

## AFRIQUE SUBSAHARIENNE

CONTRAT NUMÉRO : 37

TERRAINS D'ÉTUDE	EQUIPE	PAYS ET ORGANISME MANDATAIRE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afrique du Sud</li> <li>• Mozambique</li> <li>• Côte d'Ivoire</li> <li>• Mali</li> </ul>	Marie-Odile Blanc, Eduardo Filippi, Léon Pretorius, Issa Sanogo, Issa Sacko, Naïma Pages, Siaka Kone, Guy Pourcet, Anna Traoré, Moussa Doumbo, Lassana Sidibé, Dabié Nassa, Nora Benrabia, Yacouba Konaté	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Université Versailles St. Quentin en Yvelines - Centre d'économie et d'éthique pour l'environnement et le développement (C3ED)</li> <li>• FRANCE</li> </ul>
RESPONSABLE(S) SCIENTIFIQUE(S) CONTACT ÉQUIPE	ORGANISME(S) ASSOCIÉ(S)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Denis REQUIER-DESJARDINS</li> </ul> Secretariat@c3ed.uvsq.fr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CERED - Université Paris X</li> <li>• Responsable scientifique : Guy POURCET</li> <li>• CERFOD (Centres d'études de recherche et de formation en développement) - Mali</li> <li>• Responsable scientifique : Lansina SIDIBE</li> <li>• CSAS (Center for Southern African Studies) - Afrique du Sud</li> <li>• Responsable scientifique : Lisa THOMPSON</li> <li>• ENSEA et BNETD - Côte d'Ivoire</li> <li>• Responsables scientifiques : Koffi N'GUESSAN et Gnamien GUILLAUME</li> <li>• Institut de Géographie Tropical (IGT) Atta KOFFI</li> </ul>	

### INTITULÉ DE LA RECHERCHE

Stratégies des acteurs, dynamiques urbaines et structuration des territoires.

*Actors' strategies, urban dynamics and territorial structuring.*

### RÉSUMÉ DE LA RECHERCHE

Le projet s'est intéressé à deux couloirs de transport, l'un en Afrique Australe, objet d'une politique volontariste d'aménagement du territoire, l'autre en Afrique de l'Ouest, sans intervention spécifique des pouvoirs publics.

En Afrique Australe, le corridor de Maputo a joué depuis 1995 un rôle d'entraînement sur la conjoncture macroéconomique au Mozambique, particulièrement vigoureuse sur la période. La polarisation démographique est moins évidente dans la mesure où la croissance démographique de la zone urbaine de Maputo ne s'est pas fortement accélérée. En Afrique du Sud, jusqu'à présent le corridor ne semble pas avoir modifié sensiblement les effets de polarisation démographique et d'urbanisation dans les régions qu'il traverse. On constate par contre un dynamisme relatif des activités commerciales particulièrement dans les agglomérations sud-africaines proches de la frontière que l'amélioration des infrastructures de transport, l'ouverture du Mozambique et la proximité du marché représentée

par une capitale d'état entretiennent. On se doit d'être plus sceptique sur les effets d'entraînement du corridor sur les autres activités comme le tourisme, l'agriculture d'exportation ou l'industrie.

En Afrique de l'Ouest, sur l'axe Mali – Côte d'Ivoire, les efforts d'investissements en infrastructures ont été faits en Côte d'Ivoire en fonction de la concentration spatiale des activités économiques. Les mesures favorables à la création de pôles d'activités de petites et moyennes tailles dans les petites ou moyennes villes notamment du Nord, contribueraient à l'émergence d'une dynamique urbaine endogène. Au Mali, en l'absence de politique d'urbanisation et de développement régional comme ce fut le cas en Côte d'Ivoire dès les premières années des indépendances, la ville ne suffit pas à provoquer un essor des activités industrielles. Ce développement ne repose pas seulement sur le regroupement spatial des facteurs de production, mais sur des politiques industrielles et de dotations en infrastructures. On constate une configuration centre-périphérie semblable à la Côte d'Ivoire et qui se caractérise par une forte disparité entre le district de Bamako et les autres régions du Mali.

En Côte d'Ivoire les activités de survie dominant dans toutes les villes, en raison des contraintes démographiques, de l'autonomisation économique des villes enclavées (peu insérées dans un réseau urbain et avec de faibles effets frontières) ou de l'extraversion des villes ouvertes. Le segment des micro-entrepreneurs est plus présent dans les villes les plus grandes, insérées dans un réseau urbain (par l'effet portuaire, agro-exportateur ou frontalier), mais son essor est limité par l'extraversion de ces villes. Il y a effritement des tissus économiques locaux, exode rural, processus croissant d'urbanisation de la pauvreté et transfert de la pauvreté et des inégalités des centres ruraux, vers les villes ivoiriennes en Côte d'Ivoire.

*This project dealt with two transport corridors, one in southern Africa, which is the subject of an active regional development policy, and the other in West Africa without any specific government intervention.*

*In southern Africa, since 1995, the Maputo corridor has played a stimulating role on the macroeconomy of Mozambique, which has been particularly vibrant during this period. Demographic polarization is less apparent insofar as the rate of demographic growth in the urban area of Maputo has not increased dramatically in South Africa. So far, the corridor does not appear to have significantly modified demographic polarization and urbanization in adjacent zones. However, business activities, particularly in the South African conurbations near the border, seem to be relatively dynamic, aided by the improvement in transport infrastructure, the opening up of Mozambique and closeness to the market of the capital.*

*In West Africa, on the road between Mali and Ivory Coast, infrastructure investment has taken place in Ivory Coast according to the spatial concentration of economic activities. Measures that encourage the creation of small and medium-sized business centres in small and medium-sized towns, particularly in the North, are assisting the development of an endogenous urban dynamic. Mali lacks an urban and regional development policy, as did Ivory Coast in the first years of its independence. Towns alone are not enough to stimulate an increase in industrial activities. Such development does not only depend on the spatial grouping of factors of production, but on industrial policies and the provision of infrastructure. We have observed a centre-periphery configuration similar to that in the Ivory Coast which is characterized by a considerable disparity between the district of Bamako and the other regions of Mali.*

*In Ivory Coast subsistence activities dominate in all the towns as a result of demographic pressures, the economic autonomy achieved by towns that are isolated (with few links with an urban network and few border effects), or the extraversion of those towns that are open. The micro-enterprise sector is more present in the larger towns, which are integrated within an urban network (as a result of the port effect, which applies to both ports exporting agricultural produce and border ports) but its rise is limited by the extraversion of these towns. What is taking place is the crumbling of the local economic fabric, rural exodus, an increase in urban poverty and the transfer of poverty and inequalities from rural centres to the towns of Ivory Coast.*