

Secteur Privé & Développement

LA REVUE DE PROPARCO QUATRIÈME TRIMESTRE 2023

VILLES DURABLES COMMENT LES ACTEURS PRIVÉS SE MOBILISENT



AMÉNAGEMENT URBAIN | MOBILITÉ ÉLECTRIQUE | LOGEMENTS ABORDABLES
INFRASTRUCTURES NUMÉRIQUES | FINANCEMENTS DURABLES

SOMMAIRE

04 CONTRIBUTRICES
ET CONTRIBUTEURS06 COORDINATRICES
ET COORDINATEURS

08 CADRAGE

Mobiliser le secteur privé vers
le financement des investissements
des villes durables
Par Frédéric Audras et
Christel Bourbon-Séclat

13 ENTRETIEN

Soutenir la transition vers des transports
publics propres en Colombie
Entretien avec Francisco Lozano

16 FOCUS

Programme ASToN : un réseau de villes
africaines pour la transition numérique
Par Simina Lazar

20 ENTRETIEN

Réussir le développement numérique
de l'Afrique grâce à une technologie
de pointe
Entretien avec Chris Wood

24 CHIFFRES-CLÉS

28 GRAND ANGLE

En Afrique du Sud, le rôle clé des acteurs
privés dans l'accès au logement abordable
Par la division Communication
et Marketing de Proparco

33 FOCUS

Améliorer l'efficacité énergétique et limiter
les effets du changement climatique dans
le secteur hôtelier
Par Ram Lokan

36 ÉTUDE DE CAS

Les fonds de préparation de projets :
un outil efficace pour favoriser
l'investissement dans des infrastructures
durables en Afrique
Par Samuel Lefèvre

40 FOCUS

Face au double défi de l'urbanisation :
l'appui du secteur privé
Par Salim Bensmail

42 TRIBUNE

Rio de Janeiro : un engagement renforcé
dans l'action climatique
Par Eduardo Paes



Emmanuelle Riedel Drouin

Directrice du département
Financements, Proparco

D'ici 2050, près de 70 % de la population des pays en voie de développement sera urbaine. Le déploiement d'infrastructures et de services durables dans ces villes représente un enjeu fondamental ; elles sont tout autant des lieux d'habitation et d'activités que des espaces d'accès à l'éducation et aux soins de santé et d'importants centres d'échanges commerciaux.

Les conséquences de cette urbanisation rapide sont sociales : les quartiers précaires se multiplient, les risques de fragmentation sociale du territoire et de paupérisation de la population augmentent. Elles sont aussi économiques ; la population sans emploi croît alors que la difficulté d'accès aux opportunités économiques devient critique. Enfin, les impacts sont également environnementaux – en particulier du fait de l'étalement urbain ou de la surdensité – et la vulnérabilité climatique s'accroît. L'enjeu est de permettre aux espaces urbains de faire face à cette croissance. Or, la plupart des villes en développement se construisent encore aujourd'hui de manière informelle. Soutenir la ville durable¹, c'est agir sur un nombre très important de secteurs. Il faut en effet mettre en place et faire fonctionner les infrastructures dites municipales dans de nombreux domaines : déchets, eau et assainissement, énergie, réseaux de communication, éclairage urbain, infrastructures sociales (éducation, santé, logements sociaux). Il faut aussi assurer la mobilité dans la ville et aux alentours : accès routier, aéroportuaire ou portuaire.

Les besoins d'investissements en infrastructures urbaines durables sont donc immenses : ils sont évalués jusqu'à 5 000 milliards de dollars par an à l'échelle mondiale. Le secteur privé joue un rôle déterminant dans ce développement en appuyant et en accompagnant des politiques publiques locales. Il se positionne comme partenaire de réalisation du secteur public qui, lui, se concentre alors sur le financement de l'amorce (via des facilités de préparation de projets).

Le secteur privé est aussi acteur de la mise en œuvre des plans d'action pour le climat et pour la réduction de l'empreinte carbone cachée de la consommation urbaine. En effet, la collaboration entre les villes et les entreprises peut stimuler la croissance des emplois verts, développer les compétences et accélérer la transition vers une économie à faible émission de carbone tout en générant des revenus municipaux. Ce nouveau numéro de la revue *Secteur Privé & Développement* montre comment, à travers de nombreux exemples, les projets urbains durables sont conçus et mis en œuvre. S'il n'existe pas de « recette miracle », adaptable à tous les contextes, l'importance de l'approche collaborative et partenariale est soulignée par toutes les parties prenantes. Aucun acteur ne peut à lui seul assurer le développement de villes. Seule une véritable articulation entre collectivités et entreprises peut permettre le déploiement de projets urbains durables et résilients.

1 • Une ville durable peut être définie comme un espace urbain inclusif socialement, productif économiquement, résilient sur le plan environnemental et faiblement émetteur.

**Frédéric Audras**

Responsable de la division Développement urbain, aménagement et logement, AFD

Responsable de la division Développement urbain, aménagement et logement au sein de l'AFD depuis 2019, Frédéric Audras a travaillé tout au long de sa carrière professionnelle dans les domaines de la gestion financière et des financements des collectivités locales. Il a exercé des fonctions de conseil, de direction de budget et de management – que ce soit en tant que consultant, au sein d'une métropole française ou à la tête d'équipes d'experts dédiées à l'appui technique et financier de collectivités.

**Salim Bensmail**

Responsable du Fonds pour la résilience urbaine (« The Urban Resilience Fund »), Meridiam

Salim Bensmail est directeur d'investissement senior chez Meridiam et responsable depuis octobre 2021 du fonds « The Urban Resilience Fund ». Il a auparavant exercé différentes responsabilités au sein du secteur public, à la Direction générale du Trésor comme directeur de la Mission d'Appui au Financement des Infrastructures (FININFRA) de 2014 à 2018, et à la Ville de Paris, en particulier comme directeur adjoint des finances en charge des partenariats public-privé.

**Samuel Lefèvre**

Coordinateur Villes et climat, AFD

Samuel Lefèvre est responsable d'équipes-projets à la division Villes de l'AFD. Son expertise comprend l'ingénierie de montage et de financement de projets d'infrastructures urbaines et de développement local dans les villes. Il pilote actuellement les fonds de préparation de projets développés dans le cadre des initiatives Cities & Climate in Africa (CICLIA) et de Covenant of Mayors Sub-Saharan Africa (COM SSA), cofinancées par l'Union européenne, le Secrétariat d'État à la Coopération suisse (SECO) et l'AFD, au bénéfice des villes africaines. Il anime également la communauté de pratiques Villes et climat de l'AFD.

**Ram Lokan**

Responsable investissements, Kasada Capital Management

Ram Lokan a plus de 18 ans d'expérience dans les investissements immobiliers internationaux. Il a rejoint Kasada en 2019, où il gère des opérations d'investissement dans les différentes économies ciblées par l'entreprise. Il a notamment piloté et conclu des transactions immobilières dans toute l'Amérique du Nord, en Inde et en Afrique. Avant de rejoindre Kasada, il était en poste à Dar es Salam en tant que directeur général de Village Supermarket, une chaîne régionale de grandes surfaces. Ram Lokan a débuté sa carrière chez Crédit Suisse, en tant qu'analyste en fusions-acquisitions, à New York.

**Christel Bourbon-Séclet**

Directrice du programme de financement des villes, C40

Christel Bourbon-Séclet a rejoint le groupe AFD en 2008 et a contribué au financement d'un grand nombre de projets environnementaux et municipaux en tant que responsable de la division Mobilité, Infrastructures municipales et environnementales de Proparco. Elle est actuellement détachée auprès du C40 Cities for Climate Leadership Group en tant que directrice du programme de financement des villes, où elle supervise les travaux de financement du C40 et aide les villes à accéder au financement pour la mise en œuvre d'actions climatiques.

**Carel Kleynhans**

Directeur général, Groupe Divercity Urban Property

Carel Kleynhans est le PDG du groupe Divercity Urban Property, l'un des principaux promoteurs et investisseurs de logements locatifs abordables en Afrique du Sud. Divercity possède et gère environ 7000 appartements et plus de 2000 nouveaux appartements abordables sont actuellement en cours de développement à Sandton et au Cap. Carel est titulaire d'une maîtrise en finance de l'université de Cambridge, où il a bénéficié d'une bourse Chevening, et possède une expérience professionnelle dans le domaine de la finance d'entreprise.

**Francisco Lozano**

Président, Financiera de Desarrollo Nacional (FDN)

Spécialiste des infrastructures en Colombie, Francisco Lozano travaille plus particulièrement sur le financement de projets, les privatisations, la gestion des régies et des concessions dans le domaine de l'énergie. Il a plus de 25 ans d'expérience, tant dans le secteur public que privé. Depuis 2019, il préside la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), où il pilote le financement et la structuration de projets nationaux et régionaux. Diplômé en ingénierie civile à l'Universidad de los Andes, il est aussi titulaire de trois masters, en Économie urbaine, en Ingénierie civile et environnementale, en Technologies et politique.

**Eduardo Paes**

Maire de Rio de Janeiro

Eduardo Paes a été maire de Rio de Janeiro de 2008 à 2016, quand la ville a accueilli la Conférence Rio+20 (2012), la Coupe du monde de la FIFA (2014) ou encore les Jeux olympiques (2016). Ces événements ont conduit à une accélération des grands projets de transports, d'infrastructures et de rénovation urbaine. En 2020, Eduardo Paes a été réélu pour un troisième mandat. Entré en fonctions le 1^{er} janvier 2021, il s'est engagé à mener à bien le redressement de la ville, après une crise budgétaire et face aux conséquences de la pandémie de Covid-19.

**Simina Lazar**

Chargée de mission Participation et Société civile, AFD

Depuis près de 15 ans, Simina Lazar travaille auprès d'organisations et de collectivités locales, en Afrique et en Europe, au développement de politiques urbaines durables et de services numériques centrés sur leurs utilisateurs. Diplômée en anthropologie sociale et en relations internationales, elle cherche à identifier les moyens de contribuer à établir des villes et des communautés prospères, respectueuses de la planète. Début 2023, Simina Lazar a rejoint l'équipe Citoyens et institutions de l'AFD, en tant que chargée de mission Participation et Société civile.

**Chris Wood**

Directeur général, Groupe WIOCC

Chris Wood dirige le groupe WIOCC depuis 2008. Il copréside actuellement le comité de gestion de Eastern Africa Submarine cable System (EASSy). Comptable de formation, Chris Wood a occupé des postes de direction dans différents domaines au sein de grandes entreprises de télécommunications. Avant de rejoindre WIOCC, il était vice-président chargé de la direction commerciale, du marketing et du développement produits chez FLAG Telecom (aujourd'hui Reliance Globalcom), prestataire international de services de réseau.

**Luis Andres Alandia***Chargé d'investissement senior, Proparco*

Luis Andres Alandia est chargé d'investissement senior dans l'équipe Énergie et infrastructures de Proparco. Il a notamment dirigé le financement de trois transactions en matière d'e-mobilité : Electribus (259 e-bus en 2021) et Green Móvil (406 e-bus en 2022) en Colombie puis, plus récemment, Dakar Mobilité au Sénégal (121 e-bus en 2023) – qui est également le tout premier service de e-bus sur voies réservées (e-BRT) en Afrique. Ancien salarié de l'IFC et de BNP Paribas, il est titulaire d'un master obtenu à Sciences Po Paris.

**Bertrand de Dianous***Responsable pôle « Finances locales et Décentralisation », AFD*

Bertrand de Dianous est responsable du pôle Finances locales et Décentralisation à l'Agence française de développement (AFD). En charge depuis 2019 de l'accompagnement tant financier qu'extra-financier des collectivités locales et de leurs opérateurs dans les pays d'intervention de l'AFD, il intervient en particulier sur la problématique de leur accès au financement. Bertrand de Dianous est diplômé de l'EM Lyon et titulaire d'un DESS d'Economie de l'Aménagement et du Développement local à Paris I – Panthéon-Sorbonne.

**Matias Kalfon***Chargé d'affaires senior, Proparco*

Matias Kalfon est chargé d'affaires senior et référent pour le secteur des infrastructures numériques au sein de l'équipe Energie Numérique et Infrastructures (ENI) de Proparco. Matias dispose de plus de 15 années d'expérience dans le secteur du financement de projet d'infrastructures, tant du point de vue public que privé. Dans les secteurs des infrastructures numériques, il a notamment contribué à la mise en œuvre du plan France Très-Haut-Débit (plan d'aménagement numérique du territoire français lancé en 2013). Matias est par ailleurs chargé de cours à l'ESSEC Business School depuis 2016.

**Marianne Pallez***Chargée d'affaires senior, Proparco*

Marianne Pallez est chargée d'affaires senior au sein de la division Énergie, Numérique et Infrastructure de Proparco, en charge des projets d'infrastructures mais aussi référente sur les thématique Eau et Assainissement. Diplômée de Sciences Po Paris et de la Fundação Getulio Vargas (Brésil), elle a rejoint Proparco en 2017 après avoir travaillé plusieurs années au sein du département Énergie et Infrastructures (Financement de Projets) de BNP Paribas à Paris et São Paulo. Elle a notamment participé au financement de deux transactions en matière d'e-mobilité : Electribus (259 e-bus en 2021) et Green Móvil (406 e-bus en 2022) en Colombie.

**Bérengère Petit***Chargée d'affaires senior, Proparco*

Bérengère Petit est chargée d'affaires senior au sein de la division Manufacturing, Agribusiness & Services (MAS) de Proparco, en charge du suivi du secteur du logement. Diplômée de Sciences Po Paris et de la Fundação Getulio Vargas de São Paulo, Bérengère a rejoint le groupe Agence française de développement en 2016 dans le cadre d'un programme vivier. Elle a par la suite été chargée d'affaires au sein de la division Financial Institutions & Inclusion (FI) de Proparco avant de rejoindre MAS en 2022.

Secteur Privé & Développement, la revue de Proparco sur le rôle du secteur privé en faveur du développement durable.

DEPUIS 2009

40 NUMÉROS
RÉALISÉS

PRÈS DE 500 ARTICLES
PUBLIÉS

PLUS DE 400 CONTRIBUTRICES
ET CONTRIBUTEURS
SOLLICITÉS

PLUS D' **une centaine**
DE COORDINATRICES ET COORDINATEURS MOBILISÉS

Mobiliser le secteur privé vers le financement des investissements des villes durables

Frédéric Audras, Responsable de la division Développement urbain, aménagement et logement, AFD
Christel Bourbon-Séclet, Directrice du programme de financement des villes, C40

Les villes sont les acteurs indépassables du déploiement de politiques publiques inclusives et durables. Pour qu'elles puissent fournir à leurs populations en croissance les services et les espaces économiques, sociaux, culturels dont elles ont besoin pour lutter contre le changement climatique, elles doivent disposer de financements supplémentaires. Cela suppose en particulier une plus grande implication du secteur privé.

« Les villes sont là pour rester et l'avenir de l'humanité est sans aucun doute urbain », affirme l'ONU Habitat dans son rapport publié lors du Forum urbain mondial à Katowice (Pologne) en 2022. Moteurs de la croissance économique¹ et accueillant la grande majorité de la population², les villes sont au cœur des enjeux de développement durable. Les défis sont immenses : assurer l'accès aux services essentiels pour les nouveaux citoyens, renforcer la planification urbaine en intégrant des pratiques résilientes au changement climatique et améliorer la gouvernance des villes.

Ces défis ne sont pas homogènes en fonction du niveau de richesse des pays, de la situation géographique des villes et de l'ampleur de la croissance urbaine en cours et attendue pour les prochaines années. Sur le continent africain en particulier, qui accueillera près de 900 millions de nouveaux habitants en zone urbaine d'ici 2050, ces défis sont

accentués par les faibles capacités techniques et financières des villes, leur vulnérabilité climatique³ et une planification urbaine insuffisante.

Or, si les villes apparaissent, aux yeux des gouvernements du monde entier, comme des acteurs-clés pour la mise en œuvre de politiques publiques inclusives, résilientes et durables, elles ne bénéficient pas de ressources financières en adéquation avec les objectifs qui leur sont assignés. Pour la plupart, les villes ont en charge des compétences essentielles dans le secteur urbain : transports publics, accès à l'eau potable, assainissement, collecte et traitement des déchets solides, logements abordables, infrastructures économiques, sport, culture, gestion des crises sanitaires notamment Covid-19, etc. Pourtant, elles ne reçoivent pas des transferts financiers de l'État ou des recettes fiscales locales à la hauteur des défis découlant du changement climatique et de la nécessaire réalisation d'infrastructures inclusives sur les plans économiques, sociaux et

spatiaux. Parallèlement, les villes, notamment dans les pays en voie de développement, n'accèdent pas – ou très rarement – à des finance-

ments de long terme (compatibles avec la durée d'amortissement des infrastructures) des banques locales publiques ou privées.

RÉPARTITION DES SOURCES DE FINANCEMENT DES VILLES

Cette situation s'illustre de façon exacerbée au sein des pays pauvres, mais elle concerne également une grande majorité de villes des pays émergents. Les raisons sont multiples. En premier lieu, les niveaux croissants d'endettement des États constituent un frein à l'autonomie financière des villes : la collecte des recettes fiscales reste, en très grande majorité, concentrée au niveau central et redistribuée pour une faible partie aux collectivités décentralisées. En second lieu, la connaissance des ressources fiscales locales mobilisables reste insuffisante (type et qualité des habitations et du foncier). Enfin, la gestion des services publics locaux (marchés, déchets, eau, transport...) doit faire face à des difficultés croissantes liées à l'augmentation des besoins (croissance urbaine) et à la nécessaire amélioration ou au renouvellement d'infrastructures souvent dégradées.

Dans ce contexte, pour atteindre le onzième Objectif de développement durable (ODD 11)⁴, il est nécessaire de créer ou de renforcer l'accès des villes à des sources de financements publiques et privées. Le développement des villes s'est construit, sur le plan historique, grâce au financement public, via des subventions accordées par l'État pour des infrastructures spécifiques ou par la mise en place de transferts financiers (fonds issus de la fiscalité nationale attribués selon une logique de prorata, ou taxes perçues au plan local par les services de l'État et reversées en partie aux collectivités décentralisées). Afin d'assurer leur attractivité économique et d'améliorer les services à la population, les villes ont aussi mobilisé des investisseurs privés. Des partenariats se sont alors mis en place dans les secteurs dits

commerciaux ou marchands – comme les transports, l'eau et l'assainissement, les déchets solides ou les infrastructures touristiques. Ce schéma conduit à consacrer les ressources publiques au financement de services essentiels (santé, écoles...) ou de projets dont le « rendement » économique est différé – comme des aménagements urbains permettant d'adapter les territoires au changement climatique, en renforçant par exemple la part des espaces naturels (rafraîchissement urbain) – ou pas immédiatement mesurables. Au sein de l'espace urbain, le modèle économique de l'investisseur privé repose sur la perception d'une redevance sur l'utilisateur (qui paye pour un service) et, éventuellement, d'une subvention d'équilibre de la collectivité si celle-ci impose des tarifications favorables à l'utilisateur qui ne permettent pas de couvrir l'entièreté des coûts incompressibles d'investissement et d'exploitation ou des contraintes d'exploitation spécifiques. Le modèle économique de la ville est plus large – et donc plus difficile à calculer – et se détermine sur un temps plus long : il prend en compte l'amélioration de la qualité de vie des habitants, l'attractivité économique (qui contribue au maintien ou à la croissance des revenus locaux) et les « coûts futurs évités » via l'adaptation des infrastructures urbaines au changement climatique (efficacité énergétique des bâtiments, protection des berges, réaménagement des cours d'eau...). Dans plusieurs pays, ce modèle est complété par la captation des externalités positives des investissements, à l'exemple de la plus-value foncière à l'issue d'une opération d'aménagement. →

UN ARTICLE DE FRÉDÉRIC AUDRAS

Responsable de la division Développement urbain, aménagement et logement au sein de l'AFD depuis 2019, Frédéric Audras a travaillé tout au long de sa carrière professionnelle dans les domaines de la gestion financière et des financements des collectivités locales. Il a exercé des fonctions de conseil, de direction de budget et de management – que ce soit en tant que consultant, au sein d'une métropole française ou à la tête d'équipes d'experts dédiées à l'appui technique et financier de collectivités.

CHRISTEL BOURBON-SÉCLET

Christel Bourbon-Séclet a rejoint le groupe Agence française de développement en 2008 et a contribué au financement d'un grand nombre de projets environnementaux et municipaux (y compris l'eau et l'assainissement, les déchets et l'éclairage public) en tant que responsable de la division Mobilité, Infrastructures municipales et environnementales de Proparco. Elle est actuellement détachée auprès du C40 Cities for Climate Leadership Group en tant que directrice du programme de financement des villes, où elle supervise tous les travaux de financement du C40 et aide les villes à accéder au financement pour la mise en œuvre d'actions climatiques ambitieuses, inclusives et résilientes.

1 • Les villes contribuent à plus de 70 % au PIB mondial (source Banque mondiale/ONU Habitat).

2 • Selon l'ONU, la population urbaine représentait 56 % de la population mondiale en 2021 et elle s'élèvera à 68 % en 2050.

3 • Selon l'ONU, l'élévation du niveau de la mer pourrait mettre directement en danger plus de 800 millions de personnes dans les villes côtières d'ici à 2050 alors que seulement 9 % du financement de l'action climatique est consacré à l'adaptation et à la résilience des villes.

4 • Objectif 11 : « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ». Voir le site des Nations unies : <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>

CONDITIONS ET DISPOSITIFS POUR FAVORISER LES FINANCEMENTS PRIVÉS

FOCUS AFD

L'Agence française de développement (AFD) contribue à mettre en œuvre la politique de la France en matière de développement et de solidarité internationale. À travers ses activités de financement du secteur public et des ONG, ses travaux et publications de recherche (Éditions AFD), de formation sur le développement durable (Campus AFD) et de sensibilisation en France, elle finance, accompagne et accélère les transitions vers un monde plus juste et résilient. Ses équipes sont engagées dans plus de 3250 projets sur le terrain, dans les Outre-mer, dans 115 pays et dans les territoires en crise, pour les biens communs – le climat, la biodiversité, la paix, l'égalité femmes-hommes, l'éducation ou encore la santé.

C40

Le C40 est un réseau international qui regroupe une centaine de maires des plus grandes villes du monde, qui ont décidé d'engager leurs villes dans la lutte contre le changement climatique et de construire des communautés saines, équitables et résilientes. Le siège du C40 se trouve à Londres, et dispose de bureaux dans six autres pays ainsi que des représentants dans plus de 25 sites. Ses équipes travaillent avec les autorités municipales, identifient et encouragent l'échange et la mise en œuvre de programmes et de politiques éprouvés; elles fournissent des recherches, une expertise technique et facilitent l'accès à des partenaires clés.

Cette répartition des rôles entre le public et le privé nécessite, du côté des villes et des États, la mise en place de cadres robustes de gestion des budgets décentralisés. Le cadre institutionnel doit permettre un partage clair des champs de responsabilité entre l'État et les collectivités décentralisées, et prévoir des dispositifs de contrôle de la gestion (juridiques et financiers) réguliers. Cette première condition permet au secteur privé d'avoir des éléments d'appréciation sur l'organisation de la maîtrise d'ouvrage locale et de la qualité de sa gestion. En second lieu, le degré d'autonomie financière, c'est-à-dire la part des ressources financières sur lesquelles la ville dispose d'une capacité de décision (notamment la fixation de taux sur les bases d'imposition locales ou de tarifs sur des services publics), est un facteur essentiel qui lui permet de définir sa trajectoire financière future et de programmer ses investissements.

L'autonomie financière est un facteur de confiance dans la relation de la ville avec ses citoyens, et dans la relation entre la ville et les investisseurs privés : les objectifs d'équilibre financier et la planification des investissements sont fixés dans le moyen ou le long terme, les besoins de financement extérieur (subventions de l'État ou d'autres institutions, emprunts ou émissions obligataires durables et vertes) sont évalués et dimensionnés à la soutenabilité financière de la ville, la mise en place de partenariats public-privé pour la réalisation d'infrastructures s'inscrit dans une trajectoire globale, lisible pour l'investisseur privé.

La mobilisation du secteur privé pour le financement d'infrastructures publiques locales repose également sur la qualité de préparation des projets. L'absence de projets dits « bancables » ou viables est reconnue comme l'une des raisons majeures pour lesquelles le secteur privé investit peu dans les infrastructures. À cet effet, les banques publiques de développement proposent aux villes, dans toutes les régions du monde, des « facilités de préparation de projets » qui permettent d'évaluer les projets municipaux sur les plans techniques et financiers, de préparer leurs modalités de financement (public, privé, PPP, co-investissement dans un véhicule financier entre la ville et des acteurs privés) et d'accompagner leur mise en œuvre via de l'assistance technique (gestion financière, comptabilité, gestion des risques du projet). À cette étape, la collecte des données est primordiale, notamment dans des territoires où le rythme de la croissance urbaine est élevé, car elle permet d'optimiser les besoins d'infrastructures de la ville et de fournir des modèles prédictifs sur les tendances sectorielles.

Des appuis techniques sont également réalisés, à l'échelle nationale ou locale, pour élaborer des modèles contractuels sectoriels (marchés de transport, d'approvisionnement en eau...) robustes et inspirés des expériences réussies d'autres villes : les « réseaux de ville » (C40, Global Conventions of Mayors, FMDV, Cités et gouvernements locaux unis) ou les dispositifs de coopération décentralisée (« de pair à pair ») sont ici très efficaces.

“ *L'émergence des « villes de demain », capables d'accueillir près de deux tiers de la population mondiale et d'offrir à leurs habitants une qualité de vie améliorée, impose un changement de paradigme dans la relation entre le secteur public et le secteur privé.* ”

NÉCESSAIRE CHANGEMENT DE PARADIGME

L'émergence des « villes de demain », capables d'accueillir près de deux tiers de la population mondiale et d'offrir à leurs habitants une qualité de vie améliorée, impose un changement de paradigme dans la relation entre le secteur public et le secteur privé. Ainsi, la reconnaissance de la place d'avant-garde des villes face aux enjeux climatiques pourrait s'accompagner d'un accès à des instruments de financement dédiés et démultipliés, tant s'impose la nécessité d'un changement de magnitude : dispositifs de garantie des investisseurs par l'État ou par des institutions financières internationales pour la souscription aux émissions des « obligations climat » des villes, valorisation des actifs « verts » (biodiversité préservée) dans les budgets municipaux afin d'inciter les banques privées à financer la croissance des espaces naturels au sein des territoires urbains, renforcement des dispositifs d'investissement « à impacts » pour encourager le secteur privé à mettre en œuvre des politiques publiques locales favorisant l'insertion sociale et économique ou la protection de l'environnement.

Au-delà des formes de partenariats actuels, le socle de coopération futur entre les villes et le secteur privé pourrait être celui de la co-construction, pour élaborer une vision commune à long terme du développement du territoire. Au sein de cette nouvelle relation, l'extension des dispo-

“ *Au-delà des formes de partenariats actuels, le socle de coopération futur entre les villes et le secteur privé pourrait être celui de la co-construction, pour élaborer une vision commune à long terme du développement du territoire.* ”

sitifs de garanties (paiement de service public, remboursement de la dette, garantie du risque de change – les revenus des projets étant souvent perçus en monnaie locale) des grands bailleurs de fonds pourraient permettre d'accélérer la mobilisation des ressources des investisseurs privés vers les pays du Sud, et vers les villes en particulier.

Vision utopique? Peut-être, mais les enjeux sont exceptionnels car ils concernent l'avenir de l'humanité. Les villes sont des écosystèmes précieux, traduction spatiale de l'organisation des hommes et de leurs activités. Dans l'Europe du Moyen-Âge, elles se sont créées autour de la conjonction d'intérêts privés sous la tutelle des riches seigneurs féodaux. Une transposition à nos jours, sous la forme d'institutions internationales accompagnant et sécurisant l'accès aux financements privés des villes, pourrait être une source d'inspiration. ■



À la COP28, les propositions des acteurs locaux en faveur de solutions climatiques urbaines

La COP28, qui s'est tenue du 30 novembre au 12 décembre 2023 à Dubaï, a permis de redécouvrir le rôle essentiel des maires et des collectivités locales dans la lutte contre le changement climatique. Au sein de la COP28 s'est d'ailleurs tenu pour la première fois, les 1^{er} et 2 décembre, un sommet inédit sur l'action climatique locale, le Local Climate Action Summit (LCAS). Ce sommet s'est ouvert en présence du Secrétaire général des Nations unies, António Guterres. Il a réuni plus de 450 responsables locaux : maires, gouverneurs, entreprises et ONG.

Dans le cadre du LCAS, une initiative multinationale a été lancée, à laquelle ont souscrit plus de 60 gouvernements nationaux. Baptisée CHAMP (Coalition for High-Ambition Multilevel Partnerships), elle exige notamment des pouvoirs publics nationaux qu'ils s'engagent formellement à consulter les leaders climatiques locaux avant de soumettre l'actualisation de leurs « contributions déterminées au niveau national » (CDN). Les engagements nationaux mis en place après l'Accord de Paris de 2015 ne comportent pas, en effet, de contenu significatif sur les thématiques urbaines. Les participants au LCAS recommandent aussi d'améliorer l'accès aux financements directs bénéficiant à l'action locale (en particulier en matière d'adaptation) pour assurer aux villes et collectivités territoriales les ressources adéquates permettant de s'équiper pour renforcer leur résilience climatique. Aujourd'hui, seulement 10 à 15 % des financements mondiaux pour la lutte contre le changement climatique transitent par les collectivités locales. Enfin, ils demandent que les responsables locaux de la lutte contre le changement climatique aient une véritable place à la table des négociations internationales sur le climat.

La réforme des banques multilatérales de développement figurait également en bonne place à l'ordre du jour du LCAS. On sait que les villes, tout particulièrement dans les pays à revenus faibles et intermédiaires, peinent à attirer les financements climatiques : elles sont freinées en effet par leurs problèmes de solvabilité, par les difficultés d'accès aux marchés de capitaux et par le manque d'alignement politique. Les banques multilatérales de développement sont particulièrement bien placées pour aider les villes à surmonter ces défis et orienter les flux de financements vers les actions climatiques urbaines.

Un récent rapport¹, élaboré par la Cities Climate Finance Leadership Alliance en partenariat avec le groupe C40 Cities et la Convention mondiale des maires pour le climat et l'énergie, formule un ensemble de recommandations sur la façon dont les banques multilatérales de développement peuvent renforcer leur rôle dans le financement des projets climatiques locaux. L'enjeu est en particulier le développement de l'investissement dans les phases de préparation des projets et, d'une façon générale, l'augmentation significative des montants investis. Il faut aussi parvenir à coordonner mieux action locale et action nationale, pour instaurer un environnement plus propice au financement. En outre, il est essentiel d'adapter les instruments financiers aux réalités de terrain des villes et de financer en priorité l'adaptation urbaine dans les villes du « Sud global ».

¹ « Accelerating Urban Climate Finance in Low- and Middle-Income Economies: An important strategic dimension of MDB reform ». Voir <https://citiesclimatefinance.org/publications/accelerating-urban-climate-finance-in-low-and-middle-income-countries/>

Soutenir la transition vers des transports publics propres en Colombie

Francisco Lozano, Président, Financiera de Desarrollo Nacional (FDN)

Dans sa transition vers des transports publics utilisant une énergie propre (notamment électrique), le défi auquel fait face la Colombie est largement structurel : les réseaux de transports sont gérés par les villes de façon indépendante, d'où un manque d'intégration. Il faut remédier aux doublons qui en résultent, et traiter les autres problèmes structurels, notamment les relations contractuelles, pour rendre la transition vers les énergies propres à la fois viable et finançable.

QUELS SONT LES PRINCIPAUX DÉFIS RENCONTRÉS PAR LES VILLES COLOMBIENNES CONCERNANT LA MOBILITÉ URBAINE ?

En Colombie, les transports publics sont gérés par les municipalités de façon indépendante. Les transports fonctionnent donc selon différents modèles, ce qui complique le passage à l'électrification des flottes. En dehors de Bogotá, les systèmes de transports publics présentent en outre d'importants problèmes structurels. La plupart d'entre eux coexistent actuellement avec des modes de transports publics traditionnels¹, avec lesquels ils sont en concurrence. Ces doublons réduisent leur taux d'utilisation et donc leurs revenus, entraînant des problèmes financiers dans un contexte d'accès limité aux sources de

financement. À l'heure actuelle, le système de transport public en Colombie est structurellement déficitaire. Or, la transition vers l'électrique (bus et métros) est coûteuse et il n'est guère envisageable de couvrir cette hausse des coûts par une augmentation des tarifs. Ce serait donc les municipalités qui devraient les assumer – solution au mieux temporaire (compte tenu des limites de leurs budgets), sinon irréaliste. Les collectivités locales et l'État doivent donc travailler main dans la main pour identifier des sources de financement supplémentaires, et les mettre en œuvre pour permettre la transition.

FRANCISCO LOZANO
Spécialiste des infrastructures en Colombie, Francisco Lozano travaille plus particulièrement sur le financement de projets, les privatisations, la gestion des régies et des concessions dans le domaine de l'énergie. Il a plus de 25 ans d'expérience, tant dans le secteur public que privé. Depuis 2019, il préside la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), où il pilote le financement et la structuration de projets nationaux et régionaux. Diplômé en ingénierie civile à l'Universidad de los Andes, il est aussi titulaire de trois masters, en Économie urbaine, en Ingénierie civile et environnementale, en Technologies et politique.

“ **Le système de transport public en Colombie est structurellement déficitaire. Or, la transition vers l'électrique (bus et métros) est coûteuse et il n'est guère envisageable de couvrir cette hausse des coûts par une augmentation des tarifs.** ”

¹ En l'occurrence, des bus diesel obsolètes et très émissifs, détenus par de petits opérateurs peu soucieux de la sécurité et de la qualité.

QUEL EST LE RÔLE DE LA FDN DANS LE DÉPLOIEMENT DE SYSTÈMES DE MOBILITÉ URBAINE DURABLES ET INCLUSIFS ?

La FDN soutient depuis de longues années le développement de systèmes de transports urbains. Nous avons notamment restructuré plusieurs contrats de concession des transports publics de Bogotá (TransMilenio), ce qui a permis à ce segment du marché d'accéder aux financements en monétisant ces contrats, avec à la clé le renouvellement de 1 600 autobus, équipés de technologies propres. Nous avons aussi restructuré dernièrement le système de transport de la municipalité de Carthagène, sur la base de nouveaux contrats avec des opérateurs privés, d'un nouveau dispositif de rémunération, ainsi que de nouveaux engagements et contributions de la part de la ville. Nous avons en outre conduit la structuration financière, juridique

et technique des lignes une et deux du métro de Bogotá, qui compte parmi les plus grands projets d'infrastructures de toute l'Amérique latine. Des retombées très importantes sont attendues dans les deux cas, avec une réduction de près de 300 000 tonnes d'émissions de CO₂ par an, une économie de plus de 150 millions de litres de carburant, et près de 400 millions d'heures de transport gagnées chaque année. Nous avons également structuré l'extension du réseau de TransMilenio jusqu'à Soacha (ville limitrophe de Bogotá), le train de banlieue de Valle del Cauca, et le tramway de la Calle 80, à Medellín.

En matière de financement de projets proprement dit, nous avons financé, conjointement à Proparco, les concessionnaires Electribus et Green Móvil, à hauteur de quasiment 250 millions de dollars et pour l'achat de près de 700 bus électriques destinés à TransMilenio dans la capitale colombienne. Ces prêts à long terme sont particulièrement significatifs, dans la mesure où ils renforcent notre position de principal financeur d'autobus électriques en Colombie, mais aussi parce qu'ils ont été octroyés à un moment où les banques locales ne souhaitaient pas s'intéresser à ce secteur.

“ Nous avons financé, conjointement à Proparco, les concessionnaires Electribus et Green Móvil, à hauteur de quasiment 250 millions de dollars et pour l'achat de près de 700 bus électriques destinés à TransMilenio dans la capitale colombienne. ”

À QUELS BESOINS CES SYSTÈMES DE MOBILITÉ URBAINE RÉPONDENT-ILS, ET À QUELS DÉFIS SONT-ILS CONFRONTÉS ?

Dans de nombreuses villes, les autorités prennent très au sérieux l'électrification des réseaux de bus. Cette prise de conscience est un point de départ : le passage à l'électrique exige d'abord une volonté politique. En trouvant des ressources financières supplémentaires et en mobilisant

des technologies capables de réduire les coûts de fonctionnement, les municipalités peuvent mettre en place des bus électriques sans creuser leurs déficits, ni renoncer à d'autres investissements prioritaires.

COMMENT ENVISAGEZ-VOUS LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ URBAINE EN COLOMBIE ?

En Colombie, la mobilité urbaine va poursuivre sa diversification vers des technologies plus propres ; nos villes se sont d'abord développées autour de leurs réseaux de bus. Aujourd'hui, nous encourageons la mise en service de lignes de métro, de systèmes ferroviaires légers et de trains de banlieue pour relier des villes de plus petite taille, mais aussi de téléphériques dans les régions montagneuses et de vélos, pour des traversées urbaines sur des pistes cyclables réservées.

Les municipalités doivent travailler avec les pouvoirs publics pour identifier et intégrer de nouvelles sources de revenus, afin de couvrir la hausse des dépenses d'investissement que nécessitent les alternatives électriques. De leur côté, les pouvoirs publics doivent réfléchir à mettre en place des dispositifs permanents de financement peu onéreux, et inciter les banques à apporter leur contribution à travers des solutions de financement plus créatives. Bien sûr, la FDN a un rôle important à jouer : nous sommes peut-être l'un

des intervenants les plus expérimentés dans la structuration et le financement de projets de mobilité urbaine en Colombie. Nous pouvons aider les municipalités à structurer et financer les nouveaux projets en nous appuyant sur des solutions à long terme créatives, finançables et reproductibles.

Nous travaillons depuis plusieurs années avec le groupe AFD, et en particulier avec Proparco. Il est essentiel pour nous de nouer des partenariats de ce type, avec des bailleurs de fonds comme Proparco qui ont un fort degré d'expertise et d'engagement, et qui cherchent comme nous à identifier des solutions « gagnant-gagnant ». Pour poursuivre notre action, nous avons récemment signé une convention de crédit avec l'AFD : ces ressources seront essentielles pour nous permettre de financer des réseaux de bus électriques dans des villes de plus petite taille – car nous sommes convaincus que la mobilité durable est une condition préalable au développement des villes. ■

REPÈRES FINANCIÈRE DE DESARROLLO NACIONAL

La Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) est une banque colombienne de développement privée et indépendante. Elle cherche à accroître la liquidité dans le secteur des infrastructures. Sa connaissance des mécanismes de structuration et de financement lui permet de concevoir des solutions innovantes pour une gestion adaptée des risques, mais aussi d'identifier et d'attirer investisseurs et bailleurs. La FDN leur propose une structuration financière efficace, permettant d'obtenir des sources compétitives de financement à long terme et de limiter les risques de refinancement. Elle compte parmi ses actionnaires le Grupo Bicentenario, l'IFC, la Sumitomo Banking Corporation et la banque de développement de l'Amérique latine (CAF).



Favoriser une mobilité urbaine à zéro émission en Amérique latine

Green Móvil est le plus important des trois financements projets d'e-mobilité financés par Proparco sur les trois dernières années (pour un montant cumulé de 140 millions d'euros). Cofinancé par la FDN, il est l'exemple type d'un projet d'e-mobilité bien conçu. Avec 406 bus électriques desservant la ville de Bogotá (auxquels s'ajoutera bientôt un bus vert à hydrogène), Green Móvil est la plus importante opération d'e-mobilité de toute l'Amérique latine. Elle a été mise en place en un an seulement, grâce à l'expérience de ses instigateurs, Transdev (un leader de la mobilité urbaine) et FANALCA (un opérateur local de premier plan). Plus de 35 millions de passagers par an empruntent désormais des bus électriques fonctionnant exclusivement à l'énergie propre. Green Móvil et ses 1200 collaborateurs contribuent ainsi à améliorer la qualité de l'air de Bogotá (où la pollution urbaine est élevée), en évitant l'émission de 24 000 tonnes de CO₂ par an.

Programme ASToN : un réseau de villes africaines pour la transition numérique

Simina Lazar, Chargée de mission Participation et Société civile, AFD

Selon l'Union internationale des télécommunications et les Nations unies, une « ville intelligente » (smart city) est une « ville innovante qui allie [...] les technologies de l'information et de la communication (TIC) à d'autres moyens pour améliorer la qualité de vie, l'efficacité de son fonctionnement et de ses services, et sa compétitivité, tout en garantissant [...] les dimensions économiques, sociétales, environnementales et culturelles ». Depuis 2019, le programme ASToN vise à développer cette conception et à appliquer ces principes sur le terrain, en particulier dans des villes africaines souvent confrontées à l'urgence et à l'insuffisance de leurs infrastructures.

REPÈRES AFD

L'Agence française de développement (AFD) contribue à mettre en œuvre la politique de la France en matière de développement et de solidarité internationale. À travers ses activités de financement du secteur public et des ONG, ses travaux et publications de recherche (Éditions AFD), de formation sur le développement durable (Campus AFD) et de sensibilisation en France, elle finance accompagne et accélère les transitions vers un monde plus juste et résilient. Ses équipes sont engagées dans plus de 3 250 projets sur le terrain, dans les Outre-mer, dans 115 pays et dans les territoires en crise, pour les biens communs – le climat, la biodiversité, la paix, l'égalité femmes-hommes, l'éducation ou encore la santé.

Les villes africaines comptent parmi les plus jeunes au monde, et les plus dynamiques en termes démographiques. Comme partout ailleurs, cet accroissement démographique exerce une pression importante sur les infrastructures, ainsi que sur les logements et les emplois disponibles, sans parler de l'impact sur les services publics ou le développement du

marché informel. Et en même temps, il y a là une opportunité de faire les choses différemment, de s'appuyer sur les capacités d'innovation et la créativité de l'Afrique en faisant le lien avec des offres technologiques potentielles, et en mettant en commun les idées pour trouver des solutions et des moyens d'aller de l'avant. C'est la démarche adoptée entre 2019 et 2022 par le programme African Smart Towns Network (ASToN)¹.

LIBÉRER LES RESSOURCES POUR ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT NUMÉRIQUE

La transformation numérique était, dès l'origine, au cœur du programme ASToN mais, à son lancement, il est très vite apparu comme une évidence que certains défis étaient transversaux et communs à différentes villes, à des degrés divers. Par exemple, le renforcement des capacités numériques au sein d'une administration municipale est un exercice de longue haleine, en particulier lorsque la ressource humaine est limitée. Au-delà de l'investissement initial majeur

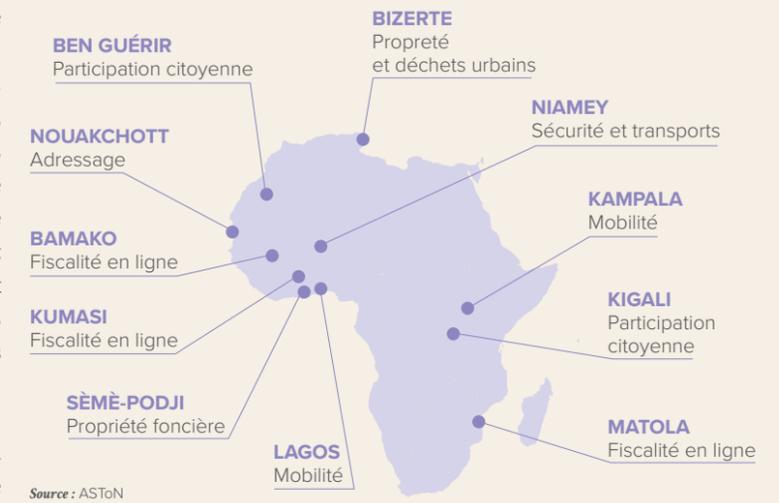
que nécessitent la plupart des projets numériques, les villes se retrouvaient confrontées au choix de « faire ou faire faire ». En outre, l'introduction de la technologie et du numérique dans la gestion d'une ville se heurte souvent aux méthodes de travail traditionnelles, notamment lorsque les tâches sont encore effectuées à la main, entraînant, pour certains personnels municipaux, un risque de perte d'emploi.

Dans le réseau ASToN, la maturité numérique des institutions et de leurs territoires d'implantation était variable. Certaines villes, comme Niamey (au Niger) ou Bizerte (en Tunisie) lançaient leurs tout premiers projets numériques, tandis que d'autres, comme Kigali ou Kampala, avaient déjà mis en place des stratégies et des démarches de smart city. Malgré cette diversité de situations, il est rapidement apparu que le travail entre homologues, à la fois localement et au niveau international, pouvait donner aux villes l'élan nécessaire pour lancer le processus et trouver les ressources et les compétences requises pour se mettre au travail.

Agnes Khawa, de la Kampala City Capital Authority, partage son expérience pour la municipalité de Kampala, en Ouganda, membre du réseau ASToN : « [...] Kampala est parvenue à mettre en place une solution numérique de mobilité baptisée KlaConnect. Grâce à elle [...], les habitants seront à même d'améliorer leur expérience de mobilité par la consultation en temps réel d'informations relatives au trafic, aux incidents, aux fermetures de voies de circulation ou aux déviations [...]. Nous avons également pu, à l'échelon local, réunir les différentes parties prenantes au sein d'un groupe d'action qui compte des représentants du secteur public et du secteur privé, des décideurs politiques, mais aussi des citoyens. »

En collaborant à la fois avec leurs homologues internationaux et avec un ensemble de parties prenantes au niveau local, des villes comme Kampala sont ainsi parvenues à échapper au dilemme du

Figure 1. Les villes du réseau ASToN et leurs défis



Source : ASToN

« faire ou faire faire ». En collaboration avec des partenaires privés, localement intégrés au groupe, les autorités municipales ont pu concevoir une solution qu'elles se sont véritablement appropriée. La municipalité continuera de suivre le projet et restera engagée tout au long du processus, à la fois du fait d'une volonté politique, d'engagement des équipes et de maintien des relations avec les autres membres du réseau. Dans le cas de villes en cours de décentralisation, comme Niamey (au Niger) ou Bamako (au Mali), le fait d'appartenir à un groupe de villes homologues donne aussi aux municipalités l'occasion de travailler avec les services de l'État, et d'établir avec eux des partenariats pérennes.

TESTER À PETITE ÉCHELLE, ÉCHOUER D'EMBLÉE : L'EXPÉRIMENTATION COMME OUTIL

La phase d'expérimentation du projet de Kampala a été conçue pour permettre aux autorités locales d'acquérir des manières de travailler non linéaires et de pouvoir tester ex ante certains volets de leur plan d'action local. Ainsi, les équipes municipales ont d'abord émis des hypothèses autour du projet, qu'elles ont ensuite cherché à valider ou invalider par l'expérimentation, afin

de pouvoir intégrer ces enseignements dans leurs plans d'action. L'approche d'ASToN consistait à permettre aux collectivités d'accepter l'incertitude, et de concevoir leurs projets en partant d'une expérience concrète, facultative, puis de les adapter et de les faire évoluer en fonction des enseignements obtenus (sur les solutions, les utilisateurs et les autres parties prenantes).



1 • Voir le site du programme ASToN : <http://www.aston-network.org/>

UN ARTICLE DE SIMINA LAZAR

Depuis près de 15 ans, Simina Lazar travaille auprès d'organisations et de collectivités locales, en Afrique et en Europe, au développement de politiques urbaines durables et de services numériques centrés sur leurs utilisateurs. Diplômée en anthropologie sociale et en relations internationales, elle cherche à identifier, à l'échelle humaine et au niveau systémique global, les moyens de contribuer à établir des villes et des communautés prospères, respectueuses de la planète. Début 2023, Simina Lazar a rejoint l'équipe Citoyens et institutions de l'AFD, en tant que chargée de mission Participation et Société civile.

Au moment où elle a rejoint ASToN, la ville de Sèmè-Podji, au Bénin, avait pour objectif la mise en place d'une numérisation de ses registres fonciers. L'équipe municipale s'inquiétait de la multiplication des conflits et des procès liés à la propriété des terrains. Farid Salako, conseiller municipal, raconte : « *Notre solution a d'abord été testée dans un quartier de la ville, sur une superficie de 50 hectares. Rapidement, la municipalité a organisé des rencontres et des échanges avec les habitants de ce quartier, y compris avec les "sages" de la communauté, afin de leur expliquer le projet. Nous sommes fiers aujourd'hui de pouvoir dire que cela a fonctionné : nous avons été en mesure de collecter 80 % des données directement auprès des citoyens.* » En tant que collectivité locale, dit-il, la municipalité a ainsi pu comprendre l'importance d'un test à petite échelle avant le déploiement du modèle, mais aussi l'importance d'une bonne communication avec les habitants.

En se concentrant sur une démarche d'expérimentation plutôt que sur des protocoles figés, ces villes ont pu tester leurs idées comme elles l'entendaient. La ville de Bizerte était à la recherche d'un partenaire pour développer une version élémentaire fonctionnelle de sa solution numérique (un « produit minimum viable »). Elle s'est rendu compte que ses propres protocoles et processus de passation de marchés exigeaient la constitution d'un cahier des charges à long terme, fixe et détaillé, ce qui ne laissait guère de place à des itérations successives du produit, adossées à une courbe d'apprentissage. En résumé, il s'agissait d'une méthode de travail figée qui aurait été inadaptée ou non pertinente pour la ville de Bizerte si elle avait été appliquée, et ne lui aurait pas permis de tester leurs hypothèses.



ASToN : un appui à 11 villes africaines dans leur effort vers la transition numérique

ASToN est un réseau de 11 villes, implantées dans 11 pays africains, cherchant à développer leur transition numérique pour davantage de résilience et d'inclusivité. Convaincues que les outils numériques peuvent être un accélérateur du changement, elles se sont lancées dans le parcours d'acquisition de connaissances proposé par ASToN entre 2019 et 2022, afin de développer des solutions durables pour leurs citoyens. Le programme a fourni aux autorités locales de chacune de ces villes un cadre leur permettant de bâtir et de tester la feuille de route de leur transformation numérique. Le dispositif comportait une phase d'expérimentation, au cours de laquelle les équipes locales ont pu tester des réponses possibles, collecter des données et des points de vue pour identifier les approches fructueuses (et celles qui l'étaient moins), et comprendre comment mettre à l'échelle leurs idées et améliorer leurs travaux. ASToN a ainsi agi comme un catalyseur de changement à long terme, fournissant aux villes un socle sur lequel elles pourraient continuer de bâtir et développer leurs propres solutions numériques. Le budget total d'ASToN s'élevait à 2 995 000 euros sur trois ans. Il a été financé par l'AFD, en s'appuyant sur les méthodes et les outils du programme européen URBACT¹.

¹ Voir le site du programme URBACT : <http://www.urbact.eu/>

PARCOURS D'ACQUISITION DES CONNAISSANCES ADAPTABLE

L'une des principales hypothèses de l'équipe de coordination du réseau ASToN était que les villes avanceraient plus vite sur le chemin de leur développement numérique en travaillant ensemble avec un groupe de « pairs ». L'équipe ignorait si cela fonctionnerait : comment, en effet, rassembler des individus issus d'une telle diversité de situations et de cultures en facilitant un échange fructueux ? C'était tout l'enjeu de cet apprentissage collectif, au sein d'un réseau d'une grande richesse, réunissant des professionnels chevronnés.

Le cheminement a été pensé de façon à intégrer les tests, les acquis et la réitération, afin d'aboutir à un dispositif programmatique dont l'adaptabilité saurait répondre aux besoins des villes, avec un équilibre bien dosé entre expertise technique et expérience du terrain. Ce dispositif propose tout d'abord un parcours centré sur l'action. Un programme de trois ans d'événements et d'ateliers, faisant intervenir des spécialistes sectoriels et des investisseurs, permet d'aboutir à des plans d'actions locaux. Les apprentissages « entre pairs » reposent sur

des rendez-vous réguliers avec un réseau de praticiens urbains, venus de toute l'Afrique, afin de favoriser le peer learning et l'entraide. Une mise en œuvre et un appui financier est par ailleurs apporté aux membres du groupe ; il s'agit d'un accompagnement sur-mesure, qui bénéficie du soutien de spécialistes et qui vise à développer un plan local d'action, assorti d'un budget alloué à la mise en œuvre du projet.

Au fur et à mesure des progrès d'implémentation et de l'évolution des besoins, les outils devenus superflus ont été désactivés, l'accent a été mis sur des aspects tels que la mise au point finale de l'expérimentation, la recherche de financements et les réglages administratifs. De même, il est apparu très tôt que, pour renforcer la communauté, le programme devait prendre le temps d'aller vers les gens, et de lever les obstacles à leur complète implication. La flexibilité, alliée à un rythme trimestriel de rencontres, a permis aux villes de se mettre temporairement en retrait en cas de nécessité, avant de redevenir proactives, ce que toutes ont choisi de faire².

... QUID DES SMART CITIES, DANS TOUT ÇA ?

Aux débuts du programme ASToN, de nombreux élus et fonctionnaires des villes participantes ont été consultés pour savoir ce que le terme de « ville intelligente » signifiait pour eux et pour les pouvoirs publics qu'ils représentaient. Leurs réponses ont été regroupées en trois catégories : « engagement citoyen », « prestation de services » et « croissance urbaine durable ». Chaque ville avait ainsi sa propre vision de ce que devait être une *smart city*. L'équipe de coordination du programme s'est vite rendu compte qu'il n'était

pas nécessaire de se conformer à une seule de ces visions, les différents aspects pouvant tous être abordés au fil du programme. Elle a également pris conscience que le dénominateur commun des réponses reçues n'était pas l'aspect technologique : une prise de décision judicieuse et pleinement informée, comme ce fut le cas pour les municipalités de Sèmè-Podji, Kampala ou Bizerte, peut avoir davantage d'impact encore que les capteurs et l'intelligence artificielle. ■

² Voir également : <https://aston-network-stand.org/tools-methods/the-learning-journey-of-building-a-city-network/>

Réussir le développement numérique de l'Afrique grâce à une technologie de pointe

👤 Chris Wood, Directeur général, Groupe WIOCC

Le partenariat mis en place entre Proparco et la société WIOCC, pionnière dans le domaine des réseaux numériques et des services liés aux données, contribue à créer les conditions d'une transformation numérique en Afrique. Cette initiative favorise la mise en place d'un environnement technologique de niveau international, accessible à toutes les populations pour leur permettre de construire des entreprises plus performantes et des vies plus faciles. Cela concerne notamment la création de contenus numériques locaux, et la promotion d'un développement plus inclusif.

EN QUOI LES ACTIVITÉS DE WIOCC ET D'OADC ONT-ELLES CONTRIBUÉ À CONNECTER L'AFRIQUE AU MONDE NUMÉRIQUE ?

👤 CHRIS WOOD

Chris Wood dirige le groupe WIOCC depuis 2008, alors que la société était en phase de démarrage. Depuis plus de 20 ans, il mène une carrière dans le secteur des télécommunications. Il copréside actuellement le comité de gestion de Eastern Africa Submarine cable System (EASSy). Comptable de formation, Chris Wood a occupé des postes de direction dans différents domaines au sein de grandes entreprises de télécommunications. Avant de rejoindre WIOCC, il était vice-président chargé de la direction commerciale, du marketing et du développement produits chez FLAG Telecom (aujourd'hui Reliance Globalcom), prestataire international de services de réseau.

Les solutions de connectivité proposées par WIOCC ont une dimension transformatrice dans la mesure où elles font le lien entre ses réseaux sous-marins ou terrestres en « accès ouvert » et les concentrateurs numériques d'une autre société du groupe, Open Access Data Centres (OADC), également en open access. Ce dispositif permet de fournir une « infrastructure numérique ouverte convergente » (dite « CODI », pour *Converged Open Digital Infrastructure*). Sans équivalent, celle-ci contribue à accélérer la transformation numérique du continent.

L'offre CODI du groupe WIOCC permet en effet aux opérateurs du cloud, aux fournisseurs de contenu, aux entreprises de télécommuni-

cation et aux fournisseurs d'accès Internet de bénéficier rapidement et à moindre coût d'une infrastructure distribuée, ouverte et évolutive, pour accroître leur portée et déployer leurs capacités vers de nouveaux marchés, où ils sont à même d'offrir aux entreprises comme aux particuliers une large gamme de produits et services. La CODI incite aussi les entreprises internationales à développer leurs investissements sur les marchés du continent, en croissance rapide. Le groupe WIOCC contribue à la transformation numérique de l'Afrique à travers son engagement d'investir près d'un milliard de dollars en appui au déploiement de la CODI à l'échelle du continent.

“ *En Afrique, des avancées technologiques rapides ont entraîné une explosion de la demande en matière de raccordement Internet et de services liés aux données, et donc une tension sur les infrastructures existantes.* ”

QUELS SONT LES PRINCIPAUX OBSTACLES QUE VOUS AVEZ RENCONTRÉS POUR MENER À BIEN CETTE MISSION ?

Le premier défi a consisté à faire correspondre l'offre et la demande d'infrastructures numériques. En Afrique, des avancées technologiques rapides ont entraîné une explosion de la demande en matière de raccordement Internet et de services liés aux données, et donc une tension sur les infrastructures existantes. Construire et entretenir un réseau fiable et évolutif s'est avéré une tâche complexe, qui a nécessité des investissements stratégiques dans des systèmes de câbles sous-marins et terrestres, et des investissements colossaux dans la construction et l'exploitation de centres de données pleinement opérationnels.

Un autre frein important tient au manque de diversification des réseaux terrestres. Leurs limites ont introduit des vulnérabilités dans la connectivité, beaucoup de raccordements présentant une fiabilité médiocre. À cela s'ajoute la probabilité élevée de voir les réseaux perturbés par des phénomènes météorologiques violents ou des inondations, qui compromettent encore davantage leur fiabilité globale.

Le manque de réseaux et de centres de données en accès ouvert a donc fait obstacle à la mise en

place d'un écosystème numérique bien intégré. Faut-il d'options en *open access* disponibles en quantité suffisante, il est d'autant plus difficile d'assurer la continuité des solutions de connectivité. En outre, les stratégies de tarification mises en place par les opérateurs actuels au niveau des infrastructures critiques et des *data centers* aboutissent souvent à des prix prohibitifs. Cela crée des barrières financières qui rendent plus difficile l'entrée d'éventuels concurrents sur le marché, et freinent le développement d'infrastructures numériques financièrement plus accessibles.

Sur certains marchés, le protectionnisme des opérateurs et des principaux acteurs en place aggrave encore ces difficultés. En s'opposant à la libre concurrence, ils empêchent en effet le développement d'un environnement sain, susceptible de favoriser l'innovation, de faire baisser les coûts et, globalement, d'améliorer les options de connectivité. En dépit de tous ces obstacles, l'engagement du groupe WIOCC en faveur de l'innovation et des partenariats stratégiques lui a permis de réaliser des avancées majeures et de réduire la fracture numérique.

COMMENT PROPARGO A-T-ELLE SOUTENU LE GROUPE WIOCC FACE À CES DIFFÉRENTS DÉFIS ?

Avec le soutien de Proparco, WIOCC a été en mesure d'obtenir les ressources nécessaires pour assurer l'amélioration des infrastructures et l'expansion du réseau. Proparco a aussi pu proposer des points de vue et des conseils précieux, qui ont permis au groupe de prendre ses décisions en connaissance de cause, et d'aborder plus efficacement des défis complexes. De plus, la solidité financière, la réputation et la crédibilité de Proparco ont inspiré confiance à d'autres investisseurs et partenaires, permettant ainsi au groupe WIOCC de bâtir des alliances stratégiques et de s'assurer des financements complémentaires.

En outre, l'engagement bien connu de Proparco en faveur du respect des normes internationales et des meilleures pratiques est venu consolider la réputation de WIOCC en tant qu'acteur responsable et fiable dans le secteur des télécommunications, lui permettant de gagner la confiance des parties prenantes et des autorités réglementaires. Le soutien de Proparco a été déterminant pour démultiplier les efforts de WIOCC dans la mise en œuvre de sa vision, celle d'une Afrique numérique et connectée. →

DE VOTRE POINT DE VUE, QUE RESTE-T-IL ENCORE À ACCOMPLIR POUR PARVENIR À RÉDUIRE LE FOSSÉ NUMÉRIQUE EN AFRIQUE ?

Pour réduire cette fracture, il est primordial de maintenir dans la durée l'engagement en faveur des infrastructures numériques en Afrique. Cela implique de développer des réseaux de fibre optique au niveau national et à l'échelle des villes, mais aussi de renforcer les *data centers*, autant ceux qui sont centralisés que ceux qui sont périphériques. Il est essentiel aussi de faciliter l'accès des populations à des appareils abordables et à des solutions de connexion Internet peu onéreuses.

“ Avec le soutien de Proparco, WIOCC a été en mesure d'obtenir les ressources nécessaires pour assurer l'amélioration des infrastructures et l'expansion du réseau. ”

COMMENT LE GROUPE WIOCC RÉPOND-IL AUX BESOINS DES PAYS ENCLAVÉS ET DE LA POPULATION EN GÉNÉRAL ?

Le groupe WIOCC accompagne le développement des infrastructures par l'investissement et l'amélioration continue des ressources numériques – notamment les réseaux de fibre optique et les centres de données. Le but est de déployer la connectivité au-delà des villes littorales pour atteindre les zones éloignées et insuffisamment desservies. À cela s'ajoute le développement de partenariats stratégiques avec des opérateurs locaux dans ces régions. En collaborant avec ces acteurs bien établis localement, WIOCC peut prendre appui sur leur expertise et sur leur connaissance du marché afin d'aborder les défis spécifiques de ces zones, et ainsi assurer une meilleure efficacité du service. En outre, par l'application de son modèle en *open access*, WIOCC favorise les forces concurrentielles et la baisse des coûts, d'où une participation accrue des parties prenantes, et un déploiement

L'harmonisation du cadre réglementaire et la simplification des politiques appliquées au secteur stimuleront la connectivité et les investissements transfrontaliers. Le soutien aux start-up technologiques, aux PME et aux fournisseurs d'accès Internet, ainsi que les initiatives permettant de réduire les coûts d'accès Internet, continueront de favoriser l'innovation et de faire grimper le taux d'adoption de ces outils. Les partenariats public-privé offrent quant à eux la perspective d'une mise en commun des ressources et des expertises. Il est nécessaire aussi de mettre en œuvre des programmes d'alphabétisation numérique et de développement des compétences, afin de doper la participation à l'écosystème numérique. Favoriser la création et la promotion de contenus numériques locaux permettra en outre de multiplier le nombre d'utilisateurs et de favoriser un développement inclusif.

accélération des réseaux connectés. La capacité du groupe à mettre en place une solution complète de connectivité clé en main lui permet d'intégrer les infrastructures transfrontalières et d'offrir une solution « tout-en-un » rationalisée.

À travers cette démarche concertée, WIOCC s'efforce de créer un paysage numérique inclusif, qui bénéficie à la fois aux grandes métropoles côtières, aux villes de l'intérieur et aux régions enclavées jusqu'ici mal desservies, contribuant de ce fait au développement socioéconomique global de l'Afrique. Le continuum des centres de données « *core to edge* » (« du cœur à la périphérie ») et la rapidité avec laquelle ces derniers sont construits permettent d'accroître la pénétration du haut-débit. Des recherches ont pu montrer qu'une augmentation de 10 % de la pénétration du haut-débit entraîne une hausse du PIB pouvant aller jusqu'à 2,5 %.

QUEL EST L'IMPACT DE L'URBANISATION RAPIDE DE L'AFRIQUE SUR L'INFRASTRUCTURE ET LES SERVICES NUMÉRIQUES ?

L'accroissement de la population urbaine renchérit la demande d'infrastructures numériques, notamment en matière de connectivité et de *data centers*. Il s'agit de répondre à une plus forte concentration d'utilisateurs en zone urbaine et à la multiplication des besoins, d'où la nécessité d'assurer les mises à niveau et une bonne « connectivité du dernier kilomètre ». Dans le même temps, l'urbanisation conduit à une adoption plus large de services numériques tels que le e-commerce ou la banque en ligne,

entraînant des transformations dans des secteurs comme la santé, les services financiers ou l'éducation. Le marché des villes présente des opportunités commerciales lucratives pour les installateurs, les fournisseurs d'accès Internet, les opérateurs de réseaux mobiles et un grand nombre d'entreprises qui, dans toute l'Afrique, proposent des solutions numériques – mais ce marché urbain accentue également la concurrence, d'où la nécessité d'innover en permanence.

QUELLE EST L'IMPORTANCE, POUR VOS CLIENTS, D'UN TRAITEMENT ET D'UN STOCKAGE DES DONNÉES AU NIVEAU LOCAL ?

Le stockage des données de nos clients sur leur territoire national permet d'assurer que les informations sensibles sont soumises aux dispositions juridiques et réglementaires du pays, ce qui consolide la souveraineté et la protection des données. Leur traitement local permet de réduire les temps de latence, ce qui bénéficie aux applications en temps réel et améliore l'expérience utilisateur. En outre, le stockage local renforce la sécurité en limitant l'exposition aux cybermenaces extérieures. Parmi les autres

avantages d'un stockage et d'un traitement au niveau local, citons aussi l'optimisation de la bande passante et une meilleure accessibilité, même en cas de perturbations. Les *data centers* d'OADC permettent d'accroître les capacités de stockage, de traitement et de fourniture de contenus jusqu'aux confins du réseau, entraînant une amélioration de la performance des applications, la possibilité de traiter localement les données critiques, et la réduction des coûts de transmission.

QUELS SONT LES ENJEUX QUE DOIT RELEVER OADC À L'AVENIR ?

L'entreprise est à mi-parcours d'un programme d'investissement de plus de 500 millions de dollars, échelonné sur plusieurs années. Il conduira à la construction et à l'exploitation, dans toute l'Afrique, d'un réseau unique de centres de données « *core to edge* » d'envergure internationale, fonctionnant en accès ouvert. OADC est l'entreprise de *data centers* qui croît le plus rapidement sur le continent africain : ces douze derniers mois, elle a déployé plus de 30 centres « *core to edge* » à des emplacements stratégiques, en Afrique du Sud et au Nigéria. L'implantation « *core* » de Kinshasa, en RDC, sera la prochaine à voir le jour, et devrait être

opérationnelle très bientôt. Plusieurs autres pays africains ont été identifiés où il sera possible de poursuivre le déploiement du modèle unique d'OADC, en architecture « *core to edge* » et en accès ouvert. Celui-ci permettra de créer des environnements où les entreprises et les clients fournissant des produits et services numériques pourront se développer en élargissant leurs marchés de façon rapide, et à moindre coût. Cela permettra aussi d'accélérer le déploiement, sur les marchés africains, de produits, de services et de technologies dont le potentiel transformateur bénéficiera aux entreprises comme aux consommateurs. ■

REPÈRES GROUPE WIOCC

La West Indian Ocean Cable Company (WIOCC) est la société-mère de plusieurs entreprises du secteur, en particulier de Open Access Data Centres (OADC) spécialisée dans la gestion et le stockage des données, qui connaît une croissance très rapide sur le continent. Le groupe est pionnier dans le développement numérique en Afrique, qu'il contribue à accélérer en créant un environnement permettant à l'ensemble de la population africaine de bénéficier d'évolutions technologiques de tout premier plan, pour une vie plus facile et des entreprises plus performantes. Le groupe développe à cet effet une infrastructure numérique convergente en accès ouvert, déployée à travers toute l'Afrique.



Construire des villes résilientes et inclusives

Le phénomène croissant et mondial de l'urbanisation génère des risques économiques, sociaux et environnementaux. Dans la lignée du 11^e Objectif de développement durable (ODD) des Nations unies portant sur la réhabilitation et la planification des villes, le développement urbain durable est une réponse aux grands enjeux de la crise climatique et de l'exclusion sociale.

L'urbanisation : un phénomène de densification mondiale ▼

PART DE LA POPULATION URBAINE



Source : Banque mondiale / Nations unies

Les villes occupent moins de **3 %** de la surface de la Terre

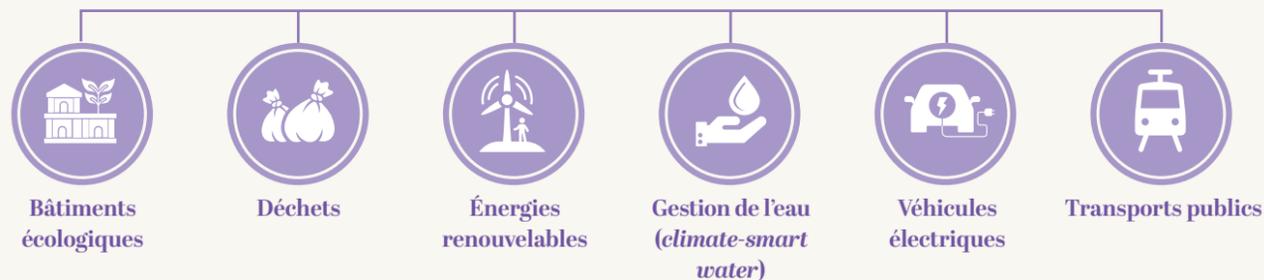


Les villes face au changement climatique ▼



29 400 milliards de dollars

D'OPPORTUNITÉS D'INVESTISSEMENTS DANS SIX SECTEURS D'ICI 2030



*D'après C40, réseau qui regroupe une centaine de villes parmi les plus grandes au monde.

Sources : The State of Cities Climate Finance / The Cities Climate Finance Leadership Alliance, juin 2021 – www.citiesclimatefinance.org/wp-content/uploads/2021/06/2021-State-of-Cities-Finance-Executive-Summary.pdf / GPC inventories, octobre 2021.



Les risques d'une expansion non maîtrisée des villes ▼

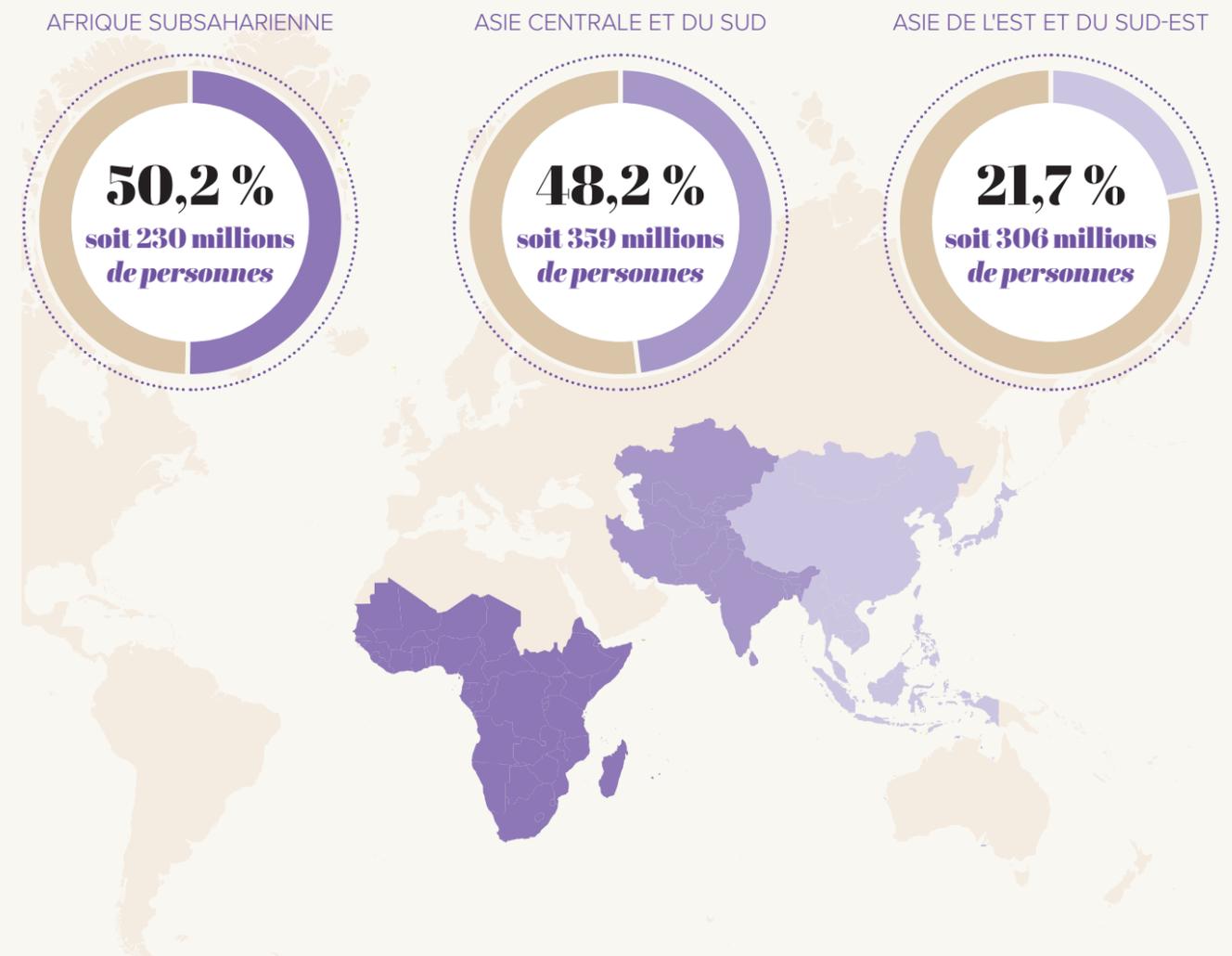
Définition

Un **bidonville** est défini par les Nations unies comme « une zone urbaine très densément peuplée, caractérisée par un habitat inférieur aux normes et misérable ».



À travers le monde, **1 citadin sur 4**, soit plus d'1 milliard de personnes, vivait dans un bidonville en 2020.

PART DE LA POPULATION URBAINE VIVANT DANS DES BIDONVILLES



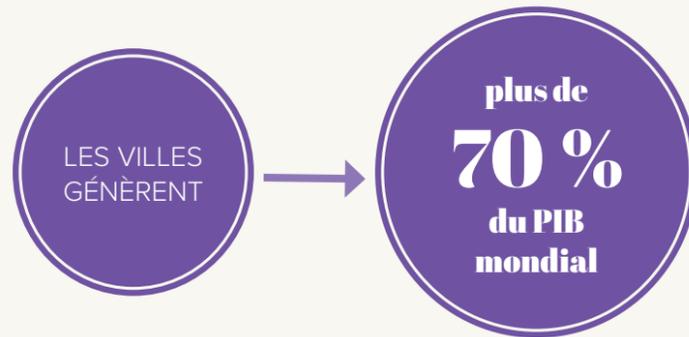
Source : Plan d'Action Mondial pour la Transformation des Bidonvilles / Programme des Nations Unies pour les Établissements Humains (ONU-Habitat), octobre 2022 - www.unhabitat.org/sites/default/files/2023/06/plan_daction_mondial_fr_23-05-23.pdf



Développement urbain durable : quel rôle pour le secteur privé ?

Opportunités d'emploi, énergies renouvelables, mobilité durable, accès aux services de base, logements décents ou encore espaces verts : le secteur privé, à travers ses investissements, a un rôle de premier plan à jouer sur le développement de villes résilientes et inclusives.

Les opportunités du développement urbain durable ▼



Source : Banque mondiale

« La collaboration ville-entreprise peut stimuler la croissance des emplois verts, développer les compétences et accélérer la transition vers une économie à faible émission de carbone [...], mais aucun acteur ne peut à lui seul apporter un changement transformationnel. »

Source : C40, Impliquer le secteur privé, 2023 - www.c40.org/fr/what-we-do/influencing-the-global-agenda/engaging-the-private-sector

Investir dans les infrastructures ▼

Jusqu'à **5 000 milliards de dollars par an** sont nécessaires pour répondre aux besoins des villes en infrastructures urbaines dans le monde



Pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris



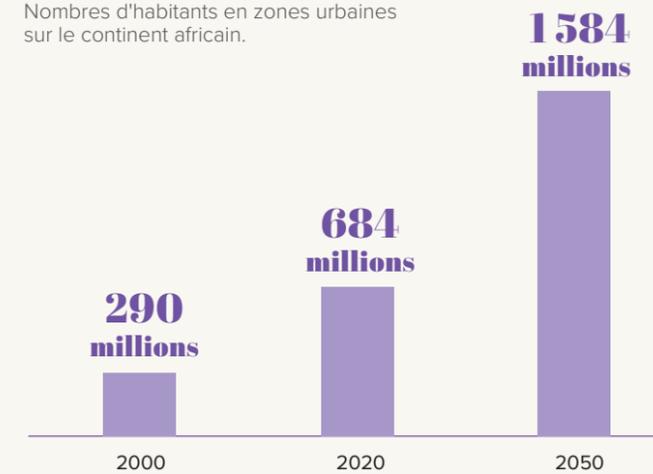
l'utilisation des transports publics doit doubler dans les villes d'ici **2030**

Sources :
 • Site web de Global Infrastructure Hub - www.outlook.gihub.org
 • Financing Climate Futures / OECD, The World Bank & UN Environment, 2018 - www.oecd.org/environment/cc/climate-futures/policy-highlights-financing-climate-futures.pdf
 • C40 - Public transport must double in cities over next decade to meet 1.5°C target - C40 Cities



Focus : l'urbanisation accélérée du continent africain ▼

Nombres d'habitants en zones urbaines sur le continent africain.



Source : Africapolis, SWAC & OCDE - 2023

150 milliards de dollars par an

sont nécessaires pour répondre aux besoins des populations urbaines en infrastructures de base et en services essentiels

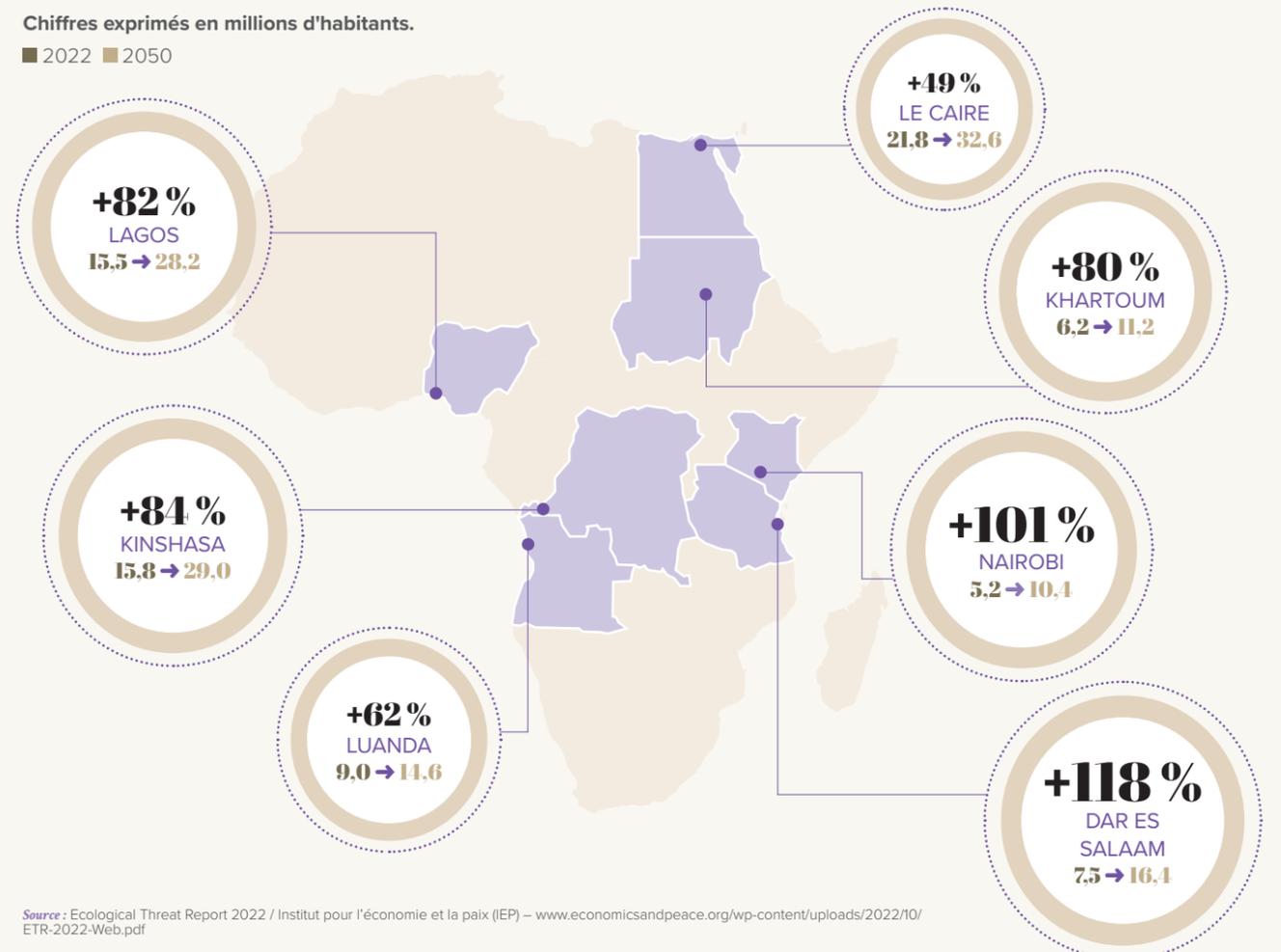
Source : African Development Bank - 2018

LES PROCHAINES « MÉGAVILLES » EN AFRIQUE

Prévision de la croissance démographique d'ici 2050.

Chiffres exprimés en millions d'habitants.

■ 2022 ■ 2050



Source : Ecological Threat Report 2022 / Institut pour l'économie et la paix (IEP) - www.economicsandpeace.org/wp-content/uploads/2022/10/ETR-2022-Web.pdf

En Afrique du Sud, le rôle clé des acteurs privés dans l'accès au logement abordable

Par la division Communication et Marketing de Proparco

Le secteur privé sud-africain s'implique dans des opérations immobilières qui proposent aux populations les plus démunies et aux étudiants des logements à bas coût et durables. Ces programmes de construction réduisent la ségrégation socio-spatiale en plus d'améliorer les conditions de vie de leurs bénéficiaires.

L'accès à un logement durable et abordable est, en Afrique du Sud, une préoccupation majeure. Les habitants des zones rurales ont migré vers les centres-villes urbains pour de meilleures opportunités d'emploi, l'accès à une éducation et à des services de santé de qualité. Mais l'infrastructure de ces villes a eu du mal à suivre l'augmentation de la population. Aujourd'hui, le déficit de logements sur l'ensemble du territoire est estimé à 3,7 millions d'unités¹ ; les

besoins augmentent avec la croissance démographique et les taux d'urbanisation. Près de 13 % des Sud-Africains vivent dans des cabanes ou des établissements informels, selon les données du gouvernement². Or le logement social est un outil puissant pour intégrer les villes divisées en fournissant des logements locatifs décentes aux familles de travailleurs à revenus faibles ou modérés, comme le précise une étude publiée en 2021 dans la collection *Papiers de recherche* aux éditions AFD³.

DES CENTRES-VILLES AUX TOWNSHIPS, UNE CRISE DU LOGEMENT GÉNÉRALISÉE

« La demande en logement est énorme et ces habitations ne sont pas accessibles aux ménages modestes », confirme depuis Johannesburg Paul Jackson, directeur général de TUHF, acteur financier singulier dans le paysage sud-africain auquel Proparco a accordé en 2022 une ligne de crédit en monnaie locale d'un montant équivalent à 10 millions d'euros. Près de trois décennies après

l'abolition du système d'apartheid, « la répartition des terres et les inégalités économiques ne sont toujours pas résolues », relève son dirigeant. En soutenant des petits promoteurs qui investissent dans le développement de logements locatifs abordables, TUHF joue un rôle essentiel dans le financement d'une offre de logements de qualité destinée aux populations à faibles revenus,

conformément à la stratégie nationale visant à faciliter l'accès au logement⁴. La structure offre ainsi à ses clients un appui financier, par le biais de prêts à long terme, mais aussi non financier, via des cycles de formation et de mentorat personnalisés, ou des opportunités de mise en réseau avec d'autres investisseurs. TUHF a su développer un modèle original en finançant la réhabilitation de logements désaffectés des centres villes pour les convertir en logements abordables – l'impact de cette politique est visible sur le terrain. Depuis la création de la structure en 2003, ses équipes ont financé 46 374 logements, ouvert sept bureaux au sein des huit plus grandes métropoles sud-africaines et porté le portefeuille de prêts à 7,1 milliards de rands (355 millions d'euros environ). TUHF a également intégré en 2016 les exigences environnementales dans ses évaluations de financement afin de promouvoir autant que possible les normes d'efficacité énergétique.

Soloman Ramalamula est l'un des clients les plus anciens de TUHF. Cet ex-policier s'est converti dans la gestion immobilière en réhabilitant, il y a 20 ans et grâce à un prêt dédié de TUHF, une habitation délaissée du centre-ville de Johannesburg en un logement de neuf unités. « Les banques classiques hésitent à financer des programmes de réhabilitation dans les centres-villes, qu'elles estiment trop risqués. Ce n'est pas le cas de TUHF qui, par ailleurs, nous accompagne et nous forme », appuie cet entrepreneur qui a mené un important plan de réhabilitation dans un immeuble du quartier de Hollywood Drive, pour un montant de 30 millions de rands (soit 1,5 million d'euros environ).

uMaStandi, filiale de TUHF, opère en particulier dans les townships, ces anciens ghettos

Aujourd'hui, le déficit de logements sur l'ensemble du territoire est estimé à 3,7 millions d'unités ; les besoins augmentent avec la croissance démographique et les taux d'urbanisation.

réservés aux non-Blancs, créés à la périphérie des grandes agglomérations pendant l'apartheid. Depuis, de nombreux townships sont devenus des zones économiques actives, ce qui a stimulé la demande de logements abordables de meilleure qualité. Une partie du financement de Proparco (3 millions d'euros sur les 10 millions accordés) seront justement alloués à uMaStandi afin d'étendre son modèle dans ces quartiers populaires et d'offrir des solutions de logement de qualité à ces populations encore mal desservies. « Pendant de nombreuses années, des logements abordables ont été fournis dans les townships, mais principalement sous la forme de structures informelles, au confort sommaire avec le plus souvent des sanitaires communs », précise Lusanda Netshitenzhe, directrice générale de TUHF21 - l'incubateur du groupe TUHF qui a développé uMaStandi pour en faire une solution autonome. « Les petits promoteurs que nous soutenons ont intégré ces problématiques à leurs projets et sont en capacité de fournir des logements de qualité où les résidents disposent d'installations autonomes. » C'est le cas de Nomakhosi Makolota qui, grâce au soutien de uMaStandi, a pu développer plusieurs programmes immobiliers au sein de townships du pays. « Sans les équipes de Lusanda, je n'aurais jamais pu m'implanter dans ces zones qui n'intéressent pas les promoteurs traditionnels ».

FOCUS TUHF

TUHF est une société de financement basée en Afrique du Sud et spécialisée dans l'immobilier commercial. Elle offre un accès au financement à des entrepreneurs issus de toutes les classes sociales, leur permettant ainsi d'acquiescer ou de rénover des bâtiments pour proposer des logements abordables là où les besoins sont les plus importants. Avec le courtier uMaStandi, autre société du groupe, TUHF mise sur la résilience des centres-villes et des townships d'Afrique du Sud, et sur la capacité des communautés qui y vivent à développer une économie florissante.

1 • Sources : Centre for Affordable Housing Finance in Africa / Habitat for Humanity (2022) - Africa Housing Forum in Nairobi highlights need for innovative and inclusive approaches to solve housing challenges

2 • Cité dans « Lutter contre le sans-abrisme en Afrique du Sud », Entraide Missionnaire (Avril 2023) - <https://entraidemissionnaire.org/lutter-contre-le-sans-abrisme-en-afrique-du-sud>

3 • Source : "The role of social housing in reducing inequality in South African cities", par Andreas Sheba, Ivan Turok et Justin Visagie. Coordinatrice : Irene Salenson. Research papers, AFD éditions (Février 2021).

4 • L'accès au logement est intégré au Programme de reconstruction et de développement (RDP en anglais), projet phare de l'après-apartheid. Ce programme vise à fournir des habitations individuelles pour les ménages les plus démunis, gagnant moins de 3500 rands par mois (soit 180 euros). Dans certaines villes – dont Johannesburg –, les municipalités incitent par exemple à la mise en vente de bâtiments abandonnés, situés au cœur des bassins d'emploi, ce qui permet au secteur privé de les rénover et de les louer à prix abordables.

FOCUS DIVERCITY

Diversity est une société sud-africaine de promotion et de gestion immobilière. Elle investit dans l'habitat locatif abordable, au cœur de secteurs urbains bien situés des principales métropoles d'Afrique du Sud. Son dispositif permet d'assurer à ses investisseurs de solides rendements commerciaux, tout en apportant une contribution majeure sur le plan social et environnemental. Diversity possède actuellement quelque 7 000 logements à loyer modéré, alors que plus de 2 000 unités sont en cours de développement.



Comment Diversity propose des logements locatifs abordables dans un environnement difficile

Entretien avec Carel Kleynhans, directeur général, Diversity Urban Property Group.

Pourriez-vous présenter Diversity ?

Diversity développe, détient et gère des logements locatifs financièrement abordables, situés dans des quartiers centraux et bien équipés des principales villes sudafricaines. Notre portefeuille compte 6 500 appartements permettant à des ménages à faibles revenus d'accéder à un logement de qualité, dans des endroits où ils ne pourraient pas habiter sans cela. Ce modèle a donc un impact considérable sur le plan social et économique, mais aussi environnemental. Dans le même temps, il propose aux investisseurs institutionnels des actifs *investment grade* bien adaptés à leurs demandes.

Quelles sont les spécificités du marché du logement abordable en Afrique du Sud ?

La majorité des logements abordables se situent en périphérie des villes, loin des opportunités économiques et des équipements urbains essentiels. Cet étalement des villes perpétue malheureusement la ségrégation spatiale héritée de l'apartheid. Diversity refuse ce modèle, en développant une proposition alternative commercialement viable.

Quels sont les défis à relever pour intervenir sur ce marché ?

Pour proposer un produit locatif dûment éprouvé, doté d'un bon accès aux commodités et facile à exploiter, il faut énormément de vigilance et d'attention aux détails à chaque étape du cycle – de la conception à l'exploitation, en passant par la promotion. Diversity peut se prévaloir de sa structure 100 % internalisée, qui permet d'aborder ce défi de manière holistique pour proposer au consommateur un produit de qualité à un prix abordable.

En quoi les projets développés par Diversity répondent-ils aux besoins des ménages à revenus moyens ou faibles en Afrique du Sud ?

Les projets immobiliers de Diversity offrent des logements qui donnent à leurs occupants la possibilité de vivre dans un meilleur environnement, près de leur travail, et pour un loyer abordable. Sans cela, ces personnes feraient de deux à quatre heures de transport par jour entre leur domicile et leur lieu de travail, pour un coût pouvant représenter jusqu'à 30 % de leurs revenus. Cela transforme littéralement leur existence.

Quels sont, concrètement, les impacts de vos projets ?

Malgré leur grande diversité, les impacts sont à la fois environnementaux, sociaux et économiques. Nos constructions sont durables, tous les bâtiments sont certifiés EDGE. Les avantages sont aussi sociaux : nos immeubles sont largement plébiscités par les femmes pour des raisons de sécurité, et parce qu'ils limitent le risque de subir des violences sexistes pendant un trajet domicile-travail. C'est pourquoi Diversity a reçu le label 2X Challenge. Enfin, ils sont économiques : il a été amplement démontré qu'un développement urbain dense, à usage mixte, est nettement plus productif sur le plan économique, en particulier pour les ménages à faibles revenus.

En décembre 2023, Proparco a investi 15 millions d'euros dans Diversity. Quel impact cet investissement aura-t-il pour vos activités sur le terrain ?

L'investissement de Proparco va permettre à Diversity de programmer la construction de plus de 2 500 logements abordables. Cela va renforcer la viabilité commerciale de notre modèle de développement urbain visant les plus défavorisés.

RÉDUIRE LES INÉGALITÉS SPATIALES ET SOCIOÉCONOMIQUES

Il y a pourtant urgence. Le pays est certes doté d'infrastructures et d'une industrie aussi développée qu'en Europe, « *mais dans les townships [...], tout reste à faire* », comme le relevait en 2019 le quotidien français *Le Monde*⁵. Il faut électrifier, amener l'eau potable, bâtir des écoles, des hôpitaux, et « *loger convenablement des millions de personnes qui s'entassent dans des structures précaires et qui, des décennies durant, ont été maintenues dans la pauvreté* ». Un constat que partage aujourd'hui encore Wikus Lategan, directeur général de Calgro M3, un groupe spécialisé dans la construction, dans ces zones urbaines prioritaires, de logements abordables. « *Nous fournissons des logements en location pour les foyers les plus modestes, dont les revenus par personne n'excèdent pas 3 500 rands (soit 180 euros environ). Nous proposons également à la vente des appartements subventionnés* ». Le groupe est numéro un en Afrique du Sud sur le secteur du logement abordable. Il est aussi le premier promoteur privé du pays à concevoir et construire des « projets immobiliers intégrés » – des projets comportant des unités résidentielles dans toutes les gammes de prix pratiquées pour le secteur dit « à faibles revenus », mais aussi des équipements sociaux intégrés (jardins publics, crèches, écoles et commerces, notamment). L'objectif est de contribuer

à créer des communautés qui s'inscrivent dans la durée, de favoriser l'intégration et d'encourager la mobilité sociale. « *Calgro M3 vise en priorité les familles, très nombreuses, des quartiers populaires, qui vivent dans des logements informels, sans toit, ni eau courante* », complète Allistiar Langson, directeur général de Calgro M3 Developments. « *Nous plaçons ces familles dans des lotissements sécurisés, avec de l'eau courante, de l'électricité, etc., ce qui renforce leur dignité* ».

En 2017, Proparco a accordé à Calgro M3 Developments un prêt en monnaie locale d'un montant équivalent à 25 millions d'euros qui a permis depuis de construire près de 3 000 unités résidentielles abordables dont ont pu bénéficier près de 6 000 personnes. À Jabulani, dans le township de Soweto, Porscha fait partie de ces nouveaux propriétaires. Au sein d'un immeuble de quatre étages tout confort, à quelques encablures de toutes les commodités et de terrains de sport, cette maman de quatre enfants a pu s'offrir « ce petit paradis », de type F4 pour 580 000 rands (soit moins de 30 000 euros). « *Tout est neuf. C'est par ailleurs très calme et parfaitement sécurisé* », sourit-elle. « *Le marché immobilier dans le pays est très compliqué. Sans ce programme subventionné, je n'aurais jamais pu accéder à la propriété* ». →

Proparco a accordé à Calgro M3 Developments un prêt en monnaie locale d'un montant équivalent à 25 millions d'euros qui a permis depuis de construire près de 3 000 unités résidentielles abordables dont ont pu bénéficier près de 6 000 personnes.

FOCUS CALGRO M3

En activité depuis 1995, Calgro M3 est un des leaders du marché sud-africain dans le secteur des logements à loyer modéré. Il est aussi le premier promoteur privé du pays à concevoir et bâtir des « programmes intégrés » : dotés d'équipements sociaux (parcs, crèches, écoles et locaux commerciaux, notamment), ces ensembles offrent des appartements dans toutes les gammes de prix sur le segment des faibles revenus. L'objectif de Calgro M3 est de créer des communautés durables, tout en améliorant l'intégration et la mobilité sociale.



LES ÉTUDIANTS SUD-AFRICAINS, AUTRES VICTIMES DU MAL-LOGEMENT

FOCUS RESPUBLICA

Principal fournisseur de logements étudiants en Afrique du Sud, Republica possède un portefeuille de plus de 10 000 lits répartis sur neuf campus. Elle travaille pour le compte de huit universités publiques et de nombreuses institutions d'enseignement privées. Son expertise couvre l'intégralité de la chaîne du logement étudiant, de la gestion de portefeuilles d'investissement à l'administration et l'exploitation des immeubles. Son ambition est de créer des communautés épanouissantes, à même de redéfinir la vie et l'expérience d'apprentissage des étudiants.

Autre segment sous tension : l'offre étudiante. Le marché sud-africain du logement universitaire a du mal à suivre la forte croissance du nombre d'inscriptions dans l'enseignement supérieur, qui a plus que doublé depuis la fin de l'apartheid. Les étudiants issus de ménages à faibles revenus sont particulièrement pénalisés par ce déficit. Le développement de logements étudiants abordables est donc essentiel pour élargir l'accès à un enseignement supérieur de qualité. C'est la raison d'être du groupe Republica qui, avec près de 10 500 lits répartis sur neuf campus, est l'un des principaux fournisseurs d'habitats universitaires en Afrique du Sud. Ses résidences sont reconnues pour la qualité du bâti proposé, leur prix abordable (plus de la moitié des étudiants logés sont boursiers), et l'ensemble des services additionnels proposés à travers un programme dédié, le Res Life Program (soutien scolaire, mentoring, bien-être mental, aide à l'employabilité, programmes communautaires, activités sportives et culturelles...). Afin d'accompagner son expansion, Proparco avec la SFI et la Bopa Moruo Private Equity – conjointement avec RMB Ventures par l'intermédiaire de Bopa Ventures – ont finalisé en 2022 une prise de participation combinée de 516 millions de rands (environ 36 millions de dollars). Cette opération va permettre à Republica d'ajouter près de 9 000 nouveaux lits sur les campus du pays d'ici 2028 (dont 5 000 dès 2025). Le groupe bénéficiera en outre du soutien du programme EDGE (Excellence in Design for Greater Efficiencies) de la SFI ; une certification qui permet de construire plus efficacement des structures respectueuses de l'environnement.

« L'Afrique du Sud abrite 27 universités et compte environ 900 000 étudiants – sans compter ceux inscrits dans des établissements privés, qui sont environ 200 000. Sur ce total, il manque plus de 300 000 lits potentiellement ; un déficit que les acteurs du secteur privé cherchent à combler », relève Craig McMurray, directeur général de Republica Group. La majorité de l'offre disponible est concentrée dans les grandes universités des principales villes

du pays – Johannesburg, Pretoria et Le Cap en tête. « Les villes et les campus secondaires ont été largement délaissés. C'est dans ces territoires mal desservis, en particulier, que nous essayons d'intervenir ». Objectif du groupe : y développer des logements durables et abordables et favoriser ainsi l'accès inclusif et égalitaire à l'enseignement supérieur sur l'ensemble du pays. « Notre priorité est de proposer un environnement stable et épanouissant aux étudiants, en particulier ceux mal desservis issus de ménages à faibles revenus », résume Goitse Moerane, responsable de Res Life Program ; un programme qui permet, grâce à de nombreuses initiatives d'accompagnement, de « réduire le sentiment d'isolement et de marginalisation souvent ressenti au sein cette population étudiante, ce qui permet à la fois d'améliorer les résultats scolaires et le développement personnel ».

Athenkosi Nzala, étudiant doctorant, confirme depuis son appartement d'une résidence Republica à Pretoria : « J'ai longtemps lutté pour obtenir ce logement de qualité. Il y a un grave problème d'offre. Un étudiant, issu d'un milieu à faibles revenus, peut très facilement se retrouver seul et isolé ». Un constat que partage Ashe Naob, étudiant de 21 ans en Sciences de l'éducation, logé dans la même résidence : « Les résidences Republica, en plus d'être abordables, proposent de nombreuses activités sportives et culturelles. C'est très précieux ».

Depuis 1994, l'État sud-africain est intervenu massivement dans le secteur immobilier à bas prix, dans le cadre du Programme de reconstruction et de développement (RDP en anglais). Ce programme a permis la livraison de plus de 2,8 millions de logements entièrement subventionnés. Mais malgré cet effort colossal, le déficit s'est accru tandis que le nombre d'habitations informelles a explosé. L'implication du secteur privé, en s'ajoutant aux efforts étatiques, est donc essentielle. En plus de répondre à la demande de logements abordables, elle participe aussi au redressement des inégalités territoriales et des phénomènes de ségrégation socio-spatiale. ■

Améliorer l'efficacité énergétique et limiter les effets du changement climatique dans le secteur hôtelier

👤 Ram Lokan, Responsable investissements, Kasada Capital Management

L'hôtellerie, en milieu urbain notamment, est l'un des domaines les plus énergivores du secteur immobilier. Sur de nombreux marchés africains, l'énergie pèse fortement sur la rentabilité. Pourtant, le secteur n'a jamais pleinement opté pour les solutions d'efficacité énergétique, en raison de coûts élevés, par crainte de déplaire aux clients, et faute d'une démonstration suffisante des économies possibles. Par ses innovations, Kasada Capital Management veut faire évoluer la mentalité des propriétaires d'actifs immobiliers sur tout le continent.

Aux États-Unis, où l'on dispose des données les plus complètes sur la consommation énergétique, le ministère de l'Énergie estime qu'en moyenne, une chambre d'hôtel engendre près de 2 200 dollars par an de coût énergétique – chiffre qu'il faut comparer à une facture moyenne de 1 400 dollars par an par foyer. Autrement dit, une seule chambre d'hôtel consomme quasiment 60 % de plus qu'un foyer moyen. Or dans certaines parties de l'Afrique, où le réseau électrique est peu fiable et où il fait chaud toute l'année, ces chiffres peuvent être beaucoup plus élevés.

À quoi correspondent ces coûts, dans le détail ? Tout d'abord, à la climatisation, qui peut représenter jusqu'à 30 % du total ; ensuite à l'éclairage, pouvant aller jusqu'à 20 à 25 % du coût, suivi des équipements de cuisine (8 à

10 %), et des consommations annexes (7 à 8 %). La facture énergétique peut représenter 6 à 10 % du chiffre d'affaires et, parmi les coûts du secteur, ce pourcentage est l'un de ceux qui augmentent le plus rapidement. Face à de telles dépenses, on peut aisément comprendre que tout propriétaire immobilier souhaite sérieusement s'employer à les maîtriser. Certains propriétaires d'hôtels considèrent néanmoins qu'il y a incompatibilité entre la réduction des charges et la satisfaction des clients. Ainsi, lorsqu'un client choisit de laisser la lumière allumée et la climatisation en marche, y compris lorsqu'il n'est pas dans la chambre (ce qui peut être le cas jusqu'à 60 % du temps), certains considèrent qu'il est en effet libre d'en décider ainsi. Et lorsqu'il arrive qu'un client éteigne le système de refroidissement, ce sont souvent les équipes de nettoyage qui le remettent en marche. →

“ La facture énergétique peut représenter 6 à 10 % du chiffre d'affaires et, parmi les coûts du secteur, ce pourcentage est l'un de ceux qui augmentent le plus rapidement. ”

UN ARTICLE DE 👤 RAM LOKAN

Ram Lokan a plus de 18 ans d'expérience dans les investissements immobiliers internationaux. Il a rejoint Kasada en 2019, où il gère des opérations d'investissement dans les différentes économies ciblées par l'entreprise. Il a notamment piloté et conclu des transactions immobilières dans toute l'Amérique du Nord, en Inde et en Afrique. Avant de rejoindre Kasada, il était en poste à Dar es Salam en tant que directeur général de Village Supermarket, une chaîne régionale de grandes surfaces. Ram Lokan a débuté sa carrière chez Crédit Suisse, en tant qu'analyste en fusions-acquisitions, à New York. Titulaire d'un MBA de Harvard Business School, Ram parle français, anglais et swahili.

UN ENGAGEMENT EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Depuis sa création, Kasada¹ s'emploie à innover en maîtrisant la consommation et les coûts énergétiques de son parc hôtelier en Afrique, tout en maintenant – voire en améliorant – la satisfaction client. En tant que premier investisseur du continent dans ce secteur, Kasada est signataire des Principes des Nations unies pour l'investissement responsable et s'est fixé l'objectif ambitieux d'atteindre la certification Excellence in Design for Greater Efficiencies (EDGE) pour la totalité de ses hôtels dans les 18 mois qui suivent leur acquisition. Pour obtenir cette certification environnementale, Kasada a mis en place un processus rigoureux, axé sur une collaboration étroite entre ses experts techniques, les équipes opérationnelles des hôtels et les parties prenantes concernées : ensemble, ils examinent et valident chacune des initiatives. Kasada investit à la fois dans la structure de ses bâtiments, mais introduit aussi des labels verts qui concernent les chambres et les espaces ouverts au public. L'objectif est d'améliorer l'expérience client dans son intégralité, grâce à une meilleure sensibilisation – et tout en accompagnant davantage le personnel dans ces initiatives.

“ Dans le portefeuille de Kasada, les coûts et la consommation d'eau et d'énergie sont élevés; ils témoignent de la complexité d'un fonctionnement opérationnel qui couvre une région très vaste [...]. ”

Dans le portefeuille de Kasada, les coûts et la consommation d'eau et d'énergie sont élevés ; ils témoignent de la complexité d'un fonctionnement opérationnel qui couvre une région très vaste : certaines zones bénéficient d'un climat plus favorable tout au long de l'année (Dakar), alors que d'autres connaissent la sécheresse (Windhoek). Chaque situation nécessite donc une démarche spécifique pour réduire les causes sous-jacentes du gaspillage et de l'inefficacité énergétique. Malgré cette complexité de mise en œuvre, d'ici la fin 2023 Kasada aura obtenu la certification EDGE sur tous ses établissements actuellement opérationnels – soit un total de 16 hôtels et 2 903 chambres, dans sept pays. Globalement, les 20 % d'économies d'eau et d'énergie nécessaires à l'obtention de la certification de niveau 1 ont été dépassés. Dans le cas du Pullman de Dakar, un hôtel ouvert en 1973, Kasada est même parvenu à atteindre le niveau EDGE Advanced, réservé aux projets réalisant des économies d'énergie supérieure à 40 %. Sur un bâtiment construit il y a plus de 50 ans, une telle réussite témoigne de l'ampleur des innovations que Kasada est en mesure d'apporter au marché, et qui peuvent être reproduites ailleurs en Afrique – voire n'importe où dans le monde. C'est un résultat positif au vu des complexités et nuances inhérentes à chaque actif immobilier et de la diversité géographique. En outre, la plupart des acquisitions de Kasada ont eu lieu en 2022 ; pour les hôtels les plus récents du portefeuille, les rénovations sont nettement en avance sur le calendrier. Ces investissements ont tous été réalisés dans la perspective d'un retour sur investissement positif.

LES AVANTAGES D'UNE CERTIFICATION « VERTE »

Sur l'ensemble de son portefeuille, Kasada estime la réduction moyenne de ses consommations annuelles d'eau et d'énergie entre 30 et 35 % selon l'ancienneté des bâtiments (certains des hôtels ont été construits dans les années 1970). Non seulement le groupe joue un rôle pionnier, prouvant que la démarche permet de gagner sur les deux tableaux (maîtrise énergétique et satisfaction client), mais économise aussi l'équivalent de 1 à 2 % des revenus. Sur l'intégralité du portefeuille hôtelier, cela représente des millions de dollars d'économies annuelles, et donc une rentabilité améliorée d'autant. De façon plus générale, la certification constitue – pour les clients, les investisseurs et les autres parties prenantes – un signal fort de l'engagement de Kasada en faveur du développement durable, et de son alignement sur les meilleures pratiques mondiales.

Kasada a rationalisé le processus de certification environnementale sur l'intégralité de son portefeuille, aboutissant ainsi à des gains d'efficacité sur l'ensemble du processus, et à une approche optimisée de la certification. Dans cette démarche de type Kaizen, chaque hôtel est soumis à une évaluation de toutes ses fonctions et de tous ses espaces, afin d'étudier et de reconsidérer les modalités de fonctionnement existantes ayant des conséquences directes et indirectes sur sa consommation d'eau et d'électricité. À l'issue de cet audit, différentes mesures sont mises en place : elles peuvent concerner des investissements lourds dans de nouveaux équipements (par exemple, des panneaux solaires) ou au contraire des investissements peu technologiques, moins consommateurs de capital, et davantage centrés sur les comportements. Pour réduire les besoins de climatisation de ses hôtels en Afrique de l'Ouest, Kasada a par exemple recouvert les toits d'un revêtement spécial, qui a permis de réduire leur température de moitié, et ainsi de limiter le refroidissement des bâtiments. Cette moindre utilisation des climatiseurs aboutit directement à une baisse des coûts de fonctionnement et, indirectement, à un allongement de la durée de vie des équipements de ventilation et de climatisation. Des améliorations techniques de ce

type peuvent s'envisager sur la totalité du portefeuille, mais agir sur les comportements reste le principal levier pour limiter la consommation d'énergie dans les hôtels. L'un des principes clés de la stratégie de Kasada consiste à identifier des évolutions comportementales susceptibles d'être mises en œuvre rapidement, et à moindre coût. Kasada investit ainsi massivement dans des formations qui apprennent à ses salariés à limiter les dépenses. Éteindre les lumières dans les chambres comme dans les bureaux lorsqu'il n'y a personne, ou demander aux clients la température qu'ils souhaitent plutôt que de la fixer par défaut au minimum : ce sont-là des moyens que tous les établissements peuvent mettre en œuvre de façon peu onéreuse, et qui font la différence. L'adhésion des salariés à la démarche a ainsi été déterminante.

Pour les investissements réalisés dans d'anciennes zones commerciales ou industrielles, il faut souvent faire avec des bâtiments datant d'il y a plus de 30 ans, dotés de structures et d'équipements lourds, construits avec des matériaux peu performants. Les investissements dits greenfield, qui partent de zéro, sont en revanche une occasion de construire d'emblée dans une optique durable. Ainsi, pour les quatre projets greenfield de Kasada, les équipes techniques ont pu créer des bâtiments rendus sobres par le rafraîchissement naturel et l'emploi de matériaux durables. Grâce aux dernières avancées en matière de gestion des bâtiments, les équipes de maintenance internes peuvent en outre suivre quasiment en temps réel les consommations d'eau et d'électricité, et donc les limiter de façon proactive, en identifiant aussi des problèmes potentiels – comme les fuites.

Ces trois dernières années, Kasada est ainsi parvenu à bâtir un portefeuille de plus de 3 300 chambres d'hôtel dans huit pays d'Afrique, et à bénéficier de certifications environnementales sur des marques extrêmement diverses, d'Ibis à Fairmont. En tant que porteurs d'innovations durables dans le secteur hôtelier en Afrique, son espoir est que ces résultats puissent être reproduits et s'appliquer à l'ensemble du secteur. ■

REPÈRES KASADA CAPITAL MANAGEMENT

Kasada Capital Management est une entité du groupe Kasada, plateforme de capital-investissement immobilier dédiée aux actifs hôteliers en Afrique. La société a été créée en 2018 avec l'appui de la Qatar Investment Authority, fonds souverain de l'État du Qatar, et du groupe Accor, leader mondial du secteur de l'hôtellerie. Les hôtels du groupe Kasada sont exploités sous l'égide du groupe Accor, et bénéficient à ce titre de toute la diversité de ses marques. En avril 2019, le groupe Kasada a finalisé son premier fonds, Kasada Hospitality Fund L.P., qui représente plus de 500 millions de dollars d'engagements en fonds propres.

1 • www.kasada.com

Les fonds de préparation de projets : un outil efficace pour favoriser l'investissement dans des infrastructures durables en Afrique

👤 Samuel Lefèvre, Coordinateur Villes et climat, AFD

Le financement de services locaux essentiels et d'infrastructures durables n'est pas, dans les villes africaines, correctement dimensionné aux besoins. Les fonds de préparation de projets peuvent apporter à des programmes d'aménagements urbains résilients à la fois une assistance technique préalable et un appui à la mise en place. Ce faisant, ils facilitent la prise de décision informée puis le financement, y compris par des acteurs privés.

UN ARTICLE DE 👤 SAMUEL LEFÈVRE

Samuel Lefèvre est responsable d'équipes-projets à la division Villes de l'Agence française de développement (AFD), après avoir travaillé neuf ans dans le réseau d'agences (Johannesbourg, Beyrouth, Amman). Son expertise comprend l'ingénierie de montage et de financement de projets d'infrastructures urbaines et de développement local dans les villes. Il pilote actuellement les fonds de préparation de projets développés dans le cadre des initiatives Cities & Climate in Africa (CICLIA) et de Covenant of Mayors Sub-Saharan Africa (COM SSA), cofinancées par l'Union européenne, le Secrétariat d'État à la Coopération suisse (SECO) et l'AFD, au bénéfice des villes africaines. Il anime également la communauté de pratiques Villes et climat de l'AFD.

Les villes africaines sont au cœur d'une transition accélérée (près de 684 millions de citoyens en 2020 contre 290 millions en 2000¹) qui, combinée à des moyens d'investissement très faibles, exerce des pressions sur leur capacité à construire des infrastructures durables et à fournir des services publics de qualité à leur population. Le phénomène d'urbanisation n'est pas seulement un phénomène de « mégapolisation » (Kinshasa, Le Caire, Lagos, etc.) : l'Afrique peut se prévaloir désormais de 8 500 aires urbaines de plus de 10 000 habitants, contre 5 180 en 2000². Cette urbanisation de l'Afrique nécessite des investissements, qui sont estimés à 150 milliards de dollars par an³. Les pays africains ne pouvant en couvrir que 60 milliards, les besoins en financement sont évalués à 90 milliards de dollars ;

ils seront indispensables pour rendre les villes plus fonctionnelles et pour répondre aux besoins des populations urbaines en infrastructures de base et en services essentiels.

En même temps que le défi quantitatif, il est impératif de trouver une voie de développement plus durable pour les villes africaines, qui seront confrontées à des conditions climatiques plus difficiles (déjà +1,4° C en moyenne en Afrique depuis l'ère préindustrielle, contre 1,1° C à l'échelle du globe). Les autorités locales ont un rôle important à jouer dans la mise en œuvre des engagements nationaux en matière de décarbonation et d'adaptation au changement climatique, qu'il s'agisse de décliner des stratégies nationales au niveau local, ou de contribuer aux objectifs climatiques du pays par des actions de terrain innovantes.

PRÉPARER DES INFRASTRUCTURES RÉSILIENTES POUR LES VILLES AFRICAINES

Les villes africaines, en effet, sont particulièrement touchées par les catastrophes naturelles, aggravées par le dérèglement du climat alors qu'elles ne contribuent que très faiblement aux émissions mondiales de gaz à effet de serre (l'Afrique ne contribue d'ailleurs de manière générale que de façon marginale aux émissions annuelles mondiales, de l'ordre de 9 % aujourd'hui encore). Ces villes sont souvent situées dans des zones côtières ou fluviales et sont donc plus exposées à la montée des eaux. Quelle que soit leur localisation, elles sont aussi soumises à des événements hydrométéorologiques extrêmes (inondations dévastatrices, vagues de chaleur aggravées par l'humidité en zone tropicale, etc.). Par ailleurs, leur développement reste le plus souvent non encadré : 40 % de leur croissance se fait par la formation ou la densification de quartiers précaires. Le manque d'infrastructures durables et de services essentiels renforce les inégalités socio-économiques, la précarité et l'insécurité, en particulier pour les femmes et les populations les plus vulnérables, et s'ajoute aux conséquences du changement climatique sur la vie quotidienne des populations.

Appuyer les autorités locales dans la production d'études opérationnelles qui peuvent déboucher sur le financement d'investissements pour rendre les villes plus durables et résilientes est donc indispensable. Dans cette optique, l'AFD pilote des fonds en subvention qui permettent de faire intervenir des bureaux d'études locaux et internationaux pour préparer des projets d'aménagements urbains durables. En Afrique subsaharienne, CICLIA (Villes et climat en Afrique) et COM SSA (Convention des maires d'Afrique subsaharienne), cofinancées par l'Union européenne et/ou le Secrétariat d'État à la Coopération suisse (SECO)⁴, sont les principaux programmes qui

« Les villes africaines sont particulièrement touchées par les catastrophes naturelles, aggravées par le dérèglement du climat alors qu'elles ne contribuent que très faiblement aux émissions mondiales de gaz à effet de serre. »

obtiennent des résultats tangibles sur le terrain. L'AFD, à travers CICLIA et COM SSA, a financé un soutien en expertise, en assistance technique au montage ainsi qu'au lancement de projets. Cet appui vient consolider la préparation de projets d'infrastructures urbaines résilientes, afin d'assurer leur meilleure adéquation avec les Objectifs de développement durable (ODD 11 : « Des villes ouvertes à tous, sûres, résilientes et durables ») et rendre ces investissements finançables par les banques nationales de développement, les institutions financières internationales ou le secteur privé. Ainsi, 15 capitales et 27 villes intermédiaires ont été soutenues dans 19 pays d'Afrique subsaharienne, dont Durban, La Cap, Kigali, Lagos, Lomé, Abidjan, Yamoussoukro, Kampala, Yaoundé, Douala, Conakry, Bobo Dioulasso, Mwanza, Tanga, Ganvié, Djibouti. Avec seulement 15 millions d'euros de fonds de dotation en subvention cumulés au sein de CICLIA et COM SSA, ce sont plus de 1,7 milliard d'euros d'investissements structurants qui pourront être mis en place dans ces villes, grâce à l'ingénierie de montage et de financement de projets déployée sous le pilotage de l'AFD. Sur cette somme, plus de 710 millions d'euros ont déjà été formellement octroyés à ce jour par l'AFD, l'Union européenne et d'autres financeurs. →

1 • Source : Africapolis (SWAC/OCDE) - 2023

2 • Idem

3 • Source : African Economic Outlook, African Development Bank - 2018

4 • Secrétariat d'État chargé de la politique économique, de la coopération et du développement économique en Suisse.

PREMIERS ENSEIGNEMENTS

REPÈRES AFD

L'Agence française de développement (AFD) contribue à mettre en œuvre la politique de la France en matière de développement et de solidarité internationale. À travers ses activités de financement du secteur public et des ONG, ses travaux et publications de recherche (Éditions AFD), de formation sur le développement durable (Campus AFD) et de sensibilisation en France, elle finance accompagne et accélère les transitions vers un monde plus juste et résilient. Ses équipes sont engagées dans plus de 3 250 projets sur le terrain, dans les Outre-mer, dans 115 pays et dans les territoires en crise, pour les biens communs – le climat, la biodiversité, la paix, l'égalité femmes-hommes, l'éducation ou encore la santé.



► <https://comssa.org/fr>



► <https://www.afd.fr/fr/ciclia>

L'expérience montre que les fonds de préparation de projets « villes et climat » comblent efficacement deux lacunes. Ils permettent en effet le renforcement des équipes locales (autorités locales et ministères) en dédiant de l'expertise au montage d'un projet spécifique. Ils pallient aussi le manque de ressources financières des municipalités africaines pour lancer de coûteuses études de préparation de projets.

Ces fonds permettent par ailleurs d'accompagner l'émergence et la mise en œuvre opérationnelle d'enjeux fondamentaux au niveau local, tels que l'adaptation des infrastructures urbaines aux phénomènes climatiques extrêmes, la préparation aux catastrophes naturelles, la préservation des services écosystémiques de la nature (« infrastructures vertes »), la promotion de la mobilité urbaine sobre en carbone, la fourniture d'équipements socio-collectifs qui améliorent la qualité de vie des personnes vivant dans des quartiers précaires, etc. Néanmoins, le rôle d'accompagnement de ces fonds à la décarbonation et à l'adaptation climatique des villes

peut se heurter à la priorité, donnée par les autorités nationales et locales, au renforcement des services d'urgence, sans remise en cause des normes, standards, modes d'exploitation et d'entretien des infrastructures. Parfois, la prise en compte d'un horizon de plus long terme, induit par les enjeux climatiques, reste limitée.

Enfin, il est indispensable de prendre en compte le temps nécessaire à la préparation et au montage institutionnel de projets d'investissement structurants dans les villes d'Afrique. Identifier, programmer et établir le dialogue politique et technique itératif entre les parties prenantes demande du temps ; pourtant, cette phase est décisive. Elle permet de conduire une analyse préalable approfondie, de construire le dialogue multi-acteurs et la co-conception du projet, mais aussi de travailler à l'acceptabilité des solutions proposées. Elle permet de surcroît la coordination et la mobilisation des co-financeurs et donc la consolidation de volumes importants de financements d'investissement qui serviront à l'indispensable transition urbaine. ■

“ Appuyer les autorités locales dans la production d'études opérationnelles qui peuvent déboucher sur le financement d'investissements pour rendre les villes plus durables et résilientes est indispensable. ”

Le financement d'études préalables, un levier pour l'implication du secteur privé

Les fonds CICLIA et COM SSA préparent le terrain pour encourager la participation du secteur privé, dès que cela est possible. Il s'agit tout autant de susciter des partenariats avec des entreprises privées pour la réalisation et l'exploitation d'infrastructures ou de services urbains, que de mobiliser des financements privés. Éclairage public, mobilités, gestion des déchets solides font partie des services urbains les plus propices à la participation des acteurs privés. Quand ils sont structurés via ces fonds, c'est-à-dire avec une recherche constante d'alignement aux Objectifs de développement durable (ODD), ces projets peuvent devenir de véritables investissements « à impacts » pour les villes africaines, réduisant les inégalités, préservant l'environnement et le climat. Ils sont alors susceptibles d'intéresser des acteurs privés engagés, spécifiquement parce que les risques pressentis (financiers, techniques, environnementaux et sociaux) sont mieux identifiés et encadrés grâce aux études conduites et au dialogue multi-acteurs qui se déroule en amont. Les études sont ancrées dans les territoires des projets et portent une attention à la « situation et la trajectoire de développement » spécifiques de chaque ville (*place based approach*).

COM SSA a par exemple financé une étude de faisabilité pour le projet d'hôpital universitaire de la Fondation Aga Khan (organisme privé à but non lucratif) à Kampala en Ouganda. Cette étude a permis de mener une analyse coûts/bénéfices d'un renforcement de l'efficacité énergétique du bâtiment hospitalier, dans la perspective d'une certification verte. En 2020, **Proparco et la Fondation Aga Khan** ont décidé de prendre en charge le surcoût des mesures d'efficacité énergétique préconisées, d'un montant de 1,5 million de dollars (2 % du coût total de construction).

À Djibouti, CICLIA a financé une étude de faisabilité pour la construction d'un nouveau centre d'enfouissement technique (CET) aux normes pour le traitement des déchets. L'analyse comprenait le diagnostic du cadre réglementaire et institutionnel local, ainsi que la comparaison des options possibles d'exploitation du service. Elle a abouti à étudier la pré-faisabilité d'un partenariat public-privé et ses caractéristiques potentielles (durée du contrat, répartition des activités entre les parties, allocation des risques et mesures d'atténuation de ces risques, mécanismes de rémunération de l'opérateur, critères de performance

de l'opérateur, etc.). Une fois l'option validée par les autorités djiboutiennes, la prestation se poursuivra avec la rédaction du dossier de consultation pour un contrat de type BOT (*build, operate, transfer*), comprenant la préqualification, l'appel d'offres et le projet de contrat.

À Yaoundé, cette fois, CICLIA a financé une étude de faisabilité du projet « Trans Yaoundé » de bus en site propre (Bus Rapid Transit - BRT), l'un des projets prioritaires du Plan de mobilité urbaine soutenable (PMUS) de la ville camerounaise, élaboré en 2019 dans le cadre du partenariat MobiliseYourCity. Le promoteur du projet est la Communauté urbaine de Yaoundé. L'étude propose une exploitation des services de BRT par un opérateur privé et des pistes pour encadrer les risques identifiés, notamment celui d'un possible déséquilibre entre les recettes issues des voyageurs et les charges opérationnelles – en garantissant par exemple un coût de l'énergie attractif, en fournissant un premier stock de pièces détachées à l'opérateur ou encore, en prévoyant le paiement d'une indemnité compensatoire par la puissance publique en cas de fréquentation anormalement basse. Le projet pourrait intéresser des exploitants camerounais, africains ou internationaux. Pour préparer au mieux ce potentiel contrat d'exploitation avec un opérateur privé, l'étude souligne que la Communauté urbaine de Yaoundé devra être conseillée par un assistant contractuel et financier (*transaction advisor*), qui pourrait rester en place les deux premières années d'exploitation.

Enfin, il est intéressant aussi de s'arrêter sur l'exemple d'une étude de faisabilité que finance COM SSA dans le cadre du projet de transport lagunaire « Omi Eko » dans l'État de Lagos (Nigeria). À côté des bailleurs de fonds tels que l'AFD et la BEI, l'UE et l'État de Lagos, le projet, d'un coût total estimé de l'ordre de 400 millions d'euros, devrait mobiliser le secteur privé, dans le cadre d'un contrat d'équipement et de service. Ce contrat permettrait l'exploitation des systèmes de transport intelligent, qui inclurait à la fois la fourniture des systèmes (dont la billettique, l'information aux voyageurs et le centre de contrôle), l'exploitation et l'entretien de ces systèmes pour une durée de 10 ans et l'exploitation des pontons, terminaux et du centre de contrôle pendant la période de concession.

1 Le projet a été mis à l'arrêt à la survenance de l'épidémie de Covid-19.

Face au double défi de l'urbanisation : l'appui du secteur privé

👉 Salim Bensmail, Responsable du Fonds pour la résilience urbaine (« The Urban Resilience Fund »), Meridiam

Toutes les villes du XXI^e siècle doivent à la fois répondre aux besoins essentiels de leurs populations et s'adapter aux effets du changement climatique. Ce double défi est accentué, dans les pays émergents, par un taux d'urbanisation en constante croissance. Pour le relever, il est nécessaire de favoriser les partenariats entre secteur public et secteur privé, comme le montrent les projets portés par Meridiam.

UN ARTICLE DE SALIM BENSMAIL

Salim Bensmail est directeur d'investissement senior chez Meridiam et responsable depuis octobre 2021 du fonds « The Urban Resilience Fund ». Il a auparavant exercé différentes responsabilités au sein du secteur public, à la Direction générale du Trésor comme directeur de la Mission d'Appui au Financement des Infrastructures (FININFRA) de 2014 à 2018, et à la Ville de Paris, en particulier comme directeur adjoint des finances en charge des partenariats public-privé.

D'ici 2050, près de 70 % de la population mondiale vivra dans des villes, soit un accroissement de 2,5 milliards d'urbains au cours des 30 prochaines années. Pour autant, l'urbanisation diffère d'une région du monde à l'autre. Dans les villes d'Amérique du Nord et d'Europe, la population est en recul et elle vieillit. Inversement, les pays émergents connaissent une croissance urbaine soutenue – ce sont ainsi près de 950 millions de personnes qui devraient s'établir dans les villes africaines d'ici le milieu du siècle¹. Cette croissance démultiplie les besoins en infrastructures essentielles. En même temps qu'elles se développent, les villes doivent se transformer

pour lutter contre les effets du changement climatique et réduire leur empreinte carbone.

Ces défis sont aussi divers qu'ils sont urgents. Les villes côtières en Chine, en Amérique latine et en Afrique sont confrontées aux risques liés à la montée du niveau des eaux, tandis que les villes situées à l'intérieur des terres en Afrique ou en Inde sont menacées par les chaleurs extrêmes et la sécheresse. Ces évolutions représentent un défi considérable, tant pour les acteurs publics – États, autorités municipales –, que privés – développeurs et gestionnaires d'infrastructures essentielles, investisseurs, assureurs... Les villes doivent en même temps croître, investir pour se protéger, tout en réduisant leur impact environnemental.

DES INVESTISSEMENTS POUR RELEVER LE DOUBLE DÉFI URBAIN

Mais ce contexte est aussi une opportunité de repenser les espaces urbains de façon plus soutenable, à travers des partenariats renouvelés entre le secteur public et les acteurs privés. Depuis des années, Meridiam intervient comme développeur et investisseur dans les grands projets d'infrastructures essentielles en partenariat avec les États mais aussi avec les grandes collectivités

locales, que ce soit en Europe, en Amérique du Nord et du Sud et en Afrique. L'entreprise aligne ses fonds avec les ODD des Nations unies : des objectifs clairs sont définis (et mesurés) pour chacun de ses investissements.

Meridiam est essentiellement concernée par l'ODD 11, qui vise à « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient

ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ». Il recouvre en effet l'ensemble des secteurs dans lesquels Meridiam investit : des services publics essentiels à la mobilité durable ainsi que des solutions de décarbonation. En 2021, Meridiam a lancé en partenariat avec la Rockefeller Foundation « The Urban Resilience Fund » (TURF), une initiative visant spécifiquement à accompagner les villes en Europe et en Afrique, dans leur réponse au double défi de l'urbanisation et de la gestion des conséquences du changement climatique. TURF investit dans des projets d'infrastructures à fort impact pour la résilience et le développement durable des villes. À travers ce fonds, Meridiam peut collaborer avec les villes en amont des projets, pour définir des solutions innovantes permettant de répondre à des enjeux multiples. TURF s'appuie pour cela sur un fonds catalytique de près de 20 millions d'euros, permettant de financer les études en phase de préparation.

Meridiam a développé en partenariat avec les autorités publiques un ensemble de projets contribuant à rendre les villes plus résilientes, durables, inclusives et plus sûres. Dans le cadre d'une société commune avec l'État mauritanien, le fonds TURF développe par exemple un projet de défense du littoral de Nouakchott, qui protégera plus de 75 000 personnes vivant dans des zones à risque d'inondations (provoquées par la montée du niveau des eaux). Le Bus Rapid Transit (BRT) de Dakar, dont Meridiam est concessionnaire, va permettre le déploiement de 121 bus électriques sur les routes de la capitale sénégalaise, transportant près de 300 000 personnes tout en évitant près de 59 000 tonnes d'émissions de CO2 chaque année. Tandis que dans la ville d'Espoo en Finlande, un ensemble de 4 000 places en école et en crèches – développées et financées par le Meridiam – offrent à la population un environnement fonctionnel et sain pour les apprentissages fondamentaux.

DIFFÉRENTS MODÈLES POUR DES PARTENARIATS DE LONGUE DURÉE

Pour relever les nombreux défis que posent les villes durables, les acteurs publics ont naturellement vocation à fixer les objectifs, définir la stratégie de développement durable ainsi que les priorités à mettre en œuvre. Les acteurs privés, quant à eux, développent les projets, apportent leur expertise technique ainsi que leur capacité d'innovation. Différents modèles juridiques et économiques peuvent être mobilisés dans ce contexte : les partenariats public-privé, bien sûr, avec en particulier le modèle de la concession ; mais aussi les développements privés, qui peuvent être adossés à des engagements de rachat à moyen ou long terme par des opérateurs publics, comme dans le domaine de l'énergie. Les sociétés de développement de projet à capitaux mixtes offrent un cadre transparent permettant de mettre en œuvre de façon souple la coopération entre les autorités publiques et les acteurs privés, notamment au stade de la conception et du développement des projets (comme c'est le cas pour celui de Nouakchott).

Par-delà leur diversité, tous ces modèles ont en commun de reposer, pour leur succès, sur un alignement étroit d'objectifs et de valeurs entre les parties prenantes publiques et privées. En tant que société à mission, Meridiam intègre les ODD des Nations unies au cœur de sa raison d'être, de sa stratégie et de la conception de ses projets d'infrastructures. Sa stratégie d'investisseur de long terme (avec des horizons de détention sur les projets de 25 à 30 ans au moins) favorise de surcroît un alignement d'intérêt très étroit avec les acteurs publics et une capacité d'engagement de longue durée sur les objectifs des projets.

On le constate, les investisseurs privés ont un rôle à jouer pour soutenir les acteurs publics, alors que le volume total d'investissements dans l'adaptation au changement climatique reste largement insuffisant. C'est en favorisant ces partenariats de long terme qu'il sera possible de mobiliser les fonds nécessaires. ■

FOCUS MERIDIAM

Meridiam est une société à mission (B Corp) fondée en 2005 par Thierry Déau et spécialisée dans le développement, le financement et la gestion à long terme d'infrastructures publiques durables dans trois secteurs d'activités : les services publics essentiels, la mobilité durable et les solutions innovantes bas carbone. Meridiam gère plus de 20 milliards de dollars et plus de 120 projets à ce jour en Europe, en Afrique et en Amérique.

1 Source : « Dynamiques de l'urbanisation africaine », OCDE (2020)

Rio de Janeiro : un engagement renforcé dans l'action climatique

📍 Eduardo Paes, Maire de Rio de Janeiro

Lieu de la « Déclaration de Rio » et ville hôte du sommet du G20 qui se tiendra en 2024, Rio de Janeiro a fait siens les objectifs internationaux dans le cadre de son « Plan pour le développement durable et l'action climatique ». La loi dite « ISS Neutre » et le Centre pour l'énergie et la finance de demain, actuellement en construction, sont deux initiatives clés dans la mise en œuvre de ce plan. Toutes deux visent à favoriser la transition énergétique de la ville, et à alimenter un écosystème financier vert.

UN ARTICLE DE 📍 EDUARDO PAES

Eduardo Paes a été maire de Rio de Janeiro de 2008 à 2016, quand la ville a accueilli la Conférence Rio+20 (2012), la Coupe du monde de la FIFA (2014) ou encore les Jeux olympiques (2016). Ces événements ont conduit à une accélération des grands projets de transports, d'infrastructures et de rénovation urbaine. En 2020, Eduardo Paes a été réélu pour un troisième mandat. Entré en fonctions le 1^{er} janvier 2021, il s'est engagé à mener à bien le redressement de la ville, après une crise budgétaire et face aux conséquences de la pandémie de Covid-19.

La ville de Rio constitue un bastion du développement durable depuis le Sommet de la Terre de 1992. Nous nous sommes engagés à parvenir à la neutralité carbone d'ici 2050, et à atteindre les objectifs de l'Agenda 2030, reflétés dans notre « Plan pour le développement durable et l'action climatique ». Pour autant, plus de 30 ans après la Déclaration de Rio, il faut se rendre à l'évidence : le « partenariat mondial » établi dans le but de « conserver, protéger et rétablir la santé et l'intégrité de l'écosystème terrestre » a encore un long chemin à parcourir.

UNE INITIATIVE STRUCTURANTE DE PREMIER PLAN

La loi n° 7907 du 12 juin 2023 – ou loi « de l'ISS neutre » (lei do ISS Neutro) –, vise à stimuler le marché des crédits carbone à Rio. Pour cela, la municipalité propose jusqu'à 60 millions de réaux (environ 11,7 millions d'euros) d'abattement annuel concernant la « taxe sur les services de toute nature » (ISS). Cette offre s'adresse aux sociétés établies à Rio qui acquièrent de façon volontaire des crédits carbone, afin d'atténuer les dommages environnementaux dus à leurs activités. En outre, le taux de cette taxe ISS passera de 5 % à 2 % sur les activités d'inventaire des émissions et de mise en œuvre ou d'audit

En tant que capitale qui accueillera en 2024 le sommet du G20, nous plaidons en faveur d'une accélération des changements structurels, indispensables pour atteindre nos objectifs communs. Nous redoublons d'efforts pour amener des transformations fondamentales par l'action locale. Nous priorisons les politiques publiques qui participent à la transition vers une économie bas-carbone et qui stimulent le développement durable dans notre ville. La loi dite « de l'ISS neutre » et le Centre pour l'énergie et la finance de demain sont deux initiatives majeures en la matière.

des projets, rejoignant ainsi l'enregistrement et le développement des plateformes transactionnelles liées aux crédits carbone, qui bénéficient déjà du taux réduit.

Cette loi inédite est la première du genre au Brésil. Elle vise à encourager la participation volontaire au marché des crédits carbone. S'inscrivant dans le cadre de notre ambition générale de positionner Rio comme l'épicentre de l'investissement vert dans le pays, cette initiative nous aide à atteindre nos objectifs de neutralité en matière d'émissions de CO₂ : 5 % d'ici 2024, 20 % d'ici 2030 (dans les deux cas, par rapport à

2017), et 100 % en 2050. Le mécanisme incitatif est temporaire (il s'appliquera jusqu'à fin 2030) et exige, de la part des bénéficiaires, leur mise en conformité avec les normes internationales de certification, renforçant ainsi la crédibilité des compensations.

Malgré son potentiel, le marché du carbone est encore balbutiant, à Rio et au Brésil, en l'absence de réglementations effectives – même si le sujet reste à l'ordre du jour du Congrès. Par conséquent, faciliter dès à présent l'entrée d'un maximum de sociétés sur ce marché peut s'avérer essentiel pour qu'au moment de sa consolidation, ces entreprises déjà implantées dans la ville décident d'y rester. En outre, des études récentes menées par le réseau C40 Cities ont montré qu'en plus d'aider les villes et les États à atteindre leurs objectifs de réduction des

RÉUNIS SOUS UN MÊME TOIT

Autre initiative fondatrice, le « Centre pour l'énergie et la finance de demain » regroupera en un seul lieu l'ensemble des travaux et actions de la mairie de Rio autour de l'économie verte, et deviendra à ce titre le véritable « cerveau vert » de la ville. Il sera le fer de lance de la transition énergétique, et nourrira l'écosystème de la « finance verte » à Rio. Pour encourager l'innovation en matière de technologies, d'outils financiers et d'entrepreneuriat, le Centre jouera le rôle d'interface névralgique entre les universités, les pouvoirs publics et le secteur privé. Le Centre occupera une superficie de 4 440 m² rue do Passeio, dans le centre historique de Rio – les travaux doivent s'achever en 2024. Situé au cœur de ce qui sera bientôt la toute première zone à faibles émissions du Brésil (décret municipal 51 047/22), le bâtiment donne sur le Passeio Público, le plus ancien parc public du continent américain.

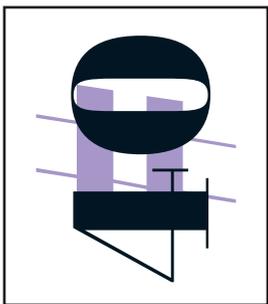
En tant que ville d'envergure mondiale, nous croyons beaucoup aux coopérations internationales ; nous accueillerons au sein du Centre des partenaires nationaux comme internationaux. En amont du G20, et conformément à notre conviction qu'il faut accroître le financement

“ **Les villes sont encore face à un déficit de financement colossal en matière d'infrastructures vertes, et il est urgent de doper la disponibilité des financements publics et privés en la matière.** ”

émissions, l'investissement écologique ouvre des perspectives de création d'emplois verts au niveau local et joue un rôle majeur de catalyseur pour une croissance économique durable. Cette loi devrait aussi avoir des retombées positives sur la santé des Cariocas : la neutralisation des émissions sur la base de crédits carbone générés localement entraînera en effet une meilleure qualité de l'air à Rio.

du développement durable et accélérer la transition énergétique à l'échelle de la ville tout entière, Rio étudie des mécanismes financiers sophistiqués pour développer l'action locale. Les structures de financement mixte et les crédits à la biodiversité urbaine sont quelques-unes des pistes explorées. Ces idées et ces projets seront rassemblés sous l'égide du Centre, ce qui permettra d'assurer l'alignement des parties prenantes et la cohérence des initiatives.

D'ici 2050, deux êtres humains sur trois habiteront dans une ville ou une métropole. Si des efforts locaux comme ceux menés à Rio ont un poids incontestable, nous ne pouvons en aucun cas les porter seuls. Les villes sont encore face à un déficit de financement colossal en matière d'infrastructures vertes, et il est urgent de doper la disponibilité des financements publics et privés en la matière. Un effort collectif est nécessaire pour intégrer pleinement l'architecture financière mondiale et les besoins de développement d'un modèle urbain durable. Faute de quoi, sans un engagement planétaire pour l'action et le changement, et nonobstant les efforts louables accomplis au niveau local, l'agenda 2030 ne sera bientôt plus qu'un mirage. ■



4^E TRIMESTRE 2023

Secteur Privé & Développement

Secteur Privé & Développement (SP&D) est une revue semestrielle destinée à analyser les mécanismes par lesquels le secteur privé peut contribuer au développement des pays du Sud, et particulièrement d'Afrique subsaharienne. SP&D confronte, à chaque numéro, les idées d'auteurs issus d'horizons variés, provenant du secteur privé, du monde de la recherche, d'institutions de développement et de la société civile.

proparco.fr/fr/revue-secteur-prive-developpement