

Les enjeux de la ville durable au Nigéria

En 2050, selon les Nations Unies, la population urbaine du Nigéria approchera les 300 millions d'habitants soit un taux d'urbanisation de près de 70%. L'« Etat-cité » de Lagos représente bien ce phénomène d'urbanisation exponentielle avec 23 millions d'habitants estimés, dont 70% vivraient dans des bidonvilles. A l'échelle nationale, les villes secondaires ne sont pas non plus en reste avec déjà 9 agglomérations nigériennes dépassant le million d'habitants. Cette urbanisation galopante rend toute planification urbaine difficile mais nécessaire face au défi climatique. Face à l'érosion côtière, l'Etat de Lagos entend par exemple miser sur le dynamisme du secteur privé, à l'image du projet d'Eko Atlantic City qui prévoit la construction d'une jetée de 6,5 km de long. Au final, l'expertise française en matière de « ville durable » semble parfaitement positionnée pour apporter des solutions à l'énorme déficit actuel de services de base au Nigéria.

1. Une planification urbaine rendue ardue par une urbanisation galopante

2018 a été l'année où la population urbaine du Nigéria a dépassé sa population rurale ainsi que le cap des 100 millions d'habitants. Cette urbanisation croissante est le mieux incarnée par Lagos, plus grande ville nigérienne, qui a triplé en superficie depuis 1980 et compterait aujourd'hui plus de 23 millions d'habitants, soit 100 fois plus qu'en 1960. Ce phénomène démographique s'incarne aussi dans les 9 villes nigériennes dont l'agglomération dépasse déjà le million d'habitants. **En 2050, selon les Nations Unies, la population urbaine approchera les 300 millions d'habitants sur un total de 450 millions d'habitants, soit un taux d'urbanisation de près de 70%.** En 2075, selon Global Cities Institute, le Nigéria comptera 10 villes de plus de 5 millions d'habitants. Face à cette forte croissance urbaine et à un déficit d'investissement dans les infrastructures, toutes les villes nigériennes font face à des problématiques en termes de transport, aménagement urbain, smart city, eau, déchets et électricité. Lagos se démarque par sa taille et l'actualité des défis de développement urbain auxquels elle fait face, mais également par son dynamisme interne pour tenter de trouver des solutions notamment en termes de développement des investissements privés, contrairement aux villes secondaires qui se reposent davantage sur les interventions des bailleurs de fonds.

La faible maîtrise de son urbanisation galopante complique toute planification urbaine que cela soit pour les grandes villes comme les villes de taille moyenne. Pour Lagos, 70% de la population vivrait dans des bidonvilles, dans une ville particulièrement vulnérable au changement climatique et à la montée des eaux, avec un système de drainage défaillant engendrant de fréquentes inondations. Aucun projet de planification urbaine holistique ne semble avoir émergé. Le reste du pays est parfois plus structuré : Ibadan par exemple, la 3ème ville du pays (Etat d'Oyo) après Lagos et Kano, renforce ses capacités institutionnelles et ses infrastructures contre les inondations avec l'appui de la Banque mondiale sur un programme 2014-2022 de 220 MUSD. **Le principal projet de lutte contre l'érosion côtière à Lagos est celui d'Eko Atlantic City (EAC), une ville nouvelle qui sera gagnée sur la mer grâce à la construction sur financements privés d'une jetée de 6,5 km de long appelée « Grande Muraille de Lagos », qui vient en complément d'un projet gouvernemental pour offrir en tout 16 km de protection des côtes.**

Plus largement, face à des besoins multiples notamment en termes de construction, **l'Etat de Lagos entend miser sur le dynamisme du secteur privé pour le développement de ses infrastructures et notamment développer les PPP.** Au Nigéria, le concept de *Smart City* reste peu avancé du fait d'un manque de compétences au sein des Etats ainsi que de la faiblesse des infrastructures nécessaires à l'adoption de ce type d'approche et d'une absence de coordination entre les administrations compétentes. Avec son initiative Smart City Lagos, le gouvernorat de Lagos a toutefois multiplié les annonces : installation de 10 000 caméras HD, mise en place de solutions d'e-gouvernement, établissement d'un centre de données, construction d'un réseau de fibre métropolitaine connectant les citoyens et les entreprises aux services publics. D'autres projets privés de Smart City sont prévus, comme le projet Imperial International Business City (Est de Lagos, 300 MUSD d'investissements).

2. Un lourd déficit de services de base

Face à la faiblesse de la production électrique, aux capacités insuffisantes de la transmission et aux contraintes techniques associées à la distribution électriques, **l'accès à l'électricité au Nigéria repose largement sur des sources alternatives individuelles (générateurs, parfois turbines), souvent polluantes et coûteuses.** Outre leurs impacts environnementaux désastreux, ces alternatives génèrent des coûts opérationnels importants. Dans un contexte où 80% des ménages sont dépendants des générateurs à diesel, le développement des centrales électriques, même thermique, s'avère bénéfique à la ville aussi bien en termes de soutenabilité économique qu'écologique. Néanmoins, un des freins au développement de

nouveaux projets énergétiques est la confiance toute relative dans le respect par les autorités du cadre juridique régissant les « *Power Purchase Agreements* » (Accords d'achats d'électricité). Pour remédier au déficit énergétique, **l'Etat de Lagos a mis en place une réforme appelée « *Embedded Power Program* » (Programme d'alimentation intégrée) dont le but est d'accroître de 3 000 MW la fourniture en électricité au sein de l'Etat (contre une estimation de 1 000 MW actuellement distribués par le réseau), validée par le régulateur, qui répond aux trois principaux défis que sont les paiements, par le biais de garanties financières privées à destination des sociétés de production, la production, par le recours aux partenariats publics/privés et l'approvisionnement en énergie primaire, par la sécurisation de l'accès au gaz.**

S'agissant de l'accès à l'eau, **moins de 40% des résidents urbains sont approvisionnés en eau par le réseau public, le reste étant fourni par des réseaux privés.** Conséquence d'un exode rural accéléré, l'urbanisation est trop rapide pour que les agences de l'eau (SWA) puissent s'adapter. Le secteur pâtit globalement de la faiblesse des infrastructures et d'un modèle financier non viable, notamment. L'Etat fédéral et les bailleurs de fonds essaient de contrer ces défaillances en mettant en place des programmes de réforme de la filière. **En 2016, le ministère fédéral des Ressources en eau a présenté sa feuille de route pour la période 2016-2030 qui vise à atteindre une couverture universelle d'ici 2030.** Sont planifiés des investissements à hauteur de 688 Mds NGN (environ 2 Mds USD) pour la fourniture d'eau et l'assainissement.

Dans l'Etat de Lagos, la production est d'environ 220 millions de gallons par jour pour une demande estimée de 3,5 fois supérieure. Chargée de la gestion de l'eau, placée sous l'autorité directe de l'Etat de Lagos, la Lagos Water Corporation (LWC) fait cependant face à des problèmes financiers graves qui ont entraîné un déficit d'investissement majeur. Le ***Water Supply Master Plan* prévoit bien 2,5 Mds USD d'investissements sur la période 2010-2020 pour porter la capacité de production d'eau de l'Etat à 745 millions de gallons par jour et ainsi combler le déficit d'offre d'ici 2020.** Mais 1,5 Md USD du montant global manque à LWC pour déployer son plan d'investissement, poussant l'entité à vouloir développer les PPP. De plus, la LWC a commencé à contrer le problème de monétisation, notamment par la fourniture de compteurs à la population et un meilleur contrôle de sa chaîne de distribution.

Sur le plan de la gestion des déchets, le cas le plus représentatif reste celui de l'Etat de Lagos. A lui seul, il produirait 14 000 tonnes de détritiques par jour, soit autant que la ville du Caire, dont seulement 40% seraient collectés. Le secteur fait face à un sous-investissement dans les infrastructures avec des sites d'enfouissement qui ne sont pas aux normes, auxquels s'ajoutent 2000 décharges illégales recensées. Le secteur des déchets se démarque par un certain dynamisme d'acteurs privés innovants comme WeCyclers ou RecyclePoints, se basant sur un système de collecte décentralisé et intelligent, en partenariat avec les acteurs industriels et les institutions publiques.

Hors de Lagos, les Etats présentent un faible dynamisme sur l'ensemble de ces sujets et font porter leur restructuration par des bailleurs de fonds, au premier rang desquels la BAfD, la Banque mondiale et l'AFD, qui investissent principalement les villes secondaires. En définitive, ces secteurs semblent évoluer vers un environnement plus favorable au secteur privé.

3. Le développement des transports publics à Lagos : précédent ou exception ?

Les systèmes de transports publics structurés sont inexistantes en dehors de Lagos, à l'exception d'Abuja avec son nouveau système de train léger. Le cas de Lagos reste cependant à part dans le pays, avec une montée en puissance d'un système complet, structuré et financé. Le principal problème de Lagos, qui en est même devenu emblématique pour cette ville, est la dépendance à la route et l'engorgement de ses canaux de transport. Quotidiennement, entre 10 et 12 millions de personnes recourent aux services d'acteurs indépendants et non-coordonnés proposant bus, taxi ou moto. De ce fait, **l'Etat de Lagos suit un *Strategic Transport Master Plan (STMP)* ambitieux visant d'un côté à mettre en place un système de transport en commun, multimodal, fiable et intégré, axé sur un tandem « Bus - Métro » et de l'autre à décongestionner les routes en construisant de nouveaux axes et en élargissant les voies existantes.**

Créée en 2002, l'autorité en charge de la planification du transport dans la métropole (*Lagos Metropolitan Area Transport Authority - LAMATA*), a pour l'instant privilégié ces dernières années la création d'un système de bus efficace, dont un réseau de bus rapide que l'AFD a soutenu à hauteur de 100 M USD. L'ancien gouverneur, M. Ambode a confirmé ce choix stratégique et fait adopter la « *Bus Reform Initiative* », qui vise à étendre et augmenter les capacités du réseau. D'ici 2021, sont prévues la mise en circulation de 5000 nouveaux bus et la construction de 300 terminaux. **Trois lignes de métro sont planifiées à court et moyen terme, 7 lignes en tout à long terme ;** lancé en 2008, ce projet devrait voir sa première ligne, la *Blue Line*, inaugurée à la fin de l'année 2019. Le lancement d'un projet de monorail d'une valeur de 1 Md USD est prévu, ainsi qu'à terme un projet de téléphérique, d'une capacité d'un million de passagers par jour. Le transport fluvial est aussi mis en avant mais de manière moindre. Peu développé aujourd'hui, les autorités locales ont annoncé fin 2017 la construction de 14 nouveaux terminaux ferrés à partir de 2018 ainsi que le développement de 30 voies navigables.