

RAPPORT DE SYNTHÈSE

# L'ÉVEIL URBAIN DE L'AFRIQUE SUBSAHARIENNE

Catalyser la croissance économique  
et la création d'emplois

Sous la direction de Mark Roberts et Emily M. Owen



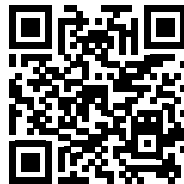
GRUPE DE LA BANQUE MONDIALE



# **L'éveil urbain de l'Afrique subsaharienne**

Ce rapport de synthèse, ainsi que tout contenu connexe ou mise à jour ultérieure,  
est accessible à l'adresse <https://hdl.handle.net/10986/45323>.

*Déclaration relative à l'utilisation de l'IA : MAi, ChatGPT et Microsoft CoPilot ont été utilisés à titre d'outils complémentaires afin d'effectuer des recherches documentaires et des revues de littérature, générer des idées d'analyses de robustesse et réviser certains passages du texte.*



**Scanner pour accéder à la publication complète.**

**RAPPORT DE SYNTHÈSE**

# **L'éveil urbain de l'Afrique subsaharienne**

**Catalyser la croissance économique  
et la création d'emplois**

*Sous la direction de*  
Mark Roberts et Emily M. Owen



**GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE**

**Ce livret contient le rapport de synthèse de l'ouvrage *Sub-Saharan Africa's Urban Awakening: Catalyzing Economic Growth and Job Creation*, doi : 10.1596/978-1-4648-1741-0. La version définitive de l'ouvrage est disponible en format PDF sur les sites <https://openknowledge.worldbank.org/> et <http://documents.worldbank.org/>, et des exemplaires du rapport peuvent également être commandés à l'adresse <https://www.amazon.com>. Pour toute citation, reproduction et adaptation, veuillez utiliser la version définitive du rapport.**

© 2026 Banque internationale pour la reconstruction et le développement/Banque mondiale  
1818 H Street NW, Washington, DC 20433  
Téléphone : 202-473-1000 ; site web : [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)

Certains droits réservés

La publication originale de cet ouvrage est en anglais sous le titre de *Sub-Saharan Africa's Urban Awakening: Catalyzing Economic Growth and Job Creation*, en 2026. En cas de contradictions, la langue originelle prévaudra.

Cet ouvrage a été établi par les services de la Banque mondiale avec la contribution de collaborateurs extérieurs. Les observations, interprétations et opinions qui y sont exprimées ne reflètent pas nécessairement les vues de la Banque mondiale, de son Conseil des Administrateurs ou des pays que ceux-ci représentent.

La Banque mondiale ne garantit pas l'exactitude, l'exhaustivité ou l'actualité des données citées dans cet ouvrage. Elle n'est pas responsable des erreurs, omissions ou contradictions dans les informations qui s'y trouvent, ni de l'utilisation qui serait faite ou non des renseignements, méthodes, procédés ou conclusions présentés dans l'ouvrage. Les frontières, les couleurs, les dénominations, les liens/notes de bas de page et toute autre information figurant dans le présent ouvrage n'impliquent de la part de la Banque mondiale aucun jugement quant au statut juridique d'un territoire quelconque et ne signifient nullement que l'institution reconnaît ou accepte ces frontières. La mention d'ouvrages d'autres auteurs ne signifie pas que la Banque mondiale approuve les points de vue de ces auteurs ou le contenu de leurs ouvrages. Certains outils d'intelligence artificielle (IA) peuvent avoir été utilisés dans la création de cet ouvrage, comme indiqué dans celui-ci, mais la totalité des travaux intellectuels et créatifs qui y sont exprimés ont été réalisés par des membres du personnel de la Banque mondiale ou des contributeurs externes. La Banque mondiale décline toute responsabilité quant aux affirmations, notamment en cas d'erreurs ou d'informations inexactes, générées par des programmes d'IA qu'elle ne contrôle pas ou dont elle n'est pas propriétaire.

Rien de ce qui figure dans le présent ouvrage ne constitue, ni n'implique, ni ne peut être considéré comme une limitation des privilèges et immunités de la Banque mondiale, ou comme une renonciation à ces privilèges et immunités, qui sont expressément réservés.

#### Droits et autorisations



L'utilisation de cet ouvrage est soumise aux conditions de la licence Creative Commons Attribution 3.0 IGO (CC BY 3.0 IGO), <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo>. Conformément aux termes de la licence Creative Commons Attribution, il est possible de copier, distribuer, transmettre et adapter le contenu de l'ouvrage, notamment à des fins commerciales, sous réserve du respect des conditions suivantes :

**Mention de la source** — L'ouvrage doit être cité comme suit : Roberts, Mark et Emily M. Owen, dir. 2026. « L'éveil urbain de l'Afrique subsaharienne : Catalyser la croissance économique et la création d'emplois. » Rapport de synthèse. Banque mondiale, Washington, DC. Licence : Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO.

**Traductions** — Si une traduction de cet ouvrage est produite, veuillez ajouter à la mention de la source de l'ouvrage le déni de responsabilité suivant : *Cette traduction n'a pas été réalisée par la Banque mondiale et ne doit pas être considérée comme une traduction officielle de cette dernière. La Banque ne saurait être tenue responsable du contenu de la traduction ni des erreurs qui peuvent y figurer.*

**Adaptations** — Si une adaptation de cet ouvrage est produite, veuillez ajouter à la mention de la source le déni de responsabilité suivant : *Cet ouvrage est une adaptation d'une oeuvre originale de la Banque mondiale. Les idées et opinions exprimées dans cette adaptation n'engagent que l'auteur ou les auteurs de l'adaptation et ne sont pas validées par la Banque mondiale.*

**Contenu tiers** — La Banque mondiale n'est pas nécessairement propriétaire de chaque composante du contenu de cet ouvrage. Elle ne garantit donc pas que l'utilisation d'une composante ou d'une partie quelconque du contenu de l'ouvrage ne porte pas atteinte aux droits des tierces parties concernées. L'utilisateur du contenu assume seul le risque de réclamations ou de plaintes pour violation desdits droits. Pour réutiliser une composante de cet ouvrage, il vous appartient de juger si une autorisation est requise et de l'obtenir le cas échéant auprès du détenteur des droits d'auteur. Parmi les composantes, on citera, à titre d'exemple, les tableaux, les graphiques ou les images.

Pour tous renseignements sur les droits et licences, s'adresser à World Bank Publications, The World Bank, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433, USA ; courriel : [pubrights@worldbank.org](mailto:pubrights@worldbank.org).

**Intelligence artificielle** : Le cas échéant, des précisions sur l'utilisation d'outils d'IA dans la préparation de cet ouvrage sont disponibles à la page ii.

**Conception de la page de couverture** : Melina Rose Yingling/World Bank Global Corporate Services

# Table des matières

|                                  |            |
|----------------------------------|------------|
| <i>Avant-propos</i> .....        | <i>vii</i> |
| <i>Remerciements</i> .....       | <i>ix</i>  |
| <i>Principaux messages</i> ..... | <i>xi</i>  |

## **Rapport de synthèse. .... 1**

|                                                                                                        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| L'urbanisation, une chance à saisir pour l'Afrique subsaharienne                                       | 1  |
| 750 millions de nouveaux citoyens d'ici 2050, 15 millions de nouveaux demandeurs d'emploi chaque année | 3  |
| Trois types de zones urbaines, trois défis majeurs                                                     | 5  |
| Gérer, financer et gouverner une urbanisation rapide                                                   | 30 |
| Synthèse des principales recommandations                                                               | 41 |
| Notes                                                                                                  | 44 |
| Bibliographie                                                                                          | 48 |

## **ENCADRÉS**

|     |                                                                                                                             |    |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| S.1 | Qu'apporte ce rapport de nouveau et en quoi se distingue-t-il des précédents ?                                              | 2  |
| S.2 | La nouvelle stratégie du Groupe de la Banque mondiale pour l'emploi                                                         | 7  |
| S.3 | Pratiques informelles et ascendantes de planification et de subdivision dans les zones périurbaines d'Afrique subsaharienne | 22 |
| S.4 | Priorités ciblées et territorialisées pour les villes intermédiaires à fort potentiel                                       | 29 |

## **FIGURES**

|       |                                                                                                                                                           |    |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| S.1   | Évolution de la population urbaine d'Afrique subsaharienne, 1975–2050, et population des 20 plus grandes villes de la région, 2025 et 2050                | 4  |
| S.2   | Trois types de zones urbaines, trois défis majeurs                                                                                                        | 6  |
| S.3   | Dépenses par adulte (à niveau d'éducation équivalent) et indices des prix en milieu urbain par rapport aux zones rurales, 13 pays d'Afrique subsaharienne | 9  |
| S.4   | Activité économique dans les agglomérations d'Afrique subsaharienne par rapport à celles du reste du monde et à la frontière mondiale, 2024               | 10 |
| S.5   | Indice de concentration des emplois pour les petites, moyennes et grandes agglomérations urbaines en Afrique subsaharienne et dans d'autres régions       | 11 |
| S.6   | Un cadre d'action pour le développement de pôles d'emplois accessibles                                                                                    | 13 |
| S.7   | Illustration schématique de l'approche à deux volets préconisée pour la gestion de l'expansion urbaine                                                    | 20 |
| BS3.1 | Utilisation des sols dans les villes, par zone d'expansion urbaine, Afrique subsaharienne                                                                 | 22 |

|      |                                                                                                          |    |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| S.8  | Des politiques différenciées entre villes intermédiaires à fort potentiel et à faible potentiel          | 28 |
| S.9  | Professionnels de l'urbanisme pour 1 000 habitants, Afrique subsaharienne et Royaume-Uni, 2019           | 35 |
| S.10 | Représentation schématique des principales sources de fonds et de financements des collectivités locales | 37 |

## **CARTES**

|     |                                                                                                                       |    |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| S.1 | Projections de l'expansion urbaine pour les trois agglomérations les plus peuplées d'Afrique subsaharienne, 2025–2040 | 19 |
| S.2 | Les villes intermédiaires d'Afrique subsaharienne affichent des dynamiques de croissance contrastées                  | 26 |
| S.3 | Propositions de corridors stratégiques soutenus par l'initiative Global Gateway de l'Union européenne                 | 29 |

# Avant-propos

Environ 15 millions de jeunes arrivent chaque année sur les marchés du travail de l'Afrique subsaharienne. Leur ouvrir des perspectives d'emplois productifs et mieux rémunérés constitue l'une des plus grandes opportunités de développement pour la région, avec à la clé des retombées économiques et sociales considérables.

Des grandes aux petites agglomérations, les zones urbaines joueront un rôle capital dans la matérialisation de cette opportunité. Comme les générations qui les ont précédés, de nombreux jeunes migrent en ville en quête de possibles. Entre 1975 et 2025, l'Afrique subsaharienne a vu sa population urbaine grimper de 170 à 913 millions d'habitants. Selon les projections, elle atteindra 1,7 milliard d'habitants d'ici 2050. Cette extraordinaire transformation urbaine pourrait permettre de relier les populations aux emplois, les entreprises aux marchés et les économies à de nouvelles sources de productivité et de croissance. Mais ce potentiel reste encore largement inexploité. Les gains de productivité sont limités, les revenus ne progressent que lentement et les emplois sont encore bien trop souvent informels et faiblement rémunérés.

Comment faire en sorte que l'Afrique tire davantage profit des promesses de son urbanisation ? C'est la question qu'éclaire ce rapport, en mettant en avant un constat central : une grande partie des infrastructures urbaines de l'Afrique subsaharienne reste à construire. C'est là une opportunité majeure : les décisions prises aujourd'hui quant à l'aménagement du territoire — où et comment se développeront les zones urbaines — peuvent contribuer, pour les décennies à venir, à créer des emplois, à accroître la productivité et à attirer l'investissement privé.

Dans un contexte de ressources publiques limitées, les choix de politique publique sont déterminants. Trois priorités se dégagent à nos yeux.

**Premièrement, il convient de diriger l'investissement public là où son impact sur l'emploi et l'investissement privé sera le plus fort.** Les grands centres urbains devraient favoriser l'émergence de pôles pourvoyeurs d'emplois, où se concentrent entreprises, main-d'œuvre, terrains à bâtir, infrastructures, services et liaisons de transport. Cela contribuera à mobiliser les capitaux privés et à réduire les besoins d'investissement public. Cette concentration est importante, car une trop grande dispersion des ressources en réduit l'impact.

**Deuxièmement, l'expansion urbaine doit être orientée suffisamment tôt, avant que les choix d'aujourd'hui ne deviennent les contraintes de demain.** Une grande partie des terrains qui accueilleront la croissance urbaine future restent à aménager.

Les pays disposent donc d'une marge de manoeuvre certes limitée, mais déterminante, pour orienter cette expansion avant que les coûts n'augmentent et que les possibilités ne se réduisent. Cela suppose de mieux planifier leur développement, de réserver de l'espace aux routes et aux services essentiels, et de construire des infrastructures qui favorisent une croissance vigoureuse et attirent les investissements privés dans les entreprises, les logements et les services.

**Troisièmement, il est indispensable d'adopter une approche différenciée pour les villes de plus petite taille, en fonction de leur rôle et de leur potentiel économique.**

Les petites villes ne doivent pas être abordées comme une catégorie homogène. Certaines ont le potentiel de devenir des foyers d'emplois et d'activité entrepreneuriale. D'autres peuvent élargir le champ des opportunités en fournissant des services, en renforçant la connectivité et en reliant les populations à des marchés plus vastes, à des destinations touristiques ou à des corridors économiques.

Rien de tout cela ne signifie qu'il faille chercher à tout faire à la fois. Les pays sont confrontés à de réelles contraintes budgétaires, et les seules ressources publiques ne peuvent répondre à l'ampleur des besoins d'investissement. L'enjeu consiste à faire les bons choix : investir là où l'action publique peut déverrouiller l'investissement privé et stimuler la création d'emplois, planifier suffisamment tôt pour orienter la croissance avant que les coûts n'augmentent, et concentrer les ressources là où elles peuvent ouvrir de nouvelles perspectives économiques.

Le présent rapport témoigne des connaissances et des compétences que nous avons acquises en travaillant avec les gouvernements et les partenaires du secteur privé aux quatre coins de l'Afrique subsaharienne. Nous leur sommes reconnaissants de la confiance qu'ils accordent de longue date au Groupe de la Banque mondiale et continuerons d'oeuvrer à leurs côtés pour façonner la transformation urbaine du continent.

**Paschal Donohoe**

*Directeur général et directeur de la gestion des connaissances  
Groupe de la Banque mondiale*

# Remerciements

Le présent ouvrage a été réalisé par une équipe dirigée par Mark Roberts, Emily Owen et Paul Kriss. L'équipe principale comprenait également Aanchal Anand, Shlomo Angel, Paolo Avner, Judy Baker, Chandan Deuskar, Pasquale Franzese, Soraya Goga, Arti Grover, Tania Evelyn Sanchez, Remi Jedwab, Yue Li, Kurtis Lockhart, Nancy Lozano Gracia, Ayah Maghoub, Carlos Mejia, Jane Park, Martin Rama, Harris Selod et Makiko Watanabe. L'ouvrage a été réalisé sous la supervision générale de Paschal Donohoe (Directeur général et directeur de la gestion des connaissances), Axel van Trotsenburg (ancien Directeur général senior), Valerie Levkov (Vice-présidente, Infrastructures), Guangzhe Chen (Vice-président, Planète), Ming Zhang (Directeur mondial, Développement urbain, finances infranationales, tourisme et gestion des catastrophes) et Angelica Nunez (Cheffe de service, Développement urbain, finances infranationales, tourisme et gestion des catastrophes — Politiques publiques et réglementations). L'encadrement a également été assuré par Franz Drees-Gross (Directeur régional, Infrastructures, Afrique de l'Ouest et centrale), Erik Fernstrom (Directeur régional, Infrastructures, Afrique de l'Est et australe) ainsi que par les chefs de service actuels et anciens du pôle Développement urbain, résilience et foncier pour l'Afrique subsaharienne : Peter Ellis, Abhas Jha, Catalina Marulanda, Michel Matera et Madhu Raghunath.

Parmi les autres contributeurs figurent Rhoel Bernardo, Allan Cain, Sukankana Chakraborty, Megan Cole, Pierre-Philippe Combes, Chris Dann, Vivien Deparday, Oscar Escudero, Virgilio Galdo, Claire Galpin, Nicholas Jones, Laurence Kacoubra Ahiba, Michiko Kadano, Kofi Kekeli Amedzro, Jon Kher Kaw, Bizuneh Lakew, Patrick Lamson-Hall, Augustin Maria, Haruka Miki, Robin Moellerherm, Shohei Nakamura, Ally Namangaya, Fred Nkubito, Neave O'Clery, Anirudh Rajashekar et Serge Zelezeck. Le traitement des données et l'appui à la recherche pour le chapitre 3 ont par ailleurs été assurés par Sara Arango Franco, Edmond Lloyd et Juan Sebastián Leiva Molano.

L'équipe tient à exprimer sa profonde gratitude au Centre commun de recherche (CCR) de la Commission européenne pour ses contributions précieuses à cet ouvrage, tant sur le plan des données que de l'analyse, et plus particulièrement à Michele Melchiorri, Mari Rivero Ines, Marcello Schiavina et Thomas Kemper. L'équipe remercie tout aussi vivement l'équipe de l'Africa Urban Lab de l'African School of Economics-Zanzibar, et en particulier Kurtis Lockhart et Heba Elhanafy, pour leur soutien dans la préparation de cet ouvrage. Elle exprime également sa reconnaissance à Neave O'Clery et Sukankana Chakraborty, chercheurs à l'University College London, pour leur analyse de la répartition spatiale des emplois dans les grands centres urbains à l'échelle mondiale, qui

a éclairé le chapitre 2, ainsi qu'à Eric Mackres (World Resources Institute) pour le partage de données ayant contribué au chapitre 3.

L'équipe a eu la chance de disposer des précieux conseils et orientations apportés à différentes étapes de la rédaction par Qimiao Fan, Thomas Farole, Arti Grover, Somik Lall, Martin Rama, Frederico Gil Sander, Ivan Turok et Marie-Chantal Uwanyiligira. Les membres de ce comité de lecture ne sauraient être tenus responsables des erreurs, omissions ou interprétations qui pourraient subsister. L'équipe a également bénéficié des observations d'Andrew Dabalen, Astrid Haas, Mahvish Shaikat, Mercedes Stickler, Stephane Straub et Mika-Petteri Torhonen.

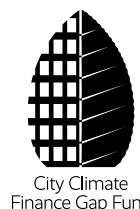
L'ouvrage a par ailleurs grandement bénéficié des retours reçus lors de plusieurs ateliers et événements organisés dans le cadre de sa préparation, notamment : une session spéciale organisée à l'occasion de la 9<sup>e</sup> Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique (TICAD-9), sous l'égide conjointe du Tokyo Development Learning Center (TDLC) et du ministère des Finances du Japon (20 août 2025) ; un atelier de consultation régionale à Nairobi, coorganisé avec l'Africa Urban Lab (23 septembre 2025) ; un événement Knowledge Café en marge des Assemblées annuelles FMI-Banque mondiale à Washington (17 octobre 2025) ; un atelier technique interne organisé par la cellule Économie du développement de la Banque mondiale (6 avril 2026) ; et une session virtuelle de consultation du secteur privé (22 avril 2026). L'équipe remercie Ross Eisenberg pour son aide dans l'organisation de ce dernier événement.

Bruce Ross Larson a assuré la révision éditoriale, Kathie Porta Baker la correction et Talia Hudgins la relecture de l'ouvrage. Caroline Polk et Jewel McFadden, du service de la publication de la Banque mondiale, ont veillé à la conception, la mise en page, l'impression et la diffusion des versions papier et numérique ; Melina Yingling est responsable de la conception de la couverture. Liam Brown et Laura Ivers ont piloté la stratégie de diffusion de l'ouvrage. Enfin, toute notre gratitude va à Amsale Bumbaugh, Miriam Kalembo, Vidya Mahesh et Christine Wochieng pour leur soutien administratif indéfectible.

Cet ouvrage a bénéficié du généreux soutien financier du gouvernement du Japon via le Tokyo Development Learning Center ; du Secrétariat d'État suisse à l'économie (SECO) via le programme Analyse urbaine et assistance technique (UA&TA), dans le cadre du fonds-cadre SURGE pour le développement urbain et régional durable ; et du City Climate Finance Gap Fund, un fonds fiduciaire multidonateurs soutenu par les contributions de l'Allemagne et du Luxembourg.



**SURGE**  
Sustainable Urban and  
Regional Development



# Principaux messages

L'Afrique subsaharienne se trouve à un moment charnière. Entre 1950 et 2025, la population urbaine de la région a augmenté de 742 millions de personnes. D'ici 2050, soit quasiment au terme du processus d'urbanisation, elle en gagnera encore 748 millions, portant le nombre total de citoyens à 1,7 milliard.

Par le passé, et dans d'autres régions du monde, l'urbanisation rapide s'est accompagnée d'une croissance tout aussi soutenue de la productivité ainsi que d'une transformation structurelle, qui ont favorisé la création d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité pour une population active en pleine expansion. Ces précédents laissent envisager tout le potentiel que recèle l'urbanisation rapide de l'Afrique subsaharienne au cours des prochaines décennies, alors même que la région doit créer quelque 15 millions de nouveaux emplois chaque année ne serait-ce que pour suivre le rythme de croissance de sa jeune population active. Or, avec un produit intérieur brut moyen par habitant qui stagne autour de 4 400 dollars<sup>1</sup>, l'Afrique subsaharienne risque de passer à côté de ce potentiel si ses décideurs nationaux et locaux n'agissent pas résolument pour lever les principaux obstacles à la performance urbaine et saisir ainsi une fenêtre d'opportunité qui se referme rapidement.

À travers le prisme du cadre conceptuel du Groupe de la Banque mondiale pour l'emploi, ce rapport établit un diagnostic des principaux obstacles qui empêchent les zones urbaines d'Afrique subsaharienne de réaliser pleinement leur potentiel économique et propose des solutions pour y remédier. Le rapport distingue trois grandes catégories de zones urbaines — les agglomérations, leurs périphéries en expansion rapide et les petites villes intermédiaires — qu'il considère comme autant de champs d'intervention distincts pour l'action publique. Compte tenu de la rapidité, de l'ampleur et de l'urgence des défis liés à l'urbanisation et à l'emploi dans la région, le rapport met résolument l'accent sur des politiques pragmatiques et ciblées, susceptibles de produire des résultats à court terme dans les délais serrés qu'exige le réveil urbain de l'Afrique subsaharienne.

## Trois types de zones urbaines, trois défis

- *Les agglomérations : un manque de pôles d'emplois accessibles.* Les agglomérations d'Afrique subsaharienne, qui comptent 503 millions d'habitants en 2025, devraient en accueillir 320 millions de plus d'ici 2050, dont 218 millions supplémentaires dans leurs limites actuelles. Bien que, à niveau d'études équivalent, les ménages urbains africains affichent des dépenses nominales et réelles par adulte nettement

supérieures à celles des ménages ruraux, les performances économiques de ces agglomérations restent très en deçà de celles observées dans les pays en développement d'autres régions. L'une des principales raisons tient au manque relatif de pôles d'emplois accessibles dans des emplacements stratégiques de la ville, en raison de l'insuffisance des infrastructures de base — notamment de transport — et de la faiblesse des cadres réglementaires, qui entrave l'accès au foncier et l'aménagement de ces sites clés.

- *Les périphéries : une préparation insuffisante à une expansion rapide.* Chaque agglomération est entourée d'une périphérie urbaine beaucoup moins densément peuplée. Abritant actuellement 165 millions d'habitants au total, ces périphéries sont les espaces sur lesquels s'étendront demain les villes africaines d'aujourd'hui, sachant que leur superficie est appelée à augmenter de 90 % entre 2025 et 2050. Or, elles sont insuffisamment préparées à l'expansion rapide des centres urbains auxquels elles sont rattachées. À ce jour, l'expansion urbaine s'est faite en grande partie de manière informelle et non planifiée, entraînant une fragmentation spatiale qui compromet les effets d'agglomération, réduit la productivité et accroît le coût des infrastructures. Malgré l'existence de certaines formes d'organisation informelle émanant de la base, ce développement souffre souvent d'un manque de coordination et ne repose pas sur les infrastructures essentielles — notamment les routes et les services — qui sont nécessaires au bon fonctionnement urbain ainsi qu'à la création d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité.
- *Les villes intermédiaires : des aires urbaines de petite taille, encore en partie rurales et négligées.* Bien qu'elles connaissent un accroissement naturel rapide de leur population, leur petite taille et leur caractère encore ambivalent — à la fois urbain et rural — maintiennent les 15 162 villes intermédiaires d'Afrique subsaharienne (entre 5 000 et 50 000 habitants) à la traîne non seulement par rapport aux agglomérations, mais aussi aux zones rurales. En moyenne, dans les villes intermédiaires de 13 pays, les dépenses nominales et réelles des ménages par adulte sont inférieures à celles observées dans les zones rurales. Pourtant, de nombreuses villes, notamment celles situées le long de corridors de transport existants ou émergents, disposent d'importants avantages géographiques inexploités. Alors que leur population continue de croître, elles pourraient devenir des centres économiques dynamiques, créateurs d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité.

## Solutions d'action publique pour répondre à ces défis

### Favoriser le développement de pôles d'emplois accessibles dans les agglomérations

- *Infrastructures de base.* Dans le cadre d'une approche territorialisée (par zone) du développement urbain, mener des programmes intégrés d'investissement dans les infrastructures physiques de base, ciblés sur des sites stratégiques au sein des agglomérations et susceptibles de favoriser l'émergence ou le renforcement de pôles

à forte concentration d'emplois. Parallèlement, mieux relier les travailleurs et les zones résidentielles à ces sites stratégiques en investissant dans des réseaux publics de transport en commun qui constituent l'ossature de tout plan à long terme visant à améliorer la mobilité urbaine.

- *Environnement réglementaire.* Sachant que les investissements dans les réseaux de transports publics prendront du temps, adopter, en complément, des réglementations pragmatiques qui permettent de mieux articuler services de transport formels et informels (comme le montre la réforme des réseaux d'autobus de Lagos), tout en encourageant la construction de logements financièrement accessibles et bien situés pour rapprocher les travailleurs des emplois (à l'image du programme prioritaire de la municipalité du Cap sur l'habitat abordable). Assouplir les limites de hauteur des bâtiments et les coefficients d'occupation des sols excessivement restrictifs qui empêchent les promoteurs privés de densifier verticalement les constructions résidentielles, en particulier dans les zones d'aménagement ciblées.
- *Mobilisation de capitaux privés.* Tirer parti de l'attrait intrinsèque de ces emplacements stratégiques pour y conduire un développement urbain territorial intégré en recourant autant que possible aux partenariats public-privé. Grâce au périmètre spatial circonscrit de tels projets, les bénéfices du développement urbain, y compris ses externalités positives, peuvent se capitaliser dans la valeur foncière, de sorte que cette plus-value peut être récupérée et partagée entre les secteurs public et privé. Ce faisant, ces projets actionnent un mécanisme dans lequel foncier, infrastructures et financement s'entretiennent mutuellement et qui peut contribuer à stimuler la croissance économique et la création d'emplois en plus grand nombre et de meilleure qualité.

## Anticiper l'expansion rapide des périphéries

- *Infrastructures de base.* Dans le cadre d'une approche à deux volets, planifier et investir dans un réseau d'artères principales — ce maillage est un élément essentiel des infrastructures urbaines de base —, afin de définir la future ossature de la ville et coordonner les décisions d'investissement du secteur privé.
- *Environnement réglementaire.* Accompagner la planification et le financement de ce réseau de voiries structurantes par des réformes réglementaires facilitant le regroupement et la subdivision des terrains par les propriétaires fonciers et promoteurs privés, afin de permettre la réalisation des voiries intérieures et autres infrastructures de base au sein des macro-îlots délimités par ce réseau.
- *Mobilisation de capitaux privés.* Faire des périphéries le terrain de partenariats public-privé couplant développement urbain à grande échelle et zones économiques spéciales (ZES), en s'inspirant de l'expérience est-asiatique et des initiatives émergentes en Afrique subsaharienne. Cette démarche intégrée améliore les chances de succès de ces deux composantes tout en mobilisant les financements et les compétences du secteur privé.

## **Faciliter la croissance des villes intermédiaires présentant de solides avantages de situation**

- *Infrastructures de base.* Dans les villes intermédiaires à faible potentiel, dépourvues d'avantages de situation marqués, concentrer les investissements sur les infrastructures humaines essentielles — éducation et santé — afin de donner à leurs habitants les bases nécessaires pour accéder à des marchés du travail urbains plus dynamiques. Orienter vers les villes intermédiaires à fort potentiel des programmes d'infrastructures intégrés et ciblés, conçus pour libérer les avantages qu'offrent leurs solides atouts géographiques. Privilégier les grappes de villes intermédiaires à fort potentiel situées le long de corridors économiques, afin de maximiser l'impact à un coût budgétaire maîtrisé.
- *Environnement réglementaire.* Reclasser administrativement les villes intermédiaires à fort potentiel du statut de zones rurales à celui de zones urbaines, afin de leur ouvrir l'accès à des outils de gouvernance et de financement adaptés. Ces outils leur permettront notamment de planifier une expansion urbaine rapide, à l'instar des périphéries en forte croissance des grands centres urbains.

## **Renforcer la gouvernance urbaine pour maîtriser une urbanisation galopante**

- Promouvoir le rôle et la redevabilité des autorités urbaines au moyen d'approches pragmatiques axées sur les résultats, telles que la décentralisation sélective par statut spécial et le couplage ZES-développement urbain intégré. Ces mécanismes peuvent produire, dans des délais resserrés, des résultats tangibles en matière de gouvernance, tout en contribuant à jeter les fondements politiques d'une décentralisation nationale plus large à long terme.
- Engager dès maintenant un chantier de réforme financière à moyen et long terme : élargir l'assiette de l'impôt foncier ; approfondir les instruments de financement basés sur le foncier tels que les baux fonciers, les prélèvements sur la plus-value foncière et les redevances d'usage ; et investir dans des technologies susceptibles d'accélérer la mobilisation des recettes (recensement des propriétés par système d'information géographique, facturation numérisée et systèmes d'évaluation foncière simplifiés). Poursuivre également les efforts visant à renforcer la gouvernance foncière urbaine, qui sont essentiels pour activer le cercle vertueux foncier-infrastructures-financement.
- Agir sans délai pour réformer les systèmes de transferts financiers aux collectivités locales : simplifier les formules de répartition, améliorer la prévisibilité et la transparence, veiller à l'application effective de ces formules et renforcer l'obligation de rendre compte. Conjuguées à un ciblage délibérément sélectif des ressources de l'administration centrale et des bailleurs de fonds vers les territoires au potentiel le plus élevé, ces mesures constituent les leviers à court terme les plus immédiatement mobilisables par les gouvernements nationaux.

## Résumé

L'éveil urbain de l'Afrique subsaharienne ouvre une fenêtre d'opportunité qui se refermera rapidement. Les défis sont réels, mais la stratégie est claire. Si elles sont conduites avec ambition et sélectivité, les politiques présentées dans ce rapport peuvent permettre de transformer l'urbanisation rapide de la région en un moteur durable de croissance économique et de création d'emploi, au profit de centaines de millions de personnes qui ont besoin et aspirent à juste titre à des opportunités meilleures et plus nombreuses.

## Note

1. Le PIB par habitant est exprimé en dollars internationaux constants de 2021, sur la base de taux de change à parité de pouvoir d'achat.



# Rapport de synthèse

## L'urbanisation, une chance à saisir pour l'Afrique subsaharienne

La part de la population mondiale vivant en zone urbaine devrait se stabiliser vers le milieu de ce siècle : d'ici quelques décennies à peine, le grand mouvement mondial d'urbanisation sera parvenu à son terme. C'est en Afrique subsaharienne que le taux d'urbanisation (c'est-à-dire la part de sa population vivant en milieu urbain) se stabilisera en dernier : la région constitue l'ultime frontière de l'urbanisation. Le chantier à mener est encore colossal, et le temps imparti remarquablement court<sup>1</sup>. Près de la moitié des espaces urbains dont la région aura besoin d'ici 2050 reste encore à bâtir<sup>2</sup>.

Cette réalité impose aux décideurs publics et à leurs partenaires de développement d'agir sans plus attendre, et d'agir avec détermination. Faute de mesures résolues, la fragmentation et l'inefficacité qui prévalent aujourd'hui dans les processus d'urbanisation en Afrique subsaharienne risquent de se perpétuer et de s'ancrer durablement. La région serait alors privée des gains de productivité associés aux zones urbaines et passerait à côté d'une occasion majeure : celle de créer les emplois plus nombreux et de meilleure qualité qui ont historiquement accompagné l'urbanisation rapide d'autres parties du monde (World Bank, 2009). À l'inverse, avec des politiques adaptées, les zones urbaines d'Afrique subsaharienne ont une occasion historique de devenir des moteurs de transformation structurelle et de créer les emplois dont a tant besoin une population jeune en forte croissance. La maîtrise de l'urbanisation constitue donc tout autant un impératif économique que démographique.

Compte tenu de la rapidité et de l'ampleur de l'urbanisation en Afrique subsaharienne, de l'urgence du défi de l'emploi et de la lenteur des réformes institutionnelles, ce rapport préconise une approche pragmatique. Si la poursuite de réformes de grande ampleur comme celle de la décentralisation nationale demeure essentielle, les populations et les entreprises ne peuvent attendre des décennies pour en voir les résultats. Il est donc également nécessaire, à court terme, de s'engager sur des voies d'action concrètes qui produiront un impact rapide tout en jetant les bases du succès à plus long terme.

À travers le prisme du cadre conceptuel du Groupe de la Banque mondiale pour l'emploi, ce rapport met en avant des politiques urbaines pragmatiques et ciblées, adaptées aux capacités actuelles et prêtes à être mises en oeuvre, tout en réaffirmant la nécessité de poursuivre les réformes institutionnelles dans la durée. Cet accent mis sur la préconisation de politiques urbaines pragmatiques, ainsi que l'objectif prioritaire de l'emploi, constituent deux des apports qui distinguent cet ouvrage des précédents grands rapports consacrés à l'urbanisation de l'Afrique subsaharienne (voir l'encadré S.1).

## ENCADRÉ S.1

### Qu'apporte ce rapport de nouveau et en quoi se distingue-t-il des précédents ?

Plusieurs rapports de grande qualité ont déjà été consacrés à l'urbanisation de l'Afrique, tant par la Banque mondiale que par d'autres organisations internationales. Citons parmi eux le rapport de la Banque intitulé *Ouvrir les villes africaines au monde* (Lall, Henderson et Venables, 2017), ainsi que la série de rapports de l'OCDE sur les *Dynamiques de l'urbanisation africaine*. Le présent rapport s'appuie sur ces travaux, tout en les enrichissant sur plusieurs plans essentiels.

- *Priorité explicite à l'emploi*. Si les rapports précédents n'ignoraient pas la question de l'emploi, celle-ci n'en constituait pas l'axe central. Ce rapport, lui, en fait explicitement un enjeu déterminant : il examine les défis auxquels font face les zones urbaines d'Afrique subsaharienne et explore les solutions possibles à travers le prisme du cadre conceptuel pour l'emploi récemment élaboré par le Groupe de la Banque mondiale.
- *Priorité à des politiques pragmatiques et ciblées*. Le dernier numéro en date de la série de l'OCDE sur les *Dynamiques de l'urbanisation africaine* (OECD, 2025) souligne à juste titre l'importance des réformes de gouvernance urbaine à long terme pour améliorer les performances. Si ces réformes sont fondamentales et sont également abordées dans le présent rapport, celui-ci met davantage l'accent sur des politiques et des réformes pragmatiques et ciblées, susceptibles de produire des résultats à plus court terme et, dans certains cas, de faire avancer les programmes de décentralisation nationale à plus long terme.
- *Typologie des zones urbaines*. Le présent rapport envisage les agglomérations, leurs périphéries et les villes intermédiaires comme des espaces d'action publique distincts mais interdépendants. À cet égard, il élargit l'approche centrée sur les grands centres urbains qu'avait adoptée le rapport *Ouvrir les villes africaines au monde* publié par la Banque mondiale en 2017, et vient compléter l'analyse de la hiérarchie urbaine proposée dans les *Dynamiques de l'urbanisation africaine* de l'OCDE (2025).
- *Apports analytiques et statistiques*. Il s'agit du premier rapport sur l'urbanisation en Afrique subsaharienne à exploiter pleinement les données nouvellement produites par le Centre commun de recherche (CCR) de la Commission européenne pour l'édition 2025 de la base de données de référence des *Perspectives de l'urbanisation mondiale* publiées par l'ONU (<https://population.un.org/wup/>). Ces données reposent sur une définition uniforme des zones urbaines à l'échelle mondiale, qui permet de comparer de manière cohérente les tendances de l'urbanisation entre pays<sup>a</sup>. Leur utilisation a été rendue possible par un accord de collaboration sur les données et l'analyse conclu entre la Banque mondiale et le CCR dans le cadre de la préparation de ce rapport. Le rapport fait en outre un usage original et novateur de diverses autres sources de données (enquêtes auprès des ménages et données satellitaires diurnes et nocturnes) et méthodes (en particulier un algorithme d'apprentissage automatique permettant de prédire l'emploi dans les villes) afin d'éclairer, entre autres, les écarts de performance économique urbaine.
- *Une focalisation spécifique sur l'Afrique subsaharienne*. Comme leurs titres l'indiquent, le rapport *Ouvrir les villes africaines au monde* publié par la Banque mondiale en 2017 et la série *Dynamiques de l'urbanisation africaine* de l'OCDE portent tous deux sur l'ensemble du continent africain. Le présent rapport, quant à lui, se concentre spécifiquement sur l'Afrique subsaharienne.

Source : Préparé pour cette publication.

a. Cette définition — le degré d'urbanisation — a été élaborée par un groupe d'organisations internationales placé sous la direction de la Commission européenne et auquel participe la Banque mondiale. La Commission de statistique des Nations Unies a approuvé cette définition en mars 2020 et l'a recommandée comme méthode de comparaison internationale des zones urbaines.

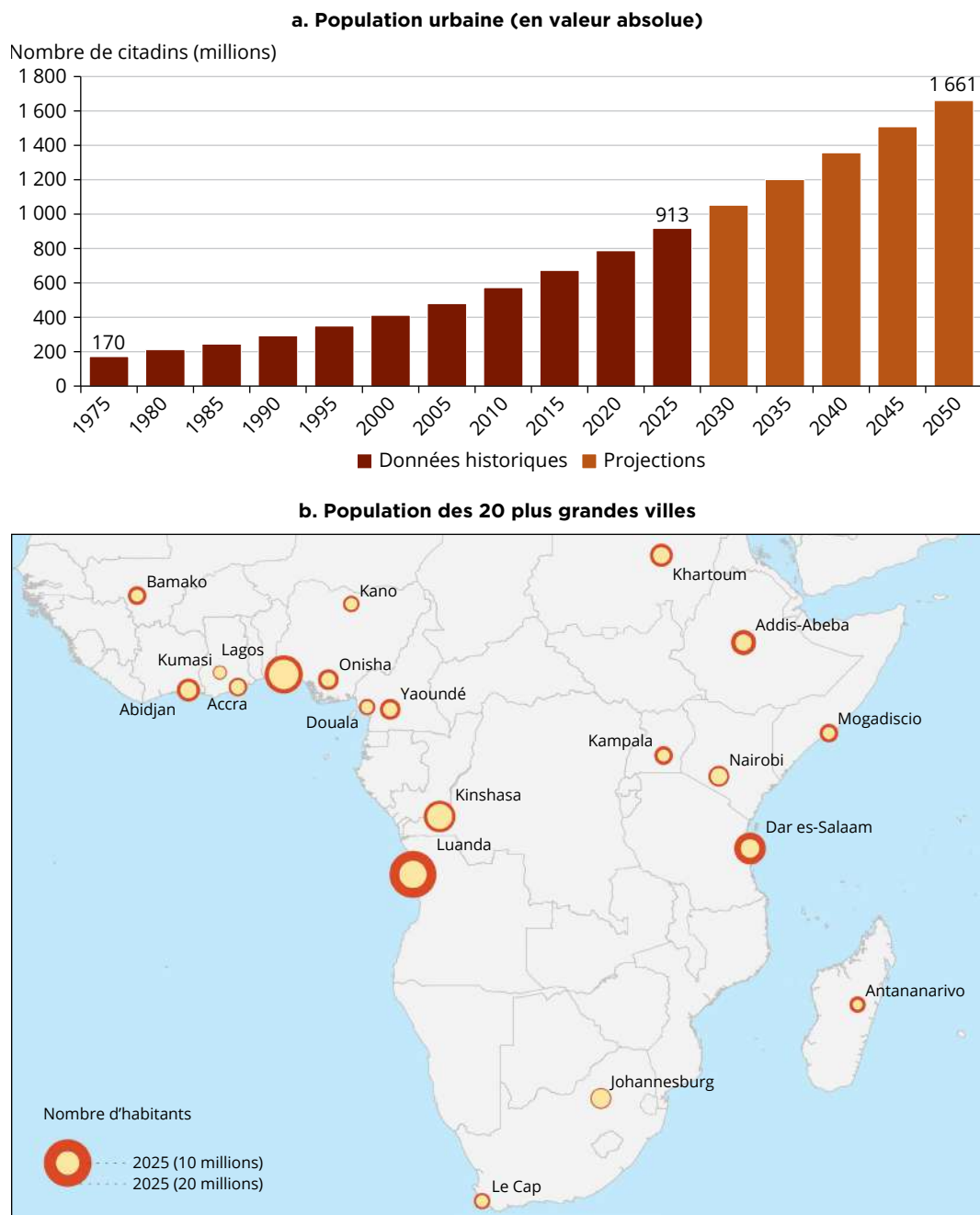
## **750 millions de nouveaux citoyens d'ici 2050, 15 millions de nouveaux demandeurs d'emploi chaque année**

L'Afrique subsaharienne connaît une hausse rapide de sa population urbaine, principalement sous l'effet de l'accroissement démographique naturel<sup>3</sup>. Elle abrite 742,4 millions de citoyens supplémentaires par rapport à 1975, soit une augmentation de 170,2 à 912,6 millions. D'ici 2050, la région comptera 748 millions de citoyens de plus, soit presque autant, ce qui portera sa population urbaine totale à 1,7 milliard d'habitants (voir la figure S.1a). Comme le montre la figure S.1b, la population des 20 agglomérations les plus peuplées en 2025 devrait augmenter dans une fourchette comprise entre 21 % (Kinshasa en République démocratique du Congo) et 78 % (Luanda en Angola) d'ici 2050. Au milieu du siècle, Luanda, dont la population devrait atteindre 20,3 millions d'habitants, aura dépassé Lagos, au Nigéria, pour devenir la plus grande agglomération de la région.

Si l'urbanisation a été rapide, la croissance économique, elle, est restée poussive, malgré des épisodes où toutes deux ont progressé de concert, comme lors de la première décennie de ce siècle. Au cours de la dernière décennie, en revanche, le produit intérieur brut (PIB) moyen par habitant de l'Afrique subsaharienne a plafonné autour de 4 400 dollars, alors même que sa population urbaine grimpait en flèche<sup>4</sup>. Faute d'une croissance économique soutenue, un grand nombre de citoyens continuent de vivre dans des conditions précaires : 56 % des travailleurs restent cantonnés au secteur informel, et parmi eux 8,3 % exercent un emploi non rémunéré ou une activité indépendante qui leur permet juste de survivre<sup>5</sup>. Une situation qui contraste fortement avec celle de l'Asie de l'Est-Pacifique, où l'urbanisation rapide et la forte croissance du PIB par habitant se sont mutuellement renforcées, améliorant les perspectives économiques des habitants et permettant à des centaines de millions de personnes de sortir de la pauvreté<sup>6</sup>.

D'ici 2035, le nombre de jeunes Africains entrant chaque année sur le marché du travail surpassera celui du reste du monde réuni (Mpemba et Munyati, 2023). Cette génération est de plus en plus instruite, urbaine et connectée. La téléphonie mobile et l'accès à internet ont connu une diffusion spectaculaire, exposant les jeunes citoyens africains aux niveaux de gouvernance et de services publics en vigueur ailleurs dans le monde et à l'aune desquels ils jugent de plus en plus insuffisante l'action de leurs gouvernements. Les vagues de protestations urbaines menées par les jeunes dans plusieurs pays d'Afrique subsaharienne traduisent une frustration croissante face à la corruption et au chômage (Bhalla *et al.*, 2025). En 2024, plus d'un jeune (20–29 ans) sur cinq dans la région n'était ni en emploi, ni en études ni en formation (ILO, 2024). Trois jeunes sur quatre déclarent avoir des difficultés à trouver un emploi (Ichikowitz Family Foundation, 2024) — une statistique d'autant plus préoccupante que 40 % des personnes rejoignant des mouvements rebelles en Afrique subsaharienne le font par manque de perspectives économiques (AfDB, 2016).

**FIGURE S.1 Évolution de la population urbaine d'Afrique subsaharienne, 1975-2050, et population des 20 plus grandes villes de la région, 2025 et 2050**



Source : Calculs de la Banque mondiale et du Centre commun de recherche de la Commission européenne d'après les données de Schiavina *et al.*, 2025.

Note : Le panneau b représente la population en 2025 des 20 plus grandes villes par nombre d'habitants, ainsi que les projections démographiques pour 2050.

Fort heureusement, l'urbanisation rapide porte en elle les germes d'une croissance tout aussi rapide de la productivité, susceptible de stimuler la création des 15 millions de nouveaux emplois dont l'Afrique subsaharienne a besoin chaque année ne serait-ce que pour suivre le rythme de croissance de sa population active (ILO, 2024 ; IMF, 2024). En rapprochant entreprises du secteur privé et habitants, les zones urbaines génèrent des effets d'agglomération propices à la productivité. Ces effets stimulent non seulement la demande de main-d'oeuvre, mais aussi, à mesure que la population et les revenus augmentent, la construction de bâtiments résidentiels, commerciaux et industriels, destinés à loger les ménages urbains et à accueillir les entreprises. Cette dynamique peut, à son tour, créer de nombreux emplois dans les secteurs du logement et de la construction, tout en favorisant le développement de vastes chaînes d'approvisionnement dans les secteurs connexes avec, à la clé, une importante création d'emplois indirects<sup>7</sup>. Lorsqu'elle est bien maîtrisée, l'urbanisation rapide s'accompagne en outre généralement d'une transformation structurelle qui, en retour, la renforce. Cela ouvre la voie à des emplois plus nombreux et de meilleure qualité, les travailleurs passant d'activités agricoles à faible productivité dans les zones rurales à des emplois urbains plus productifs dans l'industrie manufacturière et les services (World Bank, 2009).

### Trois types de zones urbaines, trois défis majeurs

Quels obstacles empêchent l'Afrique subsaharienne de tirer pleinement parti des gains de productivité et des créations d'emplois que pourrait générer une urbanisation rapide ? Ce rapport cerne trois défis majeurs qui correspondent à trois types de zones urbaines interdépendantes (voir la figure S.2)<sup>8</sup>. La première catégorie est celle des agglomérations, dont la population cumulée pour toute l'Afrique subsaharienne s'élevait à 503 millions d'habitants en 2025 et devrait atteindre 718 millions d'ici 2050 dans leurs limites actuelles<sup>9</sup>. Leur principal défi tient à la relative absence, par rapport aux villes d'autres régions, de pôles d'entreprises pourvoyeurs de nombreux emplois dans des lieux stratégiques, ainsi qu'à une intégration insuffisante des marchés du travail. Ces deux facteurs conjugués compromettent les avantages de l'agglomération, freinent la demande de main-d'oeuvre et réduisent ainsi la capacité des villes à créer des emplois plus nombreux et de meilleure qualité.

Le deuxième type de zone urbaine est celui des périphéries des grands centres urbains, qui sont actuellement bien moins densément peuplées et comptaient 165 millions d'habitants au total en 2025. Leur principal défi réside dans leur impréparation face à l'expansion rapide des villes auxquels elles se rattachent et à la densification démographique qui en découlera. Entre 2025 et 2050, la superficie des agglomérations devrait ainsi augmenter de 90 %, tandis que 224 millions de personnes supplémentaires viendront peupler leurs périphéries<sup>10</sup>. Faute d'une préparation adéquate à cette expansion rapide, les formes d'urbanisation fragmentée qui caractérisent déjà les agglomérations d'Afrique subsaharienne ne feront que se reproduire, privant la région de gains de productivité et de possibilités de créer des emplois plus nombreux et de meilleure qualité.

**FIGURE S.2 Trois types de zones urbaines, trois défis majeurs**



Source : Préparée pour cette publication. Crédits photos : (à gauche) © Wollwerth Imagery/Adobe Stock ; (au centre) © Rob/Adobe Stock ; (à droite) © Sam D'Cruz/Adobe Stock. Toute réutilisation requiert une autorisation.

Enfin, la troisième catégorie est celle des villes intermédiaires, qui s'étendent au-delà des périphéries des grands centres urbains. Leur population totalisait 245 millions d'habitants en 2025 et devrait grossir à 404 millions d'ici 2050. Le principal défi auquel sont confrontées ces zones urbaines souvent négligées tient à leur petite taille et au fait que, pour la plupart, elles conservent des caractéristiques rurales marquées. Ces facteurs limitent de fait leur capacité actuelle à bénéficier des effets d'agglomération, alors même qu'elles sont aux prises avec une croissance démographique rapide. Leurs performances économiques sont par conséquent inférieures à celles des grands centres urbains de la région, lesquels accusent eux-mêmes un retard par rapport à ceux des pays en développement dans le reste du monde.

Le présent rapport analyse ces différents défis au prisme des trois piliers du cadre conceptuel pour l'emploi récemment élaboré par le Groupe de la Banque mondiale (voir l'encadré S.2). Il examine ainsi comment ces trois défis résultent de l'effet conjugué d'un manque d'infrastructures de base, tant physiques qu'humaines, et de lacunes du cadre réglementaire qui régit l'activité des entreprises et l'initiative privée. Il explore également comment une meilleure offre d'infrastructures et des réformes réglementaires peuvent contribuer à atténuer ces difficultés, tout en mobilisant les capitaux privés dont les zones urbaines ont grand besoin. Dans le même temps, le rapport reconnaît que, pour contribuer à ce changement, les collectivités locales doivent disposer à la fois de capacités et de pouvoirs suffisants et avoir accès aux fonds et financements nécessaires. Enfin, il se penche sur les politiques permettant d'améliorer

## ENCADRÉ S.2

### La nouvelle stratégie du Groupe de la Banque mondiale pour l'emploi

La nouvelle stratégie du Groupe de la Banque mondiale pour l'emploi place cet enjeu au coeur de toutes ses activités. Elle repose sur le constat que l'emploi a toujours été le meilleur moyen de sortir de la pauvreté : il procure revenus et dignité, apporte stabilité économique et sociale, et soutient l'autonomisation des femmes et des jeunes.

La nouvelle approche de la Banque, reprise dans ce rapport, s'articule autour de trois piliers :

- investir dans les infrastructures de base (physiques, humaines et naturelles) ;
- mettre en place un environnement réglementaire prévisible favorisant la réussite du secteur privé (lequel génère 90 % des emplois dans le monde) ;
- mobiliser des capitaux privés, car les investissements publics ne suffisent pas à eux seuls.

Les analyses et recommandations de ce rapport s'inscrivent dans la droite ligne de la stratégie du Groupe de la Banque mondiale pour l'emploi : bâtir les fondations, lever les obstacles et libérer les capitaux, pour faire de la transition urbaine de l'Afrique subsaharienne un moteur de création d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité.

*Source : Development Committee, 2025a, 2025b.*

la gestion, la gouvernance et le financement de l'urbanisation rapide de l'Afrique subsaharienne, en privilégiant celles le plus susceptibles de produire des résultats dans les délais serrés qu'impose le rythme de ce processus.

La suite du rapport examine plus en détail les trois grands défis auxquels font face les trois types de zones urbaines d'Afrique subsaharienne et formule des recommandations de politique publique spécifiques pour y répondre. Elle préconise également des mesures pour renforcer l'efficacité de la gouvernance des zones urbaines, en veillant à ce que celles-ci disposent de compétences clairement définies, de capacités suffisantes et des fonds et financements appropriés pour adopter les changements nécessaires et les mener à bien. Parallèlement, le rapport propose des orientations générales sur la priorisation et le séquençage des différentes recommandations en fonction de la situation des divers pays.

### Agglomérations : Favoriser le développement de pôles d'emplois accessibles

Pour tirer pleinement parti des gains de productivité et de la création d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité que permet l'agglomération, il ne suffit pas que les grands centres urbains soient densément peuplés : les entreprises privées doivent pouvoir s'implanter à proximité les unes des autres dans des lieux stratégiques accessibles<sup>11</sup> et constituer ainsi des pôles pourvoyeurs d'emplois. Dans les agglomérations performantes, l'essentiel des emplois et de l'activité économique se concentre de fait dans quelques pôles de ce type<sup>12</sup>.

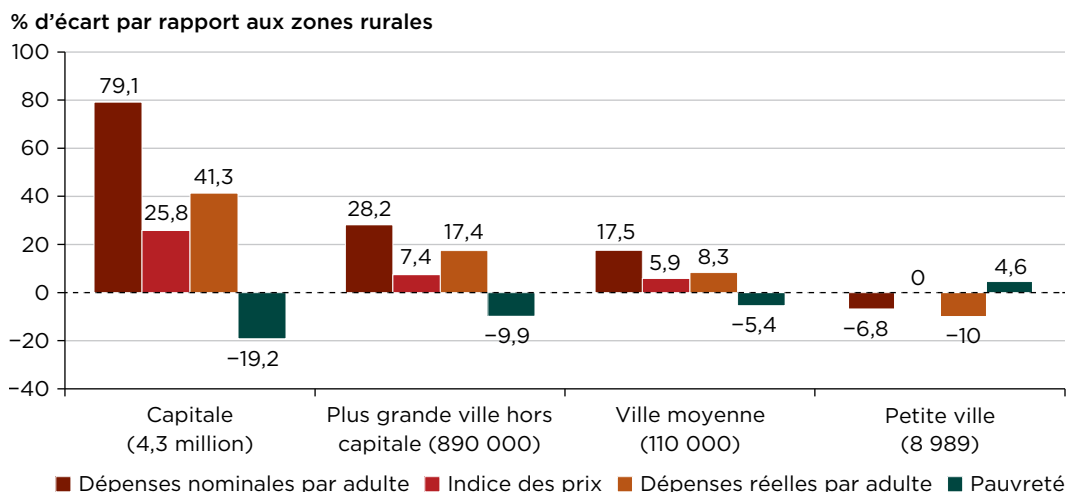
L'émergence de ces pôles d'emplois repose à son tour sur l'existence d'infrastructures urbaines de base suffisantes (physiques et humaines) et sur des environnements, notamment réglementaires, propices à l'initiative privée et au regroupement des entreprises dans des sites stratégiques. En l'absence, notamment, de réseaux de transport bien intégrés et d'une réglementation foncière claire et efficace, les emplois se dispersent dans l'ensemble de l'agglomération et le marché du travail se fragmente. Dans ces conditions, la forte densité de population se traduit par des phénomènes de surpeuplement et de congestion qui érodent les gains de productivité associés aux grands centres urbains et bride la capacité du secteur privé à créer des emplois plus nombreux et de meilleure qualité. Rues embouteillées, air vicié et cours d'eau pollués, prolifération des quartiers informels et manque d'accès aux services de base : ce sont autant de manifestations de ces phénomènes de saturation urbaine et autant de réalités qui caractérisent un grand nombre d'agglomérations de la région. De là ce paradoxe apparent des villes d'Afrique subsaharienne qui, bien que parmi les plus densément peuplées du monde, comptent aussi parmi les moins productives<sup>13</sup>.

### ***Le potentiel inexploité des agglomérations d'Afrique subsaharienne***

L'analyse de données portant sur près de 130 000 foyers dans 13 pays d'Afrique subsaharienne révèle que vivre en ville plutôt qu'en milieu rural procure aux ménages des avantages économiques considérables, qui augmentent avec la taille de l'agglomération. À niveau d'études équivalent, les ménages vivant dans des villes de taille moyenne affichent des dépenses nominales par adulte supérieures de 17,5 % en moyenne à celles des ménages ruraux comparables (voir la figure S.3). L'avantage à vivre en milieu urbain se chiffre à 28,2 % pour les ménages de la plus grande agglomération d'un pays hors de sa capitale, et atteint près de 80 % pour ceux de sa capitale, qui est souvent aussi sa plus grande agglomération. Il tient soit à une rémunération horaire plus élevée des membres actifs du ménage (emplois de meilleure qualité), soit, à rémunération horaire égale, à un plus grand nombre d'heures travaillées au total par les membres du ménage (davantage de travail ou d'emplois). Cette importante « prime » urbaine témoigne des gains de productivité que procurent les agglomérations de la région par rapport aux zones rurales.

Dans le même temps, les ménages citadins font face à des prix plus élevés que les ménages ruraux, et ces prix augmentent avec la taille de l'agglomération. Les écarts de prix sont toutefois moins importants que les écarts de dépenses nominales par adulte, de sorte que les ménages urbains jouissent globalement de niveaux de dépenses réelles par adulte supérieurs à ceux des ménages ruraux, ce qui atteste d'un niveau de vie plus élevé. Comme pour les dépenses nominales, cet avantage augmente avec la taille de l'agglomération. Ces dépenses réelles par adulte plus élevées contribuent à leur tour à réduire les taux de pauvreté par rapport aux zones rurales — avec un écart de -5,4 % dans une ville de taille moyenne, de -9,9 % dans la plus grande ville d'un pays en dehors de sa capitale et de -19,2 % dans sa capitale (qui est généralement aussi sa plus grande agglomération)<sup>14</sup>.

**FIGURE S.3 Dépenses par adulte (à niveau d'éducation équivalent) et indices des prix en milieu urbain par rapport aux zones rurales, 13 pays d'Afrique subsaharienne**



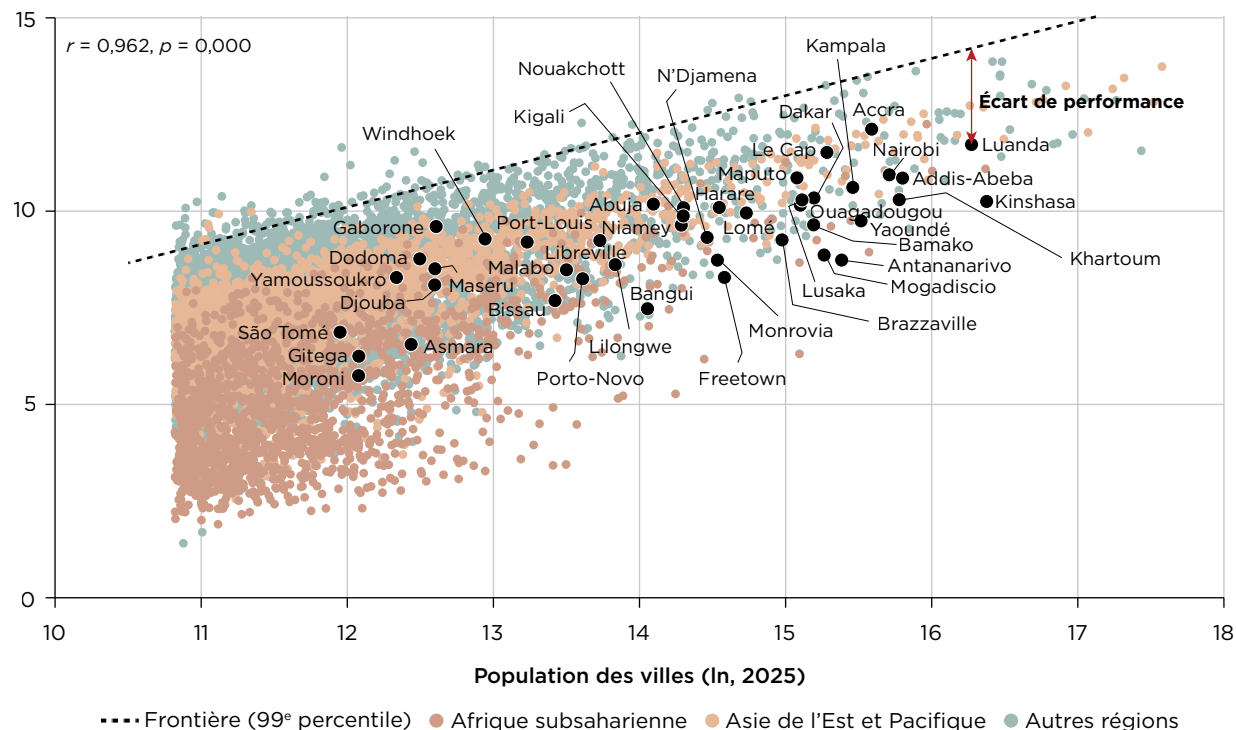
Source : Calculs de la Banque mondiale d'après les données de Combes *et al.*, 2026.

Note : Les résultats proviennent d'une régression qui regroupe un échantillon des données des ménages pour 13 pays d'Afrique subsaharienne (Angola, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Éthiopie, Gabon, Guinée, Guinée-Bissau, Mauritanie, Malawi, Niger, Sénégal, Tanzanie et Tchad). La régression inclut des effets fixes pays et tient compte du niveau d'éducation, de l'âge et du sexe du chef de ménage. Des pondérations d'enquête sont appliquées aux observations au niveau des ménages afin de corriger les différences de taille entre pays. Les effets statistiquement non significatifs sont ramenés à zéro. Les chiffres entre parenthèses sur l'axe horizontal indiquent la taille moyenne de la population pour chaque type de zone urbaine.

Vue sous cet angle, la performance économique des villes d'Afrique subsaharienne est remarquable. Les résultats suggèrent également que la région aurait tout à gagner d'une urbanisation encore plus rapide, portée par des flux migratoires plus importants des zones rurales vers les agglomérations. Cependant, le constat est radicalement différent lorsque l'on compare les performances économiques des villes d'Afrique subsaharienne à celles des autres régions du monde. C'est ce que montre la figure S.4 : palliant l'absence de données officielles sur le PIB en utilisant l'intensité de la luminosité nocturne d'une agglomération comme indicateur indirect de son niveau d'activité économique<sup>15</sup>, le graphique établit une frontière mondiale de performance économique urbaine à partir d'un échantillon de 11 087 agglomérations dans le monde, dont 1 601 en Afrique subsaharienne. Ces dernières génèrent en moyenne près de 50 % d'activité économique de moins que des agglomérations de même taille situées sur la frontière mondiale. À titre de comparaison, l'écart moyen par rapport à la frontière mondiale est de 26,9 % pour les agglomérations des pays en développement d'Asie de l'Est-Pacifique, et de 37,4 % pour celles des pays en développement d'Asie du Sud. L'important déficit de performance des villes d'Afrique subsaharienne laisse entrevoir un potentiel de rattrapage économique rapide encore largement inexploité.

**FIGURE S.4** Activité économique dans les agglomérations d'Afrique subsaharienne par rapport à celles du reste du monde et à la frontière mondiale, 2024

Activité économique de la ville (ln, 2024)

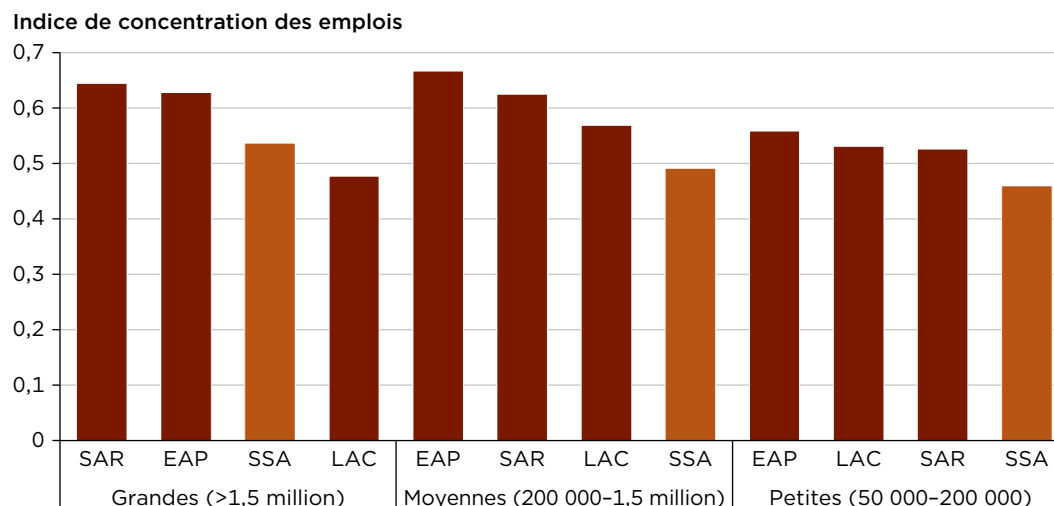


Source : Calculs de la Banque mondiale à partir des composites annuels de données sur les lumières nocturnes du capteur VIIRS (Visible Infrared Imaging Radiometer Suite) provenant du Earth Observation Group de la Colorado School of Mines (<https://eogdata.mines.edu/products/vnl/>) et des données sur la population des villes issues de l'UCDB du Centre commun de recherche de la Commission européenne, version R2024A ([https://human-settlement.emergency.copernicus.eu/ghs\\_ucdb\\_2024.php](https://human-settlement.emergency.copernicus.eu/ghs_ucdb_2024.php)).

Note : L'analyse exclut les villes que l'UCDB signale comme des détections probablement erronées. L'activité économique d'une ville est estimée par la somme de ses émissions lumineuses, à l'exclusion des pixels situés à moins de 5 kilomètres d'un site de torchage de gaz connu. La frontière mondiale de l'activité économique urbaine, représentée par la ligne pointillée, est estimée par une régression quantile à 99 %. L'équation de la ligne de frontière ajustée est  $Y = -1,44 + 0,96X$ . ln = logarithme naturel ; UCDB = Urban Centre Database.

L'écart de performance entre les agglomérations d'Afrique subsaharienne et celles des autres régions du monde s'explique en grande partie par la faible concentration d'entreprises, et donc d'emplois, dans des lieux stratégiques. Par rapport aux agglomérations d'Asie de l'Est et d'Asie du Sud, les emplois dans les villes de la région sont moins concentrés dans l'espace (voir la figure S.5). Cette situation témoigne d'une faible densité économique et d'une implantation dispersée et fragmentée des emplois, où prédominent les petites entreprises informelles<sup>16</sup>. À Nairobi (Kenya), par exemple, les principaux bassins d'emplois sont éparpillés à travers l'aire métropolitaine, affaiblissant les effets d'échelle que procurent généralement les fortes concentrations d'activités.

**FIGURE S.5 Indice de concentration des emplois pour les petites, moyennes et grandes agglomérations urbaines en Afrique subsaharienne et dans d'autres régions**



Source : Calculs à partir des estimations d'emploi générées par l'University College London et la Facilité mondiale pour la prévention des risques de catastrophe et le relèvement (GFDRR) de la Banque mondiale, à l'aide de l'algorithme d'apprentissage automatique développé par Barzin *et al.*, 2022.

Note : Les valeurs de l'indice de concentration des emplois correspondent à la moyenne non pondérée des villes de chaque catégorie. EAP = Asie de l'Est et Pacifique ; LAC = Amérique latine et Caraïbes ; SAR = Asie du Sud ; SSA = Afrique subsaharienne.

### **Pourquoi les entreprises peinent-elles à se regrouper dans les agglomérations d'Afrique subsaharienne ?**

La réponse tient à la combinaison d'un déficit d'infrastructures de base, notamment de transport, et de cadres réglementaires défaillants qui limitent l'accès au foncier et rendent l'enregistrement des entreprises long et coûteux. Selon les données des enquêtes auprès des entreprises de la Banque mondiale, un quart des entreprises d'Afrique subsaharienne considèrent les transports comme un obstacle majeur ou très important, soit plus du double de la proportion observée en Asie de l'Est-Pacifique et en Asie du Sud, et cinq points de pourcentage de plus qu'en Amérique latine-Caraïbes. L'un des principaux facteurs en cause est le manque de routes locales bien entretenues, qui contribue à réduire considérablement la vitesse de circulation (Akbar *et al.*, 2023).

Des infrastructures de transport urbain insuffisantes compliquent non seulement le regroupement des entreprises, mais aussi l'accès des travailleurs aux emplois. Les réseaux de transport déficients, fragmentés et souvent en grande partie informels privent les travailleurs d'opportunités économiques. Seuls 32 % environ des Africains vivent à distance de marche d'un transport en commun, contre 52 % en moyenne dans le monde (UN-Habitat, 2022). À Dar es-Salaam (Tanzanie), les travailleurs à bas revenus effectuent généralement des trajets en bus de plus de 90 minutes, tandis que les frais de transport absorbent en moyenne 16 % du revenu mensuel des femmes et 13 % de celui des hommes (Iimi, 2025). Plus généralement, les travailleurs des agglomérations africaines paient en

moyenne leurs transports 42 % plus cher que ceux des autres régions. Ces coûts de déplacement élevés contraignent nombre d'entre eux à se déplacer à pied, ce qui réduit encore leur accès à l'emploi (Lall, Henderson et Venables, 2017). Selon une étude de la Banque mondiale publiée en 2016, les 69 % des habitants de Nairobi qui se rendent au travail à pied ou en matatu (minibus de transport informel) ne sont en mesure d'atteindre, en 30 minutes de trajet, que 4 % des emplois formels de la ville (Avner et Lall, 2026). Outre les transports, les carences généralisées en matière d'approvisionnement électrique, d'eau et d'infrastructures numériques pèsent lourdement sur la productivité des entreprises et entravent le développement de pôles d'activités marchandes.

Le manque d'infrastructures urbaines rend les agglomérations d'Afrique subsaharienne non seulement moins compétitives, mais aussi moins agréables à vivre, et donc moins attractives pour les talents internationaux et les investissements directs étrangers. Elles sont également à la traîne en ce qui concerne les infrastructures humaines de base : la proportion de jeunes de 16 ans ayant suivi au moins huit années de scolarité (environ 55 %) est nettement inférieure à celle observée dans les agglomérations d'Amérique latine-Caraïbes, d'Asie du Sud et d'Asie du Sud-Est, tandis que les taux de mortalité infantile y sont sensiblement plus élevés (Henderson *et al.*, 2019). Le déficit de capital humain qui en résulte limite les externalités de connaissance, réduisant d'autant l'intérêt économique des entreprises à se regrouper<sup>17</sup>.

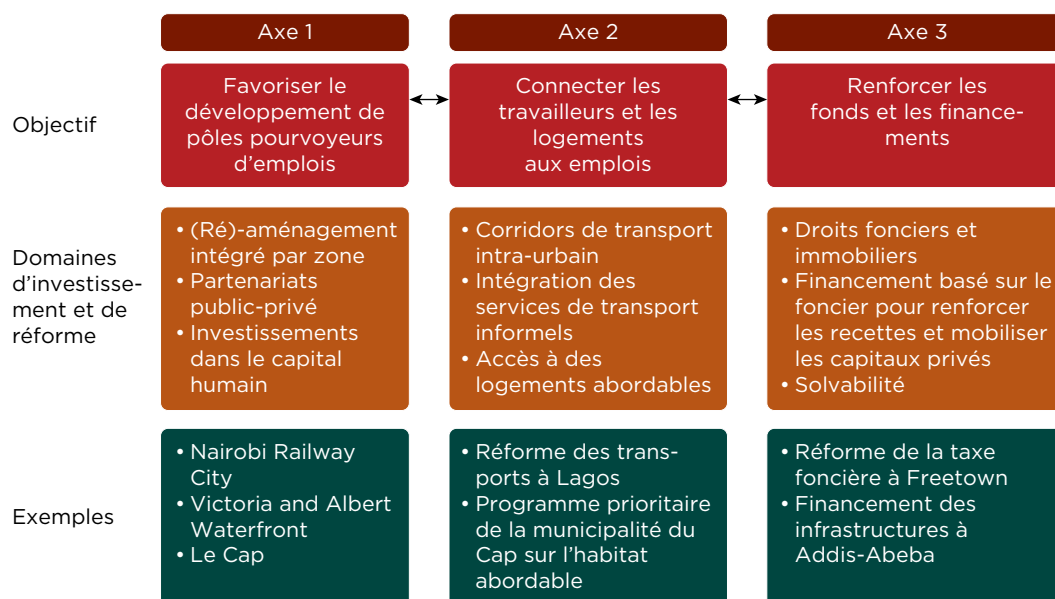
S'agissant des aspects réglementaires, l'accès au foncier et le bon fonctionnement des marchés immobiliers commerciaux et industriels sont des conditions préalables indispensables à l'émergence de pôles pourvoyeurs d'emplois. Or, 25,7 % des entreprises d'Afrique subsaharienne considèrent l'accès à des terrains comme un obstacle majeur ou très important à leurs activités. La région se classe également au dernier rang mondial en ce qui concerne la facilité d'acquisition, de location ou de construction de biens immobiliers à usage commercial, tandis que la transparence des informations foncières reste généralement faible. Le manque de clarté des droits de propriété et l'insécurité foncière empêchent en outre les entreprises d'utiliser des terrains ou des bâtiments comme garantie, ce qui limite leur accès au financement (World Bank, 2024 ; World Bank Enterprise Survey [<https://www.enterprisesurveys.org/en/enterprisesurveys>]). Des données recueillies à Kampala (Ouganda) indiquent que les réformes foncières pourraient permettre aux entreprises manufacturières de se déplacer et de constituer de nouveaux pôles, avec à la clé une hausse des revenus urbains pouvant atteindre 6,7 % (Bird et Venables, 2020)<sup>18</sup>. Par ailleurs, la densification et la mixité des usages dans des zones bien situées sont souvent freinées par des plans de zonage, des règles de construction et des normes minimales obsolètes ou mal adaptées au contexte local (tels que des coefficients d'occupation des sols excessivement restrictifs et des exigences trop élevées en matière de surface habitable et de qualité des bâtiments). Ainsi, dans de nombreuses agglomérations d'Afrique subsaharienne, les terrains urbains ne sont souvent ni affectés aux usages les plus judicieux ni bâtis à une hauteur suffisante pour favoriser, dans les lieux stratégiques, les interactions économiques intenses qui stimulent la créativité, la productivité et l'investissement. Les quartiers centraux d'affaires à faible densité sont souvent le produit de marchés fonciers peu réactifs et de plans de zonage hérités du passé (Turok, 2016).

Les agglomérations d'Afrique subsaharienne constituent le socle de son système urbain et elles façonneront son avenir économique, d'autant plus que leur population devrait s'accroître de 320 millions d'habitants d'ici 2050<sup>19</sup>. Grâce à des investissements ciblés dans les infrastructures de base et à des réformes réglementaires qui, ensemble, facilitent le regroupement des entreprises dans des sites stratégiques et améliorent les liaisons avec les zones d'habitation et les déplacements des travailleurs, les agglomérations urbaines de la région peuvent opérer leur mue : passer de la fragmentation à l'intégration et stimuler ainsi la croissance de la productivité et la création d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité.

### **Un cadre d'action en trois axes pour le développement de pôles d'emplois accessibles**

Pour favoriser l'émergence de pôles d'emplois accessibles — et renforcer ceux qui existent déjà —, les agglomérations d'Afrique subsaharienne gagneraient à adopter une approche articulée autour de trois axes étroitement liés (voir figure S.6). Le premier axe vise à favoriser le regroupement des entreprises privées dans des lieux stratégiques, notamment au moyen de programmes d'investissements intégrés ciblés sur ces sites — à rebours de l'approche qui prévaut dans de nombreuses villes et qui tend à disperser les investissements à travers l'ensemble de l'agglomération. Le deuxième axe vise à mieux relier les travailleurs et les zones d'habitations à ces sites. Enfin, le troisième axe vise à renforcer la capacité des villes à financer les infrastructures de base et les services urbains.

**FIGURE S.6 Un cadre d'action pour le développement de pôles d'emplois accessibles**



Source : Préparée pour cette publication.

Ces trois axes sont étroitement liés. Mieux connecter les travailleurs et les logements aux zones d'emplois stratégiques permet de constituer un bassin de main-d'oeuvre intégré, ce qui favorise le regroupement des entreprises. Parallèlement, les investissements dans les infrastructures de base et les réformes de l'environnement réglementaires et du climat des affaires qui favorisent le regroupement des entreprises contribuent à accroître la valeur des terrains et des biens immobiliers, ainsi que les recettes des entreprises. Ils renforcent ainsi la capacité des villes à générer des recettes propres, en recourant en particulier à des instruments de financement basés sur le foncier. Même à court terme, un regroupement plus dense peut contribuer à augmenter les recettes des villes, au moyen par exemple des taxes locales sur les entreprises<sup>20</sup>.

### **Axe 1 : Promouvoir un aménagement urbain intégré par zone pour favoriser le développement de pôles d'emplois**

Traditionnellement, les interventions en milieu urbain n'ont pas été conçues dans le but explicite de favoriser le développement de pôles d'emplois. La plupart des investissements répondent à des besoins sectoriels spécifiques ou se concentrent sur la réhabilitation des quartiers informels. Si ces interventions sont importantes, elles ne sont pas de nature à stimuler la création d'emplois au rythme nécessaire. Une autre approche s'impose pour favoriser l'essor de pôles pourvoyeurs d'emplois : donner la priorité à des investissements en faveur de l'émergence et de l'expansion de ces pôles d'emplois dans des emplacements stratégiques et à la création des conditions propices à ce développement. La définition d'un emplacement stratégique varie selon l'agglomération et le secteur concerné. Les activités de services à plus forte valeur ajoutée (notamment les services marchands, le tourisme et le commerce haut de gamme) tendent à se concentrer dans les centres-villes. À l'inverse, les activités industrielles à plus forte valeur ajoutée et les services d'appui ou de centres d'appels internationaux sont plus susceptibles de s'implanter en périphérie, où le foncier est plus abordable et la connexion aux réseaux de transport nationaux et mondiaux souvent plus aisée.

Au-delà des investissements généraux dans le capital humain, les décideurs publics peuvent favoriser le développement de pôles d'emplois dans des emplacements stratégiques par un (ré)aménagement urbain intégré et ciblé<sup>21</sup>. Cette approche consiste à coordonner la planification et la mise en oeuvre d'interventions complémentaires dans un périmètre défini afin d'en transformer les caractéristiques économiques, sociales et physiques. Elle associe généralement la modernisation des infrastructures (transports, eau et assainissement), l'amélioration des espaces publics, l'aménagement foncier et le développement de l'habitat, ainsi que des réformes institutionnelles et des mesures visant à stimuler l'investissement privé et la création d'emplois. Ces interventions s'inscrivent dans un plan d'aménagement de l'espace et un cadre de gouvernance cohérents. L'objectif est de libérer le potentiel économique de sites stratégiques tout en améliorant le cadre de vie et l'accès aux opportunités.

Ce type d'approche a été mis en oeuvre avec succès dans de nombreux pays pour contribuer à revitaliser les économies urbaines et à soutenir une création d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité<sup>22</sup>.

Parce qu'elles ciblent des sites stratégiques, les approches d'aménagement par zone sont davantage susceptibles de susciter l'intérêt du secteur privé, notamment sous la forme de partenariats en vue de leur développement. Comme le montrent les exemples de King City au Ghana et d'Eko Atlantic City au Nigéria, ces projets ont davantage de chances de réussir s'ils parviennent à mobiliser et à mettre à profit le savoir-faire du secteur privé en matière de planification urbaine intégrée et à usage mixte, d'ingénierie et de gestion de projets, tout en évitant qu'ils ne profitent exclusivement à une élite aisée<sup>23</sup>.

La disponibilité de terrains constitue un obstacle majeur à la mise en oeuvre de projets d'aménagement territorial intégré. Cet obstacle est plus facile à surmonter lorsque le secteur public dispose, dans des zones centrales, de vastes terrains relativement libres de contraintes, qu'il peut regrouper et céder en vue de leur développement. C'est le cas, par exemple, du projet Nairobi Railway City, lancé en décembre 2022 et devant s'achever d'ici 2030. Le gouvernement kényan, à travers l'entreprise publique Kenya Railways, a entrepris le réaménagement de la gare centrale de Nairobi et de ses environs pour en faire un pôle urbain multimodal axé sur les transports en commun. L'assemblage foncier du projet repose principalement sur la reconversion d'une vaste étendue de terrain public appartenant à Kenya Railways et jusqu'ici sous-utilisée. S'y ajoutent la résolution des occupations irrégulières, le déplacement des activités existantes et l'intégration ou l'acquisition d'un nombre limité de parcelles adjacentes (Kenya Railways, 2025).

Toutefois, les agglomérations ne disposent pas toutes de terrains aussi vastes, situés au centre, relativement épargnés par les occupations irrégulières et pouvant être facilement libérés pour être aménagés. Dans de telles situations, il peut être plus aisé d'implanter ces projets sur des sites encore relativement vierges, sachant que, même s'ils ne constituent pas aujourd'hui des zones centrales, ils pourraient le devenir dans un avenir proche compte tenu de l'expansion rapide des villes de la région. En outre, le problème ne se pose pas au niveau des activités industrielles plus consommatrices de foncier et des services administratifs d'appui ou de centres d'appels, pour lesquels les zones stratégiques se situent de toute façon plus probablement en périphérie. Plus généralement, à long terme, l'amélioration de la gouvernance foncière demeure essentielle pour faciliter l'aménagement de terrains situés à des emplacements stratégiques (Turok, 2016) ; cela passe par la délivrance de titres fonciers et de propriété immobilière, l'investissement dans des systèmes d'évaluation foncière et l'adoption de règles adaptées pour encadrer les projets immobiliers.

Les investissements dans les infrastructures physiques réalisés dans le cadre de ces approches d'aménagement urbain intégré doivent s'accompagner d'efforts visant à

renforcer le stock de capital humain, ce qui signifie investir aussi de manière soutenue dans des infrastructures telles que l'éducation, la formation professionnelle et les programmes et équipements de santé. Les externalités de capital humain que génèrent ces investissements constituent une incitation supplémentaire au regroupement des entreprises dans les zones stratégiques.

## **Axe 2 : Favoriser la mobilité urbaine et le logement abordable pour rapprocher les travailleurs des emplois**

Parallèlement au développement intégré de lieux stratégiques, il est indispensable d'engager des investissements et des réformes permettant de mieux y connecter les travailleurs et les logements. Cela suppose d'investir, surtout dans les grandes agglomérations, dans des réseaux de transports publics, à l'instar d'Addis-Abeba, qui s'est dotée d'un métro léger — le premier réseau urbain moderne sur rail de la région hors Afrique du Sud —, et de Dar es-Salaam, qui a mis en place un réseau de bus rapide (ou BRT pour Bus Rapid Transit)<sup>24</sup>. Ces systèmes de transports publics de grande capacité restent toutefois rares dans les agglomérations d'Afrique subsaharienne, en grande partie en raison de l'ampleur des financements nécessaires pour couvrir les coûts d'investissement initiaux<sup>25</sup>.

Par ailleurs, s'ils doivent constituer l'épine dorsale de tout plan visant à mieux relier travailleurs et logements aux pôles d'emplois, il importe également de les compléter par des mesures et des réformes susceptibles d'améliorer plus rapidement la mobilité urbaine. Cela signifie qu'il faut aussi prendre acte du rôle des opérateurs privés informels, qui assurent l'essentiel des services de transport motorisé dans de nombreuses agglomérations de la région, et collaborer avec ces acteurs (Björkegren *et al.*, 2025 ; Kumar et Barrett, 2008). Dans ce domaine, les villes peuvent s'inspirer, par exemple, des ambitieuses réformes menées à Lagos. Plutôt que de chercher à supprimer les minibus informels (danfos), celles-ci visent à les intégrer au réseau de transport de la ville, afin de mieux coordonner les services formels et informels tout en encourageant la régularisation progressive des opérateurs informels (LAMATA, 2026).

Toutefois, l'accès des travailleurs aux emplois, en particulier parmi ceux qui ont de faibles revenus, ne dépend pas uniquement des systèmes de transport. L'utilisation des sols et, en particulier, la disponibilité de logements abordables situés à un temps de trajet raisonnable des pôles d'emplois jouent également un rôle déterminant. L'assouplissement des limites excessivement strictes imposées à la hauteur des bâtiments et aux coefficients d'occupation des sols, qui empêchent les promoteurs privés de densifier verticalement les constructions résidentielles, peut contribuer à accroître l'offre globale de logements dans une agglomération ; cela vaut en particulier dans les zones d'aménagement ciblées et le long des principaux axes de transport<sup>26</sup>. Le Plan directeur de Kigali 2050, élaboré par la capitale rwandaise en 2020, en offre un bon exemple : il prévoit des coefficients d'occupation des sols élevés le long de corridors de

transport désignés afin de favoriser un développement urbain plus compact, structuré autour des transports en commun, et une utilisation plus efficiente des terrains urbains (Krishnasamy *et al.*, 2020).

Au-delà de ces réformes préconisées de longue date, d'autres réformes réglementaires, plus innovantes, voient le jour en Afrique subsaharienne même et se révèlent efficaces pour accroître l'offre de logements abordables et bien situés dans les agglomérations de la région. Au Cap (Afrique du Sud), une alliance informelle s'est spontanément formée face à la crise du logement. Elle rassemble des acteurs divers : organisations de la société civile, promoteurs issus des communautés locales, chercheurs, organismes de financement, professionnels de l'immobilier et responsables municipaux enclins aux réformes. Ces partenaires se sont réunis autour d'un engagement commun : accroître l'offre de logements décentes et abordables et, en même temps, élargir l'accès aux possibilités de revenus qui en découlent en soutenant les petits promoteurs émergents. Après avoir longtemps affiché une attitude ambivalente à l'égard du « backyarding » — c'est-à-dire la construction, par des ménages individuels ou de petits promoteurs informels, de petites unités locatives dans les arrière-cours de propriétés existantes — la municipalité a désormais pleinement embrassé ce phénomène, reconnaissant son potentiel pour contribuer à répondre au défi du logement tout en créant des emplois et en renforçant les recettes propres de la ville. Après l'élection d'un nouveau maire en novembre 2021, la municipalité du Cap a fait du logement abordable l'un de ses programmes prioritaires. L'objectif est d'aider les micro-promoteurs à créer davantage de logements locatifs en simplifiant les démarches administratives et en leur apportant un soutien concret, plutôt que de sanctionner les manquements à la réglementation<sup>27</sup>.

### **Axe 3 : Renforcer la capacité des agglomérations à disposer de fonds et de financements pour les infrastructures et services urbains**

Les besoins de financement des infrastructures et des services urbains en Afrique subsaharienne sont considérables. Plusieurs rapports ont chiffré ces besoins. Ainsi, le rapport de la Banque mondiale *Banking on Cities: Investing in Resilient and Low-Carbon Urbanization* (Deuskar *et al.*, 2025) estime que les besoins annuels d'investissement dans les agglomérations urbaines représentent entre 1,8 % et 6,4 % du PIB de l'ensemble de la région. Ces rapports examinent également les mesures envisageables pour répondre à ces besoins, notamment le renforcement indispensable des recettes propres des municipalités. Cette question est aussi abordée plus loin dans le présent rapport de synthèse, dans la section « Gérer, financer et gouverner une urbanisation rapide ».

À court terme, cependant, le financement des projets d'aménagement urbain par zone devra probablement reposer en grande partie sur des dotations de l'administration centrale, complétées par des initiatives innovantes pour mobiliser des financements

privés. Le projet Nairobi Railway City en est un exemple : il est financé par un montage associant des crédits à l'exportation accordés par l'agence britannique UK Export Finance, des fonds de contrepartie apportés par le gouvernement kényan pour les travaux préparatoires et des investissements privés mobilisés au moyen d'un partenariat public-privé portant sur le développement immobilier commercial et l'aménagement des abords de la gare (Kenya Railways, 2025).

Dans certains cas, les capitaux privés peuvent assumer une part plus importante du financement. Le réaménagement du Victoria and Alfred Waterfront au Cap a été réalisé en grande partie grâce à des investissements privés sur des terrains publics, selon un modèle de promotion immobilière commerciale. Le site appartenait à l'origine à Transnet (qui exerçait alors ses activités sous le nom de Portnet). En 1988, celle-ci a créé une société spécialement chargée de réaménager les docks sous-utilisés tout en maintenant les activités du port. Transnet a ensuite cédé cette société à des investisseurs privés en 2006, consolidant ainsi le modèle immobilier commercial (Van Zyl, 2013). Aujourd'hui, le Victoria and Albert Waterfront soutient plus de 83 000 emplois directs et indirects et contribue à plus de 1,5 % du PIB de la province du Cap-Occidental (Libera, 2026).

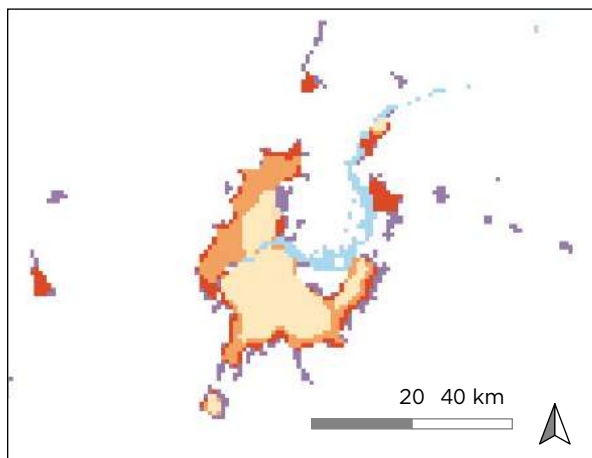
### **Périphéries : Anticiper une expansion rapide**

D'ici à 2050, la superficie des villes d'Afrique subsaharienne devrait augmenter de 90 % (la carte S.1 illustre à la fois l'évolution historique et projetée des périmètres urbains des trois villes les plus peuplées de la région — Kinshasa, en République démocratique du Congo ; Lagos, au Nigéria ; et Luanda, en Angola)<sup>28</sup>. À ce jour, l'expansion urbaine a été largement informelle et non planifiée, engendrant des configurations spatiales fragmentées qui nuisent aux effets d'agglomération, réduisent la productivité et alourdissent les coûts d'infrastructure. Une grande partie de cette croissance s'effectue par des subdivisions foncières informelles ou des zones d'habitat irrégulier, sous l'effet d'une forte demande de terrains et de la faiblesse des systèmes de planification et de gouvernance. Si certaines formes d'organisation ascendante existent, notamment des processus informels de remembrement et de subdivision foncière, le développement reste souvent non coordonné et dépourvu des infrastructures de base (routes, services, etc.) nécessaires à un fonctionnement urbain efficace et à une création d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité.

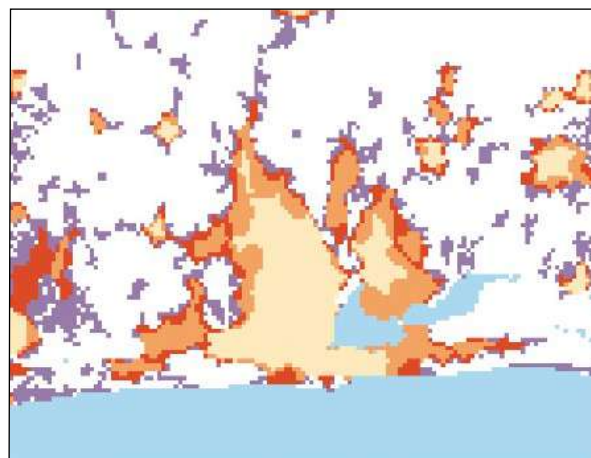
Le renforcement de la planification et de la réglementation ainsi qu'un soutien accru à un développement foncier coordonné — tout en s'appuyant sur les démarches ascendantes émergentes — sera déterminant pour permettre une croissance urbaine plus efficiente, plus inclusive et plus productive. Face au rythme rapide de l'urbanisation, il est urgent d'adopter de nouvelles approches pragmatiques qui permettront de gérer et maîtriser cette expansion urbaine. À savoir des approches pouvant être déployées rapidement et à grande échelle, en tenant compte des réalités institutionnelles qui caractérisent le paysage urbain, et notamment les déficits chroniques de capacités.

## CARTE S.1 Projections de l'expansion urbaine pour les trois agglomérations les plus peuplées d'Afrique subsaharienne, 2025-2040

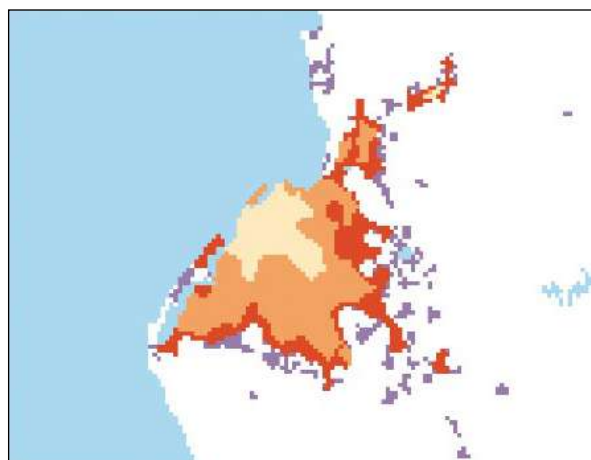
a. Kinshasa, République Démocratique du Congo



b. Lagos, Nigéria



c. Luanda, Angola

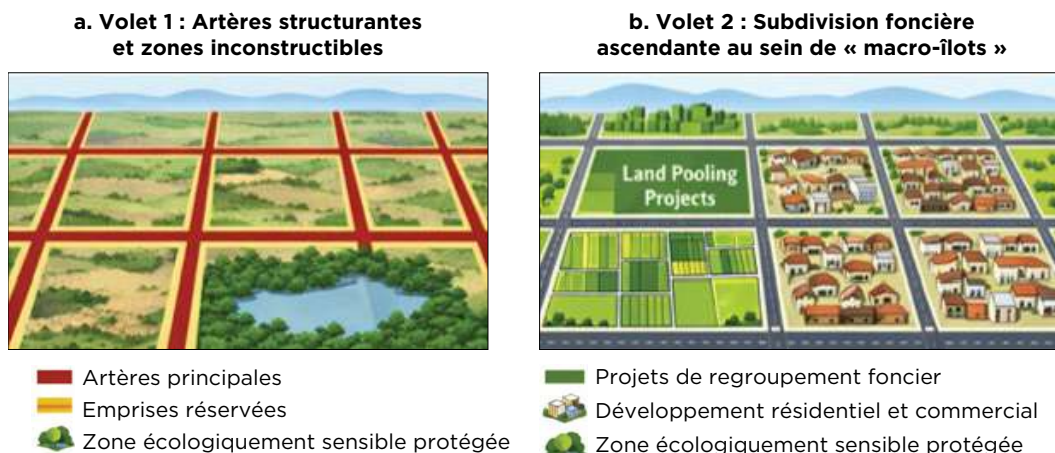


Étendue de l'agglomération, 2000
  Expansion, 2000-2025  
 Expansion prévue, 2025-2050
  Villes intermédiaires et périphéries, 2050

Source : Calculs de la Banque mondiale et du Centre commun de recherche de la Commission européenne d'après les données de Schiavina *et al.*, 2025.

Une approche à deux volets apparaît particulièrement prometteuse pour une expansion mieux planifiée, qui présente l'avantage d'éviter le recours difficile et coûteux à l'expropriation : associer des efforts de planification et d'investissement dans les infrastructures de base à des réformes réglementaires visant à faciliter le rôle des propriétaires fonciers privés et coutumiers dans le développement urbain. Cette approche consiste à 1) tracer un réseau d'artères principales — une infrastructure de base essentielle pour mieux guider le développement urbain futur — tout en conservant des terrains inconstructibles, tels que les zones inondables ou celles écologiquement sensibles, et 2) adopter des réformes réglementaires visant à faciliter le regroupement et la subdivision des parcelles au sein des « macro-îlots » délimités par ce maillage (voir la figure S.7)<sup>29</sup>.

**FIGURE S.7 Illustration schématique de l'approche à deux volets préconisée pour la gestion de l'expansion urbaine**



Source : Préparée pour cette publication, générée à l'aide d'outils d'intelligence artificielle sous la supervision du personnel de la Banque mondiale.

En facilitant le regroupement et la subdivision des terrains, ces réformes peuvent également favoriser la mise en place d'autres éléments d'infrastructure de base bien planifiés, tels que les voiries intérieures et les réseaux de services collectifs (eau, électricité...). Des éléments de cette approche ont déjà été expérimentés dans des villes d'Afrique subsaharienne, notamment en Éthiopie, avec des résultats encourageants<sup>30</sup>. La planification de l'expansion urbaine peut également profiter aux collectivités locales en facilitant la récupération de la plus-value foncière, qui contribue à accroître leurs recettes et, partant, à renforcer leur solvabilité. Elle peut également leur permettre d'éviter les coûts élevés liés à la gestion ou à la rénovation de villes dont le développement a été insuffisamment planifié. En traçant les contours du développement futur de l'agglomération, cette approche peut en outre contribuer à coordonner les décisions d'investissement du secteur privé dans les zones périurbaines et à réduire les risques qui y sont associés.

### ***Volet 1 : Planifier et investir dans un réseau d'artères assorti de zones non constructibles***

Le réseau d'artères principales constitue un cadre d'ensemble qui guidera le développement foncier futur. Sa mise en place nécessite des projections réalistes de la demande foncière à des fins résidentielles ou autres sur les trente prochaines années, l'identification des zones propices à l'expansion, ainsi que la conception et la délimitation des voiries structurantes — généralement d'une largeur d'environ 30 mètres et espacées d'un kilomètre — qui seront réalisées progressivement. Il est en outre capital de délimiter et de protéger les emprises réservées afin qu'elles restent exemptes de toute construction, ainsi que de délimiter et de protéger les zones inconstructibles, telles que les plaines inondables, les versants escarpés exposés aux

glissements de terrain, les zones humides ou les réserves naturelles, où tout aménagement doit être proscrit. Ces zones revêtent une importance croissante dans le contexte du changement climatique, qui accentue le risque d'inondation dans certaines parties de l'Afrique subsaharienne. En 2015, près de 5 % des terrains urbains de la région se trouvaient dans des zones à risque d'inondation élevé ou très élevé – une proportion qui ne cesse d'augmenter sous l'effet conjugué du changement climatique et de l'expansion urbaine vers des terrains plus exposés aux inondations (Rentschler *et al.*, 2023).

## ***Volet 2 : Promouvoir des subdivisions foncières ascendantes au sein des macro-îlots définis par le réseau d'artères***

Il s'agit ici de faire en sorte que les détenteurs de parcelles existants au sein de chaque macro-îlot mettent volontairement leurs terrains en commun dans un seul ensemble. Cette zone plus vaste est ensuite planifiée et viabilisée : des infrastructures urbaines de base y sont aménagées – voiries intérieures, réseaux de drainage, écoles, centres de santé – ainsi que des espaces publics. La zone est ensuite subdivisée et redistribuée aux propriétaires d'origine. Le nouveau découpage permet un usage plus efficace de l'espace et, généralement, des densités plus élevées, entraînant une valorisation foncière pour l'ensemble des propriétaires.

Ces opérations de remembrement au sein de macro-îlots correspondent à des pratiques informelles déjà en cours en Afrique subsaharienne (voir l'encadré S.3). Elles permettent de recourir à des mécanismes de récupération des plus-values foncières et de disposer ainsi d'un moyen viable de financer à la fois le processus de subdivision et la fourniture initiale d'infrastructures et de services de base. Les parcelles nouvellement viabilisées, et donc plus valorisées, peuvent ainsi être monétisées, notamment par la vente ou la location des terrains excédentaires. Le remembrement urbain facilite également la planification de futurs corridors mixtes à haute densité axés sur les transports en commun le long des artères structurantes, ainsi que la mixité des usages au sein des macro-îlots, avec des parcelles plus petites et des taux d'occupation du sol plus élevés. Cela réduira la demande d'habitat irrégulier en offrant un grand nombre de parcelles abordables destinées aux futurs logements.

Les enseignements tirés des opérations de remembrement foncier montrent que le regroupement et la subdivision de terrains donnent de meilleurs résultats lorsqu'ils s'inscrivent dans un processus participatif ascendant<sup>31</sup>. La mise en œuvre de cette approche au sein de macro-îlots dans les zones périurbaines nécessitera donc d'habiliter, et collaborer avec, les conseils ruraux, qui contrôlent souvent de vastes étendues de terres en périphérie, et les propriétaires fonciers coutumiers. En travaillant directement avec les acteurs locaux, cette approche évite le recours à l'expropriation, coûteuse et souvent conflictuelle.

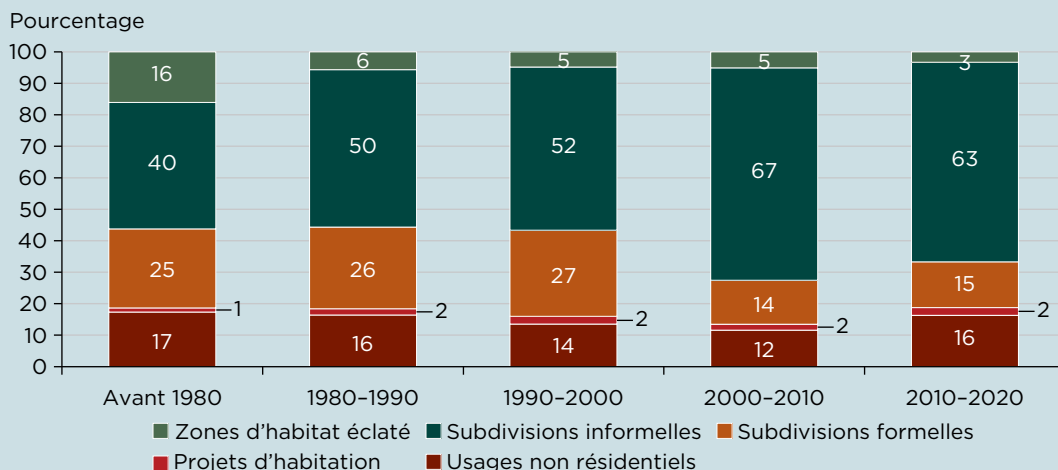
### ENCADRÉ S.3

## Pratiques informelles et ascendantes de planification et de subdivision dans les zones périurbaines d'Afrique subsaharienne

L'application d'une classification automatisée des images satellitaires permet de distinguer différents modes de développement résidentiel dans les agglomérations d'Afrique subsaharienne, selon la décennie au cours de laquelle ce développement s'est produit. Il est ainsi possible de comparer les zones d'expansion décennales, les décennies les plus récentes correspondant aux zones les plus proches de la périphérie d'une ville. Comme le montre la figure BS3.1, la majeure partie du développement récent, c'est-à-dire celui de la période 2010-2020, n'a pas pris la forme de zones d'habitat « atomistique » (ou éclaté), c'est-à-dire des implantations ne présentant aucun signe de planification, caractérisées par une organisation spatiale irrégulière et l'absence de voiries. Le développement périurbain récent a au contraire pris la forme de subdivisions informelles présentant certains signes d'organisation spatiale préalable à l'installation.

Bien que ces subdivisions ne permettent pas nécessairement la mise en place d'infrastructures de manière coordonnée, elles témoignent d'une forme d'organisation spatiale ascendante, certes fragmentée, mais qui, contrairement aux zones d'habitat irrégulier, facilite la future réalisation des infrastructures physiques de base. Cette planification spatiale ascendante constitue un socle sur lequel l'approche à deux volets peut s'appuyer.

**FIGURE BS3.1** Utilisation des sols dans les villes, par zone d'expansion urbaine, Afrique subsaharienne



Source : Calculs de la Banque mondiale pour 312 agglomérations d'Afrique subsaharienne de 100 000 habitants ou plus, selon la méthodologie de Guzder-Williams *et al.*, 2023.

Note : La limitation des données d'apprentissage peut affecter la précision des estimations présentées dans le graphique.

### ***Favoriser une organisation spatiale plus ordonnée***

La planification d'un réseau de voiries structurantes dans les zones périurbaines est réalisable et elle peut même être relativement peu coûteuse, mais son succès repose sur plusieurs conditions : un leadership institutionnel clair et une coordination efficace (en particulier entre les différentes entités territoriales), des mécanismes juridiques permettant de garantir et de protéger des emprises réservées, la disponibilité du capital humain fondamental requis et donc des capacités nécessaires, ainsi qu'un mécanisme de financement pérenne (pouvant éventuellement prendre la forme de simples modalités de récupération de la plus-value foncière), sachant que les coûts peuvent néanmoins être faibles. Des résistances peuvent émerger si les parties prenantes locales ne sont pas associées dès le départ, celles-ci pouvant percevoir cette approche comme une ingérence « venue du haut ». L'objectif est ici de détailler les défis de mise en oeuvre à surmonter pour que la subdivision foncière puisse être déployée à grande échelle.

*Simplifier le cadre réglementaire.* Une simplification du cadre réglementaire peut s'avérer nécessaire pour faciliter la mise en oeuvre. Dans un projet d'expansion urbaine envisagé à Lilongwe (Malawi), deux modifications devaient être apportées : l'une pour permettre à un schéma de regroupement et subdivision de terrains de se réaliser si une majorité qualifiée de propriétaires y consentait, l'autre pour interdire la vente de terrains vacants afin de prévenir la spéculation<sup>32</sup>. Pour ce faire, les acquéreurs devaient recevoir des titres de propriété provisoires, convertibles en titres définitifs uniquement après construction d'une structure sur la parcelle.

*Encourager la participation des parties prenantes.* Les parties prenantes — propriétaires fonciers privés, municipalités et communautés locales — devront disposer d'incitations suffisantes pour adhérer à la démarche. L'un des axes de cette approche consiste à permettre aux propriétaires fonciers eux-mêmes de capter davantage la plus-value foncière, plutôt que de la laisser revenir, par exemple, à des spéculateurs. Donner aux propriétaires fonciers les moyens de lotir leurs terrains avant de les vendre contribue à cet objectif. Les municipalités pourraient également y trouver leur compte en se voyant céder gratuitement, dans le cadre du processus de remembrement et de subdivision, les terrains destinés aux voiries, et aux espaces publics (et même aux emprises des artères structurantes). Propriétaires fonciers et municipalités pourraient être incités à accélérer le processus de subdivision par la promesse d'un financement ultérieur pour la réalisation des infrastructures et l'octroi de droits de propriété conditionné à la réalisation de lotissements dans les règles.

*Mettre en place un cadre réglementaire permettant aux propriétaires fonciers de regrouper et de lotir leurs terrains.* Des règles de division foncière claires et transparentes favorisent les pratiques de planification ascendante et garantissent la responsabilisation, réduisant le risque que l'habilitation donnée aux communautés locales pour subdiviser les terrains ne serve qu'à renforcer les intérêts des propriétaires fonciers au détriment de l'intérêt général de l'agglomération. Cela suppose des rôles clairement définis, des attentes transparentes et une clarté quant aux modalités de rémunération. Un processus

bien structuré et transparent permet de réduire les asymétries d'information que certains acteurs pourraient exploiter pour en tirer un bénéfice disproportionné.

*Faciliter les initiatives ascendantes en investissant dans le capital humain de base nécessaire.* Il importe de s'assurer que le processus est correctement géré et que les institutions concernées disposent de capacités suffisantes. L'élaboration d'un plan d'expansion urbaine à l'échelle de l'agglomération, intégrant voiries structurantes et zones non constructibles, nécessite qu'une autorité supervisant une zone suffisamment vaste d'expansion urbaine potentielle en assure la planification et en soit responsable, tout en intégrant les points de vue de toutes les parties prenantes. Le capital humain de base de l'autorité compétente, et donc ses capacités, peuvent être renforcés par des ateliers de formation et des supports techniques. En revanche, les opérations foncières de regroupement, de remembrement et de subdivision se prêtent mieux à une approche ascendante, dans laquelle les acteurs clés sont les détenteurs de parcelles et leurs représentants (souvent des chefs traditionnels) qui cèdent les terres. Il pourra s'avérer nécessaire de les informer et de les sensibiliser à des aspects fondamentaux comme les droits de propriété et la valeur foncière. Ces acteurs pourraient bénéficier d'un appui technique et organisationnel des pouvoirs publics (planification des sites, évaluation, arpentage, enregistrement) ou s'associer à des promoteurs privés en mesure de fournir une assistance similaire.

*Agir sans attendre.* Cette approche pourrait être mise en oeuvre assez rapidement pour constituer une réponse efficace face à une demande foncière en forte croissance. L'expérience de Gabiley, par exemple, une ville d'environ 70 000 habitants au Somaliland<sup>33</sup> qui a joué un rôle actif dans la préparation de sa croissance en mettant en oeuvre un plan d'expansion urbaine, montre que la planification d'un réseau de voiries structurantes est réalisable même dans des contextes à faibles capacités. Les processus de subdivision foncière peuvent également être relativement rapide dans la mesure où cette politique vient accompagner un phénomène qui se produit déjà à grande échelle sur le terrain (voir l'encadré S.3). Des campagnes d'information et des formations destinées à organiser et à généraliser les opérations de subdivision et de remembrement peuvent être mises en place, soutenues par une assistance technique et financière couvrant les services de planification, d'évaluation, d'arpentage et d'attribution des titres fonciers.

Parallèlement à la mise en oeuvre de l'approche à deux volets préconisée ici, les gouvernements devraient continuer à intensifier leurs efforts en matière d'enregistrement des droits fonciers, ce qui revêt une importance particulière compte tenu des liens étroits entre foncier, infrastructure et financement<sup>34</sup>. Cela comprend la numérisation des registres fonciers, l'amélioration de l'accès aux services d'administration foncière et la simplification des processus de formalisation. De fait, le recours à la subdivision des terres pour maîtriser l'expansion urbaine devrait, dans toute la mesure du possible, s'accompagner d'une formalisation des droits fonciers. Même si la délivrance de titres de propriété n'est pas immédiatement possible, la

reconnaissance de la légitimité des droits sur les parcelles dans le cadre du processus de subdivision constitue une étape importante vers la formalisation des droits fonciers<sup>35</sup>.

### **Villes intermédiaires : Cibler en fonction du potentiel et investir dans les infrastructures humaines de base**

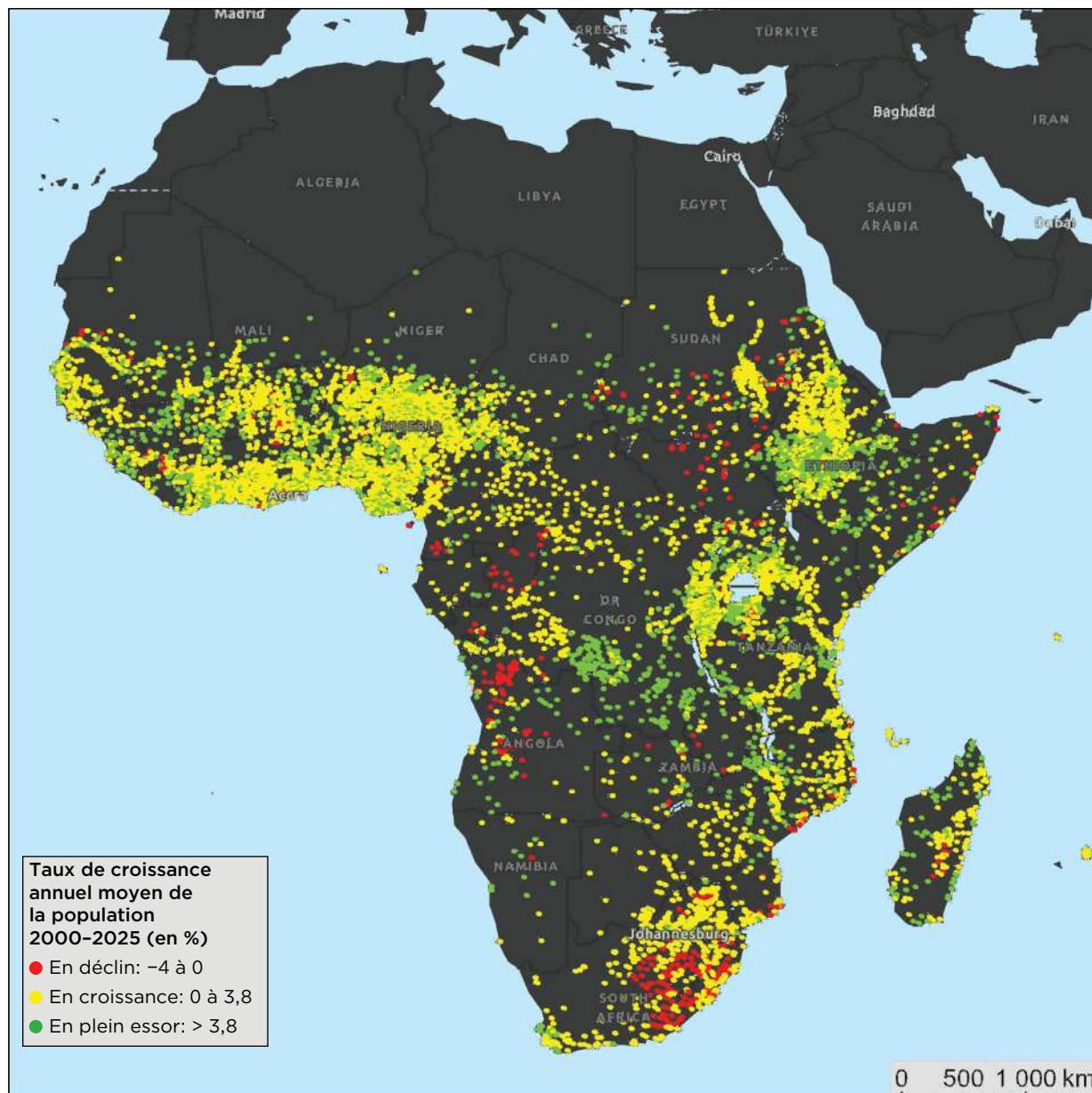
Aujourd'hui, près de 245 millions de personnes vivent au-delà des périphéries des grands centres urbains d'Afrique subsaharienne, au sein de 15 162 villes intermédiaires, dont plus de la moitié ont vu le jour depuis 2000<sup>36</sup>. Sous l'effet principalement de la croissance naturelle de la population, ces villes devraient accueillir 158,5 millions d'habitants supplémentaires d'ici 2050, portant leur population totale à 403,6 millions. Dans le même temps, leur superficie bâtie sera amenée à plus que doubler. L'ampleur de ces transformations démographiques et spatiales signifie que la manière dont ces villes se développent, et les priorités qui y sont fixées, auront une incidence croissante sur l'emploi et la transformation économique.

Ces villes intermédiaires s'inscrivent dans un réseau qui relie les zones de production rurales aux grandes agglomérations, à leurs périphéries, ainsi qu'aux marchés des pays voisins et au-delà. Leurs performances dépendent moins de leur taille ou de leur croissance démographique que de la robustesse de ces connexions, conjuguée à la qualité de leurs institutions et à leurs avantages de situation qui déterminent leur rôle économique.

De nouvelles données spatiales permettent de suivre l'évolution des villes intermédiaires établies et émergentes. Sur la base de vingt-cinq années de tendances démographiques, les villes intermédiaires d'Afrique subsaharienne peuvent être classées en quatre catégories : en déclin (population en baisse), en croissance (taux de croissance annuel moyen de la population compris entre 0 et 3,8 %), en plein essor (taux de croissance démographique supérieur à 3,8 %) ou émergentes (celles qui n'existaient pas avant 2000). La carte S.2 indique la localisation des trois premières catégories.

Ces catégories offrent une grille d'analyse pour comprendre les trajectoires des villes intermédiaires, les différences de dynamiques de croissance étant liées à des différences dans leurs avantages de localisation intrinsèques. Les villes en croissance et en plein essor bénéficient plus souvent d'actifs productifs et d'un accès aux marchés : environ 27 % à 29 % des terres situées dans un rayon de 5 kilomètres y sont cultivées, 32 % à 34 % se trouvent à moins de 10 kilomètres d'une côte, et 28 % à 30 % sont situées à moins de 20 kilomètres d'une frontière internationale. La quasi-totalité des villes intermédiaires (environ 96 %) situées à proximité de mines en activité sont émergentes ou en croissance. Les villes en déclin, en revanche, affichent des atouts territoriaux plus faibles : seulement 17 % environ des terres environnantes sont cultivées, elles sont plus éloignées des grandes agglomérations (54 kilomètres en moyenne du grand centre urbain le plus proche), et seulement 15 % se trouvent à moins de 10 kilomètres de la côte.

## CARTE S.2 Les villes intermédiaires d'Afrique subsaharienne affichent des dynamiques de croissance contrastées



Source : Calculs de la Banque mondiale et du Centre commun de recherche de la Commission européenne d'après les données de Schiavina *et al.*, 2025.

Note : Le taux de croissance annuel moyen de la population d'une ville correspond à son taux de croissance annuel composé sur la période 2000-2025.

### ***Des politiques adaptées au potentiel de chaque type de ville***

Les villes intermédiaires sont importantes en raison de leur rôle spécifique au sein du système urbain. Situées à l'interface entre les zones de production rurales et les marchés urbains, elles relient les agriculteurs aux grandes agglomérations, les

entreprises aux bassins de main-d'oeuvre potentiels, et les économies nationales aux marchés régionaux et mondiaux. Lorsqu'elles sont bien connectées et correctement dotées en services, les villes intermédiaires peuvent soutenir la création d'emplois dans l'agro-industrie et l'agroalimentaire, la logistique et le commerce, le tourisme, l'énergie et d'autres secteurs marchands, tout en constituant des portes d'entrée pour les migrants et des tremplins vers des marchés du travail plus larges. La capacité des villes intermédiaires à remplir ce rôle dépend fondamentalement de leur situation géographique, de leur connectivité et de leurs capacités institutionnelles, ce qui souligne la nécessité d'interventions publiques ciblées.

Bien que les ménages des villes intermédiaires d'Afrique subsaharienne soient, en moyenne, moins bien lotis que les ménages ruraux de niveau d'études équivalent (voir la figure S.3), le potentiel économique varie considérablement d'une ville à l'autre. Les différences de performance sont étroitement liées à des avantages de situation, notamment la proximité de littoraux, de frontières internationales avec des échanges commerciaux actifs et de ressources naturelles ou culturelles, ainsi que la position le long d'axes de transport et de logistique établis ou émergents<sup>37</sup>. Parmi ces axes figurent notamment les corridors Abidjan-Lagos, de Lobito et Éthiopie-Berbera, qui suscitent une attention politique et des investissements croissants. D'autres atouts peuvent également entrer en jeu, comme des conditions climatiques futures favorables et la présence de réserves minières.

Les villes intermédiaires dotées d'atouts géographiques solides ont plus de chances de devenir des centres économiques dynamiques, attirant entreprises et travailleurs. Au fil de leur croissance, les effets d'agglomération peuvent renforcer leur compétitivité et contribuer à soutenir leur dynamique de développement, même lorsque les avantages initiaux qui l'avaient impulsée s'amenuisent (Arthur, 1994 ; Davis et Weinstein, 2002). Johannesburg, par exemple, est née de la découverte d'or sur des terres agricoles en 1886, ce qui lui vaut son surnom encore actuel de « Cité de l'or » et illustre bien la manière dont de tels atouts peuvent façonner durablement les trajectoires urbaines<sup>38</sup>.

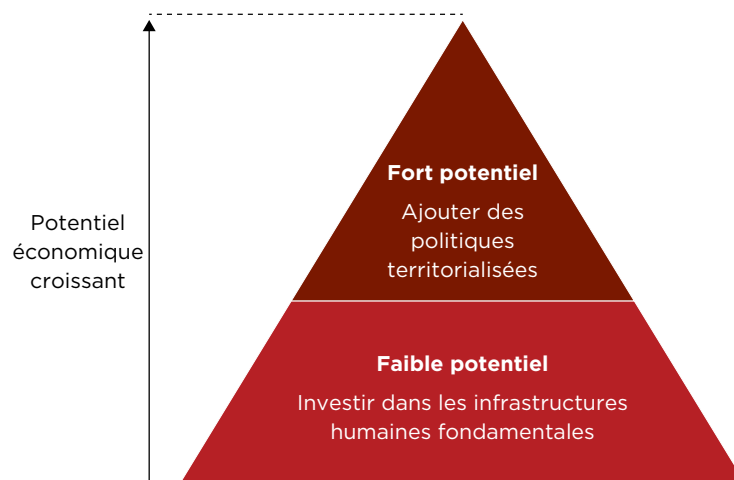
Les politiques publiques à l'égard des villes intermédiaires doivent donc être sélectives et différenciées, en distinguant les villes à fort potentiel, qui jouissent de bonnes chances de succès à long terme, des villes à faible potentiel, dont les perspectives sont moins favorables (voir la figure S.8). Ces dernières sont la règle plutôt que l'exception : elles comprennent la plupart des villes en déclin et de nombreuses villes dont la population continue de croître du seul fait de l'accroissement naturel, mais qui ne disposent pas de l'accès aux marchés ni des atouts nécessaires pour soutenir le développement des entreprises et la création soutenue d'emplois.

Pour l'ensemble des villes intermédiaires — à fort comme à faible potentiel —, il convient de se concentrer sur le renforcement des infrastructures humaines fondamentales. Alors qu'environ 55 % des jeunes de 16 ans dans les agglomérations

d'Afrique subsaharienne ont suivi au moins huit années de scolarité, ils ne sont que 37 % dans les villes intermédiaires (Henderson *et al.* 2019). De même, alors que le taux de mortalité infantile dans les agglomérations de la région s'établit à environ 50 pour 1 000 naissances vivantes, il dépasse 55 p. 1 000 dans les villes intermédiaires. Dans les villes à faible potentiel, les investissements dans les infrastructures humaines de base aideront les habitants à mieux accéder aux marchés du travail d'autres centres urbains plus dynamiques. Dans les villes à fort potentiel, ils contribueront à doter une main-d'oeuvre grandissante des compétences nécessaires pour tirer pleinement parti de leurs solides atouts géographiques.

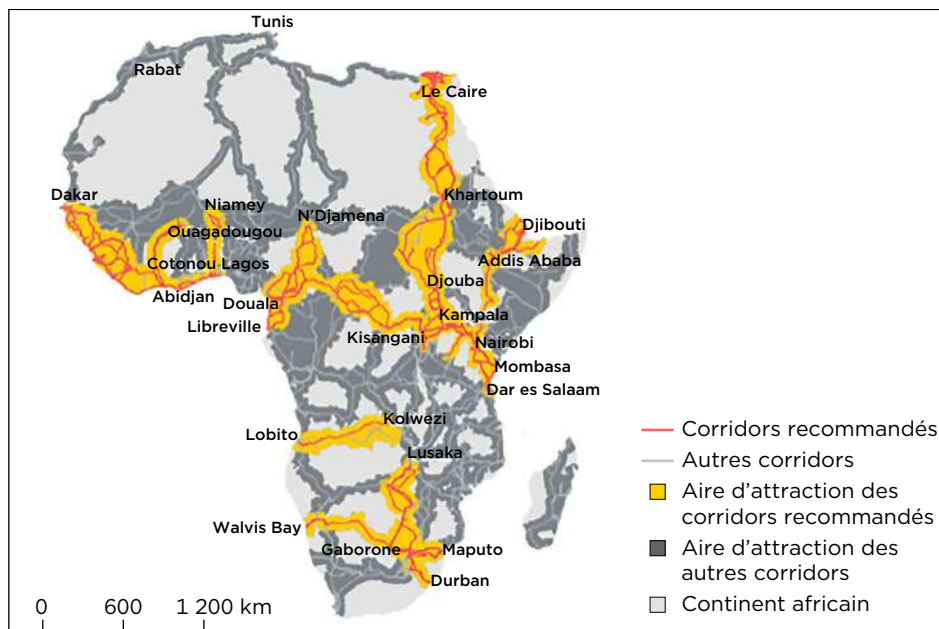
Pour les villes intermédiaires à fort potentiel, les investissements dans les infrastructures humaines fondamentales devraient être complétés par des ensembles de mesures ciblées et territorialisées, permettant de convertir les avantages tirés de leur localisation en activité économique et en emplois. Ces villes revêtent une importance particulière lorsqu'elles se situent à l'intersection de grands corridors de transport reliant les zones de production aux grandes agglomérations, aux frontières et aux ports. Dans un contexte de ressources publiques limitées, des interventions relativement modestes mais bien séquencées — axées sur des zones économiques compactes, des réglementations favorables et une planification en amont du foncier et des infrastructures — peuvent générer des rendements élevés en termes de croissance et d'entrée de nouvelles entreprises, de création d'emplois et de diversification économique, en particulier lorsqu'elles s'articulent avec des projets existants ou programmés sur les corridors de transport (voir la carte S.3). Les priorités et le séquençage de ces interventions sont présentés dans l'encadré S.4.

**FIGURE S.8 Des politiques différenciées entre villes intermédiaires à fort potentiel et à faible potentiel**



Source : Préparée pour cette publication.

### CARTE S.3 Propositions de corridors stratégiques soutenus par l'initiative Global Gateway de l'Union européenne



Source : Union européenne, 2023.

Note : Cette carte et son contenu ne représentent pas nécessairement la position officielle de la Commission européenne ou de l'Union européenne.

#### ENCADRÉ S.4

#### Priorités ciblées et territorialisées pour les villes intermédiaires à fort potentiel

Les villes intermédiaires à fort potentiel justifient une action ciblée et territorialement ancrée, car elles offrent les meilleures perspectives de croissance économique transformatrice. Face aux contraintes budgétaires, l'objectif n'est pas d'investir partout, mais de concentrer des ressources limitées là où elles peuvent débloquent des investissements privés en levant les principaux obstacles liés aux infrastructures et aux réglementations.

Un appui efficace repose sur une approche séquencée et territoriale :

- *Consentir des investissements essentiels « sans regrets » avec des programmes compacts et territorialisés.* Les premiers investissements doivent d'abord être concentrés dans des noyaux économiques compacts autour de points d'ancrage établis : marchés publics, noeuds frontaliers et logistiques, sites de débarquement ou aires de transformation. Les actions prioritaires consistent à assurer les voiries de desserte du dernier kilomètre, un drainage opérationnel en toutes saisons, un approvisionnement fiable en eau et électricité, l'éclairage et des terrains viabilisés pour les sites d'investissement prioritaires. Concentrer ces investissements dans des zones ciblées réduit les coûts et les risques pour les entreprises tout en évitant la dispersion de ressources publiques rares.

(Suite)

#### ENCADRÉ S.4

### Priorités ciblées et territorialisées pour les villes intermédiaires à fort potentiel (*Suite*)

- *Associer les infrastructures à des règles locales claires qui réduisent les coûts et les risques pour les entreprises.* Les améliorations des infrastructures physiques de base doivent s'accompagner de réglementations locales simples et prévisibles : processus transparents d'accès au foncier et d'octroi de permis, licences de construction et d'exploitation claires et appliquées de manière cohérente, redevances locales transparentes. Par ailleurs, pour permettre aux entreprises de s'établir, d'investir et de se développer, il est indispensable de renforcer la gestion quotidienne des marchés et des espaces logistiques, ce qui recouvre les règles de fonctionnement, l'entretien, la sécurité et les équipements pour les commerçants.
- *Planifier en amont pour protéger les espaces où investir et éviter des situations coûteuses à corriger.* Nombre de villes à fort potentiel connaissant une expansion rapide, une planification en amont s'avère particulièrement payante. Comme pour les périphéries, les actions prioritaires consistent à sécuriser des emprises réservées pour les infrastructures principales, à encadrer la subdivision et le remembrement des parcelles, et à aménager des sites viabilisés en amont de la demande afin de limiter les risques ultérieurs de congestion et de développement informel ainsi que des coûts élevés de rénovation.
- *Séquencer les améliorations ultérieures pour attirer des investissements privés.* Une fois les investissements publics de base réalisés et l'environnement favorable nécessaire mis en place, la priorité est d'attirer l'investissement privé : l'action publique réduit les risques et les entreprises privées fournissent les équipements — stockage frigorifique, installations de transformation, entreposage, logistique, infrastructures de marché, etc. Ancrer ce soutien autour de marchés ou de sites de débarquement fonctionnels contribue à attirer les premiers investisseurs et à accroître l'activité des entreprises.

L'efficacité de ces programmes territoriaux repose sur la capacité des municipalités à réaliser et entretenir les infrastructures de base, à gérer l'usage des sols et à administrer des processus clairs et délimités dans le temps pour l'accès au foncier et la délivrance de permis — condition sine qua non pour que l'action publique se traduise par un investissement privé soutenu et une création d'emplois durable.

Source : Compilation préparée pour cette publication.

### Gérer, financer et gouverner une urbanisation rapide

Le développement de pôles pourvoyeurs d'emplois, la maîtrise de l'expansion des périphéries et la valorisation du potentiel des villes intermédiaires disposant d'importants avantages de situation reposent tous sur le renforcement des capacités des pouvoirs publics, et tout particulièrement au niveau local. La gouvernance est au cœur de l'urbanisation pour quatre raisons fondamentales. Premièrement, l'accroissement de la taille et de la densité des zones urbaines amplifie à la fois les bénéfices de l'effet d'agglomération et les risques de congestion, de pollution, de criminalité et de maladies, soit autant d'aspects qui exigent une gestion efficace. Deuxièmement, la prestation de services urbains est plus complexe, et les défaillances des systèmes, qu'il s'agisse par

exemple de la gestion de l'eau ou des déchets, peuvent avoir des répercussions immédiates et étendues. Troisièmement, une gestion des terres efficace, ce qui englobe l'attribution de titres fonciers, la planification, la réglementation et l'évaluation foncière, est indispensable pour favoriser le regroupement des entreprises, orienter l'expansion urbaine et valoriser les actifs fonciers pour dégager des recettes publiques et lever des financements. Enfin, les zones urbaines présentent souvent des environnements politiques plus complexes que les zones rurales, ce qui exige une coordination et des capacités institutionnelles renforcées.

L'amélioration de la gouvernance urbaine est un processus de longue haleine, en particulier lorsqu'il suppose des réformes d'envergure, telles que la décentralisation et l'habilitation des autorités locales. Cependant, en Afrique subsaharienne, la nécessité de renforcer cette gouvernance est aujourd'hui urgente en raison du rythme rapide de l'urbanisation et de l'ampleur des défis et des opportunités qui en découlent. Une gouvernance urbaine efficace repose sur trois éléments clés : une autorité et des responsabilités clairement définies, des capacités suffisantes et l'accès à des ressources financières fiables. Cette section examine comment accélérer les progrès dans ces trois domaines.

### **Instaurer une autorité claire pour mener efficacement la transformation urbaine**

L'*autorité* désigne les prérogatives légales et politiques qui permettent aux réformateurs de mettre en oeuvre des politiques urbaines, de conduire des réformes institutionnelles et de renforcer les capacités des pouvoirs publics — en particulier au niveau des collectivités locales — en rendant compte de leur action. En Afrique subsaharienne, la gouvernance urbaine et les capacités locales doivent progresser rapidement, au même rythme que l'urbanisation. Il est en outre tout aussi urgent d'améliorer en même temps les conditions de vie des citoyens, c'est-à-dire d'assurer la sécurité, la salubrité et l'accessibilité des zones urbaines face aux pressions exercées par leur croissance et par le changement climatique. Ces deux impératifs soulèvent une question pratique : existe-t-il des voies institutionnelles plus rapides vers une gouvernance urbaine renforcée, susceptibles de compléter, voire de catalyser, des réformes de décentralisation plus larges, souvent lentes et politiquement complexes ? L'expérience internationale montre que de telles voies existent.

### ***Agglomérations et décentralisation sélective : les villes à statut particulier***

Il est possible d'obtenir des améliorations significatives des cadres de gouvernance urbaine dans des délais relativement courts. Malgré des degrés élevés de centralisation, plusieurs pays d'Asie de l'Est ont réussi des transitions remarquablement bien maîtrisées dans un contexte d'urbanisation rapide. Ils y sont parvenus en recourant à ce que l'on peut décrire comme une décentralisation sélective par statut spécial.

Les gouvernements centralisés — comme c’est le cas dans la plupart des pays d’Afrique subsaharienne — n’ont guère intérêt à céder leurs prérogatives tout en favorisant l’émergence d’acteurs politiques infranationaux renforcés, dont beaucoup pourraient finir par utiliser leurs fonctions pour contester les élites politiques nationales en place. En revanche, parce qu’elle est pilotée par les gouvernements centraux, la décentralisation par statut spécial est bien plus acceptable politiquement. Cela est d’autant plus vrai que les réformes se concentrent dans les périphéries, des terrains en dehors des villes où les acteurs établis susceptibles de résister aux réformes pour préserver leurs avantages sont moins nombreux.

En définitive, cette décentralisation sélective, telle qu’elle a été expérimentée dans de nombreuses villes est-asiatiques à statut particulier et entreprise dans certaines villes d’Afrique subsaharienne comme Kampala, Lagos et Nairobi<sup>39</sup>, présente trois vertus essentielles qui en font un complément idéal aux réformes de décentralisation nationale de plus long terme. Premièrement, elle peut conférer une autorité légale et politique renforcée à certaines agglomérations en forte croissance, dans les délais contraints qu’impose la rapidité de l’urbanisation en Afrique subsaharienne. Deuxièmement, elle est bien plus acceptable politiquement qu’une décentralisation à l’échelle nationale. Troisièmement, lorsqu’elle réussit à produire de meilleurs résultats en matière de développement urbain, elle peut créer un effet de démonstration positif des bénéfices de la décentralisation, susceptible d’en accélérer le déploiement plus large.

La décentralisation par statut spécial devrait ainsi faire partie des instruments dont disposent les gouvernements centraux pour mettre rapidement en place des environnements de gouvernance urbaine efficaces, à tout le moins pour leurs agglomérations les plus grandes et les plus importantes à l’échelle nationale. Dans la mise en oeuvre d’une telle décentralisation, les gouvernements devraient également s’inspirer des expériences de Kampala, Lagos et Nairobi pour conférer aux nouvelles autorités municipales un périmètre de compétences étendu qui englobe non seulement l’aire métropolitaine actuelle de la ville, mais aussi son expansion future en périphérie. Cela permettra au gouvernement municipal de planifier l’expansion urbaine à venir, notamment en lui donnant les moyens d’appliquer l’approche à deux volets proposée dans le présent rapport.

### ***Périphéries et décentralisation sélective : les zones économiques spéciales intégrées au développement urbain***

Une approche analogue à celle des villes à statut particulier dotées par les gouvernements nationaux d’une autorité politique, administrative et budgétaire décentralisée a également été appliquée à certaines périphéries en forte croissance en Afrique subsaharienne, en Asie de l’Est et dans d’autres régions, par le biais des zones économiques spéciales (ZES), qui constituent une forme particulière de décentralisation sélective.

Les ZES sont largement utilisées par les gouvernements pour stimuler l’investissement industriel, la création d’entreprises et la génération d’emplois au sein de pôles délimités.

Elles répondent à la difficulté du regroupement non pas en réformant d'emblée l'ensemble du système foncier, mais en constituant des enclaves bien gouvernées où les terrains sont disponibles, viabilisés et sécurisés, ce qui contribue à lever les freins à l'investissement industriel même dans des contextes par ailleurs difficiles. Cette approche transfère la charge que représentent le regroupement des terrains, l'aménagement et les risques associés des entreprises individuelles vers l'aménageur de la zone d'activité ou les pouvoirs publics, transformant ainsi des environnements fonciers fragmentés et incertains en plateformes industrielles viabilisées et prêtes à l'emploi. Les ZES sont plus efficaces lorsqu'elles s'accompagnent d'un assouplissement de la réglementation des entreprises à l'intérieur de leur périmètre. Ce faisant, elles offrent également aux gouvernements la possibilité d'expérimenter des innovations réglementaires et institutionnelles — gestion foncière, redevances d'usage, partenariats public-privé, notamment — qui ne seraient pas réalisables dans le cadre des contraintes politiques et administratives existantes, tout en démontrant le potentiel pour une réforme plus large.

En Chine, en Asie de l'Est et en Asie du Sud-Est, l'industrialisation au sein de ZES a souvent été explicitement associée à l'urbanisation et à la décentralisation de la gouvernance, ainsi qu'à l'expérimentation de politiques publiques. Cette approche intégrée, qui combine urbanisation, industrialisation, décentralisation de la gouvernance et expérimentation politique, fait défaut dans la plupart des autres régions du monde. C'est là peut-être l'un des principaux facteurs qui expliquent les moins bons résultats des ZES en dehors de l'Asie de l'Est et de l'Asie du Sud-Est, y compris en Afrique subsaharienne. Il est cependant important de souligner que, même dans des environnements plus propices comme ceux de la Chine, de l'Asie de l'Est et de l'Asie du Sud-Est, toutes les ZES ne sont pas vouées au succès. Ainsi, sur les quatre ZES initiales créées par le gouvernement chinois en 1979, celle de Shenzhen a connu une réussite spectaculaire, tandis que les trois autres ont obtenu des performances bien moins brillantes<sup>40</sup>. La création d'une ZES comporte presque inévitablement un risque d'échec. Pour les pays d'Afrique subsaharienne, il ne s'agit donc pas d'éliminer totalement ce risque — ce qui est, de toute façon, impossible —, mais de créer les conditions propices pour maximiser les chances de succès. Une approche intégrée peut y contribuer.

Plusieurs gouvernements d'Afrique subsaharienne et promoteurs privés, s'inspirant directement de l'exemple est-asiatique, recourent également aux zones spéciales pour préparer les terrains périphériques à l'expansion urbaine. L'Éthiopie s'est ainsi activement attachée à tirer les enseignements de l'expérience asiatique pour élaborer son propre programme de parcs industriels. Celui de Hawassa est l'une des zones phares du pays. Mis en service en 2016 sur 140 hectares en bordure de la ville de Hawassa, le parc industriel avait déjà créé 30 000 emplois en juin 2021 (World Bank, 2022).

Au Kenya, la zone de Tatu City, aménagée sur une superficie de 20,2 km<sup>2</sup> à une vingtaine de kilomètres du centre de Nairobi, est un exemple de partenariat public-privé de grande envergure dédié au développement urbain. Le projet est piloté par Rendeavour, un grand promoteur foncier urbain (Rendeavour, 2025 ; Tapir Holdings, 2024), sur des terres acquises auprès de Socfinaf, un groupe agro-industriel belge qui y cultivait du café. Le gouvernement

kényan a accordé à Tatu City le statut de ZES en 2017, avant de la déclarer zone d'aménagement spécial et projet d'importance stratégique nationale en 2019. À terme, la ville devrait accueillir une population de plus de 200 000 habitants (*The Economist*, 2024). Tatu City présente un intérêt particulier en ce qu'elle constitue un exemple de « ville privée » : l'autorité sur un périmètre géographique strictement délimité a été déléguée à un acteur privé d'envergure, qui assume alors la responsabilité de son développement, y compris la réalisation des infrastructures urbaines de base. Si cette démarche de développement urbain soulève des questions en matière d'inclusion et de reddition de compte, elle présente l'avantage de mobiliser à la fois des investissements privés substantiels et l'expertise qui les accompagne. Bien que des travaux de recherche complémentaires soient nécessaires, des données préliminaires comparant les niveaux d'activité économique générés par Tatu City et Konza Technopolis — une initiative similaire située également en périphérie de Nairobi, mais pilotée par le secteur public — donnent à penser que cette approche mérite d'être approfondie<sup>41</sup>.

## **Renforcer les capacités à conduire le changement**

Composante essentielle de tout environnement de gouvernance urbaine efficace, les *capacités* désignent les compétences et aptitudes techniques, managériales et administratives dont les grands centres urbains, les périphéries et les villes intermédiaires ont besoin pour lever efficacement les obstacles infrastructurels et réglementaires à la croissance économique et à la création d'emplois. De nombreuses collectivités locales peinent à disposer de personnels et de compétences suffisants en matière d'administration, d'élaboration des politiques publiques et de gestion financière. Si ces difficultés sont généralement plus prononcées dans les agglomérations plus petites et plus reculées, elles concernent l'ensemble des zones urbaines, à des degrés divers.

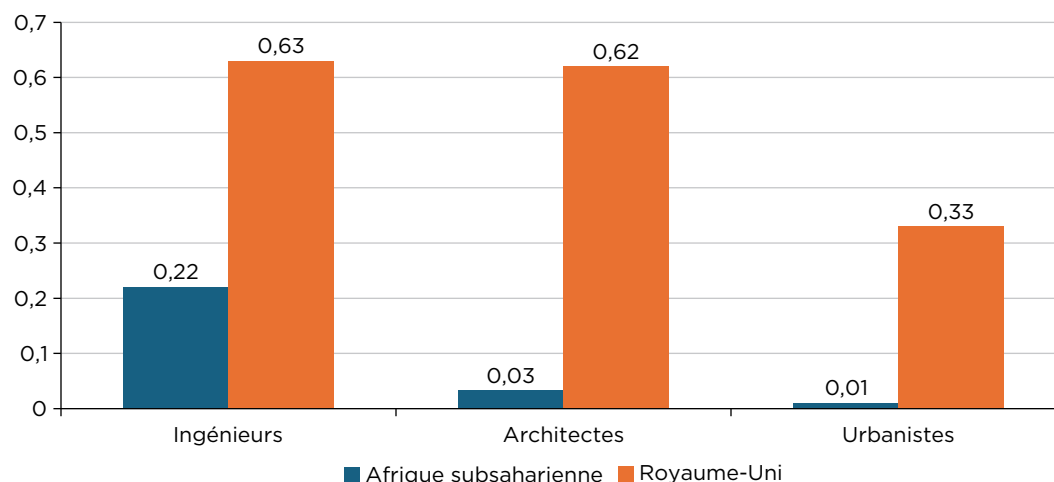
### ***Les zones urbaines souffrent d'une pénurie critique de professionnels de l'urbanisme qualifiés***

Les pays d'Afrique subsaharienne manquent cruellement d'urbanistes, d'architectes et d'ingénieurs bien formés. Alors que le Royaume-Uni compte 0,33 urbaniste agréé pour 1 000 habitants, les pays d'Afrique subsaharienne membres du Commonwealth n'en comptent que 0,01 p. 1 000 (voir la figure S.9). On estime que les pays d'Afrique subsaharienne auront besoin en moyenne de 600 000 diplômés en ingénierie par an d'ici à 2040 pour concevoir, construire et entretenir les infrastructures nécessaires à des zones urbaines en plein essor (Hoornweg *et al.*, 2014).

En outre, même avec la montée en puissance nécessaire du nombre de professionnels de l'urbanisme, l'impact sur les résultats du développement urbain pourrait être nul, voire négatif, si la qualité ne suit pas. Le manque de professionnels qualifiés dans le domaine de l'urbanisme ne touche pas seulement le secteur public, il nuit aussi aux entreprises privées qui interviennent dans le développement urbain : promoteurs immobiliers, bureaux d'ingénierie civile, cabinets d'architecture. etc. Cela vaut tout particulièrement pour les entreprises qui cherchent à recruter des talents locaux plutôt qu'à les faire venir de l'étranger.

**FIGURE 3.9 Professionnels de l'urbanisme pour 1 000 habitants, Afrique subsaharienne et Royaume-Uni, 2019**

Nombre de professionnels pour 1 000 habitants



Source : Figure préparée pour cette publication, d'après les données d'Oborn et Walters, 2020.

Note : Pour le ratio d'architectes, les données incluent les pays suivants : Afrique du Sud, Botswana, Gambie, Ghana, Kenya, Maurice, Nigéria, Ouganda, Rwanda et Zambie. Pour le ratio d'ingénieurs : Botswana, Ghana, Maurice, Ouganda et Zambie. Pour le ratio d'urbanistes : Afrique du Sud, Botswana, Ghana, Maurice, Nigéria et Tanzanie.

### ***Il convient d'identifier les déficits de performance les plus critiques et d'adapter les programmes de formation***

Pour répondre à ces préoccupations en matière de qualité et combler ces déficits de compétences, deux types d'actions s'imposent. Premièrement, il convient de recenser les lacunes de performance les plus prioritaires auxquelles font face en Afrique subsaharienne les collectivités locales, les responsables nationaux de l'urbanisme, ainsi que les entreprises nationales de développement et d'aménagement urbains. Deuxièmement, et simultanément, il faut adapter les programmes universitaires et les formations professionnelles pour les recentrer sur les enseignements qui permettront de combler ces lacunes.

Un outil comme l'indice de performance de la gouvernance de l'organisation Good Governance Africa (2024) aide à résoudre ces problématiques. Il évalue de manière systématique 257 municipalités d'Afrique du Sud à l'aune d'un ensemble standardisé d'indicateurs<sup>42</sup>. Des exercices d'analyse comparative similaires menés à l'échelle de l'Afrique subsaharienne, dûment adaptés à la diversité des contextes nationaux et urbains, pourraient contribuer à créer les incitations sociales et politiques nécessaires à l'amélioration des performances des collectivités locales.

Du côté de l'offre, des initiatives visant à aligner les programmes universitaires sur les déficits de performance des collectivités locales sont prometteuses pour le renforcement des capacités nationales à moyen terme, à l'instar de la University

Coalition on Curricula for Cities, une initiative régionale de l’Africa Urban Lab regroupant plusieurs universités (Africa Urban Lab, 2025).

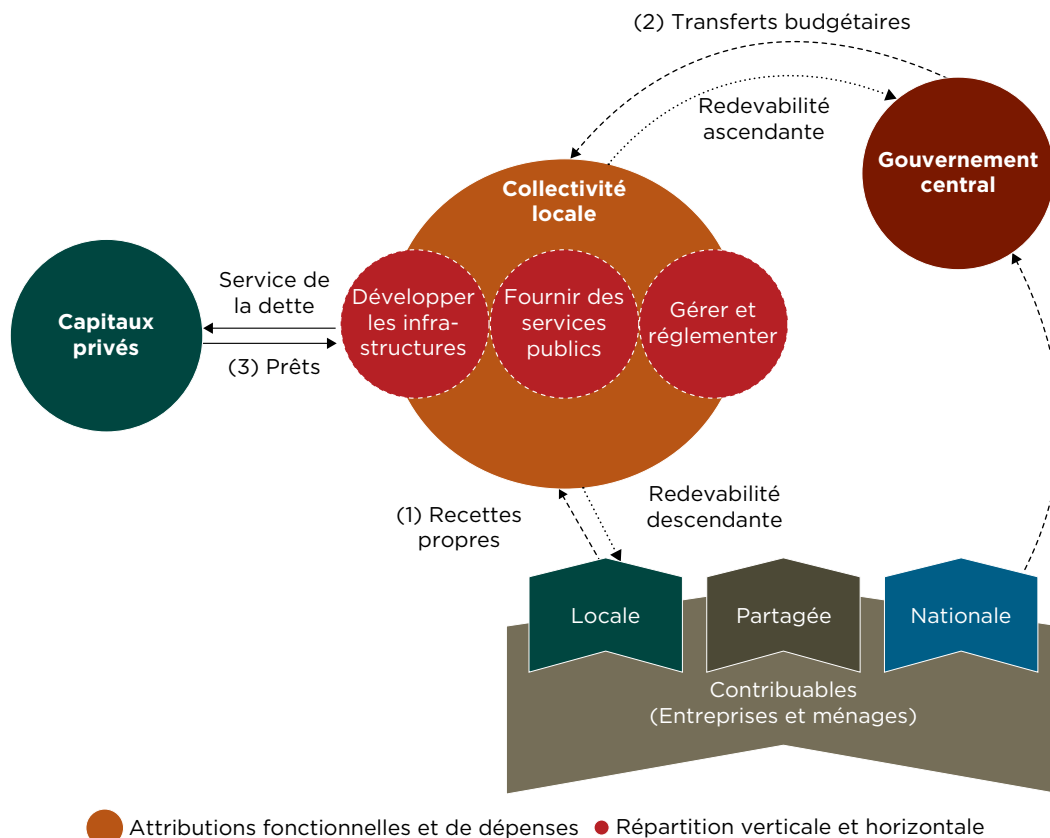
Il faut néanmoins reconnaître que si les grandes agglomérations disposent probablement d’un vivier minimal de professionnels de l’urbanisme qualifiés, les villes secondaires ou reculées sont bien moins susceptibles de posséder ces compétences ou d’abriter des établissements pour former ces professionnels. Dans ces situations, une stratégie complémentaire à court terme consiste à tirer parti de l’expertise technique et en gestion de projet de grands promoteurs et exploitants de zones internationales, tout en mettant à profit ces partenariats pour développer en même temps des capacités nationales à plus long terme.

### **Ressources : renforcer les fonds et les financements**

Enfin, dernier élément clé d’un environnement de gouvernance urbaine efficace : la disponibilité de ressources financières suffisantes, notamment pour les projets d’aménagement territorial intégré. Les collectivités locales disposent de trois grandes sources de fonds et de financements : 1) les recettes propres, collectées sous forme d’impôts, de taxes, de redevances d’usage ou d’autres prélèvements appliqués aux entreprises et aux ménages locaux ; 2) les transferts budgétaires, financés par le gouvernement central principalement à partir de la fiscalité nationale, certains impôts pouvant également être partagés, c’est-à-dire collectés par le gouvernement central mais reversés, au moins en partie, directement aux collectivités dans lesquelles ils ont été perçus<sup>43</sup> ; et 3) les capitaux privés levés par l’emprunt, dont l’accès dépend toutefois de la solvabilité de la collectivité locale (voir la figure S.10). Ces trois sources sont interdépendantes. En particulier, la mobilisation de capitaux privés à grande échelle pour financer les infrastructures de base — par le biais de prêts, d’obligations ou d’autres instruments — suppose d’abord la constitution d’une base de revenus solide, assurée par des recettes propres robustes et/ou des transferts financiers stables et prévisibles qui garantissent la viabilité du service de la dette.

Renforcer les ressources financières des zones urbaines d’Afrique subsaharienne suppose d’agir simultanément sur deux horizons temporels : d’une part, un programme à long terme de réformes structurelles visant à élargir les recettes propres et, ce faisant, à jeter les bases budgétaires pour la mobilisation d’investissements privés soutenus dans la durée ; d’autre part, un programme à court terme d’actions centrées principalement sur les transferts fiscaux, susceptibles d’amorcer une transformation de la situation financière des villes dans le délai d’un seul mandat municipal. Compte tenu du rythme de l’urbanisation en Afrique subsaharienne, le programme à court terme doit être traité en priorité, sans pour autant renoncer aux réformes structurelles de long terme.

**FIGURE S.10 Représentation schématique des principales sources de fonds et de financements des collectivités locales**



Source : Adapté de White, 2026.

Note : Par souci de simplicité, le schéma fait abstraction 1) des échelons intermédiaires de gouvernement infranational (gouvernements d'État fédéré ou de province, par exemple) qui peuvent s'intercaler entre le gouvernement central et les collectivités locales, et 2) des agences spécialisées pouvant opérer sous l'autorité des collectivités locales pour développer les infrastructures et assurer la prestation de services publics. Au-delà du financement par emprunt, le secteur privé peut également prendre une participation au capital d'une telle agence si les rendements financiers attendus sont suffisants.

### **Le programme à long terme : bâtir les fondations budgétaires nécessaires à la mobilisation des financements privés**

Malgré la généralisation de dispositions en faveur de la décentralisation budgétaire en Afrique subsaharienne, les recettes propres des collectivités locales restent minimales (OECD, 2022). La fiscalité foncière, qui constitue le principal instrument de mobilisation de recettes locales, reste largement en deçà de son potentiel dans la plupart des pays (à l'exception de l'Afrique du Sud), ne représentant généralement que 0,1 % à 0,4 % du PIB (McCort, 2023)<sup>44</sup>.

Ce phénomène tient à trois contraintes fondamentales : la faiblesse de l'administration fiscale (registres incomplets, évaluations obsolètes, application limitée), l'ingérence du gouvernement central par le biais de plafonds et d'exemptions, et les résistances

politiques (AfDB, 2023 ; Collier *et al.*, 2018). Les défaillances de la gouvernance foncière, y compris en matière d'attribution des titres de propriété, aggravent encore ces difficultés en favorisant l'informalité : plus de 50 % de la population urbaine d'Afrique subsaharienne vit dans des quartiers informels, qui échappent en grande partie aux autorités fiscales.

Le potentiel est pourtant considérable. Si le recouvrement de l'impôt foncier augmentait pour atteindre ne serait-ce qu'un quart des niveaux observés en Occident, les gains de recettes se chiffraient à 15 milliards de dollars par an. La réforme de la fiscalité foncière menée à Freetown en 2018 témoigne des avancées possibles : en associant des mesures de simplification de l'évaluation foncière, d'automatisation de la facturation et du recouvrement, et d'amélioration du recensement et de l'enregistrement des propriétés, le nombre de propriétés enregistrées a plus que doublé et le potentiel de recettes a quintuplé en l'espace de deux ans (Prichard, Kamara et Meriggi, 2020 ; Robi, 2024). Les progrès technologiques en matière d'évaluation automatisée rendent ces réformes de plus en plus réalisables, mais leur succès dépendra d'une volonté politique déterminée, conjuguée à des investissements dans les systèmes et les capacités à faire respecter les obligations fiscales.

Outre les taxes foncières, le recouvrement des coûts par des redevances d'usage et des instruments de financement basés sur le foncier devrait être davantage mobilisé pour accroître les recettes locales. Le recours à des redevances d'usage comme mécanisme de recouvrement des coûts est souvent sous-utilisé pour des raisons politiques. En Afrique subsaharienne, seule la moitié des compagnies d'eau sont par exemple en mesure de couvrir leurs coûts d'exploitation et d'entretien grâce aux recettes issues des tarifs facturés aux usagers (van den Berg et Danilenko, 2017). C'est aussi cette incapacité généralisée à recouvrer les coûts qui rend si difficile le montage viable de partenariats public-privé dans les services urbains sans subvention publique substantielle. Dans la région, 15 % seulement des projets de partenariat public-privé reposent sur des redevances d'usage (péages routiers, par exemple) tandis que 40 % s'appuient principalement sur des accords d'achat public, qui obligent le secteur public à verser des paiements réguliers et préconvenus au partenaire privé (AUC et OECD, 2025).

En plus des redevances facturées directement aux usagers des services, l'autre levier à actionner pour améliorer le recouvrement des coûts est celui de la monétisation de la valeur indirecte générée par les infrastructures et services urbains de base, qui consiste notamment en une hausse de la valeur foncière ou une création de valeur commerciale additionnelle. Le cas de Bahir Dar, en Éthiopie, illustre à la fois le potentiel et les écueils d'une tentative de récupération de la plus-value foncière dans le cadre d'un système de bail. Les revenus issus des baux ont représenté en moyenne 56 % des recettes annuelles de la municipalité entre 2014 et 2020, mais des prix de référence obsolètes, des systèmes de données et cadastraux défaillants ainsi qu'un recouvrement insuffisant ont privé la ville de recettes bien plus substantielles (Yimam, Lind et Alemu, 2022). Cela vient souligner la nécessité de renforcer la gouvernance foncière urbaine pour exploiter pleinement le potentiel du financement basé sur le foncier, ainsi que l'importance des liens entre foncier, infrastructures et financement.

L'accroissement des recettes générées par les instruments de financement basés sur le foncier et par les redevances d'usage ne constitue pas seulement une fin en soi, c'est aussi la principale voie à moyen et long terme par laquelle les zones urbaines d'Afrique subsaharienne, en particulier ses grandes agglomérations, peuvent disposer de la solvabilité nécessaire pour accéder aux marchés financiers. Cela est d'autant plus important qu'en dehors de l'Afrique du Sud, Addis-Abeba reste pratiquement la seule ville de la région à avoir financé des montants significatifs d'infrastructures physiques de base par l'emprunt. Le succès d'Addis-Abeba tient en partie à son degré élevé d'autonomie fiscale et à la disposition du gouvernement fédéral éthiopien à garantir sa dette. Ces facteurs s'expliquent eux-mêmes par le fait qu'Addis-Abeba est l'une des deux seules villes d'Éthiopie régies par une charte. Ce statut lui confère une reconnaissance constitutionnelle spéciale, une plus grande souplesse dans la gouvernance locale et la prestation de services, ainsi qu'un degré d'autonomie fiscale supérieur à celui des autres villes éthiopiennes. Le rôle central d'Addis-Abeba dans l'économie du pays, son importance sur le plan politique et son statut juridique spécial (autrement dit, une forme de décentralisation sélective) sont autant de facteurs conjugués qui créent les conditions grâce auxquelles le gouvernement fédéral est à la fois plus disposé et mieux à même de faciliter son recours à l'emprunt.

Pourquoi les emprunts municipaux demeurent-ils si peu répandus ailleurs ? Bien que de nombreux pays d'Afrique subsaharienne disposent d'une législation autorisant le financement des collectivités locales par l'emprunt, les obstacles pratiques demeurent considérables. En Ouganda, la loi n'autorise l'emprunt qu'à hauteur de 25 % des recettes propres, mais comme la plupart des villes en génèrent très peu, les coûts administratifs dépasseraient tout montant susceptible d'être levé. En Tanzanie, les collectivités locales doivent emprunter par l'intermédiaire du Conseil des prêts aux collectivités locales (Local Government Loans Board), dont les capacités financières sont quasi inexistantes (AfDB, 2023). Au-delà des contraintes réglementaires, la plupart des collectivités locales dépendent largement des dotations de l'État, lesquelles sont exposées au contexte politique et à sa volatilité ; l'information financière est trop lacunaire pour que les prêteurs puissent évaluer la solvabilité des emprunteurs, et les procédures juridiques relatives aux défauts de paiement et à leur résolution sont insuffisantes, voire inexistantes. Il en résulte un cercle vicieux qui illustre une fois de plus les liens étroits entre foncier, infrastructures et financement : faute de solvabilité, les municipalités ne peuvent pas emprunter ; faute d'emprunt, elles ne peuvent pas investir dans les infrastructures qui valoriseraient le foncier, élargiraient leur assiette fiscale et amélioreraient leur solvabilité.

La faiblesse des capacités d'absorption vient aggraver le problème. La ville de Kisumu (Kenya), par exemple, n'a dépensé que 32 % de son budget d'investissement alloué en 2019/2020. Ce type de situation reflète de profondes faiblesses institutionnelles en matière de ressources humaines, de passation de marchés et de gestion des finances publiques — autrement dit, de graves déficits de capacités — qui doivent être traitées parallèlement à tout effort visant à élargir l'offre de financement.

Pour briser ce cercle vicieux, des réformes structurelles de long terme s'imposent : renforcement des systèmes de recettes propres, amélioration de la gestion financière, modification des modes d'approbation des emprunts pour substituer à un système discrétionnaire un cadre transparent et fondé sur des règles, et mise en place de procédures juridiques claires pour le traitement des défauts de paiement et la résolution de la dette. Parallèlement, il est une action intermédiaire que les agglomérations de plus grande taille pourraient engager dès maintenant : investir dans la réalisation d'évaluations formelles du risque de crédit ou des notations fictives, à titre de signal envoyé aux marchés. Il convient toutefois de préciser que la solvabilité ne découle généralement que d'une amélioration durable des recettes propres, laquelle ne se matérialisera vraisemblablement qu'à moyen ou long terme.

### ***Le programme de court terme : cibler les réformes sur les systèmes de transferts budgétaires***

Les transferts opérés par le gouvernement central constituent la principale source de fonds et de financements des collectivités locales en Afrique subsaharienne<sup>45</sup>.

L'amélioration de la structure et de la fiabilité de ces systèmes de transferts peut par conséquent avoir un effet immédiat et systémique sur la capacité des collectivités locales urbaines à planifier, à investir et, à terme, à emprunter.

L'action devrait s'articuler autour de quatre réformes ciblées :

- *Améliorer la prévisibilité des transferts.* Dans une grande partie de la région, le montant total des transferts est déterminé lors des négociations budgétaires annuelles, ce qui expose souvent les collectivités locales à de fortes variations d'une année à l'autre. Il est possible de réduire cette volatilité en indexant les transferts globaux sur une mesure plus large des ressources du secteur public. Plusieurs pays s'y sont employés en adoptant des mécanismes de transfert basés sur des formules. La Constitution du Kenya impose ainsi que les autorités des comtés reçoivent au moins 15 % des recettes nationales, tandis que celle du Ghana exige qu'au moins 5 % soient allouées au Fonds commun des assemblées de district.
- *Simplifier et accroître la transparence des critères d'allocation des transferts sans condition.* Si la complexité des formules est souvent défendue au nom de l'équité, elle peut aussi servir à masquer des manipulations dans l'allocation des transferts — sans pour autant garantir des résultats plus équitables. En Éthiopie, par exemple, la formule de distribution des dotations sans condition exige de calculer séparément le potentiel de recettes selon sept sources de revenus et les besoins de dépenses selon six secteurs fonctionnels pondérés, pour chaque région. Rien ne prouve clairement que cette méthodologie élaborée aboutisse à des allocations sensiblement plus équitables que celles qu'une formule plus simple, fondée sur des variables facilement vérifiables, permettrait d'obtenir. Des formules transparentes, avec moins de variables, des pondérations publiées et des données vérifiables publiquement, rendent les manipulations plus difficiles à dissimuler et renforcent la redevabilité.

- *Remédier aux écarts par rapport aux formules de transfert fixées par la loi.* Même lorsque des formules transparentes et simples sont inscrites dans la législation, elles ne sont pas toujours respectées dans la pratique. Au Ghana, par exemple, moins de la moitié des allocations du Fonds commun des assemblées de district sont distribuées conformément à la formule prescrite.
- *Renforcer la redevabilité.* Les données disponibles indiquent qu'il ne va pas de soi que des transferts accrus et plus stables aux collectivités locales urbaines se traduiront nécessairement par une augmentation des dépenses consacrées aux biens publics locaux relevant de leur responsabilité. Il existe au contraire un risque que ces recettes supplémentaires soient détournées à des fins improductives ou utilisées à mauvais escient. Les mêmes données indiquent toutefois que ces risques peuvent être atténués si des mesures sont prises pour renforcer la transparence et la reddition de compte. Ce constat est cohérent avec la théorie selon laquelle une plus grande transparence et une redevabilité accrue envers les citoyens peuvent améliorer l'efficacité de la dépense publique (Gadenne, 2017).

L'absence de formules de répartition garantissant prévisibilité et transparence peut rendre les collectivités locales pratiquement inéligibles au crédit, les prêteurs ayant besoin d'un flux de recettes fiable pour pouvoir projeter le remboursement de la dette. Des transferts prévisibles, transparents et fondés sur des formules sont donc un préalable indispensable à l'accès des villes aux marchés financiers.

## Synthèse des principales recommandations

L'urbanisation de l'Afrique subsaharienne entre dans sa phase finale, la plus décisive : c'est une fenêtre d'opportunité historique qui s'ouvre et se refermera rapidement. D'ici 2050, la région verra sa population citadine s'accroître de 748 millions d'habitants — soit davantage qu'au cours des cinquante années précédentes — et sa superficie urbaine bâtie pratiquement doubler. Cette mutation urbaine peut être porteuse de croissance économique et créer les emplois plus nombreux et de meilleure qualité dont la jeune population de la région a urgemment besoin. Pour cela, les dirigeants nationaux et locaux doivent être disposés à agir avec décision, et à agir maintenant.

Le présent rapport formule des recommandations qui aideront les décideurs publics de la région à répondre à ces enjeux. En voici la synthèse ci-dessous.

### Favoriser le développement de pôles d'emplois accessibles dans les agglomérations

- *Infrastructures de base.* Dans le cadre d'une approche territorialisée (par zone) du développement urbain, mener des programmes intégrés d'investissement dans les infrastructures physiques de base, ciblés sur des sites stratégiques au sein des agglomérations et susceptibles de favoriser l'émergence ou le renforcement de pôles à forte concentration d'emplois. Parallèlement, mieux relier les travailleurs et les

zones résidentielles à ces sites stratégiques en investissant dans des réseaux publics de transport en commun qui constituent l'ossature de tout plan à long terme visant à améliorer la mobilité urbaine.

- *Environnement réglementaire.* Sachant que les investissements dans les réseaux de transports publics prendront du temps, adopter, en complément, des réglementations pragmatiques qui permettent de mieux articuler services de transport formels et informels (comme le montre la réforme des réseaux d'autobus de Lagos), tout en encourageant la construction de logements financièrement accessibles et bien situés pour rapprocher les travailleurs des emplois (à l'image du programme prioritaire de la municipalité du Cap sur l'habitat abordable). Assouplir les limites de hauteur des bâtiments et les coefficients d'occupation des sols excessivement restrictifs qui empêchent les promoteurs privés de densifier verticalement les constructions résidentielles, en particulier dans les zones d'aménagement ciblées.
- *Mobilisation de capitaux privés.* Tirer parti de l'attrait intrinsèque de ces emplacements stratégiques pour y conduire un développement urbain territorial intégré en recourant autant que possible aux partenariats public-privé. Grâce au périmètre spatial circonscrit de tels projets, les bénéfices du développement urbain, y compris ses externalités positives, peuvent se capitaliser dans la valeur foncière, de sorte que cette plus-value peut être captée et partagée entre les secteurs public et privé. Ce faisant, ces projets actionnent un mécanisme dans lequel foncier, infrastructures et financement s'entretiennent mutuellement et qui peut contribuer à stimuler la croissance économique et la création d'emplois en plus grand nombre et de meilleure qualité.

### Anticiper l'expansion rapide des périphéries

- *Infrastructures de base.* Dans le cadre d'une approche à deux volets, planifier et investir dans un réseau d'artères principales — ce maillage est un élément essentiel des infrastructures urbaines de base — afin de définir la future ossature de la ville et coordonner les décisions d'investissement du secteur privé.
- *Environnement réglementaire.* Accompagner la planification et le financement de ce réseau de voiries structurantes par des réformes réglementaires facilitant le regroupement et la subdivision des terrains par les propriétaires fonciers et promoteurs privés, afin de permettre la réalisation des voiries intérieures et autres infrastructures de base au sein des macro-îlots délimités par ce maillage.
- *Mobilisation de capitaux privés.* Faire des périphéries le terrain de partenariats public-privé couplant développement urbain à grande échelle et zones économiques spéciales, en s'inspirant de l'expérience est-asiatique et des initiatives émergentes en Afrique subsaharienne. Cette démarche intégrée améliore les chances de succès de ces deux composantes tout en mobilisant les financements et les compétences du secteur privé.

## Faciliter la croissance des villes intermédiaires présentant de solides avantages de situation

- *Infrastructures de base.* Dans les villes intermédiaires à faible potentiel, concentrer les investissements sur les infrastructures humaines essentielles — éducation et santé — afin de donner à leurs habitants les bases nécessaires pour accéder à des marchés du travail urbains plus dynamiques. Orienter vers les villes intermédiaires à fort potentiel des programmes d'infrastructures intégrés et ciblés, conçus pour libérer les avantages qu'offrent leurs solides atouts géographiques. Privilégier les grappes de villes intermédiaires à fort potentiel situées le long de corridors économiques, afin de maximiser l'impact à un coût budgétaire maîtrisé.
- *Environnement réglementaire.* Reclasser administrativement les villes intermédiaires à fort potentiel du statut de zones rurales à celui de zones urbaines, afin de leur ouvrir l'accès à des outils de gouvernance et de financement adaptés. Ces outils leur permettront notamment de planifier une expansion urbaine rapide, à l'instar des périphéries en forte croissance des grands centres urbains.

## Renforcer la gouvernance urbaine pour maîtriser une urbanisation galopante

- *Promouvoir le rôle et la redevabilité des autorités urbaines au moyen d'approches pragmatiques axées sur les résultats.* De telles approches consistent notamment à opérer une décentralisation sélective par statut spécial et à coupler zones économiques spéciales et développement urbain intégré. Ces mécanismes peuvent produire, dans des délais resserrés, des résultats tangibles en matière de gouvernance, tout en contribuant à jeter les fondements politiques d'une décentralisation nationale plus large à long terme.
- *Engager dès maintenant le chantier de réforme financière à moyen et long terme.* Élargir l'assiette de l'impôt foncier ; approfondir les instruments de financement basés sur le foncier tels que les baux fonciers, les prélèvements sur la plus-value foncière et les redevances d'usage ; et investir dans des technologies susceptibles d'accélérer la mobilisation des recettes (recensement des propriétés par système d'information géographique, facturation numérisée et systèmes d'évaluation foncière simplifiés). L'expérience de Freetown montre ce qui est réalisable. Poursuivre également les efforts visant à renforcer la gouvernance foncière urbaine, qui sont essentiels pour activer le cercle vertueux foncier-infrastructures-financement.
- *Agir sans délai pour réformer les systèmes de transferts.* Simplifier les formules de répartition, améliorer la prévisibilité et la transparence, veiller à l'application effective de ces formules et renforcer l'obligation de rendre compte. Conjuguées à un ciblage délibérément sélectif des ressources de l'administration centrale et des bailleurs de fonds vers les territoires au potentiel le plus élevé, ces mesures constituent les leviers à court terme les plus immédiatement mobilisables par les gouvernements nationaux.

La question cruciale qui se pose ensuite est, bien entendu, la suivante : comment les gouvernements d'Afrique subsaharienne devraient-ils hiérarchiser et séquencer les politiques et réformes découlant de ces recommandations, au-delà des différents horizons temporels déjà évoqués pour le chantier de la réforme financière ? Si le nombre et la diversité des pays de la région excluent toute prescription générale, quelques grandes orientations peuvent être proposées pour la priorisation des interventions entre les grandes agglomérations urbaines, leurs périphéries et les villes intermédiaires. Les choix de priorisation à opérer entre ces trois types de zones urbaines devraient reposer sur les considérations suivantes : 1) l'existence de pôles d'emplois accessibles au sein des agglomérations ; 2) le rythme attendu de l'expansion urbaine ; et 3) le nombre et la proportion de villes intermédiaires dont le potentiel économique n'est pas encore pleinement exploité. Pour la plupart des pays, l'expansion urbaine devant se produire à un rythme extrêmement rapide, la priorité la plus pressante sera probablement celle de mieux préparer les périphéries des grands centres urbains. Cependant, pour les pays qui font l'objet d'investissements majeurs dans des corridors de transport et qui comptent des villes intermédiaires situées le long de ces axes, riches en ressources naturelles mais n'ayant pas encore tiré pleinement parti de retombées économiques plus larges, les décideurs publics pourraient envisager d'accorder une plus grande priorité aux villes intermédiaires. Les villes riches en ressources minières de la République démocratique du Congo et de la Zambie le long du corridor de Lobito en constituent un bon exemple : leurs richesses minérales sont déjà bien établies, mais leur potentiel économique plus large reste sous-exploité. À l'inverse, pour un pays comme l'Afrique du Sud, qui présente déjà un système urbain mature et un accroissement naturel de la population relativement lent, mais dont le tissu urbain continue de souffrir d'une forte fragmentation spatiale héritée de l'apartheid, la priorité devrait être accordée aux grandes agglomérations.

L'éveil urbain de l'Afrique subsaharienne ouvre une fenêtre d'opportunité qui se refermera rapidement. Les défis sont réels, mais la stratégie est claire. Si elles sont conduites avec ambition et sélectivité, les politiques présentées dans ce rapport peuvent permettre de transformer l'urbanisation rapide de la région en un moteur durable de croissance économique et de création d'emploi, au profit de centaines de millions de personnes qui ont besoin et aspirent à juste titre à des opportunités meilleures et plus nombreuses.

## Notes

1. Cela ne signifie pas que la croissance de la population urbaine en Afrique subsaharienne cessera après 2050. Même après la stabilisation de la proportion de la population vivant en milieu urbain, la croissance démographique urbaine se poursuivra sous l'effet de l'accroissement naturel.
2. Ce calcul est fondé sur des projections de données rassemblées par le Centre commun de recherche de la Commission européenne (voir Schiavina *et al.*, 2025) et partagées dans le cadre d'un accord de collaboration pour la préparation de ce rapport.

3. Entre 1985–1990 et 2020–2025, la contribution de l'accroissement naturel à l'expansion de la population urbaine d'Afrique subsaharienne a fluctué entre 68 % et 78 % (Jedwab et Roberts, 2026).
4. Le PIB par habitant est mesuré en dollars internationaux constants de 2021, sur la base de taux de change à parité de pouvoir d'achat (PPA). Les données proviennent de la base de données des Indicateurs du développement dans le monde (WDI) de la Banque mondiale (<https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>).
5. D'après les données de Cunningham *et al.* (2024).
6. Entre 1982 et 2024, le nombre de personnes vivant dans l'extrême pauvreté dans la région Asie de l'Est-Pacifique a diminué de 1,22 milliard à 47,8 millions, tandis que le taux d'extrême pauvreté chutait de 76,3 % à seulement 2,0 %.
7. Selon la Banque mondiale (2015), les investissements dans le logement représentent globalement environ 6 % du PIB d'Afrique subsaharienne. Ce chiffre combine les investissements privés, publics et des ménages dans la construction de logements et les activités connexes.
8. L'encadré 1.1 du chapitre 1 du rapport complet fournit des précisions sur les définitions exactes utilisées pour les trois types de zones urbaines.
9. Ce chiffre n'inclut pas la croissance démographique associée aux projections d'expansion des limites urbaines ainsi qu'à l'émergence de nouvelles villes. Si ces sources supplémentaires de croissance démographique sont prises en compte, l'augmentation de la population des agglomérations d'Afrique subsaharienne entre 2025 et 2050 s'élève à 320 millions.
10. Sur ces 224 millions, environ 61 millions de personnes devraient être incorporées aux grands centres urbains.
11. Un lieu stratégique n'est pas nécessairement situé au centre de la ville. Pour des secteurs tels que l'industrie manufacturière et les services d'appui ou de centres d'appel internationaux, il est plus probable qu'il se trouve en périphérie.
12. Ahlfeldt, Albers et Behrens (à paraître) constatent que de nombreuses villes aux États-Unis et dans le monde sont dominées par un petit nombre de sites stratégiques qui peuvent concentrer jusqu'à la moitié des emplois dans les services marchands sur de très faibles parties du territoire.
13. Les agglomérations d'Afrique subsaharienne, telles que définies dans ce rapport, affichaient une densité de population moyenne de 9 692 habitants par km<sup>2</sup> en 2025, soit un niveau comparable à la densité urbaine observée dans la région Moyen-Orient et Afrique du Nord ainsi qu'en Asie du Sud, mais bien plus élevé que dans les villes d'Asie de l'Est-Pacifique (6 840 hab./km<sup>2</sup>) et d'Amérique du Nord (2 580 hab./km<sup>2</sup>).
14. Les taux de pauvreté sont établis sur la base du seuil de pauvreté international de 3,65 dollars par jour, mesuré en dollars internationaux de 2017 (taux de change PPA). Ce seuil correspond à celui utilisé par la Banque mondiale pour les pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure, qui a récemment été porté à 4,20 dollars (dollars internationaux de 2021). Les dépenses réelles sont également exprimées en dollars internationaux de 2017 (taux de change PPA).
15. Le recours aux données sur les lumières nocturnes comme indicateur des niveaux d'activité économique est devenu courant dans la littérature économique depuis les travaux fondateurs de Henderson, Storeygard et Weil (2011, 2012).
16. Les agglomérations de petite taille (entre 50 000 et 200 000 habitants) et de taille moyenne (entre 200 000 et 1,5 million d'habitants) d'Afrique subsaharienne affichent également une concentration spatiale des emplois inférieure à celle des villes de taille comparable en Amérique latine-Caraïbes. Pour des informations plus détaillées, voir le chapitre 2 du rapport complet.

17. Les externalités de connaissance qui dépendent du stock global de capital humain d'une ville sont désignées dans la littérature d'économie urbaine sous le terme d'externalités de capital humain. Bien que l'on ne dispose pas d'estimations sur l'ampleur de ces externalités pour les villes d'Afrique subsaharienne, des estimations portant sur d'autres régions en développement montrent qu'elles constituent un déterminant puissant de la performance urbaine (Quintero et Roberts, 2023).
18. Le foncier, les infrastructures et le financement sont intimement liés et s'entretiennent mutuellement (Turok, 2016). Les entreprises n'ont pas seulement besoin d'accéder au foncier en tant que tel, mais à des terrains équipés des infrastructures de base — voiries d'accès, alimentation en eau, électricité, réseaux d'assainissement, télécommunications, etc. La viabilisation des terrains contribue à son tour à en accroître la valeur, ce qui ouvre la voie à des possibilités de financement basé sur le foncier.
19. Cette projection inclut la population qui sera absorbée dans les grands centres urbains existants par la densification des périphéries, ainsi que l'émergence de nouvelles agglomérations issues de la croissance et de la densification des villes intermédiaires.
20. En Afrique subsaharienne, les taxes locales sur les entreprises relèvent souvent de la catégorie des droits de licence commerciale (White et Dillinger, 2018).
21. Comme indiqué plus loin, cette approche peut éventuellement être associée à la création d'une zone économique spéciale si l'objectif est de promouvoir des activités industrielles à plus haute valeur ajoutée, des services internationaux d'appui (*back-office*) ou de centres d'appels, ou les deux.
22. Voir, par exemple, l'étude de cas de Yokohama, au Japon, présentée dans l'encadré 2.2 du chapitre 2 du rapport complet.
23. Le gros plan 2.1 du rapport complet décrit les différents modèles de partenariats public-privé qui ont vu le jour en Afrique subsaharienne.
24. Des reportages ont toutefois mis en lumière le déclin des performances du réseau de métro léger d'Addis-Abeba depuis son ouverture en septembre 2015, faisant état de coupures de courant fréquentes, d'installations d'entretien locales insuffisantes et du manque de pièces de rechange (Tadesse, 2024). Ces difficultés majeures soulignent l'importance d'une planification à long terme adéquate pour les investissements dans les systèmes de transport en commun de grande capacité.
25. Moins de 10 villes d'Afrique subsaharienne disposent actuellement de systèmes BRT opérationnels.
26. Pour des données empiriques mondiales, voir Ahlfeldt, Baum-Snow et Jedwab (2026).
27. Pour une présentation détaillée de la constitution et de la composition de l'alliance informelle du Cap en faveur du logement abordable, ainsi que des réformes adoptées dans le cadre du programme prioritaire de la municipalité sur l'habitat abordable, voir Turok (2025).
28. Les calculs présentés au chapitre 3 du rapport complet indiquent que 84 % des terrains dans les villes d'Afrique subsaharienne sont affectés à diverses formes d'habitation, ce qui suggère que la majeure partie de l'expansion urbaine visera à accueillir des logements supplémentaires.
29. Les deux volets de cette approche peuvent être déployés simultanément, successivement ou indépendamment l'un de l'autre, selon le contexte. Idéalement, l'acquisition des emprises réservées pour le réseau de voiries structurantes devrait associer les communautés locales et les chefs coutumiers dès le départ. Dans les zones périurbaines comportant de petites parcelles déjà subdivisées, dégager de l'espace pour le réseau de voiries peut nécessiter un remembrement foncier. Dans les zones comportant de grandes parcelles non divisées, la création du réseau peut servir d'impulsion pour subdiviser les terres au sein des macro-îlots ainsi délimités. Dans les zones qui ne devraient pas s'urbaniser prochainement, cette subdivision interne au sein des macro-îlots

peut être réalisée ultérieurement. Toutefois, les opérations de remembrement et de subdivision ascendantes peuvent également intervenir de manière indépendante, sans qu'il soit nécessaire de créer un réseau de voiries structurantes – par exemple dans des zones où les principales infrastructures existent déjà ou dans lesquelles la création d'un nouveau réseau de voiries est impraticable.

30. Des résultats préliminaires d'une étude portant sur huit villes d'Éthiopie suggèrent que les ménages vivant dans des zones d'expansion urbaine planifiée bénéficiaient d'une meilleure mobilité, étaient plus susceptibles d'exercer une activité à domicile et disposaient de revenus plus élevés (Lamson-Hall, 2024).
31. Voir l'approche d'ONU-Habitat promouvant les processus de remembrement foncier participatif et inclusif (McCort, 2023).
32. Le projet financé par l'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID) a été suspendu en 2025. Les chefs traditionnels participants étaient toutefois confiants dans leur capacité à obtenir l'accord de tous (Chilonga, Angel et Bjornsson, 2025).
33. Pour plus de détails sur ce cas, voir l'encadré 3.2 du chapitre 3 du rapport complet. Veuillez noter que la désignation *Somaliland* est utilisée à titre de référence géographique uniquement et n'implique aucune prise de position sur le statut politique du territoire ni sur la reconnaissance de son statut juridique.
34. Voir Turok (2016).
35. Une approche complémentaire, particulièrement adaptée à un aménagement intégré par zone visant à attirer des activités industrielles ou des services internationaux d'appui et de centres d'appels, consiste à reconvertir de grandes parcelles agricoles privées périurbaines dont les droits de propriété sont clairement établis et cessibles, appartenant généralement à un propriétaire unique.
36. Dans ce rapport, une zone urbaine est définie comme une ville intermédiaire si sa densité de population est d'au moins 300 habitants par km<sup>2</sup> sur l'ensemble de son étendue, si sa population totale est d'au moins 5 000 habitants, et si elle n'est pas contiguë à une agglomération ou à sa périphérie.
37. Le concept d'avantages de situation est issu de la littérature d'économie urbaine, dont il ressort que ces atouts déterminent en grande partie les lieux où l'agglomération s'amorce (voir, par exemple, Davis et Weinstein, 2002).
38. Les villes intermédiaires dotées d'avantages de situation solides sont également susceptibles d'être plus résilientes aux chocs (y compris aux conflits et aux guerres) – à moins que ces chocs n'érodent la valeur même de ces atouts. En effet, une fois le choc passé, la ville conserve sa source fondamentale d'attractivité (Davis et Weinstein, 2002).
39. Chacun de ces cas est examiné en détail au chapitre 5 du rapport complet. Le statut spécial de Lagos découle du fait qu'elle est gouvernée par un gouvernement d'État dont l'autorité couvre l'ensemble de son aire métropolitaine, les frontières étatiques établies en 1967 étant alors bien plus étendues que la ville de l'époque. Lagos constitue ainsi un cas accidentel de décentralisation par statut spécial, par opposition aux cas de Kampala et Nairobi, où cette décentralisation a été délibérément poursuivie. Dans le cas de Kampala, néanmoins, le processus pourrait relever d'une « recentralisation politique », dans la mesure où l'ancien conseil municipal de Kampala a été remplacé par la création, en 2010, d'une autorité – la Kampala Capital City Authority – qui relève directement du président de l'Ouganda.
40. Voir le chapitre 5 du rapport complet pour une analyse plus approfondie.
41. Pour des informations plus détaillées, voir le gros plan 2.1 du rapport complet.

42. Voir Good Governance Africa (2024) pour plus de détails.
43. Un exemple d'impôt partagé est la taxation des revenus pétroliers au Nigéria (bénéfices et redevances), où 13 % des recettes fiscales collectées par le gouvernement central sont rétrocédées aux États producteurs de pétrole dans lesquels elles ont été perçues.
44. D'après les données du milieu des années 2010 présentées par White et Dillinger (2018), les recettes de taxe foncière par habitant s'élevaient à seulement 6,00 dollars à Kampala, 3,00 dollars dans les collectivités locales ghanéennes et 0,38 dollar dans les conseils urbains de Tanzanie. Le comté de Nairobi affichait de meilleures performances avec des recettes de 42,00 dollars par habitant.
45. Le contenu de cette section s'appuie sur White et Dillinger (2018).

## Bibliographie

- AfDB (African Development Bank). 2016. *Jobs for Youth in Africa: Strategy for Creating 25 Million Jobs and Equipping 50 Million Youth, 2016–2025*. Abidjan, Côte d'Ivoire: AfDB.
- AfDB (African Development Bank). 2023. *From Millions to Billions: Financing the Development of African Cities*. Abidjan, Côte d'Ivoire: AfDB.
- Africa Urban Lab. 2025. *AUL Jointly Launches University Coalition on Curricula for Cities (UCCC)*. Zanzibar: Africa Urban Lab.
- Ahlfeldt, G. M., T. N. H. Albers, and K. Behrens. Forthcoming. "Prime Locations." *American Economic Review: Insights*.
- Ahlfeldt, G. M., N. Baum-Snow, and R. Jedwab. 2026. "The Skyscraper Revolution: Global Economic Development and Land Savings." Working paper, Institute for International Economic Policy, Elliott School of International Affairs, George Washington University, Washington, DC. [https://iiep.gwu.edu/sites/g/files/zaxdzs6466/files/2026-03/skyscraper\\_revolution\\_resubmit\\_03092026.pdf](https://iiep.gwu.edu/sites/g/files/zaxdzs6466/files/2026-03/skyscraper_revolution_resubmit_03092026.pdf).
- Akbar, P., V. Couture, G. Duranton, and A. Storeygard. 2023. "The Fast, the Slow, and the Congested: Urban Transportation in Rich and Poor Countries." Working Paper 31642, National Bureau of Economic Research, Cambridge, MA.
- Angel, S., P. Lamson-Hall, M. Madrid, A. Blei, and J. Parent, with N. Galarza Sánchez and K. Thom. 2016. *Blocks and Roads*. Volume 2 of *Atlas of Urban Expansion—2016 Edition*. New York: New York University; Nairobi: UN-Habitat; Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Arthur, W. B. 1991. *Increasing Returns and Path Dependence in the Economy*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- AUC (African Union Commission) and OECD (Organization for Economic Co-operation and Development). 2025. *Africa's Development Dynamics 2025: Infrastructure, Growth and Transformation*. Addis Ababa: AUC; Paris: OECD Publishing.
- Avner, P., and S. V. Lall. 2016. "Matchmaking in Nairobi: The Role of Land Use." Policy Research Working Paper 7904, World Bank, Washington, DC. <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/cc497c03-bab0-53a9-9cc5-ee0b5ccb5825>.
- Barzin, S., P. Avner, J. Rentschler, and N. O'Clery. 2022. "Where Are All the Jobs? A Machine Learning Approach for High-Resolution Urban Employment Prediction in Developing Countries." Policy Research Working Paper 9979, World Bank, Washington, DC.
- Bhalla, N., B. Adebayo, K. Harrisberg, and S. Comé. 2025. "Africa's Youth Protests: A Storm Brewing for 2025?" *Context*, January 13, 2025. <https://www.context.news/money-power-people/africas-youth-protests-a-storm-brewing-for-2025>.

- Bird, J., and A. J. Venables. 2020. “Land Tenure and Land Use in a Developing City: A Quantitative Spatial Model Applied to Kampala, Uganda.” *Journal of Urban Economics* 119: 103268.
- Björkegren, D., A. Duhaut, G. Nagpal, and N. Tsivanidis. 2025. “Public and Private Transit: Evidence from Lagos.” Policy Research Working Paper 11229, World Bank, Washington, DC. <http://documents.worldbank.org/curated/en/099219410092524867>.
- Chilonga, D., S. Angel, and C. Bjornsson. 2025. “In Sub-Saharan Africa, Laying Out the Urban Periphery Before Its Occupation May Be a Viable Path to Affordable Housing at Scale.” Unpublished manuscript.
- Collier, P., E. Glaeser, A. Venables, P. Manwaring, and M. Blake. 2018. *Land and Property Taxes for Municipal Finance*. London: International Growth Centre.
- Combes, P.-P., R. Moellerherm, S. Nakamura, and M. Roberts. 2026. “Urban Gains and Costs in Sub-Saharan Africa.” Background paper, *Sub-Saharan Africa’s Urban Awakening: Catalyzing Economic Growth and Job Creation*, World Bank, Washington, DC.
- Cunningham, W., D. Newhouse, F. Ricaldi, F. Tchuisseu Seuyong, M. Violaz, and I. N. Edochie. 2024. “Urban Informality in Sub-Saharan Africa: Profiling Workers and Firms in an Urban Context.” Policy Research Working Paper 10703, World Bank, Washington, DC. <http://documents.worldbank.org/curated/en/099417402142413528>.
- Davis, D. R., and D. E. Weinstein. 2002. “Bones, Bombs, and Break Points: The Geography of Economic Activity.” *American Economic Review* 92 (5): 1269–89.
- Deuskar, C., S. Murray, J. S. Leiva Molano, I. A. Khan, and M. Augustin. 2025. *Banking on Cities: Investing in Resilient and Low-Carbon Urbanization*. Urban Development Series. Washington, DC: World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-2222-3>.
- Development Committee (Joint Ministerial Committee of the Boards of Governors of the Bank and the Fund on the Transfer of Real Resources to Developing Countries). 2025a. “Foundations for Growth and Jobs.” Discussion paper, Development Committee Meeting, Washington, DC, October 16, 2025. [https://www.devcommittee.org/content/dam/sites/devcommittee/doc/documents/2025/Final\\_DC2025-0004.pdf](https://www.devcommittee.org/content/dam/sites/devcommittee/doc/documents/2025/Final_DC2025-0004.pdf).
- Development Committee (Joint Ministerial Committee of the Boards of Governors of the Bank and the Fund on the Transfer of Real Resources to Developing Countries). 2025b. “Jobs: The Pathway to Prosperity.” Discussion paper, 111th Development Committee Meeting, Washington, DC, April 24, 2025.
- European Union. 2023. “EU-Africa: Global Gateway Investment Package—Strategic Corridors.” *Global Gateway*, October 2023. [https://international-partnerships.ec.europa.eu/system/files/2023-10/GG\\_Factsheet\\_Africa\\_Strategic%20Corridors.pdf](https://international-partnerships.ec.europa.eu/system/files/2023-10/GG_Factsheet_Africa_Strategic%20Corridors.pdf).
- Gadenne, L. 2017. “Tax Me, but Spend Wisely? Sources of Public Finance and Government Accountability.” *American Economic Journal: Applied Economics* 9 (1): 274–314.
- Good Governance Africa. 2024. *Governance Performance Index: South Africa 2024*. Johannesburg: Good Governance Africa.
- Guzder-Williams, B., E. Mackres, S. Angel, A. M. Blei, and P. Lamson-Hall. 2023. “Intra-Urban Land Use Maps for a Global Sample of Cities from Sentinel-2 Satellite Imagery and Computer Vision.” *Computers, Environment and Urban Systems* 100: 101917.
- Henderson, J. V., V. Liu, C. Peng, and A. Storeygard. 2019. “Demographic and Health Outcomes by Degree of Urbanization: Perspectives from a New Classification of Urban Areas.” Working Paper, European Commission and London School of Economics, Luxembourg.
- Henderson, J. V., A. Storeygard, and D. N. Weil. 2011. “A Bright Idea for Measuring Economic Growth.” *American Economic Review* 101 (3): 194–99.

- Henderson, J. V., A. Storeygard, and D. N. Weil. 2012. "Measuring Economic Growth from Outer Space." *American Economic Review* 102 (2): 994–1028.
- Hoornweg, D., K. Sierra, M. Sanio, and K. Pressnail. 2014. *Meeting the Infrastructure Challenges of African Cities*. ICSI 2014. Reston, VA: American Society of Civil Engineers.
- Ichikowitz Family Foundation. 2024. *African Youth Survey 2024*. Johannesburg: Ichikowitz Family Foundation.
- Iimi, A. 2025. "Job Accessibility, Commute Time, and Efficiency of Urban Transport: Evidence from Dar es Salaam." Policy Research Working Paper 11186, World Bank, Washington, DC. <http://documents.worldbank.org/curated/en/099400308182525335>.
- ILO (International Labour Organization). 2024. *Global Employment Trends for Youth 2024: Sub-Saharan Africa*. Geneva: ILO. [https://www.ilo.org/sites/default/files/2024-08/Sub-Saharan%20Africa%20GET%20Youth%202024\\_0.pdf](https://www.ilo.org/sites/default/files/2024-08/Sub-Saharan%20Africa%20GET%20Youth%202024_0.pdf).
- IMF (International Monetary Fund). 2024. *The Clock Is Ticking on Sub-Saharan Africa's Urgent Job Creation Challenge*. Washington, DC: IMF.
- Jedwab, R., and M. Roberts. 2026. "Urban Demographics and Urban Economic Development in Sub-Saharan Africa." Background paper, *Sub-Saharan Africa's Urban Awakening: Catalyzing Economic Growth and Job Creation*, World Bank, Washington, DC.
- Kenya Railways. 2025. "Nairobi Railway City: Redefining the Cityscape and Unlocking Nairobi's Transport Potential." <https://krc.co.ke/nairobi-railway-city-3/>.
- Krishnasamy, S., L. Chhetri, D. G. Thosani, A. Mchugh, G. Van Jaarsveld, B. Da Silva, M. Westwood, D. Malunda, and G. Robba. 2020. *Kigali Master Plan 2050: Master Plan Report*. Kigali, Rwanda: Subana Jurong Consultants. <https://masterplan.kigalicity.gov.rw/portal/sharing/rest/content/items/ecd3119c441a4dc89eb226719adbeafc/data>.
- Kumar, A., and F. Barrett. 2008. *Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa*. Washington, DC: World Bank and African Transport Policy Program. Washington, DC: World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/671081468008449140/pdf/0Urban1Trans1FINAL1with0cover.pdf>.
- Lall, S., J. V. Henderson, and A. J. Venables. 2017. *Africa's Cities: Opening Doors to the World*. Washington, DC: World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1044-2>.
- LAMATA (Lagos Metropolitan Area Transport Authority). 2026. "Bus Reform Initiative." <https://www.lamata-ng.com/bus-reform-initiative/>.
- Lamson-Hall, P. 2024. "Urban Expansion Planning." Presented at the World Bank/GWU/IGC 9th Urbanization and Development Conference, Cape Town, June 11–12.
- Libera, M. 2026. "One of the Most Valuable Pieces of Land in South Africa—Making Over R30 Million a Day." *BUSINESSTECH*, February 14, 2026. <https://businesstech.co.za/news/business/850198/one-of-the-most-valuable-pieces-of-land-in-south-africa-making-over-r30-million-a-day/>.
- McCort, R. 2023. *Building Progressive and Equitable Property Tax Systems in Lower-Income Countries: Insights from LoGRI's Inaugural Conference*. London: Local Government Revenue Initiative.
- Mpemba, C., and C. Munyati. 2023. "How Africa's Youth Will Drive Global Growth." *Youth*, August 16, 2023. <https://www.weforum.org/stories/2023/08/africa-youth-global-growth-digital-economy/>.
- Oborn, P., and J. Walters. 2020. *Planning for Climate Change and Rapid Urbanization: Survey of the Built Environment Professions in the Commonwealth—Survey Findings*. London: Commonwealth Association of Architects.
- OECD (Organization for Economic Co-operation and Development). 2022. *World Observatory on Subnational Government Finance and Investment: 2022 Synthesis Report*. Paris: OECD Publishing.

- OECD (Organization for Economic Co-operation and Development). 2025. *Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion*. West African Studies. Paris: OECD Publishing.
- Prichard, W., A. Kamara, and N. Meriggi. 2020. *Tracking the Economic Consequences and Responses to COVID-19 in Sierra Leone*. London: International Growth Centre.
- Quintero, L. E., and M. Roberts. 2023. "Cities and Productivity: Evidence from 16 Latin American and Caribbean Countries." *Journal of Urban Economics* 136: 103573.
- Rendeavour. 2026. "We Are Rendeavour: Africa's Urban Future" Nairobi: Rendeavour. <https://www.rendeavour.com/>.
- Rentschler, J., P. Avner, M. Marconcini, R. Su, E. Strano, M. Voudoukas, and S. Hallegatte. 2023. "Global Evidence of Rapid Urban Growth in Flood Zones since 1985." *Nature* 622: 87–92.
- Robi, S. W. 2024. *Freetown Property Tax Reform*. ACRC Urban Reform Database Case Study. Manchester, UK: African Cities Research Consortium. <https://african-cities-database.org/urc-record-index/Freetown-property-tax-reform/>.
- Schiavina, M., M. Melchiorri, I. Mari-Rivero, P. Florio, S. Freire, C. Jacobs-Crisioni, L. Maffenini, et al. 2025. "GHSL WUP Projections Data Package 2025: Public Release GHS-WUP R2025." Luxembourg: Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2760/2416436>.
- Tadesse, F. 2024. "A Crumbling Reveals Failed Promise of China's Billions in Africa." *Bloomberg*, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-04-12/addis-ababa-ethiopia-metro-s-decline-shows-china-s-step-back-from-africa?cmpid%3D=socialflow-twitter-africa&embedded-checkout=true>.
- Tapir Holdings. 2024. *Financial Results for the Fiscal Year Ended December 31, 2024 and Update of Investment in Rendeavour Holdings Limited*. BSX filing. Hamilton, Bermuda: Tapir Holdings. <https://www.bsx.com/CompanyDocuments/1099940625/2024%20Financial%20Resutls%20release.Final.May%206%202025.pdf>.
- The Economist*. 2024, "Can Satellite Cities Help Solve Africa's Urbanisation Challenges?" January 11, 2024. <https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2024/01/11/can-satellite-cities-help-solve-africas-urbanisation-challenges>.
- Turok, I. 2016. "Getting Urbanization to Work in Africa: The Role of the Urban Land-Infrastructure-Finance Nexus." *Area Development and Policy* 1 (1): 30–47.
- Turok, I. 2025. "Anatomy of an Alliance for Affordable Urban Housing." *Environment and Urbanization* 37 (1): 21–38.
- UN-Habitat (United Nations Human Settlements Programme). 2022. *Walking and Cycling in Africa: Evidence and Good Practice to Inspire Policy Action*. UN-Habitat, Nairobi.
- van den Berg, C., and A. Danilenko. 2017. *Performance of Water Utilities in Africa*. Washington, DC: World Bank. <https://doi.org/10.1596/26186>.
- Van Zyl, P. 2013. "Cape Town's V&A Waterfront Project: Adaptive Re-Use as a Foundation for Sustainable Urban Renewal." Paper presented at the 49th ISOCARP Congress, Brisbane, Australia, October 1–4, 2013.
- White, R. 2026. "City Finance: A Framework." PowerPoint presented at the World Bank Technical Deep Dive Workshop, March 2026.
- White, R., and W. Dillinger. 2018. "The Organization and Financing of Urban Infrastructure Services in Sub-Saharan Africa." Unpublished manuscript, last modified January 16, 2018. Microsoft Word file.
- World Bank. 2009. *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*. Washington, DC: World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-7607-2>.

- World Bank. 2015. *Stocktaking of the Housing Sector in Sub-Saharan Africa: Challenges and Opportunities*. Washington, DC: World Bank. <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Africa/Report/stocktaking-of-the-housing-sector-in-sub-saharan-africa-full-report.pdf>.
- World Bank. 2022. *On the Path to Industrialization: A Review of Industrial Parks in Ethiopia*. Policy Report. Washington, DC: World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/09935001132228872/pdf/P1741950a12ef10560af5008750d1393b7c.pdf>.
- World Bank. 2024. *Business Ready 2024*. Washington, DC: World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-2021-2>.
- Yimam, S., H. Lind, and B. Alemu. 2022. “Understanding Urban Land Leasing System as a Strategic Value Capture Instrument to Enhance Urban Revenue in Ethiopia: A Case Study of Bahir Dar City.” *Economies* 10 (6): 146.



L'Afrique subsaharienne connaît une urbanisation rapide. Au cours des vingt-cinq prochaines années, la région verra sa population citadine s'accroître de 748 millions d'habitants, soit à peu près autant qu'au cours des cinquante dernières années. D'ici 2050, son urbanisation sera pour l'essentiel achevée.

À partir de sources de données variées et à travers le prisme du cadre conceptuel du Groupe de la Banque mondiale pour l'emploi, *L'éveil urbain de l'Afrique subsaharienne* examine comment les décideurs publics de la région peuvent tirer le meilleur parti des opportunités — limitées dans le temps — qu'offre l'accélération de l'urbanisation pour stimuler la croissance économique et les créations d'emplois tant attendues. L'ouvrage distingue trois types de zones urbaines — les agglomérations, les périphéries et les villes intermédiaires — et propose des solutions d'action publique pragmatiques pour lever les freins majeurs qui entravent la croissance et la création d'emplois dans chacune d'elles. Il formule en outre des recommandations pour des mesures qui permettront de renforcer l'autorité, les capacités et le financement des collectivités locales dans le cadre de ces trois types de zones urbaines.



**GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE**



Scanner pour accéder à cette publication en ligne.

SKU 33982