour qu'ils investissent dans la réduction des risques auxquels ils font face.
- 3) Tenir à jour les données sur les dangers et les vulnérabilités. Préparez des évaluations des risques, qui serviront de base aux plans et décisions de développement urbain et assurez que ces données et les plans de résilience de votre ville sont mis à la disposition du public et font l'objet de discussions approfondies.
- 4) Investir dans les infrastructures essentielles qui réduisent les risques, comme le drainage des eaux de crue, et les entretenir, en les adaptant au besoin pour faire face aux changements climatiques.
- 5) Évaluer la sécurité de toutes les écoles et de tous les établissements de santé et les améliorer, le cas échéant.
- 6) Appliquer et faire respecter des règlements de construction et des principes d'aménagement du territoire réalistes et conformes aux risques. Identifier des terres sûres pour les citoyens à faible revenu et améliorer les établissements informels, dans la mesure du possible.
- 7) Veiller à ce que des programmes d'éducation et de formation sur la réduction des risques de catastrophe soient mis en place dans les écoles et les communautés locales.
- 8) Protégez les écosystèmes et les tampons naturels pour atténuer l'impact des inondations, des ondes de tempête et des autres dangers auxquels votre ville peut être vulnérable. S'adapter au changement climatique en s'appuyant sur les bonnes pratiques de réduction des risques.
- 9) Installez des systèmes d'alerte rapide et des capacités de gestion des urgences dans votre ville et organisez régulièrement des exercices de préparation du public.
- 10) Après toute catastrophe, veiller à ce que les besoins des populations touchées soient placés au centre de la reconstruction, en aidant ces populations et leurs organismes



communautaires à concevoir et à mettre en œuvre des interventions, y compris la reconstruction des maisons et garantir des moyens de subsistance.

La préservation de l'environnement, l'adaptation aux changements climatiques et l'atténuation des catastrophes sont étroitement associés. Des études mondiales indiquent que plus de 80 % des catastrophes naturelles sont d'origine hydrométéorologique : inondations, sécheresses, désertification, cyclones, tempêtes, etc. Par conséquent, la dégradation de l'environnement et le changement climatique intensifient la fréquence et la gravité des risques hydrométéorologiques. Étant donné que les changements climatiques devraient intensifier considérablement les risques de catastrophe dans les zones urbaines dans de nombreux pays membres de l'OCI, il est indispensable d'adopter des pratiques de gestion environnementale prudentes pour réduire les risques de catastrophe et les effets négatifs des changements climatiques. La gestion de l'environnement en tant que stratégie d'atténuation des catastrophes et d'adaptation aux changements climatiques s'articulerait autour des éléments clés suivants : La gestion durable des ressources en eau, la gestion durable de l'utilisation des terres, et la gestion intégrée des zones côtières (SESRIC, 2014).

La réduction des risques de catastrophe en milieu urbain nécessite également d'investir dans la modernisation des infrastructures, l'énergie propre et l'assainissement des taudis. Cela exige d'énormes ressources financières. Selon les estimations (CCFLA, 2015), il existe à l'échelle mondiale un déficit de financement d'environ 4 à 5 billions de dollars par an pour les infrastructures durables et résilientes. En fait, environ 50 billions de dollars sont nécessaires au cours des 15 prochaines années pour construire des infrastructures vertes respectueuses du climat dans les zones urbaines du monde entier. En 2014, le financement du climat urbain représentait 19 milliards de dollars. Près de 80 % de cette somme a été consacrée aux transports, à l'énergie, à l'eau et aux déchets. Il est évident qu'il y a un énorme écart entre la demande et l'offre. Cette situation est particulièrement alarmante pour les villes des pays en développement, y compris la plupart des membres de l'OCI, car ces villes sont très exposées aux catastrophes naturelles et aux événements extrêmes induits par le changement climatique, et ont un besoin urgent de ressources financières pour renforcer leurs capacités d'adaptation.

Bien que le secteur privé puisse jouer un rôle essentiel pour combler cet écart, seulement 20 % des 500 plus grandes villes du monde sont solvables (Banque mondiale : City Creditworthiness Initiative). De ce fait, la plupart des villes n'ont pas un accès adéquat à un financement abordable pour investir dans le développement des infrastructures urbaines. Selon la Cities Climate Finance Alliance (CCFLA), cet état de fait émane des contraintes suivantes : 1. Incertitude quant aux politiques réglementaires et fiscales qui touchent les infrastructures résistantes au climat et à faibles émissions ; 2. Difficulté à intégrer les objectifs climatiques dans la planification des infrastructures urbaines ; 3. Le manque d'expertise des villes dans le développement de projets d'infrastructure à faibles émissions et résistants au climat qui peuvent attirer des financements ; 4. Contrôle insuffisant de la ville en matière de planification des infrastructures et coordination complexe des intervenants ; 5. Coûts de



transaction élevés ; et 6. Absence de modèles de financement éprouvés au niveau de la ville. Par conséquent, il est essentiel que les conseils municipaux, en collaboration avec les gouvernements nationaux et les institutions internationales de développement, développent leur solvabilité.

A cet égard, l'initiative de la Banque mondiale sur la solvabilité des villes pourrait être utile en aidant les conseils municipaux à :

- Atteindre une plus grande solvabilité en renforçant le rendement financier ;
- Développer un cadre juridique et réglementaire, institutionnel et politique favorable à un emprunt infranational responsable par le biais de réformes au niveau national ;
- Améliorer l'aspect " demande " du financement en élaborant des projets solides et respectueux du climat qui favorisent la croissance verte ;
- Améliorer l'aspect " offre " du financement en s'engageant auprès des investisseurs du secteur privé.

CHAPITRE SEPT

Gouvernance et législation urbaine



Avec un changement substantiel des niveaux d'urbanisation mondiale, la relation entre les villes et le développement est devenue de plus en plus attrayante dans le monde entier, invitant les gouvernements et les organisations internationales à placer les objectifs d'urbanisation durable au cœur des efforts de développement nationaux et internationaux. Au cours des années précédentes, les gouvernements ont négocié et adopté non seulement les ODD et le Nouveau programme pour les villes, mais aussi d'autres accords historiques tels que l'Accord de Paris sur le changement climatique et la Déclaration de Brasilia sur la sécurité routière. Tous ces accords exigent clairement des solutions au niveau de la ville pour atteindre les résultats souhaités, ce qui appelle une plus grande connexion et coordination entre les engagements nationaux et les actions locales.

Les gouvernements agissent souvent pour répondre à la demande ou pour trouver les solutions aux problèmes existants. Un tel comportement implique généralement des mesures réglementaires relativement courtes et réactives (Forman, 2008). Cependant, l'urbanisation durable exige une réflexion à long terme et des approches proactives. Dans ce contexte, un cadre réglementaire et institutionnel approprié qui assure la cohérence des politiques sectorielles et urbaines, ainsi que des actions à long terme et proactives, est un outil important qui permet aux gouvernements d'atteindre les résultats urbains souhaités.

7.1 Politiques urbaines nationales

Les travaux sur les villes sont souvent isolés parmi les autorités locales et les urbanistes, qui sont dans de nombreux cas déconnectés des plans de développement nationaux ou des priorités des ministères des finances. Dans une telle situation, il est difficile de bénéficier des plus grandes potentialités de développement de l'urbanisation. Le développement urbain durable doit être dirigé par les gouvernements nationaux, en étroite collaboration avec les autorités infranationales et locales, ainsi qu'avec la société civile et les autres parties prenantes concernées, d'une manière transparente et responsable. La première chose à faire dans ce sens est de mettre en place une vision pour l'avenir urbain d'un pays qui guidera la croissance et la gestion des villes. Pour ce faire, les pays doivent introduire leurs politiques urbaines nationales (PUN) - un outil de développement pour l'autonomisation des villes et la mise en œuvre des aspects liés aux villes des accords mondiaux. Une partie de la fonction des PUN est d'établir un engagement durable pour construire des villes plus intégrées et plus inclusives (ONU Habitat, 2016a). Les gouvernements infranationaux, la société civile et le secteur privé devraient également être impliqués dans la conception des PUN.

Ces dernières années, la Banque mondiale, les ODD de l'ONU, ONU-Habitat et l'OCDE ont donné une impulsion majeure à l'élaboration des PUN. Les PUN sont reconnus comme un instrument nécessaire pour un meilleur alignement des activités nationales sur les priorités mondiales, et pour une approche coordonnée et des orientations politiques claires en ce qui concerne la croissance future des villes.



Selon l'ONU-Habitat, en 2015, seul un tiers environ des pays du monde ont adopté des lois explicites régissant le développement urbain, malgré la pression croissante sur les gouvernements pour qu'ils intègrent les villes dans leurs stratégies nationales. Cela indique que les gouvernements nationaux ne comprennent pas encore pleinement leur rôle dans l'urbanisation. Dans certains cas, en particulier dans les pays ayant une population rurale importante, comme en Afrique, les politiques qui favorisent l'urbanisation ne trouvent pas suffisamment de soutien parce que l'urbanisation n'est pas considérée comme une priorité et une opportunité pour le développement national.

L'ONU-Habitat a adopté la définition des PUN comme " un ensemble cohérent de décisions découlant d'un processus délibéré mené par le gouvernement pour coordonner et rallier divers acteurs en vue d'une vision et d'un objectif communs qui favoriseront un développement urbain plus transformateur, productif, inclusif et résilient à long terme " (ONU-Habitat, 2016a).

Malgré cette définition précise des NUP, parce que chaque ville a un ensemble unique de défis, il n'existe pas de modèle universel pour une politique urbaine nationale. Cependant, il existe une compréhension commune de certains principes de base, notamment la lutte contre la pauvreté urbaine, la promotion de l'égalité des chances, l'amélioration de la connectivité entre les villes, la promotion des liens entre les zones urbaines et rurales, etc. (ONU-Habitat, 2016b).

Gardant à l'esprit les questions d'intérêt international commun, un gouvernement national doit, par le biais d'un processus des PUN, identifier ses propres priorités nationales qui conviennent le mieux à sa situation, ainsi que mettre en place un cadre qui donne aux villes la capacité et les ressources nécessaires pour atteindre les objectifs socio-économiques et environnementaux du pays. La structure de ce cadre devrait contenir des instructions claires sur les responsabilités des institutions concernées, leurs pouvoirs et leurs ressources, ainsi que sur les mécanismes de suivi et d'application qui sont nécessaires pour garantir les progrès dans la mise en œuvre d'un PUN.

Les cinq phases principales d'un cycle politique de NUP identifiées par l'ONU- Habitat sont la faisabilité, le diagnostic, la formulation, la mise en œuvre, le suivi et l'évolution (ONU-Habitat 2016a : 10). La " faisabilité " fait référence à l'étape initiale importante pour créer la volonté politique et sociale de développer des NUP. Le " diagnostic " est la deuxième étape qui fait référence au moment où le pays effectue l'analyse préliminaire pour créer une PUN, en consultation avec des universitaires, des ONG spécialisées dans les villes et d'autres parties prenantes. La phase de " formulation " est l'élaboration de la politique, tandis que la phase de " mise en œuvre " indique la phase de mise en application de la politique. La dernière étape, le " suivi et l'évaluation ", est le moment où les résultats de la politique sont analysés et évalués, ce qui permet d'améliorer les programmes et les politiques à long terme.

Un examen de la situation des NUP dans les 46 pays de l'OCI révèle qu'à la fin de 2017, tous ces pays mettaient en œuvre une NUP explicite ou entreprenaient une NUP implicite ou



partielle (tableau 7.1). 25 d'entre eux (54 %) avaient une PUN explicite, dont quatre étaient encore en phase de faisabilité (Afghanistan, Iraq, Guinée et Mozambique), six en phase de diagnostic (Burkina Faso, Égypte, Jordanie, Liban, Soudan et Tunisie) et quatre en phase de formulation (Gambie, Libye, Ouganda et Tchad). Dans la phase de mise en œuvre - phase la plus courante pour un échantillon de pays de l'OCI (37%), six avaient une PUN explicite (Algérie, Bangladesh, Indonésie, Iran, Maroc et Somalie), tandis que onze avaient des éléments implicites ou partiels de politiques urbaines nationales. En 2017, seuls huit pays de l'OCI ont atteint la phase de suivi et d'évaluation, dont cinq ont une PUN explicite (Cameroun, Malaisie, Mali, Nigeria et Turquie) (graphique 7.1).

Tableau 7.1: Politiques urbaines nationales par étape de développement (2017)

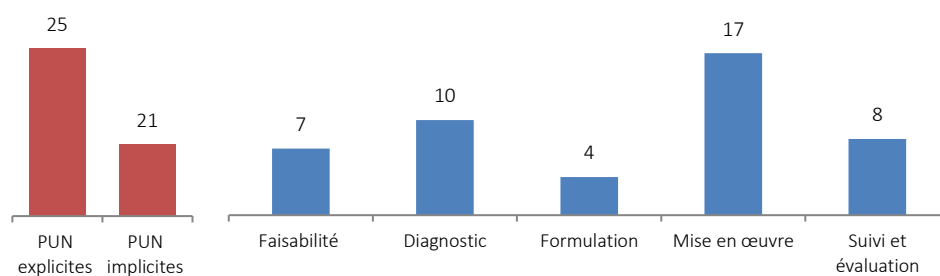
	PUN explicites	PUN implicites ou partielles
Faisabilité	Afghanistan, Irak, Guinée, Mozambique	Koweït, Turkménistan, Yémen
Diagnostic	Burkina Faso, Égypte, Jordanie, Liban, Soudan, Tunisie	Gabon, Pakistan, Arabie Saoudite, Ouzbekistan
Formulation	Tchad, Gambie, Libye, Ouganda	
Mise en œuvre	Algérie, Bangladesh, Indonésie, Iran, Maroc, Somalie	Albanie, Brunei, Djibouti, Comores, Kirghizstan, Maldives, Mauritanie, Qatar, Sénégal, Togo, Émirats Arabes Unis
Suivi et évaluation	Cameroun, Malaisie, Mali, Nigeria, Turquie	Bahreïn, Cote d'Ivoire, Oman

Source: ONU-Habitat et OCDE, *Global State of National Urban Policy*, Nairobi, Programme des Nations Unies pour les établissements humains, 2018.

PUN explicite - lorsqu'une politique est intitulée " Politique urbaine nationale " ou une variante telle que " Politique nationale d'urbanisation ", " Stratégie urbaine nationale " ou " Stratégie nationale de développement urbain ".

PUN implicite ou partielle - lorsqu'une politique comporte plusieurs des éléments d'une PUN mais n'est pas encore formulée en tant que PUN officielle.

Graphique 7.1: Forme et étape des PUN dans les pays de l'OCI (2017)

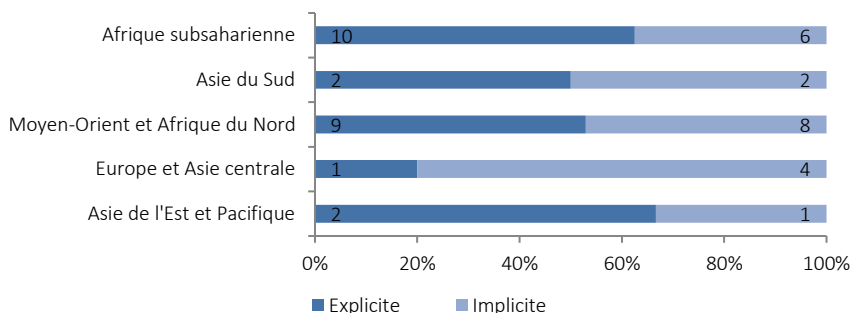


Source: ONU-Habitat et OCDE, *Global State of National Urban Policy*, Nairobi, Programme des Nations unies pour les établissements humains, 2018.

Remarques: OCI - N = 48.

Les groupes de pays de l'OCI avec les plus hauts taux d'adoption de PUN explicites sont l'Afrique Subsaharienne (11) et le Moyen Orient et l'Afrique du Nord (9) (graphique 7.2). 56% des pays de l'OCI en Afrique subsaharienne et 47% des pays du Moyen Orient et de l'Afrique du Nord sont déjà dans les phases de mise en œuvre ou de suivi et d'évaluation (graphique 7.3). Les PUP implicites ou partielles dominent dans les pays de l'OCI situés en Europe et en Asie centrale. Parmi eux, l'Albanie et le Kirghizistan sont en phase de mise en œuvre.

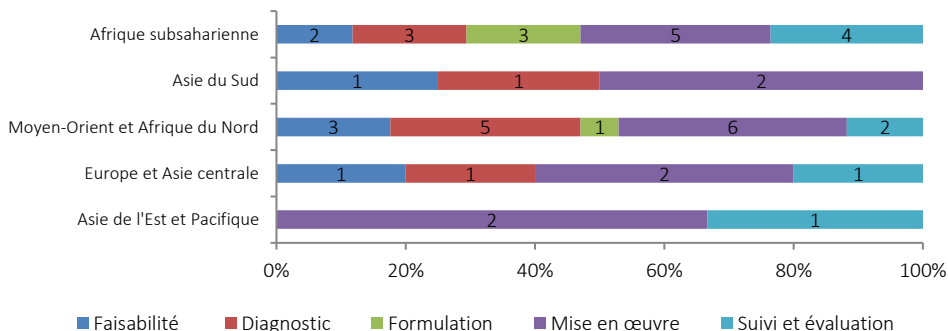
Graphique 7.2: Répartition géographique des formes des PUN des pays de l'OCI (2017)



Source: ONU-Habitat et OCDE, *Global State of National Urban Policy*, Nairobi, Programme des Nations unies pour les établissements humains, 2018.

Remarques: OCI - N = 48.

Graphique 7.3: Répartition géographique des phases des PUN des pays de l'OCI (2017)



Source: ONU-Habitat et OCDE, *Global State of National Urban Policy*, Nairobi, Programme des Nations unies pour les établissements humains, 2018.

Remarques: OCI - N = 48.

Le tableau 7.2 et le graphique 7.4 évaluent les PUN pour 27 pays de l'OCI pour lesquels des données sont disponibles, en termes d'attention accordée aux différents éléments de l'urbanisation durable. Il ressort clairement du tableau 7.2 que les pays ne respectent pas de manière équilibrée les engagements pris à Habitat III. La structure spatiale est le secteur le plus largement couvert par les PUN dans les pays de l'OCI. Près de 40 % des pays répertoriés



accordent une grande attention à ce sujet. Suite à ce résultat, on peut affirmer que les PUN dans les pays donnés de l'OCI sont principalement conçus comme un véhicule politique pour une meilleure planification et une meilleure prestation de services par l'État.

Près de 60% des pays de l'OCI accordent une attention importante ou modérée aux questions de développement humain, tandis qu'une attention importante ou modérée aux objectifs liés au développement économique se situe autour de 45%. La durabilité environnementale et en particulier la résilience climatique est le domaine qui reçoit le moins d'attention. Quatre pays accordent une grande attention à la durabilité environnementale (Bahreïn, Bangladesh, Qatar et Turquie), tandis que deux seulement accordent une grande attention à la résilience urbaine (Maldives et Maroc).

Tableau 7.2: Attention accordée à certaines questions dans les PUN des pays de l'OCI (2017)

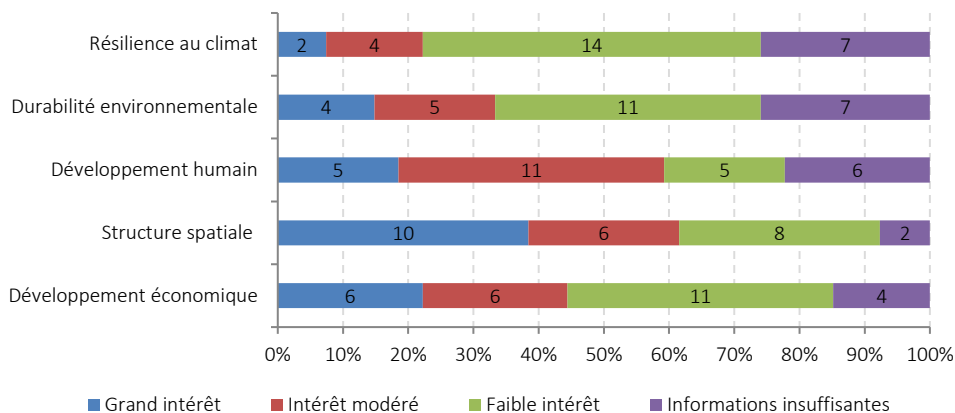
Pays (N=27)	Développement économique	Structure spatiale	Développement humain	Durabilité environnementale	Résilience au climat
Albanie	*	**	°	°	°
Algérie	**	***	**	**	°
Bahreïn	***	**	**	***	*
Bangladesh	**	***	***	***	*
Brunei	*	**	*	*	*
Tchad	°	°	°	°	°
Comores	*	**	*	*	*
Côte d'Ivoire	*	**	**	*	*
Djibouti	***	***	***	*	*
Gambie	°	°	*	°	°
Indonésie	***	***	**	**	*
Kirghizstan	°	***	**	**	*
Libye	*	***	°	°	°
Malaisie	***	***	**	**	**
Mali	**	*	**	*	*
Maldives	**	*	**	*	***
Mauritanie	*	*	**	*	*
Maroc	**	**	**	**	***
Nigeria	***	*	***	*	*
Oman	*	***	°	°	°
Qatar	**	*	***	***	**
Sénégal	*	*	*	*	*
Somalie	°	*	°	°	*
Togo	*	*	***	*	*
Turquie	***	***	**	***	**
EAU	*	**	°	°	°
Ouganda	*	***	*	*	**

Source: ONU-Habitat et OCDE, *Global State of National Urban Policy*, Nairobi, Programme des Nations Unies pour les établissements humains, 2018.

Remarques: *** Attention importante ** Attention modérée * Faible attention ° informations Insuffisantes



Graphique 7.4: Intérêt pour certaines questions liées aux PUN des pays de l’OCI (2017)



Source: ONU-Habitat et OCDE, *Global State of National Urban Policy*, Nairobi, Programme des Nations Unies pour les établissements humains, 2018.

Remarques: OCI - N = 27.

Remarques: *** Grand intérêt ** Intérêt modéré * Faible intérêt ° Informations insuffisantes

Ce qui s’avère encourageant dans les indicateurs des PUN est le fait que les gouvernements de l’OCI ont commencé à passer d’une approche " business as usual " à une attention plus systématique à l’urbanisation et à ses défis. 46 Les pays de l’OCI ont au moins des éléments partiels de politiques urbaines nationales ou d’autres priorités de développement affectant les villes, ce qui offre une base solide sur laquelle s’appuyer. Cependant, dans de nombreux pays de l’OCI, en particulier ceux qui sont encore dans les phases de faisabilité et de diagnostic, beaucoup de travail doit être fait pour accélérer le développement et la mise en œuvre des PUN.

Même les pays de l’OCI ayant des PUN qui pourraient être considérés comme réussis dans les domaines de l’intégration spatiale et du développement humain et économique, devraient s’assurer de traiter les questions de résilience et de durabilité environnementale. En outre, plus de la moitié des pays de l’OCI n’ont pas d’agence urbaine nationale spécialisée chargée de la mise en œuvre de la PUN mais disposent d’une autorité nationale de planification générale pour superviser la politique (ONU-Habitat et OCDE, 2018). Cela souligne l’importance de développer un mécanisme de coordination au niveau national, pour une mise en œuvre réussie des PUN dans les pays ne disposant pas d’une agence urbaine nationale spécialisée.



7.2 Législation urbaine et décentralisation

Les PUN sont étroitement liés à la législation urbaine, sans laquelle elles ne peuvent pas être mises en œuvre. La législation urbaine est l'ensemble des politiques, lois, décisions et pratiques liées à la gestion et au développement de l'environnement urbain. Si elle est formulée, contrôlée et révisée efficacement, la législation urbaine permettra de relever les principaux défis de l'urbanisation et facilitera une gouvernance urbaine plus efficace et plus cohérente.

Sans une législation urbaine adéquate, les villes sont confrontées à de multiples risques, tels que l'étalement urbain incontrôlé, la perte de précieuses zones naturelles protégées, l'aggravation des inégalités sociales, une gestion des terres non responsable, des vulnérabilités environnementales et un espace public inadéquat (ONU-Habitat, 2017).

Malgré certains progrès, les principaux éléments de la législation urbaine à travers le monde n'ont pas subi de changements significatifs au cours des dernières décennies (ONU-Habitat, 2016b). Malheureusement, parmi les divers outils utilisés pour façonner et gouverner les villes, les lois sont les plus difficiles à changer. En Afrique subsaharienne, par exemple, les lois urbaines de l'époque coloniale sont tellement dépassées qu'elles empêchent les pays de réagir au processus d'urbanisation rapide (Berrisford et McAuslan, 2017). En général, les problèmes urbains auxquels sont confrontées de nombreuses villes de l'OCI constituent un défi et la nécessité d'y faire face s'accroît. Toutefois, en l'absence d'une législation urbaine viable, l'efficacité du traitement des questions urbaines restera limitée.

Il convient de noter ici que la recherche comparative mondiale sur le droit urbain est encore confrontée à un important défi en matière de données. Pourtant, il existe différents efforts utiles pour approfondir la compréhension du droit urbain au XXI^e siècle (par exemple, voir Davidson et Mistry, 2016).

Le nouvel Agenda urbain reconnaît le rôle prépondérant des gouvernements nationaux dans la définition et la mise en œuvre de la législation urbaine, tout en appelant à la participation d'autres parties prenantes concernées, notamment les gouvernements locaux et la société civile. Malheureusement, il n'existe pas de projet de réforme juridique urbaine dans la région de l'OCI, car les systèmes législatifs, les contextes politiques et les défis urbains des pays diffèrent considérablement. Néanmoins, le Nouveau programme pour les villes fournit un cadre pour les réformes fondamentales de la législation urbaine, qui sont résumées dans le graphique 7.5.

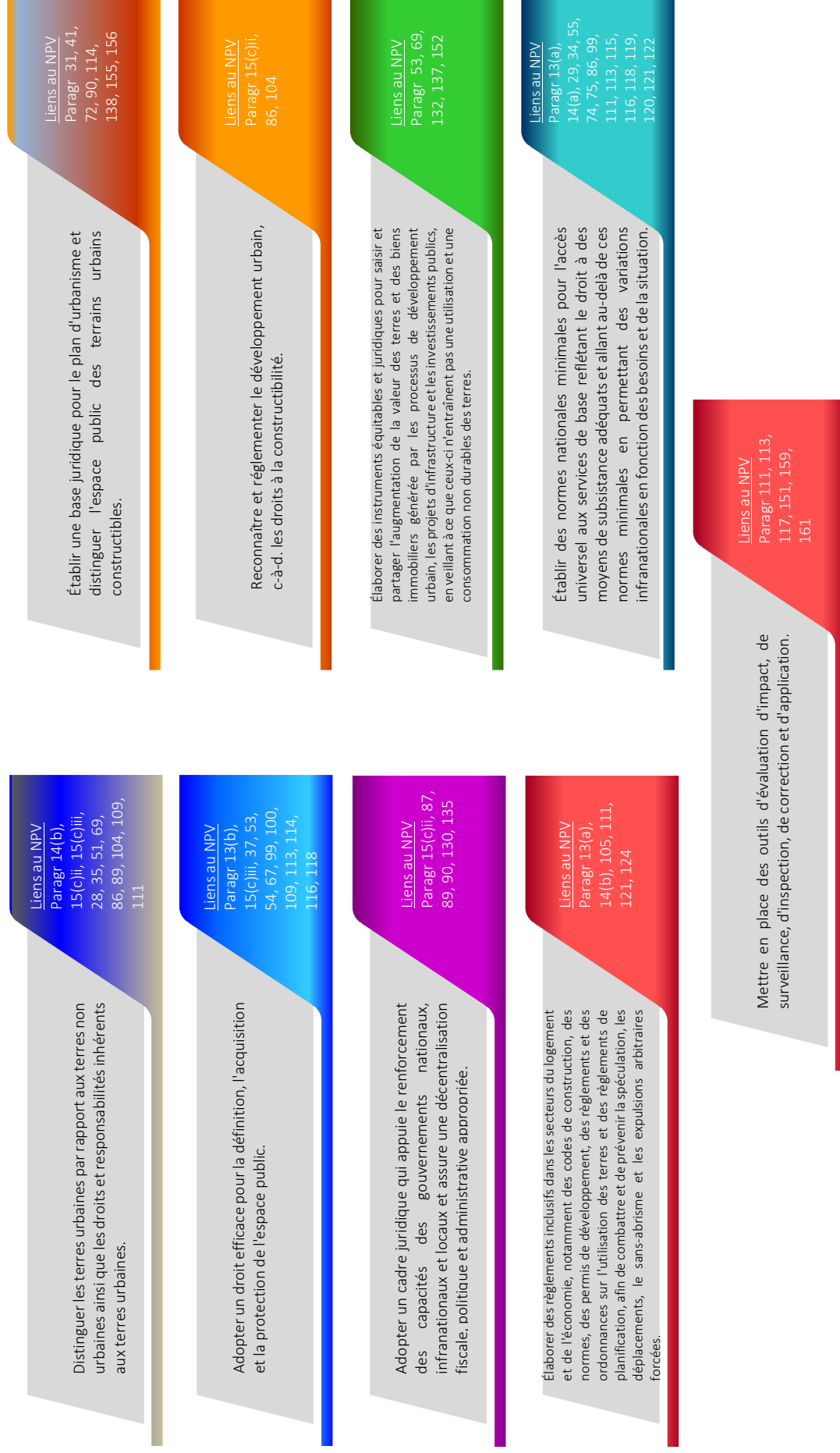
Avec le droit urbain, les défis liés à la gouvernance urbaine sont également devenus une considération importante dans les efforts mondiaux de développement. Les villes s'appuient de plus en plus sur des capacités institutionnelles avancées, une gouvernance démocratique et une gestion efficace pour faire face aux problèmes de l'urbanisation durable. L'enquête mondiale sur la gouvernance urbaine - entreprise par LSE Cities en partenariat avec l'ONU Habitat et CGLU, donne des aperçus intéressants sur neuf villes de l'OCI. Selon l'enquête, le manque de compétences au sein du gouvernement local, le manque de capacité à appliquer



les lois et règlements, ainsi que le manque de respect des lois et règlements est une question pertinente pour toutes les villes de l'OCI dans un échantillon donné. Le chevauchement des responsabilités, la coordination des différents secteurs/départements, le manque d'autonomie des municipalités et d'autres problèmes similaires ont également été signalés comme étant pertinents (tableau 7.3). Ces conclusions constituent un appel ouvert aux gouvernements de l'OCI pour qu'ils investissent dans le renforcement des capacités adéquates et améliorent la coordination au niveau sous-national, afin de préparer les villes aux défis futurs.



Graphique 7.5: Références aux législations, règles et règlements urbains dans le nouveau programme pour les villes (NPV)



Source: La conception du personnel du SESRIC est basée sur Cadre d'Action pour la mise en œuvre du Nouveau programme pour les villes de l'ONU Habitat, 19 avril 2017.

Tableau 7.3: Liste des principaux défis de gouvernance dans certaines villes de l'OCI

	Non pertinente	Assez pertinente	Pertinente	Très pertinente	Hautement pertinente
Bureaucraties non flexibles/ règles rigides	T	M, R	D, I, L, N		B, S
Budgets publics insuffisants	B	M	L, N, S	D, I, T	R
Incertitude de financement	B	I, S	D, L	N, T	R
Manque de capacité d'appliquer les lois		D, T	I	B, L	N, R, S
Questions d'interdépendance de la politique locale Silos gouvernementaux	T		N	B, M, R	I, L, S
Travailler à différents niveaux gouvernementaux		N, S	D, L, T	B, I, M, R	
Coordination de différents secteurs/départements			D, I, N, S, T	B, M, R	L
Chevauchement de responsabilités			I, S, T	B, M, R	D, L, N
Avoir accès à des informations utiles	R	T	B, D, I	L, N	S
Manque de compétences dans l'administration locale		M, R	M	B, N	I, L, S, T
Politisisation des questions locales	R		B	N, S	D, I, L, T
Étendue de responsabilités limitée		D, L, T	R	B, I	S
Manque de l'autonomie municipale		D	T	B, I, R	L, N, S
Manque de l'intérêt des citoyens pour les questions locales	T	D, M, S	B, I, L	N, R	
Manque de confiance dans l'administration locale	D	M	I, T	N, R	B, L, S
Manque de respect des lois et règlements		D, M	I, T	L, R, S	B, N
Accès limité des citoyens à la prise de décision	T		B, D, I, M	L, N, R	S
Sous-représentation des groupes marginalisés	D, N, T		B, I, R	L	S
Risques de corruption		D, I, N, T	M, R	B	L, S

Source: *Global Urban Governance Survey*, LSE Cities, ONU-Habitat et UCLG, 2016, <https://urbangovernance.net>

Remarques: B: Beyrouth (Liban); D: Dakar (Sénégal); I: Izmir (Turquie); L: Île Lagos (Nigeria); M: Meknès (Maroc); N: Nouakchott (Mauritanie); R: Ramallah (Palestine); S: Sousse (Tunisie); T: Téhéran, Iran

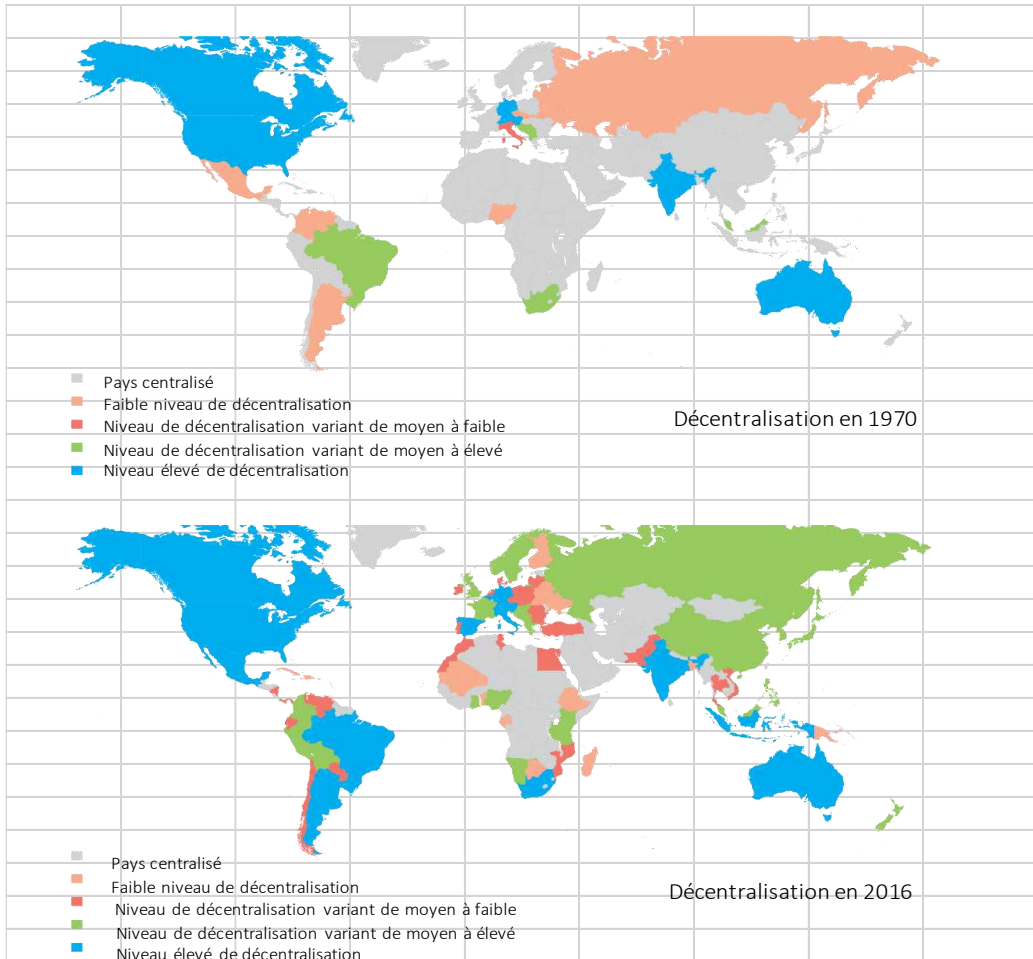
Les PUN et les lois urbaines connexes doivent appuyer la décentralisation, c'est-à-dire la mise en place de cadres institutionnels et juridiques pour la prise de décisions et l'autonomisation des institutions infranationales en termes de processus fiscaux, administratifs, politiques et juridiques. Selon l'indice des autorités régionales et les différents indices de déconcentration, le niveau de décentralisation du monde a considérablement augmenté au cours des cinq dernières décennies (graphique 7.6).

Toutefois, de nombreux pays de l'OCI restent à centraliser. Seule l'Indonésie semble être le pays de l'OCI fortement décentralisé, suivie de l'Albanie, du Brunei, de la Malaisie et du Nigeria dans la catégorie des pays décentralisés de niveau moyen à élevé. L'Égypte, le Maroc, le Mozambique, le Pakistan, la Tunisie et la Turquie font partie du groupe des pays ayant un niveau de décentralisation faible à moyen, tandis que le Bangladesh, le Bénin, le Gabon, le Mali et la Mauritanie sont regroupés dans les pays ayant un faible niveau de décentralisation. Le reste des membres de l'OCI sont signalés comme des pays centralisés. Puisque les gouvernements des pays de l'OCI sont obligés d'atteindre les cibles des ODD et du nouveau



programme pour les villes, ils devraient jouer un rôle croissant dans les villes et les soutenir en déléguant à la fois des responsabilités et des ressources.

Carte 7.1: Niveaux de décentralisation (1970, 2016)



Source: PNUD et al., *Localizing the SDGs: The Trainer's Guide*, juillet 2017.

La participation des gouvernements infranationaux au Forum politique de haut niveau (FHN) de l'ONU - la plate-forme centrale pour l'examen mondial des ODD - pourrait être considérée comme un indicateur qualitatif des efforts de décentralisation. Le nouveau programme pour les villes reconnaît l'importance des gouvernements infranationaux en tant que partenaires actifs dans le suivi et l'examen des ODD. Leur participation au suivi et à l'examen des ODD est une occasion unique d'étendre l'engagement avec toutes les constituantes du gouvernement qui mettent en œuvre les objectifs de développement mondial. Cependant, la participation des autorités infranationales aux examens globaux des ODD lors du FHN a été limitée, malgré l'inclusion prévue de ce forum (Eleni, al., 2018).

Parmi les 65 pays qui ont fait rapport à la FHN avant le 6 juillet 2017, 38 d'entre eux mentionnent que les autorités infranationales ont été inclus dans le processus de consultation menant à la publication des Examens nationaux volontaires, tandis que seulement 27 ont inclus les autorités infranationales dans les mécanismes de consultation ou de prise de décision de haut niveau (CGLU, 2017). Le nombre d'autorités infranationales de l'OCI impliquées dans le processus d'examen des ODD est indiqué dans le tableau 7.4, d'où il ressort que la participation des gouvernements locaux dans de nombreux pays de l'OCI étudiés est restée limitée à un groupe étroit de municipalités et de villes.

Tableau 7.4: Les rapports des autorités infranationales de l'OCI au Forum politique de haut niveau

	Période d'étude	Niveau régional-étatique	Niveau intermédiaire	Niveau municipal	Total
Afghanistan	2017	0	34	119	153
Azerbaïdjan	2017	1	90	1,607	1,698
Bangladesh	2017	8	64	490	562
Bénin	2017	0	0	77	77
Égypte	2016	27	0	371	398
Indonésie	2017	34	0	514	548
Iran	2017	31	429	1,057	1,517
Jordanie	2017	0	0	94	94
Malaisie	2017	13	0	149	162
Maldives	2017	0	0	21	21
Maroc	2016	12	75	1,503	1,590
Nigeria	2017	37	0	774	811
Qatar	2017	0	0	7	7
Sierra Leone	2016	4	14	149	167
Tadjikistan	2017	4	0	79	83
Togo	2016, 2017	6	30	354	398
Turquie	2016	81	0	1 397	1 478
Ouganda	2016	112	0	196	308

Source: UCLG, *Local and Regional Governments' Report to the 2017 HLPF: National and Sub-National Governments on the Way towards the Localization of the SDGs*, United Cities and Local Governments, Barcelone, 2017.

Selon l'analyse faite par United Cities and Local Governments (CGLU), parmi les pays de l'OCI, la meilleure participation des autorités infranationales aux processus de consultation pour les Examens nationaux volontaires a été au Bénin, au Nigeria, au Togo et en Ouganda. Une implication partielle des autorités infranationales a été observée au Bangladesh, en Indonésie, en Iran, en Jordanie, en Sierra Leone et au Tadjikistan, tandis que l'implication des autorités infranationales vient d'être signalée en Azerbaïdjan, au Brunei, en Égypte, en Malaisie, au Maroc et en Turquie (CGLU, 2017).



Certains pays de l'OCI, comme le Togo, ont organisé des ateliers, des forums, des audiences, des entretiens, etc. en consultation avec les autorités infranationales. Toutefois, dans certains cas, par exemple en Indonésie et en Jordanie, ces activités visaient la société civile plus que les administrations infranationales au point que les associations de ces administrations estimaient qu'elles n'ont pas été suffisamment incluses dans le processus de consultation. Dans le cas de la Turquie, les associations des autorités infranationales ont déclaré ouvertement qu'elles n'avaient pas du tout été impliquées dans le processus de consultation pour les Examens nationaux volontaires (CGLU, 2017).

7.3 Financement des gouvernements infranationaux

Le fait d'avoir une PUN et une loi urbaine réformée est une base importante pour la mise en œuvre du Nouveau programme pour les villes. Toutefois, pour atteindre les objectifs de développement national et urbain, les gouvernements infranationaux doivent être soutenus par un financement et un renforcement des capacités adéquats. On attend de tous les gouvernements nationaux qu'ils transfèrent à leurs villes certains pouvoirs dont elles ont besoin - pour commencer à accroître leur base de revenus intérieurs. De plus, les gouvernements centraux doivent soutenir les villes pour une meilleure gestion des finances, ainsi que faciliter leur accès aux fonds des institutions financières internationales. Ainsi, les villes seraient en mesure de mobiliser des capitaux pour investir dans l'urbanisation durable, en suivant la vision des PUN nationales.

Le Programme d'action d'Addis-Abeba reconnaît que dans de nombreux pays " les dépenses et les investissements dans le développement durable sont transférés au niveau infranational, qui manque souvent de capacités techniques et technologiques, de financement et d'appui adéquats " (Assemblée générale des Nations Unies, 2015, A/RES/69/313). Selon les recherches, la moyenne mondiale des investissements des gouvernements infranationaux représente près de 40% des investissements publics mondiaux (OCDE et CGLU, 2016). Pourtant, les gouvernements infranationaux, en particulier dans les pays à faible revenu, ont des difficultés considérables à mobiliser des recettes suffisantes pour couvrir les dépenses et faire des investissements à long terme à l'appui d'une urbanisation durable.

La mesure la plus courante de la " décentralisation des dépenses " est la part des dépenses publiques qui se fait au niveau infranational.⁵ Malheureusement, les sources de données comparatives permettant de mesurer la décentralisation des dépenses offrent une couverture assez limitée pour les pays en développement. Le tableau 7.5 fournit des informations sur les dépenses et les recettes des administrations infranationales pour certains

⁵La part des dépenses publiques au niveau infranational, en tant qu'indication d'autonomie, doit être interprétée avec prudence. Un niveau élevé de dépenses infranationales ne signifie pas nécessairement un niveau élevé de décentralisation, car dans certains cas ces dépenses sont déléguées par le gouvernement central, où le gouvernement infranational agit en tant que comptable ou " agent payeur ", avec peu ou pas de pouvoir de décision (OCDE, 2016).



pays de l'OCI, à la fois en pourcentage du PIB et en pourcentage des finances publiques générales.

En 2014, les dépenses des administrations infranationales dans la zone OCDE représentaient 17% du PIB et 40% des dépenses publiques totales, tandis que les recettes des administrations infranationales représentaient 16% du PIB et 42,3% des recettes publiques en moyenne (OCDE, 2016). Presque tous les pays de l'OCI figurant au tableau 7.5 restent nettement en dessous de ces moyennes de l'OCDE. Les dépenses des administrations infranationales représentent une part plus importante du PIB et des dépenses et recettes totales des administrations publiques au Kazakhstan, en Indonésie, au Kirghizistan et au Nigéria, tandis qu'elles représentent une très faible part du PIB et des finances publiques générales en Guinée, en Azerbaïdjan, au Bénin, au Burkina Faso, en Tunisie, au Sénégal, au Mali, en Jordanie et au Tchad (voir tableau 7.5).

Tableau 7.5: Dépense et revenu des gouvernements infranationaux de l'OCI (2013)

	Dépenses totales		Revenu total	
	% PIB	% Administrations publiques	% PIB	% Administrations publiques
Kazakhstan	9.4	46.3	9.5	37.2
Indonésie	6.8	36.4	7.2	42.6
Kirghizistan	5.8	19.8	5.9	20.7
Nigeria	5.3	38.1	4.9	40.0
Albanie	4.1	14.6	4.2	-
Turquie	4.0	10.7	3.7	15.5
Maroc	3.7	11.8	3.6	15.1
Palestine	3.3	10.2	3.3	12.6
Ouganda	3.1	16.5	3.2	10.0
Malaisie	3.0	9.9	3.1	19.2
Jordanie	2.1	5.8	2.1	6.5
Mali	2.0	11.7	2.1	6.1
Sénégal	1.7	5.9	1.9	7.7
Tunisie	1.6	4.3	1.8	12.2
Burkina Faso	1.2	3.9	1.3	6.7
Bénin	1.2	5.6	1.2	5.4
Azerbaïdjan	1.1	3.0	0.6	1.5
Guinée	0.2	0.8	0.6	2.4
Tchad	0.1	0.4	0.3	1.4
Niger	-	-	0.3	1.0
Togo	-	-	0.1	0.7

Source: OECD et UCLG (2016), *Subnational Governments around the World: Structure and Finance*, OECD, Paris, 2016.

Remarques: Les données sur les recettes totales du Burkina Faso, de la Guinée, de la Tunisie et de la Malaisie datent de 2012.



Au Kazakhstan, les dépenses des administrations infranationales représentent 9,4 % du PIB et 46,3 % des dépenses publiques en 2013, mais il y a beaucoup de dépenses déconcentrées, ce qui veut dire que les administrations infranationales agissent comme agent payeur du gouvernement central. D'autre part, au Kirghizistan, les organismes infranationaux sont souvent obligés de remplir des tâches supplémentaires déléguées par le gouvernement central sans ressources financières correspondantes, tandis qu'en République fédérale du Nigeria, les gouvernements de 36 États exercent de nombreuses fonctions locales et les collectivités locales ne sont que des extensions administratives d'un État (OCDE et CGLU, 2016).

Au Tchad, au Bénin, au Burkina Faso et en Guinée, les dépenses des collectivités locales sont limitées en raison du manque de ressources financières et de la mauvaise gestion financière dans certains cas, tandis qu'en Azerbaïdjan et en Tunisie, les autorités locales ont des responsabilités limitées en matière de dépenses.

En Jordanie, le gouvernement central a eu tendance à privatiser certaines compétences qui devraient être dévolues aux municipalités, limitant ainsi l'étendue de leurs responsabilités (OCDE et CGLU, 2016). Le Parlement du Sénégal a adopté une loi en 2013 qui accroît la décentralisation et réforme le Code des collectivités locales ; cependant, elle n'a pas accordé aux autorités locales le pouvoir de collecter des impôts mais a clarifié les recettes fiscales auxquelles les conseils locaux ont droit (la BAD, 2017).

En 2016, le secteur de l'éducation représentait la plus grande part des dépenses des administrations infranationales en Ouganda (48 %), au Kirghizistan (35 %), en Indonésie (34 %) et au Kazakhstan (32 %). Les affaires économiques représentent une grande partie des dépenses locales en Afghanistan mais semblent être moins importantes dans les autres pays de l'OCI présentés dans le tableau 7.6. La majeure partie des dépenses des gouvernements infranationaux de l'OCI est consacrée aux services publics généraux, à la protection sociale, au logement et aux équipements collectifs (approvisionnement en eau potable, éclairage public, chauffage urbain et installations), tandis que les dépenses consacrées à la protection de l'environnement restent à des niveaux symboliques (graphique 7.6).

Les deux sources de revenus communes aux gouvernements infranationaux sont les frais d'utilisation et les taxes locales. Cependant, les données présentées ci-dessus mettent en évidence les défis auxquels sont confrontés les gouvernements infranationaux de l'OCI pour financer leurs dépenses opérationnelles ainsi que leurs investissements. Pour relever ces défis, il faut mieux comprendre les options de financement qui s'offrent aux gouvernements infranationaux. Parallèlement aux actions liées à l'augmentation des revenus nationaux par le biais des frais d'utilisation et des taxes, les gouvernements infranationaux de l'OCI devraient examiner s'ils pourraient mieux utiliser les biens immobiliers et commerciaux qu'ils possèdent. Même les villes pauvres peuvent posséder des atouts précieux qui ne sont pas bien utilisés ou développés (Detter et Stefan, 2017). Par exemple, les terrains sont considérés comme l'un des biens municipaux les plus précieux et les gouvernements infranationaux de



l'OCI doivent être encouragés à utiliser les mécanismes de valorisation foncière. Les villes devraient également avoir une bonne connaissance des entreprises municipales et des entreprises commerciales qu'elles possèdent. La création de partenariats novateurs, tels que les partenariats public-privé et multipartites, sera également nécessaire pour trouver des moyens efficaces de financer l'urbanisation. Permettre aux villes d'améliorer leur solvabilité et d'accéder aux marchés des capitaux peut également être essentiel pour que le financement des villes suive le rythme de la demande croissante de services urbains de base.



CHAPITRE HUIT

Planification pour rendre les villes plus durables



La planification et la conception de l'espace urbain jouent un rôle central dans la vie urbaine contemporaine. La qualité de vie, la santé sociale et physique, l'ordre et la stabilité et de nombreux autres aspects de la vie urbaine sont étroitement liés à une planification et une conception urbaines responsables sur le plan social et environnemental (Knox, 2011). En outre, la gestion efficace de l'espace urbain est une condition de la compétitivité des économies locales et nationales ; elle crée les conditions nécessaires à la réalisation des projets de développement, en attirant les entrepreneurs et les investisseurs, en augmentant la demande, ouvrant ainsi la voie à de nouveaux emplois, à des infrastructures plus développées et à des innovations.

Dans de nombreuses régions du monde, l'urbanisme est fortement influencé par les pratiques internationales, bien que dans la plupart des cas, il prenne en considération la tradition et la culture d'un certain environnement (UN Habitat, 2009). Cependant, la planification et la conception urbaines sont aujourd'hui à la croisée des chemins. La planification traditionnelle est confrontée à de nombreuses difficultés pour faire face aux facteurs complexes et en évolution rapide qui affectent les zones urbaines. Les preuves soulignées dans les chapitres précédents de ce rapport suggèrent que la planification urbaine traditionnelle a largement échoué à relever les défis existants dans la zone de l'OCI, tels que l'expansion urbaine, la croissance des bidonvilles, la pauvreté urbaine et la vulnérabilité de millions de citoyens aux risques liés au climat. C'est pourquoi il y a un débat croissant sur les formes de planification et de conception urbaines, qui cherche à déterminer les meilleures modalités pour traiter les problèmes de l'urbanisation durable. Les nouveaux concepts tels que les villes intelligentes, les villes compétitives, les villes vertes, les villes à faible émission de carbone et les villes résilientes sont les produits de ce débat.

8.1 Développement urbain intégré

La condition préalable au développement durable d'une ville en tant que centre moderne attrayant est d'établir un système rationnel de planification et de gouvernance, qui commence par l'adoption de l'approche de développement urbain intégré. Cette approche part du principe que des villes réussies ne peuvent pas être construites par les gouvernements seulement et indique la nécessité d'une planification urbaine menée par la décision collective des principaux ministères, des fournisseurs d'infrastructures, des organisations, des associations, y compris la société civile, des groupes d'entreprises et d'autres parties prenantes. De cette façon, il fait passer la gouvernance urbaine d'un système d'administration hiérarchique et descendant à un cadre transparent horizontal et axé sur le réseau.

L'élément crucial de l'approche du développement urbain intégré consiste à passer d'interventions sectorielles rigides et isolées à des interventions multisectorielles plus souples et plus globales, en tenant compte des liens entre le logement, les transports, l'aménagement du territoire, les infrastructures, l'environnement, l'emploi, l'éducation,



les ressources naturelles et les autres domaines politiques (ONU-Habitat, 2016a). Dans les schémas directeurs traditionnels, par exemple, le transport était souvent isolé de l'aménagement du territoire et cette division sectorielle a entraîné un gaspillage d'investissements avec des conséquences négatives à long terme pour toute une série de questions, notamment le développement résidentiel, les déplacements domicile-travail et la consommation d'énergie.

Les mesures de planification à l'approche du développement urbain intégré doivent être stratégiques, c'est-à-dire visionnaires, participatives, acceptées démocratiquement, conformes au programme mondial de développement, mais aussi authentiques, conformes à l'histoire, aux traditions, à l'identité, aux ressources et aux objectifs de développement spécifiques d'un lieu donné.

La stratégie de développement urbain intégré est un processus qui définit les objectifs du développement de la ville, tandis que les plans urbains opérationnels qui l'accompagnent sont un outil de mise en œuvre de la stratégie. Les plans opérationnels doivent être suffisamment définis et contraignants, mais aussi suffisamment adaptatifs et souples pour être mis en œuvre dans des conditions modifiées au fil du temps. Bien entendu, il est nécessaire de fournir le cadre juridique qui permet la sélection des instruments appropriés par la direction de la ville, ainsi que celui qui permet une mise à jour continue des objectifs de la Stratégie de développement urbain intégré. Les gouvernements nationaux ont également un rôle à jouer dans le renforcement des capacités techniques des autorités municipales, en particulier pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans stratégiques.



Encadré 8.1: Qu'est ce qui a fait défaut avec la planification traditionnelle?

L'urbanisme est apparu comme une profession et une discipline modernes au dix-neuvième siècle, en grande partie en réponse à la croissance rapide des villes d'Europe occidentale. L'urbanisme traditionnel est une activité technique, réalisée par des experts qualifiés et basée sur une vue d'ensemble de la situation existante, des projections de développement physique et économique, et de la planification et de la conception des établissements humains. La planification traditionnelle implique la production de plans directeurs dont les principales cibles sont l'économie, le transport, le logement et l'industrie, alors que l'eau, la biodiversité, la pollution de l'air et d'autres dimensions écologiques ne le sont pas (Forman, 2008 : 28).

La volonté de contrôler les mouvements de population et l'extension des bidonvilles dans les villes tout en favorisant la configuration des formes urbaines dispersées et à faible densité est la caractéristique la plus reconnaissable des plans directeurs. Dans cette optique, par exemple, les bidonvilles doivent être démolis. Cependant, cette approche s'est largement révélée inefficace et a entraîné une expansion urbaine et le développement de nouvelles villes massifs avec une faible demande du marché.

Une autre caractéristique des plans directeurs et de leurs règles et normes est leur caractère rigide, qui ne reflète pas suffisamment les besoins réels des citoyens et les besoins du secteur des affaires. Souvent, ils donnent lieu à la corruption et servent l'intérêt individuel plutôt que l'intérêt public. D'autre part, le principal outil juridique pour la mise en œuvre des plans directeurs traditionnels est le zonage foncier strict, qui détermine si un permis de construire sur une certaine partie du territoire sera accordé ou non. Dans certains cas, les groupes à revenu moyen et élevé peuvent utiliser ces plans directeurs et règlements de zonage pour maintenir les prix de l'immobilier et empêcher l'arrivée (l'exclusion) de résidents à faible revenu dans certaines zones urbaines. En général, le plan directeur n'a pas réussi à intégrer les intérêts des groupes vulnérables tels que les pauvres des villes, les femmes et les personnes âgées (ONU- Habitat, 2016a).

Aujourd'hui, certains pays ont remplacé l'approche du plan directeur par des plans d'urbanisme stratégiques, inclusifs et flexibles. Cependant, dans de nombreuses régions du monde, y compris dans la zone de l'OCI et dans d'autres pays en développement, l'idée d'un plan directeur et d'un zonage de l'utilisation des terres est toujours vivante, causant de nombreux problèmes urbains (ONU Habitat, 2009).



Graphique 8.1: Étapes de l'élaboration de la stratégie de développement urbain intégré

Étape 1: Établir un groupe de travail inclusif et interdisciplinaire et définir sa portée, ses objectifs et ses tâches.

Étape 2: Déterminer les méthodes de collecte des données, l'analyse de la situation actuelle et l'analyse SWOT.

Étape 3: Effectuer l'analyse de la situation actuelle pertinente à tous les sujets déterminés.

Étape 4: Permettre la participation des résidents de la ville au processus de création de la Stratégie en fournissant des informations par le biais des chaînes de télévision locales et des pages Web dédiées, et en menant des enquêtes.

Étape 5: Organiser des tables rondes thématiques avec la participation de toutes les parties prenantes concernées, pour discuter des résultats de l'analyse de la situation actuelle, y compris les résultats des enquêtes publiques.

Étape 6: Intégrer de nouvelles idées et suggestions et traiter les résultats de l'analyse de la situation actuelle sous la forme d'une analyse SWOT sectorielle.

Étape 7: Proposer des objectifs, des mesures et des projets sectoriels pour différents domaines thématiques, en accord avec l'intérêt du secteur public et des investisseurs privés, mais d'abord avec les besoins réalistes des citoyens vivant dans la région.

Étape 8: Organiser un ou plusieurs forums publics pour la participation active des résidents de la ville et finaliser les objectifs, les mesures et les projets en conséquence.

Étape 9: Prioriser les idées de projet recueillies afin d'évaluer leur importance et de juger de la période idéale pour leur mise en œuvre.

Étape 10: Identifier les sources de financement nationales et internationales pour la réalisation des projets identifiés dans la portée de la Stratégie.

Étape 11: Préparer l'ébauche de la Stratégie, examinée par tous les membres du groupe de travail.

Étape 12: Organiser un examen public et un débat d'experts sur l'ébauche de la Stratégie.

Étape 13: Soumettre la Stratégie aux organes compétents des autorités de la ville pour examen, puis la présenter au Parlement de la ville pour adoption.

Étape 14: Après l'adoption, les autorités de la ville, ainsi que les autres institutions publiques et les acteurs locaux devraient être responsables de la réalisation des mesures et des projets. Le Groupe de la mise en œuvre de la Stratégie sera nécessaire pour faire en sorte que la Stratégie intégrée de développement urbain devienne une base importante pour la planification du budget annuel de la ville et la demande de fonds d'appui auprès de sources nationales et internationales.

Étape 15: Mettre en place le mécanisme de suivi, pour permettre les évaluations et les mises à jour futures de la Stratégie.



Source: Préparé par le personnel du SESRIC.

Les villes ont des formes différentes. Certains se développent autour d'un noyau historique, d'autres ont plus d'un centre, et d'autres encore s'étendent sur de vastes zones. Ces caractéristiques physiques affectent grandement leur performance économique, sociale et environnementale (Ahlfeldt et al., 2018). Le développement urbain intégré favorise les villes compactes et le développement axé sur le transport en commun, ce qui favorise la gestion de l'expansion périphérique des villes dans l'intérêt des villes plus compactes à plus forte densité. Il suggère, entre autres :

- La création de zones mixte d'exploitation de terrains qui intègrent des logements, des commerces et des bureaux, et qui servent un mélange intergénérationnel de personnes diverses ayant des revenus et des cultures variées,
- Un environnement favorable aux piétons et aux cyclistes,
- Des parts plus importantes pour les transports publics, les équipements publics et les espaces ouverts,
- Une meilleure connectivité avec les villes et les zones rurales voisines pour générer des économies d'agglomération.
- Un aménagement paysager qui préserve et améliore les terres humides et l'habitat naturel,
- Le couvert forestier et l'aménagement urbain global sont fondés sur des principes écologiques.

Un développement urbain compact associé à des densités résidentielles et d'emploi élevées peut réduire la consommation d'énergie, le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules et les émissions de CO₂ (réduction des émissions dans les transports, le chauffage et la climatisation des bâtiments) ainsi que garder des terres pour l'agriculture, la faune et la flore et l'habitat en utilisant moins de terres pour le développement urbain.

En général, la création et l'exploitation de la même infrastructure à des densités plus élevées sont plus efficaces, plus économiquement viables et débouchent souvent sur des services de meilleure qualité (Nature, 2010: 912-913). S'inspirant de plus de 300 articles universitaires qui étudient les effets de la forme urbaine compacte, le rapport intitulé " Demystifying Compact Urban Growth " : Evidence from 300 Studies across the World" démontrent qu'une densité urbaine plus élevée génère des rendements économiques importants. Dans l'ensemble, 69 % des articles examinés ont constaté des effets positifs associés à la forme urbaine compacte (Ahlfeldt et al., 2018).

On soutient que les étalements à faible densité isolent les gens dans des enclaves économiques et résidentielles, limitant leur interaction et les séparant de la nature. Les villes compactes s'adressent à un contexte différent, où le travail des architectes et des designers urbains consiste à concevoir la qualité des espaces publics (en particulier les places et les marchés), du mobilier urbain fonctionnel, de la sculpture publique et des revêtements de sol bien conçus. Ainsi, en offrant des possibilités de rencontres informelles et décontractées, une variété de lieux confortables pour s'asseoir, attendre et observer les gens, des lieux conviviaux



(cafés, restaurants, etc.) et surtout, un sentiment d'identité et d'appartenance à une ville (Knox, 2011 : 247).

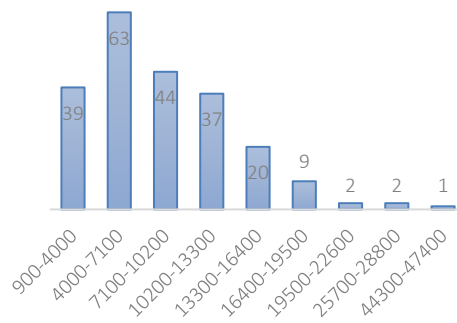
8.2 Gestion de l'expansion des villes par une utilisation efficace des terres

Selon les données de Demographia, en 2018, la densité moyenne de population (par kilomètre carré) dans 217 grandes villes de l'OCI était de 6501 personnes, soit le double de la densité moyenne de population dans 217 grandes zones urbaines des pays développés (2980 personnes), mais nettement inférieure à la densité moyenne de population de 630 grandes zones urbaines des pays non membres (8688 personnes) (graphique 8.2). Une grande partie de la population de l'OCI (49%) dans les 217 grandes villes vit à des densités entre 4.000 et 10.200 par kilomètre carré (voir graphique 8.3).

Graphique 8.2: Densités moyennes de population des plus grandes zones urbaines bâties au monde (par kilomètre carré, 2018)



Graphique 8.3: Ventilation des 217 plus grandes villes de l'OCI selon les densités de population (par kilomètre carré, 2018)



Source: Demographia, *World Urban Areas*, 14ème édition annuelle, mars 2018.

Remarques: Les zones urbaines de 500000 habitants et plus. OCI-N = 217; En développement non-OCI-N = 630; Développé-N = 217; Monde-N = 1064.

Graphique 8.4: les plus grandes zones urbaines bâties de l'OCI (kilomètres carrés, 2018)



Source: Demographia, *World Urban Areas*, 14ème édition annuelle, mars 2018.



La plus grande zone urbaine bâtie de l'OCI est Djakarta, avec une superficie estimée à 3 302 kilomètres carrés (graphique 8.4). Djakarta est suivie de Kuala Lumpur (2 163), Onitsha-Nigeria (1 965) et du Caire (1 917 kilomètres carrés). Les plus petites zones urbaines bâties de l'OCI, avec plus de 500 000 habitants, sont Rajshahi (Bangladesh) et Larkana (Pakistan), toutes deux n'ayant que 31 kilomètres carrés de surface bâtie.

Graphique 8.5: Les 25 zones urbaines les plus denses de l'OCI, avec plus de 500 000 habitants (2018)

Pays	Zone urbaine	Densité de la population (Par kilomètre carré)
Bangladesh	Dhaka	47,400
Somalie	Mogadiscio	28,600
Bangladesh	Chittagong	18,800
Bangladesh	Rajshahi	18,300
Sénégal	Dakar	17,800
Égypte	Alexandrie	16,900
Bangladesh	Bogra	16,900
Irak	Irbil	16,700
Pakistan	Larkana	16,700
Égypte	Port Saïd	16,500
Maroc	Casablanca	16,200
Cameroun	Douala	16,200
Pakistan	Hyderabad	16,100
Afghanistan	Kaboul	15,400
Cameroun	Yaoundé	15,300
Palestine	Gaza	15,300
Bangladesh	Khulna	15,000
Indonésie	Tasikmalaya	14,900
Pakistan	Sargodha	14,800
Nigeria	Lokoja	14,700
Irak	Sulaimaniya	14,300
Égypte	Al Mahallah al Kubra	14,300
Nigeria	Aba	14,200
Pakistan	Sukkur	14,200
Bangladesh	Sylhet	14,000

Source: Demographia, *World Urban Areas*, 14ème édition annuelle, mars 2018.

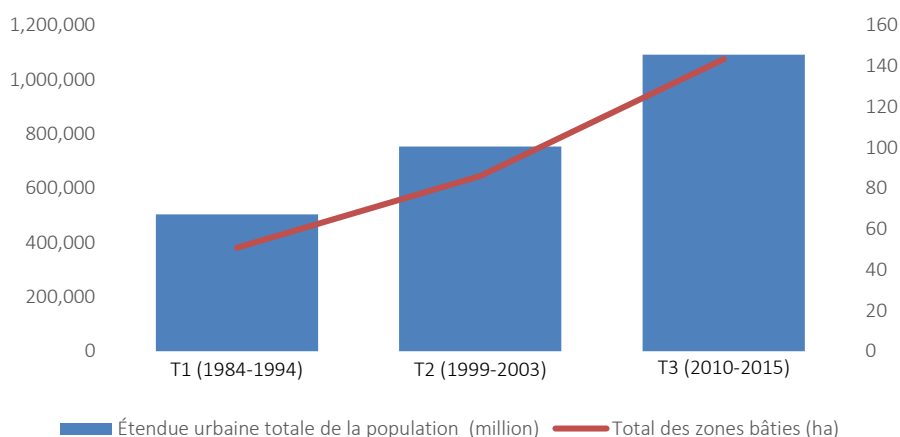
Remarques : OCI-N 217 villes

Les 25 zones urbaines les plus denses de l'OCI, avec plus de 500 000 habitants, sont indiquées dans le graphique 8.5. Dhaka (Bangladesh) est de loin la zone urbaine la plus dense du monde, avec 47000 habitants par kilomètre carré. La deuxième grande zone urbaine la plus dense de l'OCI est Mogadiscio (Somalie) avec 28600 habitants par kilomètre carré. La grande ville de l'OCI la moins dense est Ad-Damman (Arabie Saoudite), avec 900 habitants par kilomètre carré.

Dans certains cas, des facteurs géopolitiques peuvent limiter le développement des banlieues, ouvrant ainsi la voie à de fortes densités dans les villes. Il existe également des différences significatives dans les variations de densité au sein des zones urbaines bâties, et la densité urbaine moyenne ne fournit aucune information sur ces variations (Demographia, 2018). En général, presque toutes les grandes zones urbaines du monde ont de vastes banlieues de densité beaucoup plus faible, en dehors des noyaux historiques - caractérisés par des densités plus élevées. Dans le cas de l'Afrique, l'urbanisation se produit principalement dans une interface-zones rurales-urbaines - de moins de 500 000 habitants, où vivent 82% de la population africaine (BAD, at al., 2017).

À mesure que les gens s'installent dans les zones urbaines, les villes ont tendance à étendre leurs frontières géographiques pour accueillir de nouveaux habitants. Le graphique 8.6 présente les résultats de la croissance de la zone bâtie et l'étendue urbaine totale de la population pour 42 villes⁶ situées dans différentes régions de l'OCI. Entre les périodes 1999-

Graphique 8.6: Étendue urbaine totale de la croissance de la population et expansion de la zone bâtie totale (42 villes de l'OCI)



Source: Shlomo Angel et al., *Atlas of Urban Expansion*, 2016 Edition, Volume 1: Areas and Densities, Université de New York, ONU-Habitat et Lincoln Institute of Land Policy, New York, 2016.

Remarques: Données disponibles du dernier exercice pour les périodes T1, T2 et T3. Les agglomérations totales (axe de gauche), la population totale de l'étendue urbaine (axe de droite). L'agglomération urbaine et suburbaine, ainsi que l'espace ouvert urbanisé à l'intérieur et autour de celle-ci, constituent des grappes urbaines. La plus grande grappe urbaine dans une zone d'étude donnée d'une ville donnée est défini comme l'étendue urbaine de la ville.

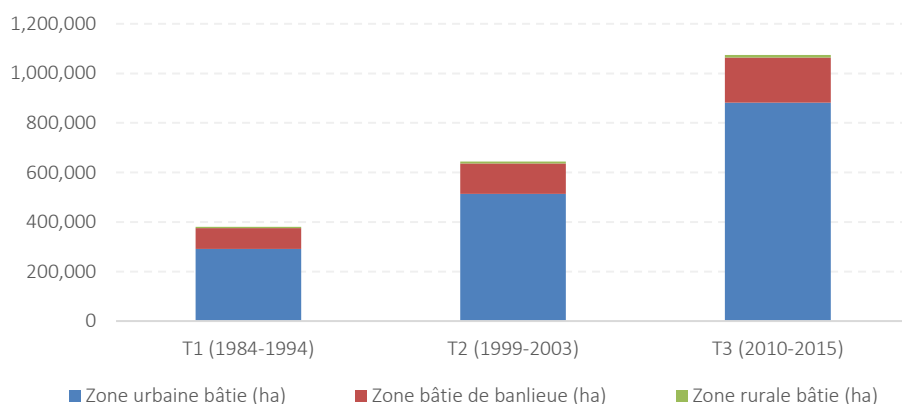
⁶ Afghanistan (Kaboul), Algérie (Alger, Tebessa), Azerbaïdjan (Bakou), Bangladesh (Dhaka, Rajshahi, Saidpur), Égypte (Alexandrie, Le Caire), Indonésie (Cirebon, Medan, Palembang, Parepare, Pematangtiantar), Iran (Ahvaz, Gorgan, Qom, Téhéran), Irak (Bagdad), Kazakhstan (Shymkent), Malaisie (Ipoh, Rawang), Mali (Bamako), Maroc (Marrakech), Mozambique (Beira), Nigeria (Gombe, Ibadan, Lagos, Oyo), Pakistan (Karachi, Lahore, Sialkot), Arabie Saoudite (Riyad), Soudan (Khartoum), Tunisie (Kairouan), Turquie (Istanbul, Kayseri, Malatya), Ouganda (Kampala), Ouzbékistan (Boukhara, Tachkent) et Yémen (Sana'a).



2003 et 2010-2015, l'expansion des terres urbaines (40 %) a dépassé la croissance de la population urbaine (31 %). En conséquence, en moyenne, 24 villes de l'OCI sont moins denses au fur et à mesure de leur croissance, ce qui cause l'étalement urbain non planifié, où l'informalité devient plus courante avec le temps. L'existence d'un étalement urbain croissant indique que la part des zones des villes situées à proximité des axes routiers est en déclin et que les périphéries urbaines ne sont pas effectivement reliées aux marchés métropolitains du travail, ce qui rend les villes moins productives et moins inclusives (Shlomo Angel et al., 2016).

Le graphique 8.7 présente une autre preuve sur le fait que les densités des zones urbaines de l'OCI ont diminué et que l'expansion urbaine non compacte a guidé les urbanistes pendant des années. Entre 1999-2003 et 2010-2015, avec l'augmentation des zones urbaines bâties (42%), la suburbanisation (étalement urbain) dans 42 villes de l'OCI a augmenté de 33%. Pour cette raison, de nombreuses villes de l'OCI sont confrontées à des défis difficiles découlant de l'expansion rapide de leurs zones bâties et de l'étalement à faible densité. L'expansion totale de la zone bâtie de certaines villes de l'OCI est indiquée sur la carte 8.1.

Graphique 8.7: Ventilation de la croissance totale de la zone bâtie (42 villes de l'OCI)



Source: Shlomo Angel et al., *Atlas of Urban Expansion*. Édition 2016, Volume 1: Areas and Densities, Université de New York, ONU-Habitat et Lincoln Institute of Land Policy, New York, 2016.

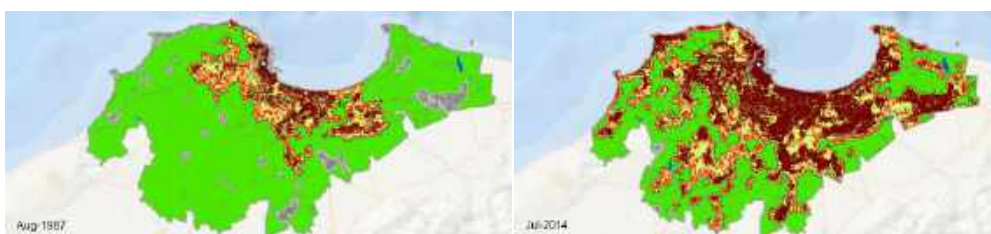
Remarques: Données disponibles du dernier exercice pour les périodes T1, T2 et T3.

Carte 8.1: Expansion totale de la superficie bâtie de certaines villes de l'OCI

Kaboul, Afghanistan



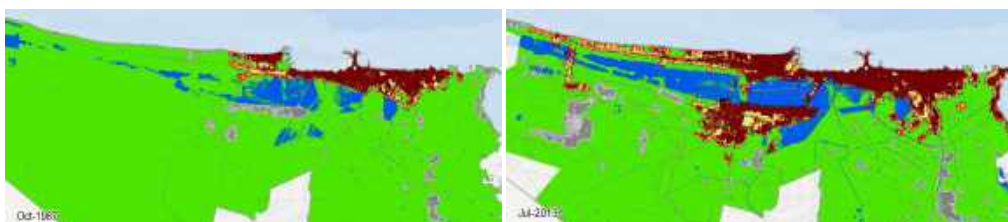
Alger, Algérie



Bakou, Azerbaïdjan



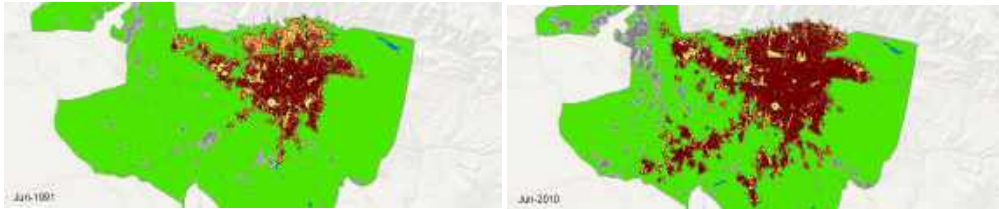
Alexandrie, Égypte



Medan, Indonésie



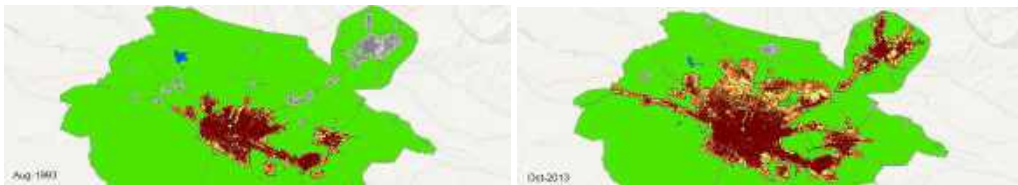
Téhéran, Iran



Bagdad, Irak



Shymkent, Kazakhstan



Ipoh, Malaisie



Bamako, Mali



Lagos, Nigeria



Karachi, Pakistan



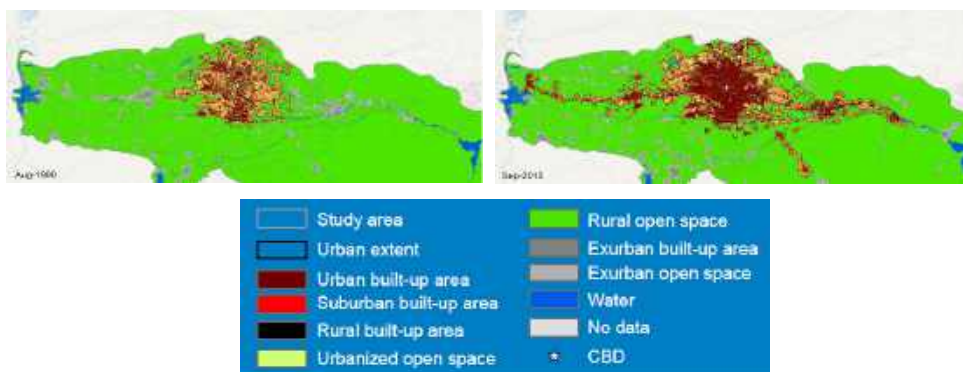
Khartoum, Soudan



Istanbul, Turquie



Tachkent, Ouzbékistan



Source: Shlomo Angel et al., *Atlas of Urban Expansion*, Édition 2016, Volume 1: Areas and Densities, Université de New York, ONU-Habitat et Lincoln Institute of Land Policy, New York, 2016.

Lorsque la population et la richesse des villes augmentent, elles se développent généralement et déploient les efforts nécessaires pour augmenter la quantité et la qualité des terres à usage urbain. Étant donné que le rythme auquel les populations et la couverture terrestre deviennent urbaines est plus rapide qu'à tout autre moment de l'histoire, la conversion des terres rurales en terres urbaines devrait être guidée par des politiques efficaces, en harmonie avec des plans ou des règlements municipaux solides.

Le Programme d'engagement et d'action de Bogota préconise l'utilisation des plans et règlements d'aménagement du territoire comme outil stratégique pour gérer l'étalement urbain, réduire les risques de catastrophe, favoriser l'inclusion sociale, valoriser la culture et le patrimoine locaux, réduire la spéculation foncière et immobilière et garantir la sécurité du régime foncier. Il recommande également de concevoir les plans d'infrastructures en même temps que les plans d'occupation des sols (CGLU, 2016).

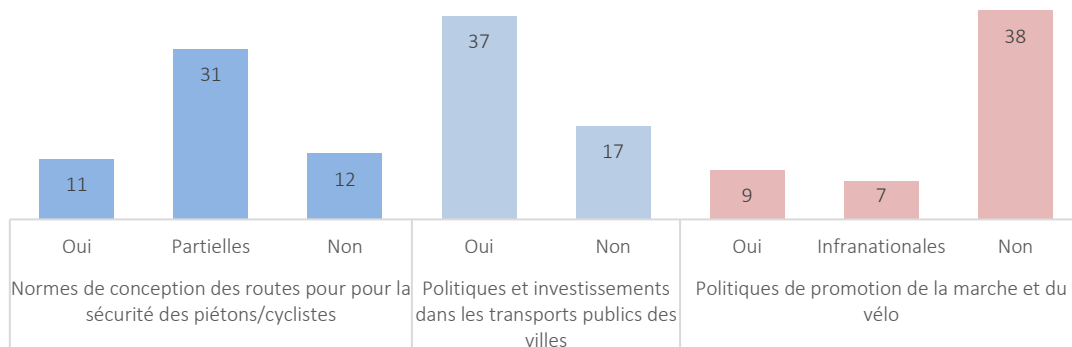
L'approche intégrée du développement urbain demande également aux villes de réformer leur système de gestion des terres urbaines et de la planification spatiale (Ellis et Roberts, 2016). La gestion des terres comprend deux grands groupes d'activités : (1) la mise en valeur des terres par des investissements substantiels ou la modification de l'utilisation des terres existantes, et (2) le suivi, l'administration et le contrôle (Gerhard, 1997). D'autre part, l'aménagement du territoire se réfère globalement aux schémas d'occupation des sols, aux densités et aux infrastructures de liaison au sein des villes et entre les régions infranationales. Parallèlement à la gestion des terres et de la résolution du problème de l'agglomération informelle, la planification spatiale joue un rôle important pour guider l'expansion des villes (Ellis et Roberts 2016), tandis que la performance en matière de gestion des terres et de planification spatiale affecte la durabilité des villes.

En général, la gestion des terres et la planification spatiale jouent un rôle essentiel pour le caractère physique, social et économique des établissements urbains (Banque mondiale, 2010). Par exemple, la répartition du territoire, les codes du bâtiment et les règlements de lotissement ont clairement une incidence directe sur la densité de l'expansion urbaine. La

réforme de l'aménagement du territoire et de la planification spatiale d'une manière qui favorise l'approche des villes compactes peut générer plusieurs avantages, notamment: a) réduire les coûts des infrastructures et des services (les faibles densités et l'étalement urbain entraînent des coûts supplémentaires pour les administrations locales en raison de l'augmentation des coûts des infrastructures, des services publics et des transports) ; b) repenser la conception des plaines innodables pour réduire les coûts des dommages causés par les inondations (l'aménagement du territoire joue un rôle central pour faire face aux risques liés aux changements climatiques et élaborer des stratégies efficaces d'atténuation et d'adaptation) ; c) maintenir des paysages agricoles productifs diversifiés sur les meilleurs sols et d) investir dans des domaines clefs pour la protection de la nature et l'écotourisme (Forman, 2008).

Dans l'idéal, la gestion des terres devrait viser à fournir un logement sûr et abordable et un niveau de vie minimum, soutenu par des corridors de transport fonctionnels et des connexions faciles entre les emplois et le logement, y compris la marche et le vélo (Glaeser et Joshi-Ghani 2013). Malheureusement, comme le montre le graphique 8.8, en moyenne, les pays de l'OCI ne sont pas assez performants en ce qui concerne les politiques nationales de promotion de

Graphique 8.8: Politiques de la marche, du cyclisme et du transport urbain dans les pays de l'OCI (2016)



Source: *Global Status Report on Road Safety 2018*, Genève: Organisation mondiale de la Santé, 2018.

Remarques: OCI - N = 54.

la marche et du cyclisme, ainsi que l'élaboration de normes de sécurité pour les piétons et les cyclistes. 17 des 54 pays de l'OCI n'ont même pas de politiques et d'investissements dans les transports publics urbains.

La littérature existante souligne le fait que dans de nombreuses régions du monde, les systèmes de gestion des terres ne sont pas adaptés à un développement urbain durable croissant, comme c'est le cas pour les villes africaines (BAD et al., 2017). C'est pourquoi les réformes foncières urbaines devraient être au cœur des politiques urbaines nationales. Pourtant, le cadre juridique efficace devrait être en place, pour que les terres urbaines soient allouées et échangées efficacement, et que les propriétaires fonciers paient des taxes pour financer les services municipaux (ONU-Habitat, 2016b). Sinon, l'expansion vers l'extérieur bien au-delà des limites administratives formelles et les établissements informels resteront une caractéristique déterminante de nombreuses villes de l'OCI.



CHAPITRE NEUF

Questions de politique pour un développement urbain durable dans les pays de l'OCI



La croissance de la population urbaine peut se traduire par un accroissement de l'activité économique et du bien-être social, mais elle peut aussi se traduire par une charge supplémentaire, notamment sur les installations énergétiques, l'eau, la santé, les transports et le logement. Tout cela, à son tour, exerce une pression sur l'environnement et le changement climatique. La tendance rapide à l'urbanisation dans les pays de l'OCI a eu un certain nombre d'effets positifs. Cependant, de nombreuses villes connaissent d'importants gains de population qui ne s'accompagnerait pas d'une croissance économique notable.

Malheureusement, les connaissances et les données sur les zones urbaines de l'OCI sont très limitées et fragmentées. Pour cette raison, l'un des plus grands obstacles à l'identification des priorités urbaines de l'OCI est de s'appuyer sur des hypothèses. Personne ne peut dire avec certitude quelles politiques amélioreront le plus efficacement les conditions urbaines dans la zone de l'OCI, pour les deux raisons suivantes: Premièrement, les villes sont des systèmes complexes dont les composantes économiques, sociales, environnementales et infrastructurelles sont étroitement liées, et donc difficiles à comprendre isolément. Deuxièmement, les villes du monde islamique présentent à la fois des différences et des similitudes en ce qui concerne l'ampleur et l'urgence de leurs problèmes ainsi que leurs modes de développement. Cela signifie que des politiques adaptées sont nécessaires pour relever les défis et exploiter les possibilités de chaque ville. Néanmoins, les recommandations générales suivantes peuvent être tirées des conclusions de ce rapport.

Les éléments fondamentaux d'abord

Il ne fait aucun doute que les gouvernements municipaux devraient se concentrer sur la mise en place des éléments de base, tels que l'accès à l'eau douce, à l'électricité, aux égouts et à l'assainissement, aux routes et à des logements abordables. Par ailleurs, le fait de ne pas fournir suffisamment ces services menace la santé et la sécurité des citoyens, en particulier les pauvres, et réduit les activités économiques.

Adapter l'infrastructure et les systèmes de services aux besoins fondamentaux des résidents est particulièrement utile pour les pays de l'OCI qui sont aux prises avec d'énormes établissements informels dans leurs villes. Néanmoins, le succès des villes ne dépendra pas seulement de leurs dépenses actuelles en investissements physiques, mais aussi des investissements sociaux à long terme, en particulier l'éducation, qui permettent d'accumuler des richesses humaines et économiques.

Mécanisme de coordination pour la mise en œuvre des PUN

Le Nouvel agenda urbain appelle les gouvernements nationaux à placer les objectifs d'urbanisation durable au cœur des efforts de développement national. La participation active des villes est nécessaire pour atteindre de nombreux objectifs politiques nationaux, y compris les objectifs du Programme pour le développement durable à l'horizon 2030. Dans ce contexte, une prestation efficace exige une collaboration active entre les gouvernements nationaux et infranationaux.



L'urbanisation durable exige une réflexion à long terme et des approches proactives. La politique urbaine nationale (PUN) est un outil important qui met en place une vision pour atteindre les résultats urbains souhaités, y compris la lutte contre la pauvreté urbaine, la promotion de l'égalité des chances, l'amélioration de la connectivité entre les villes, la promotion des liens entre les zones urbaines et rurales, etc. Chaque gouvernement national doit identifier ses propres priorités nationales qui correspondent le mieux à sa situation. Les pays de l'OCI qui s'urbanisent rapidement mais restent majoritairement ruraux doivent veiller à l'équilibre entre les priorités dans les zones urbaines et rurales. Quoi qu'il en soit, la dévolution de responsabilités et de ressources appropriées est nécessaire pour permettre aux autorités municipales de relever les défis sur le terrain.

Dans les pays de l'OCI qui ne disposent pas d'une agence urbaine nationale spécialisée, les gouvernements doivent s'assurer qu'un mécanisme de coordination efficace au niveau national est mis en place. Le mécanisme de coordination devrait contenir des instructions claires sur les responsabilités des institutions concernées à différents niveaux. Des mécanismes de suivi et d'application sont également nécessaires pour garantir les progrès dans la mise en œuvre d'une PUN.

Développement urbain intégré

Les PUN doivent être soutenus par une amélioration de la gouvernance. Les villes s'appuient de plus en plus sur une gouvernance efficace et des capacités institutionnelles avancées pour traiter les questions d'urbanisation durable. Les conclusions de ce rapport sont un appel ouvert aux gouvernements de l'OCI pour qu'ils investissent dans le renforcement des capacités techniques adéquates - en particulier pour le développement et la mise en œuvre de plans stratégiques et le renforcement des mécanismes qui tiennent les gouvernements locaux responsables de leurs actions. Les gouvernements nationaux ont également un rôle à jouer dans la nomination de gestionnaires locaux plus professionnels, ce qui n'est possible qu'en séparant la politique des besoins quotidiens de la gouvernance urbaine.

Conformément à une PUN, les gouvernements infranationaux doivent adopter une stratégie de développement urbain intégré. À cet égard, la gouvernance locale doit permettre à tous les acteurs publics et privés concernés de participer à la formulation de la stratégie. En outre, compte tenu de l'interrelation entre le logement, l'occupation des sols, les infrastructures, l'environnement, l'emploi, l'éducation, les ressources naturelles et d'autres domaines politiques, les interventions intersectorielles sont proposées, ce qui réduira également la fragmentation juridique qui constitue souvent un obstacle à une meilleure gouvernance.

La collecte de données est nécessaire pour améliorer la gestion locale, stimuler la croissance économique locale et apporter de meilleurs services aux personnes qui en ont le plus besoin. La collecte de données contribuera également à améliorer les efforts de suivi, ce qui est nécessaire pour examiner les résultats des projets en cours et fournir une base pour les futures actions urbaines. Pour la production de données locales, les efforts nationaux devraient soutenir les offices infranationaux de statistique et appuyer leurs capacités.



Reforme de la législation urbaine

Le nouveau programme pour les villes reconnaît le rôle prépondérant des gouvernements nationaux dans la définition et la mise en œuvre de la législation urbaine, tout en appelant à la participation d'autres parties prenantes concernées. Si elle est formulée, contrôlée et révisée efficacement, la législation urbaine permettra de relever plus adéquatement les défis de l'urbanisation. Il n'existe pas de projet de réforme juridique urbaine dans la région de l'OCI, car les systèmes législatifs, les contextes politiques et les défis urbains des pays diffèrent considérablement. Néanmoins, un cadre pour les réformes de base de la législation urbaine, (résumé dans le graphique 7.5 de ce rapport) peut être un point de départ pour tous les pays de l'OCI.

Planification urbaine stratégique

Il est nécessaire d'améliorer la pratique de l'urbanisme dans les villes de l'OCI. Les mesures de planification à l'urbanisation rapide doivent être stratégiques, c'est-à-dire visionnaires, participatives, acceptées démocratiquement, mais aussi authentiques, conformes à l'histoire, aux traditions, à l'identité, aux ressources et aux objectifs de développement spécifiques d'un lieu donné. Au lieu de pratiquer des formes obsolètes de planification urbaine, les gouvernements infranationaux sont censés s'adapter constamment aux nouvelles conditions locales, rechercher les bonnes pratiques des autres villes et s'harmoniser avec les documents mondiaux. Dans ce contexte, la formation des planificateurs doit être réexaminée.

Il est plus rentable de planifier l'urbanisation en préparant le terrain et les infrastructures avant l'arrivée des résidents, plutôt que d'essayer de réparer, de réaménager ou de relocaliser les colonies une fois qu'elles sont établies. Parallèlement aux efforts de planification, les gouvernements doivent s'assurer que la conception des villes n'est pas basée sur des intérêts économiques et politiques, mais qu'elle est plutôt centrée sur les gens, ce qui signifie concevoir une ville avec et pour ses habitants.

Financement novateur

Dans de nombreux cas, les gouverneurs locaux de l'OCI ont une grande vision de leurs villes et de la façon dont elles devraient ressembler. Cependant, la volonté politique et le pouvoir économique déterminent la conception et la transformation des villes dans la vie réelle. Dans de nombreux cas, les villes de l'OCI ont une capacité financière limitée pour développer les infrastructures urbaines. C'est pourquoi des mécanismes financiers améliorés et innovants, avec un engagement plus large du secteur privé, seront nécessaires pour aider à combler les déficits de financement. Il existe de nombreux exemples de villes dans le monde entier qui utilisent des mécanismes financiers innovants, il est donc possible de s'inspirer de nombreuses bonnes pratiques.

Le nouveau programme pour les villes et la localisation des objectifs de développement durable constituent une occasion idéale pour les gouvernements infranationaux d'exiger de meilleurs régimes fiscaux locaux. Pourtant, il est important pour les gouvernements infranationaux de mieux gérer leurs budgets, en préparant un rapport de bilan annuel transparent, qui montre clairement les véritables atouts d'une ville, qu'ils soient économiques,



humains ou sociaux. Ainsi, les gouvernements infranationaux de l'OCI devraient examiner s'ils pourraient générer de nouvelles sources de revenus, en utilisant mieux les biens immobiliers et commerciaux qu'ils possèdent. Par exemple, les terrains sont considérés comme l'un des biens municipaux les plus précieux et les gouvernements infranationaux de l'OCI devrait avoir un droit légal d'utiliser les mécanismes de valorisation foncière comme outil financier supplémentaire. Ces mécanismes suivent la logique selon laquelle l'amélioration de l'accessibilité aux nouvelles infrastructures, telles que les systèmes de transport en commun, ajoute de la valeur aux terrains et aux biens immobiliers. Comme cette valeur ajoutée résulte d'investissements publics, les gouvernements locaux devraient essayer de capter l'excédent, par exemple en utilisant des taxes ou d'autres mécanismes.

Les gouvernements infranationaux devraient encourager les investissements en créant des partenariats financiers innovants, tels que les partenariats public-privé et multipartites. Toutefois, des réformes institutionnelles et réglementaires sont nécessaires pour améliorer les conditions favorables. L'amélioration de la solvabilité des villes et leur accès aux marchés des capitaux seront également favorables au financement d'une ville.

Occupation extensive des terres

Pour que les villes soient des lieux plus productifs et plus agréables à vivre, les terrains urbains doivent être utilisés de manière efficace et intensive. Les gouvernements locaux de l'OCI doivent gérer l'expansion périphérique des villes, dans le but d'avoir des villes plus compactes avec une densité plus élevée qui rend l'utilisation du sol plus efficace. Le développement s'étendant vers l'extérieur à faible densité est beaucoup plus coûteux à financer, il produit plus d'inégalités pour les populations urbaines vulnérables et exclues et a un effet beaucoup plus important sur les ressources naturelles et les conditions environnementales - en grande partie grâce à l'utilisation de l'automobile.

Les terrains destinés aux différentes activités d'investissement doivent être alloués de manière efficace, afin de permettre de répondre à la demande croissante de terrains urbains. Un manque de clarté en matière de propriété foncière découragera le propriétaire de développer la terre, tout en empêchant la vente à un utilisateur plus productif.

Améliorer les informalités

La question la plus difficile en matière d'urbanisme et de gestion des terres est de s'attaquer aux problèmes d'informalité qui surviennent lorsque les marchés officiels du logement ne peuvent pas répondre à la demande. Trop souvent, les approches politiques des établissements informels ont consisté à se débarrasser des bidonvilles et à reloger les habitants dans des zones éloignées du centre ville. Aujourd'hui, le consensus international est de plus en plus favorable à l'amélioration plutôt qu'à la relocalisation des résidents, à moins qu'il n'y ait pas de problèmes d'environnement, de sécurité ou de forte utilité publique. Ce changement a été motivé par la reconnaissance du fait que d'évacuer des bidonvilles et la relocalisation des résidents ne font qu'aggraver la pauvreté et l'exclusion.

Dans la mesure du possible, les établissements informels existants devraient être officiellement reconnus et améliorés. Cependant, les pays moins développés de l'OCI doivent



être prudents lorsqu'ils appliquent les solutions des pays riches aux problèmes de logement, car dans ce cas, le prix du logement peut être prohibitif pour les citoyens les plus pauvres. Au lieu de cela, il est crucial de suivre un processus approfondi de collecte d'informations qui doit être participatif et qui exige un engagement de la part des personnes concernées. Les solutions pour améliorer les établissements informels doivent venir des personnes concernées, et les gouvernements doivent leur donner la possibilité de faire valoir leurs propres idées et préférences novatrices, qui souvent ne sont pas très coûteuses. L'amélioration progressive de ses établissements par le biais de petits projets peut être un point de départ pour de nombreuses villes de l'OCI.

L'élément clé de l'amélioration des établissements informels n'est pas seulement de fournir plus de logements abordables, mais aussi de s'assurer que les logements sont situés dans des endroits qui offrent beaucoup de valeur aux résidents, notamment en développant le potentiel économique et humain des personnes qui y vivent.

Améliorer la résilience

La durabilité environnementale et en particulier la résilience climatique est le domaine qui reçoit le moins d'attention dans la région de l'OCI. Les gouvernements devraient encourager un développement urbain qui réduise la consommation de ressources et d'énergie, et qui minimise la pollution et les émissions. Les gouvernements devraient également pousser les villes à améliorer leurs capacités de gestion des catastrophes et leurs cadres politiques, afin d'accroître les capacités d'adaptation et de réaction des villes en vue d'une réponse efficace et efficiente aux catastrophes naturelles et aux phénomènes météorologiques extrêmes et de leur rétablissement. Le chapitre 6 du présent rapport contient des propositions plus concrètes sur la manière d'atteindre les objectifs souhaités dans ce domaine.

Approfondir le partenariat et la coopération

L'objectif de ce rapport était d'attirer l'attention de l'OCI et des gouvernements de ses États membres sur l'importance de l'urbanisation durable et d'encourager la création d'une plateforme de coopération systématique, afin d'approfondir les partenariats de l'OCI en matière d'urbanisation par des efforts collectifs et des actions concrètes. Dans un premier temps, l'OCI pourrait commencer par organiser des ateliers annuels spécialisés de haut niveau sur l'urbanisation, avec l'intention de fournir une telle plate-forme et de permettre une meilleure utilisation des synergies existantes.

Parallèlement, l'OCI devrait encourager ses États membres à redécouvrir les liens entre les concepts et les systèmes de valeurs de l'Islam et les besoins contemporains des villes, tant ceux qui sont spécifiquement liés à l'utilisation des terres que ceux qui concernent la question des relations entre les hommes et la nature. Le SESRIC estime que l'Islam fournit un cadre abstrait, duquel on peut tirer une approche globale de la durabilité urbaine et de la qualité de vie.



Références

Chapitre 1

Abdulac, S. (1984). "Large-Scale Development in the History of Muslim Urbanism". *Continuity and Change: Design Strategies for Large-Scale Urban Development*, in Margaret Bentley Sevckenko (Ed.), Cambridge, Massachusetts: The Aga Khan Program for Islamic Architecture.

Abu-Lughod, J. L. (1987). "The Islamic City—Historic Myth, Islamic Essence, and Contemporary Relevance", *International Journal of Middle East Studies*, 19(2), 155-176.

Ades, A. F., & Glaeser, E. L. (1995). "Trade and Circuses: Explaining Urban Giants", *The Quarterly Journal of Economics*, 110(1), 195-227.

Agoston, Gabor and Masters, Bruce (2009). *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, New York: Facts on File.

Ahmad, B. (1995). "Urbanization and Urban Development in the Muslim World: From the Islamic City Model to Megacities", *GeoJournal*, 37(1), 113-123.

Alver, K. (2017). *Kent Sosyolojisi*, Istanbul: Çizgi.

Amirahmadi, H., & Razavi, M. R. (1993). "Urban Development in the Muslim World: Encounter with Modernity and Implications for Planning", in H. Amirahmadi and S. El-Shakhs (Eds.), *Urban Development in the Muslim World*, New Brunswick, NJ: Rutgers University, 1-36.

Awumbila, M. (2017). Drivers of Migration and Urbanization in Africa: Key Trends and Issues. *International Migration*, UN/POP/EGM/2017/12, New York: UN Expert Group Meeting on Sustainable Cities, Human Mobility and International Migration, Population Division, UN DESA, 7-8 September.

Bairoch, Paul. (1988). *Cities and Economic Development: From the Dawn of History to the Present*, Chicago: The University of Chicago Press.

Bartone, C., Bernstein, J., Leitmann, J., & Eigen, J. (1994). *Toward Environmental Strategies for Cities: Policy Considerations for Urban Environmental Management in Developing Countries*, New York: World Bank.

Borjas, G.J. (1994). "The Economics of Immigration". *Journal of Economic Literature*, Vol. XXXII, 1667-1717.

Brockerhoff, M. (1995). "Fertility and Family Planning in African Cities: The Impact of Female Migration". *Journal of Biosocial Science*, 27, 347-358.

Brunschvig, R. (1947). *Urbanisme Médiéval et Droit Musulman*, Paris : P. Geuthner.

Childe, V. G. (1950). "The Urban Revolution". *Town Planning Review*, 21(1), 3.

Fay, M. & Opal, C. (2000). "Urbanization without Growth: A Not-So-Uncommon Phenomenon". *World Bank Policy Research Working Paper No. 2412*, Washington: World Bank.

Fischel, I. W. (1956). The City in Islam. *Middle Eastern Affairs*, vol.7, 227-232.

Fox, S. (2012). Urbanization as a Global Historical Process: Theory and Evidence From Sub-Saharan Africa. *Population and Development Review*, 38(2), 285-310.



- Gollin, D., Jedwab, R., & Vollrath, D. (2015). Urbanization with and without Industrialization. *Journal of Economic Growth*, 21(1), 35-70.
- Gottdiener, M., Hutchison, R., & Ryan, M. T. (2014). *The New Urban Sociology*, New York: Routledge.
- Greenwood, M. J. (2009). *Contemporary Internal Migration and Urbanization in Historical Perspective*, Prepared for the Pontifical Council for the Pastoral Care of Migrants and Itinerant People, Quaderni University.
- Haider, G. (1984). "Habitat and Values in Islam: A Conceptual Formulation of an Islamic City". *The Touch of Midas*, 170-208.
- Hamdan, G. (1962). "The Pattern of Medieval Urbanism in the Arab World". *Geography*, vol. 47, 121-134.
- Hassan, R. (1972). "Islam and Urbanization in the Medieval Middle East". *Ekistics*, vol. 33.
- Hayaty, H., & Monikhi, F. (2016). "Investigating the Characteristics and Principles of Islamic City Based on Islamic Literatures". *International Journal of Humanities and Cultural Studies*, 1(1), 933-954.
- Hofmann, A. & Wan, G. (2013). "Determinants of Urbanization". *ADB Economics Working Paper Series No. 355*, Asian Development Bank.
- Hourani, A. H., & Stern, S. M. (1970). *The Islamic City: A Colloquium*, Oxford: Bruno Cassirer.
- Jayyusi, S. K., Holod, R., Petruccioli, A., & Raymond, A. (2008). *The City in the Islamic World*, Volume 94/1 & 94/2, Leiden: Brill.
- Jedwab, R., Christiaensen, L., & Gindelsky, M. (2015). "Demography, Urbanization and Development: Rural Push, Urban Pull and... Urban Push?" *World Bank Policy Research Working Paper 7333*. New York: World Bank.
- Kasarda, J. D., & Crenshaw, E. M. (1991). "Third World Urbanization: Dimensions, Theories, and Determinants". *Annual Review of Sociology*, 17(1), 467-501.
- Lapidus, I. M. (1973). "The Evolution of Muslim Urban". *Comparative Studies in Society and History*, 15(1), 21-50.
- Marquis, W. (1928). "L'Islamisme et la Vie Urbaine". *C. R. de L'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, Paris, 86-100.
- Martin, Richard C. (2004). *Encyclopedia of Islam and the Muslim World*, Volume 1, New York: Macmillan Reference.
- Matali, Z.H. (2012). "Sustainability in Islam", in R. Clugston and S. Holt, *Exploring Synergies Between Faith Values and Education for Sustainable Development*, UNESCO Chair on Education for Sustainable Development and the Earth Charter.
- Mohamad, J. (1998). "Building Heaven on Earth: Islamic Value in Urban Development." *Jurnal Usuluddin*, 8, 121-134.
- Mortada, H. (2002). "Urban Sustainability in the Tradition of Islam". *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 54.
- Mumford, L. (1956). *The Natural History of Urbanization*, Chicago: University of Chicago Press.
- Octifanny, Y., & Hudalah, D. (2017). "Urban Agglomeration and Extension in Northern Coast of West Java: A Transformation into Mega Region". *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 79, 012011.
- OECD (2016). *African Economic Outlook 2016: Sustainable Cities and Structural Transformation*, Paris: OECD Publishing.



- Rapoport, A. (1977). *Human Aspects of Urban Form*, Vol. 3, Oxford: Pergamon.
- Saoud, R. (2002). "Introduction to the Islamic City", FSTC Limited, No. 4012 Manchester.
- Sattaria, M., Rajabib, A., and Jahangiric, B. (2014). "A Study on the Concept of District or Neighborhood in Islamic Cities". *Indian J.Sci.Res*, 5 (1): 296-304.
- Scott, John (2006). *Sociology: The Key Concepts*, London: Routledge.
- SESRIC (2017), *Humanitarian Crises in OIC Countries: Drives, Impacts, Current Challenges and Potential Remedies*, Ankara: The Statistical, Economic and Social Research and Training Centre for Islamic Countries.
- Seto, K. C., Sánchez-Rodríguez, R., & Fragkias, M. (2010). "The New Geography of Contemporary Urbanization and the Environment." *Annual Review of Environment and Resources*, 35(1), 167–194.
- Shojaee, F., & Paezeh, M. (2015). Islamic City and Urbanism an Obvious Example of Sustainable Architecture and City, *Cumhuriyet Science Journal*, 36(6), 231-237.
- Skeldon, R. (2017). "International Migration, Internal Migration, Mobility and Urbanization: Towards More Integrated Approaches". *Background Paper prepared for UN Expert Group Meeting on Sustainable Cities, Human Mobility and International Migration*. UN/POP/EGM/2017/7.
- Spellman, Frank R. (2010). *Geography for Nongeographers*, Lanham: Government Institutes.
- Tacoli, C. (1998). "Rural-Urban Interactions: A Guide to the Literature." *Environment and Urbanization*, Vol. 10. No.1, 147-166.
- Tignor, Robert et al. (2011). *Worlds Together, Worlds Apart: A History of the World from the Beginnings of Humankind to the Present*, W. W. Norton & Company: W. W. Norton & Company.
- Tonkiss, F. (2005). *Space, the City and Social Theory: Social Relations and Urban Forms*. Oxford: Polity Press.
- ONU (2008). *World Population Monitoring - Focusing on Population Distribution, Urbanization, Internal Migration and Development: A Concise Report*, New York: United Nations Population Division.
- UN-Habitat (2015). "Inclusive Cities". *Habitat 3 Issue Papers*, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.
- UN-Habitat (2016). *The World's Cities in 2016: Data Booklet*, Kenya: Programme des Nations Unies pour les établissements humains.
- UN-Habitat (2016a). *World Cities Report 2016: Urbanization and Development - Emerging Features*. Kenya: Programme des Nations Unies pour les établissements humains.
- UNICEF (2012). *The State of The World's Children*. New York: United Nations Children's Fund.
- WHO, and UN-Habitat (2010). *Hidden Cities: Unmasking and Overcoming Health Inequities in Urban Settings*, Switzerland.

Chapitre 2

- Brookings Institution (2015). *Global MetroMonitor 2014: An Uncertain Recovery*, Brookings Institution Metropolitan Policy Program, 2015.
- Citymayors (2018). "Largest Cities in the World in 2018", Citymayors.com.
- NASA Earth Observatory.



Pestalozzi, Nicola (2013). *Nighttime Lights as Proxy for the Spatial Growth of Dense Urbanized Areas*, Master Thesis, Swiss Federal Institute of Technology Zurich, Department of Management, Technology and Economics.

UN Millennium Development Goals Indicators.

UN (2016), *The World's Cities in 2016: Data Booklet*, United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, ST/ESA/SER.A/392.

UN-Habitat Urban Data.

UN-Habitat (2003). *Slums of the World: The Face of Urban Poverty in the New Millennium?* Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

UN Habitat (2016). *Slum Almanac 2015/2016: Tracking Improvement in the Lives of Slum Dwellers*, Nairobi: UNON Publications.

WEF (2016). *Inspiring Future Cities & Urban Services: Shaping the Future of Urban Development & Services Initiative*, World Economic Forum, April.

World Bank Open Data.

Chapitre 3

Allen, Adriana (2009). "Sustainable Cities of Sustainable Urbanization?" *Palette UCL's Journal of Sustainable Cities*, Summer.

EC (2001). "Directive 2001/42/EC of the European Parliament and of the Council on the Assessment of the Effects of Certain Plans and Programmes on the Environment", *Official Journal of the European Communities*, L 197/31, 21 July.

Girardet, Herbert (1999). "Sustainable Cities: A Contradiction in Terms?" in David Satterthwaite (Ed.), *The Earthscan Reader in Sustainable Cities*, London: Earthscan Publications.

Kaza, Silpa et al. (2018). *What a Waste 2.0: A Global Snapshot of Solid Waste Management to 2050*, Washington: World Bank.

Koch Florian, Kabisch Sigrun and Krellenberg Kerstin (2018). "A Transformative Turn towards Sustainability in the Context of Urban-Related Studies? A Systematic Review from 1957 to 2016", *Sustainability*, No 10/58.

Naudé Wim, Waldo Krugell and Matthee Marianne (2011). "Globalization and Local Economic Growth in South Africa", in Bruno Dallago and Chiara Guglielmetti (Eds), *Local Economies and Global Competitiveness*, UK: Palgrave Macmillan.

Rasoolimanesh, S. Mostafa (2012). "City Development Strategies (CDS) and Sustainable Urbanization in Developing World", *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 36 (2012), 623-631.

Saks, Džefri D. (2014). *Doba Održivog Razvoja*, translated by Mira and Vera Gligorijević, Belgrade: CIRSD.

SDSN (2018). *Le Rapport sur l'Indice et les Tableaux de Bord des ODD pour l'Afrique 2018: Responsabilités mondiale - mise en œuvre des objectifs*, Bertelsmann Stiftung et réseau de solutions pour le développement durable, juillet.



Seto C. Karen, Sanchez-Rodriguez Roberto and Fragkias Michail (2010). "The New Geography of Contemporary Urbanization and the Environment", *Annual Review of Environment and Resources*, No. 35, 2010, 67-94.

Solecki W., Seto K., and Marcotullio P. (2013). "It's Time for an Urbanization Science." *Environment: Science and Policy for Sustainable Development*, vol. 55, Issue 1.

UN (2013). *World Economic and Social Survey 2013: Sustainable Development Challenges*, United Nations Department of Economic and Social Affairs, E/2013/50/Rev. 1.

UN (2016). *New Urban Agenda*, Adopted at the United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development (Habitat III) in Quito, Ecuador, on 20 October 2016.

UN (2018). *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*, United Nations Department of Economic and Social Affairs, Population Division.

UN-Habitat (2009), *Planning Sustainable Cities: Global Report on Human Settlements 2009*, United Nations Human Settlements Programme, London: Earthscan.

UN-Habitat (2016). *World Cities Report 2016: Urbanization and Development: Emerging Futures*, Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

UN Habitat (2017). *Action Framework for Implementation of the New Urban Agenda*, United Nations Human Settlements Programme, 19 April.

World Bank (2015). *Competitive Cities for Jobs and Growth: What, Who and How*, Washington: The World Bank Group.

Chapitre 4

2thinknow (2017). *Innovation Cities Index*.

A.T. Kearney (2017). *Global Cities Index*.

Bouchet, Max et al. (2018). *Global Metro Monitor 2018*, Metropolitan Policy Program at Brookings, July.

Detter Dag and Fölster Stefan (2017). *The Public Wealth of Cities: How to Unlock Hidden Assets to Boost Growth and Prosperity*, Washington: Brookings Institution Press.

EIU (2015). *The Global Liveability Index 2015*, Economist Intelligence Unit, August.

Fortune (2018). *Fortune Global 500*, Fortune Magazine.

GDCI (2018). *Global Destination Cities Index 2018*, Mastercard.

Geerts, Wouter (2018). *Top 100 City Destinations 2018*, Euromonitor International, 2018.

IESE (2017). *Cities in Motion Index*.

Kim, Yeong-Hyun and Short, John Rennie (2008). *Cities and Economies*, London: Routledge.

Knight Frank (2018). *The Wealth Report - Global Perspective on Prime Property and Investment*, 2018.

Light Anthony and Britton Mark (2018). "African & Middle Eastern Cities Outlook", *Oxford Economics*, February 2018.



Mercer (2018). *Quality of Living Index and Cost of Living Survey*.

MMF (2018), *Global Power City Index 2018*, the Institute for Urban Strategies at the Mori Memorial Foundation, October.

O'Flaherty, Brendan (2005), *City Economics*, Cambridge: Harvard University Press.

Oxford Economics city data.

Davison, John (2019). "No Plan for Mosul: Chaos and Neglect Slow Iraqi City's Recovery, *Reuters*, 4 February.

Sassen, Saskia (Ed.) (2002). *Global Networks, Linked Cities*, New York: Routledge.

The Skyscraper Center database.

Spence Michael, Annez Patricia Clarke, Buckley Robert M. (Eds.) (2009). *Urbanization and Growth*, Washington: World Bank.

UN (2013). *World Economic and Social Survey 2013: Sustainable Development Challenges*, United Nations Department of Economic and Social Affairs, United Nations Publication.

World Bank (2015a). *Competitive Cities for Jobs and Growth: What, Who, and How*, Washington: The World Bank Group.

World Bank (2015b). *Anadolu Kaplanları'nın Yükselişi: Türkiye Şehirleşme İncelemesi*, World Bank and TEPAV, Report No. 87180-TR, April.

World Bank (2015c). *Leveraging Urbanization in South Asia: Managing Spatial Transformation for Prosperity and Livability*, Washington: The World Bank Group.

World Bank Open Data.

WTTC (2018). *Travel & Tourism: City Travel & Tourism Impact 2018*, London: World Travel & Tourism Council.

Chapitre 5

Abegunde D. O. et al. (2007). "The Burden and Costs of Chronic Diseases in Low-Income and Middle-Income Countries, *The Lancet*, 370(9603), 1929-1938.

Ahmed S. and McGillivray M. (2015). "Human Capital, Discrimination and the Gender Wage Gap in Bangladesh" *World Development*, Vol. 67(C), 506-524.

Bacchetta M., Ernst E. and Bustamante J. P. (2009). *Globalization and Informal Jobs in Developing Countries*, Geneva: World Trade Organization and International Labour Organization.

Baker J. L. (2008). *Urban Poverty: A Global View*. Washington: World Bank.

Clark D. (2000), "World Urban Development: Processes and Patterns at the End of the Twentieth Century", *Geography*, Vol. 85, No. 1, 15-23.

Dal Poz M. R. et al. (Eds.) (2009). *Handbook on Monitoring and Evaluation of Human Resources for Health with Special Applications for Low and Middle-Income Countries*. Geneva: WHO.



Domosh Mona et al. (2010). *The Human Mosaic: A Cultural Approach to Human Geography*, New York: W. H. Freeman and Company.

EM-DAT, the Emergency Events Database.

Geneau R. et al. (2010). "Raising the Priority of Preventing Chronic Diseases: A Political Process", *The Lancet*, 376(9753), 1689-1698.

GLMM, Gulf Labour Markets and Migration Programme database.

IIK (2018). *Conflict Barometer 2017*, Heidelberg: Heidelberg Institute for International Conflict Research, February.

Iredale R. (2001). "The Migration of Professionals: Theories and Typologies", *International Migration*, 39(5), 7-26.

Kariuki M. and Schwartz J. (2005). *Small Scale Service Providers of Water Supply and Electricity*, Washington: World Bank.

Kim Y.-H. and Short J. R. (2008). *Cities and Economies*, London: Routledge.

Levy C. (2013). "Travel Choice Reframed: Deep Distribution and Gender in Urban Transport", *Environment and Urbanization*, 25(1), 47-63.

Mane O. (2017). "Albania's Urban Development and its Problems", *European Journal of Engineering and Technology*, Vol. 5, No. 3, 34-37.

Mathers C. D. and Loncar D. (2006). "Projections of Global Mortality and Burden of Disease from 2002 to 2030", *PLOS Medicine*, 3(11).

McGranahan G., Schensul D. and Singh G. (2016). "Inclusive Urbanization: Can the 2030 Agenda Be Delivered without It? *Environment and Urbanization*, Vol. 28, Issue 1, 13-34.

Muggah R. (2012). *Researching the Urban Dilemma: Urbanization, Poverty and Violence*, Ottawa: Centre de recherches pour le développement international.

NASA Earth Observatory.

Ooi G. L. and Phua K. H. (2007). "Urbanization and Slum Formation", *Journal of Urban Health*, 84/01.

Roberts B. R. (1994). "Urbanization, Development, and the Household", in A. D. Kincaid and A. Portes (Eds.), *Comparative National Development: Society and Economy in the New Global Economy*, Chapel Hill: University of South Carolina Press, 199-236.

Saeed A. (2016). "Fed Up with No Sewers, Pakistan's Slum Residents Go DIY", *Thomson Reuters Foundation*, 13 October.

Shenkar O. (2001). "Cultural Distance Revisited: Towards a More", *Journal of International Business Studies*, 32, 519-535.

Spellman R. F. (2010). *Geography for Nongeographers*, Plymouth: Government Institutes.

Stalker P. (2000). *Workers without Frontiers: The Impact of Globalization*, Boulder: Lynne Reiner.

Twigg J. (2015). *Disaster Risk Reduction*, London: Overseas Development Institute.



UN (2016). *Policies on Spatial Distribution and Urbanization: Data Booklet*, United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division.

UN (2017). *Trends in International Migrant Stock - The 2017 Revision*. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division.

UN Habitat (2015a). "Habitat III: Issue Paper on Infrastructure and Basic Services. United Nations Human Settlements Program.

UN Habitat (2015b). "Habitat III: Issue Paper on Informal Settlements", United Nations Human Settlements Program.

UN Habitat urban data.

UNFPA (2018). "Urbanization", the United Nations Population Fund, <https://www.unfpa.org/urbanization>.

Walker J., Frediani A. A. and Trani J.-F. (2012). "Gender, Difference and Urban Change: Implications for the Promotion of Well-Being?" *Environment and Urbanization*, 25(1), 111-124.

WEF (2017). *Migration and Its Impacts on Cities*, Geneva: World Economic Forum.

Woetzel et al. (2016). *People on the Move: Global Migration's Impact and Opportunity*, McKinsey Global Institute.

World Bank (2013). *Inclusion Matters*. Washington: IBRD and World Bank.

World Bank (2017). "Cities of Refuge in the Middle East: Bringing an Urban Lens to the Forced Displacement Challenge", *World Bank Policy Note*, 14 September.

WHO (2013). *Global Action Plan for the Prevention and Control of Noncommunicable Diseases 2013-2020*, Geneva: World Health Organization.

Chapitre 6

OMS (2009). *Impact of Climate Change on the Arab Countries*, Lebanon: The Arab Forum for Environment and Development.

CCFLA (2015). *State of City Climate Finance 2015*, New York: Cities Climate Finance Leadership Alliance.

FAO (2007). *Coping with Water Scarcity: Challenge of the Twenty First Century*, Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nation.

FDA (2018). *Flood Risk and Cities in Developing Countries*, Paris: French Development Agency.

Fischer E. M. and Knutti R. (2015). "Anthropogenic Contribution to Global Occurrence of Heavy-Precipitation and High-Temperature Extremes", *Nature Climate Change*, 5, 560-564.

Horton R., Coffel E. and de Sherbinin A. (2018). *Temperature and Humidity Based Projections of a Rapid Rise in Global Heat Stress Exposure During the 21st Century*, *Current Climate Change Reports*, 2, 242-59.

IEA (2016). *World Energy Outlook 2016*, Vienna: International Energy Agency.

IESE (2017). *Cities in Motion Index*.



- IPCC (2007). *Climate Change 2007: Synthesis Report*, Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Geneva: Intergovernmental Panel on Climate Change.
- IPCC (2014). *Climate Change 2014: Synthesis Report*, Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Geneva: Intergovernmental Panel on Climate Change.
- Liu W. et al. (2018). "Global Drought and Severe Drought-Affected Populations in 1.5 and 2°C Warmer Worlds", *Earth System Dynamics*, 9, 267-283.
- McDonald R. et al. (2014), "Water on an Urban Planet: Urbanization and the Reach of Urban Water Infrastructure", *Global Environmental Change*, Vol. 27, July, 96-105.
- Mishra V. et al. (2018). "Changes in Observed Climate Extremes in Global Urban Areas", *Environmental Research Letters*, 10 (2).
- NOAA, National Centers for Environmental Information data, National Oceanic and Atmospheric Administration.
- SESRIC (2014). *Managing Disasters and Conflicts in OIC Countries*, Ankara: Statistical, Economic and Social Research and Training Centre for Islamic Countries.
- SESRIC (2016a). *OIC Water Report*, Ankara: Statistical, Economic and Social Research and Training Centre for Islamic Countries.
- SESRIC (2016b). *OIC Environment Report*. Ankara: Statistical, Economic and Social Research and Training Centre for Islamic Countries.
- Strauss B. H., Kulp S. and Levermann A. (2015). "Mapping Choices: Carbon, Climate and Rising Seas, Our Global Legacy", *Climate Central Research Report*, 1-38.
- Swiss Re (2013). *Mind the Risk – A global Ranking of Cities under Threat from Natural Disasters*, Zürich: Swiss Re Corporate Real Estate & Logistics Media Production.
- Taha H. (1997). "Urban Climates and Heat Islands: Albedo, Evapotranspiration and Anthropogenic Heat", *Energy and Buildings*, 25, 99-103.
- Tan J. et al. (2010). "The Urban Heat Island and its Impact on Heat Waves and Human Health in Shanghai", *International Journal of Biometeorology*, 54, 75–84.
- UN-Habitat (2016). *World Cities Report 2016: Urbanization and Development - Emerging Features*. Kenya: United Nations Human Settlements Programme.
- UN-Habitat and OECD (2018). *Global State of National Urban Policy*, Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.
- UNISDER (2015). *Local Government Powers for Disaster Risk Reduction: A Study on Local-Level Authority and Capacity for Resilience*, Geneva: United Nations International Strategy for Disaster Reduction.
- UNU-EHS, United Nations University - Institute for Environment and Human Security database.
- Willner S. et al. (2018). Adaptation Required to Preserve Future High-End River Flood Risk at Present Levels, *Science Advances* Vol. 4, No. 1.



World Bank (2013). *Turn Down the Heat: Climate Extremes, Regional Impacts and the Case for Resilience*, Washington: World Bank.

WRI, CAIT Climate Data Explorer, World Resources Institute.

Zhao L. et al. (2018). "Interactions between Urban Heat Islands and Heat Waves", *Environmental Research Letters*, 13(3).

Chapitre 7

AfDB at al. (2017). *African Economic Outlook 2016: Sustainable Cities and Structural Transformation*, African Development Bank Group, Abidjan: OECD Publishing.

Berrisford Stephen and McAuslan Patrick (2017). *Reforming Urban Laws in Africa: A Practical Guide*, Rondebosch: African Centre for Cities (ACC), Cities Alliance, United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat) and Urban LandMark.

Davidson N. and Mistry N. (Eds.) (2016). *Law between Buildings: Emergent Global Perspectives in Urban Law*, London: Routledge.

Detter Dag and Fölster Stefan (2017). *The Public Wealth of Cities: How to Unlock Hidden Assets to Boost Growth and Prosperity*, Washington: Brookings Institution Press.

Eleni et al. (2018). *Local and Regional Governments in the Follow-Up and Review of Global Sustainability Agendas*, Berlin/Brussels: adelphi/Cities Alliance.

Forman Richard T. T. (2008). *Urban Regions: Ecology and Planning Beyond the City*, Cambridge: Cambridge University Press.

IMF, Government Finance Statistics (GFS) database, International Monetary Fund.

LSE Cities, UN-Habitat and UCLG (2016). *Global Urban Governance Survey*, <https://urbangovernance.net>.

OECD (2016). *OECD Regions at Glance 2016*, Paris: OECD Publishing.

OECD and UCLG (2016), *Subnational Governments around the World: Structure and Finance*, Paris: OECD Publishing.

UCLG (2017). *Local and Regional Governments' Report to the 2017 HLPF: National and Sub-National Governments on the Way towards the Localization of the SDGs*, Barcelona: United Cities and Local Governments.

UN Habitat (2016a). *The Evolution of National Urban Policies: A Global Overview*, Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

UN Habitat (2016b). "National Urban Policy", *Habitat III Policy Paper 3*, 29 February.

UN Habitat (2017). *Action Framework for Implementation of the New Urban Agenda*, United Nations Human Settlements Programme, 19 April.

UN Habitat and OECD (2018). *Global State of National Urban Policy*, Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

UNDP at al. (2017). *Localizing the SDGs: The Trainer's Guide*, July.



UNGA (2015), Addis Ababa Action Agenda of the Third International Conference on Financing for Development (Addis Ababa Action Agenda), resolution adopted by the United Nations General Assembly on 27 July 2015, A/RES/69/313.

Chapitre 8

AfDB at al. (2017). *African Economic Outlook 2016: Sustainable Cities and Structural Transformation*, African Development Bank Group, Abidjan: OECD Publishing.

Ahlfeldt, G. et al. (2018). *Demystifying Compact Urban Growth: Evidence from 300 Studies from Across the World*, *OECD Regional Development Working Papers 2018/03*, OECD Publishing, Paris.

Demographia (2018). *World Urban Areas*, 14th Annual Edition, March.

Ellis Peter and Roberts Mark (2016). *Leveraging Urbanization in South Asia: Managing Spatial Transformation for Prosperity and Livability*, Washington: Banque mondiale.

Forman Richard T. T. (2008). *Urban Regions: Ecology and Planning Beyond the City*, Cambridge: Cambridge University Press.

Glaeser Edward and Joshi-Ghani Abha (2013). "Rethinking Cities: Toward Shared Prosperity", *Economic Premise*, No. 126, October.

Knox Paul L. (2011). *Cities and Design*, London: Routledge.

Larsson, Gerhard (1997). *Land Management, Public Policy, Control and Participation*, Stockholm: The Swedish Council for Building Research.

Nature (2010). "A Unified Theory of Urban Living", *Nature*, Vol. 467, 21 October.

UCLG (2016). *The Bogota Commitment and Action Agenda*, 5th UCLG Congress – World Summit of Local and Regional Leaders, 15 October.

Shlomo Angel et al. (2016). *Atlas of Urban Expansion*, 2016 Edition, Volume 1: Areas and Densities, New York: New York University, UN-Habitat and Lincoln Institute of Land Policy.

UN-Habitat (2009). *Planning Sustainable Cities: Global Report on Human Settlements 2009*, United Nations Human Settlements Programme, London: Earthscan.

UN-Habitat (2016a). *World Cities Report 2016: Urbanization and Development: Emerging Futures*, Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

UN Habitat (2016b). *The Evolution of National Urban Policies: A Global Overview*, Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

OMS (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*, Geneva: Organisation mondiale de la santé.

Banque mondiale (2010). *Cities in Transition: World Bank Urban and Local Government Strategy*, Washington: International Bank for Reconstruction and Development.

