

PROGRAMME DE RECHERCHE URBAINE POUR LE DÉVELOPPEMENT

Action concertée incitative du fonds de solidarité
prioritaire du ministère des Affaires étrangères,
conduite par le Gemdev et l'Isted

Synthèse des résultats

Juin 2004

Responsable scientifique
Denis Requier-Desjardins,
Centre d'économie et d'éthique
pour l'environnement et le
développement (C3ED),
Université de Versailles, Saint
Quentin en Yvelines, France

Equipe de recherche
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

**Stratégie des acteurs,
dynamiques urbaines et
structuration des territoires :
une mise en parallèle
de l'Afrique de l'Ouest
et de l'Afrique Australe.
Aménagement des couloirs de
transport sous-régionaux et
dynamiques de polarisation
des activités**

**Afrique du Sud - Mozambique
Côte d'Ivoire - Mali**

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Les deux sous-projets qui composent le projet « Stratégie des acteurs, dynamiques urbaines et structuration des territoires » sont bâtis autour de trois éléments :

- La référence à un espace sous-régional, donc porteur de dynamiques d'intégration.
- Des territoires vertébrés par des couloirs de transport comme objets d'analyse.
- L'analyse de la polarisation urbaine et des systèmes d'activités au sein de ces territoires.

En Afrique de l'Ouest on se trouve en présence d'un espace structuré depuis longtemps par des dynamiques largement informelles d'intégration régionale entre les pays ; celles-ci contrastent avec les difficultés de l'intégration formelle. Par ailleurs, les projets d'infrastructure le long des couloirs de transport n'y ont que rarement un caractère transnational et sont, de plus, limités par la faiblesse des financements disponibles. En revanche, ces couloirs sont depuis la colonisation, les vecteurs d'une polarisation des flux entre pays enclavés et pays côtiers. En terme de gouvernances, on peut noter la faiblesse relative de l'appareil d'Etat en Afrique de l'Ouest et la crise récurrente des finances publiques.

En Afrique australe, au contraire, le corridor de Maputo se structure autour d'un projet d'infrastructure de transport lourd entre deux pays – Afrique du Sud et Mozambique –, fruit d'une politique nationale volontariste, portant certes sur un axe de transport établi depuis un siècle, mais mis en sommeil pendant deux décennies du fait de la situation politique. Le pas de temps du projet ne dépasse pas une dizaine d'années et on se situe dans le contexte du développement d'une intégration régionale formelle (la SADC) marquée par l'influence d'une puissance régionale, l'Afrique du Sud. En matière de gouvernance, l'Afrique du Sud dispose d'un appareil d'Etat efficace, mais doit tenir compte des traces laissées par l'Apartheid, notamment sous la forme de la marginalisation de certaines populations.

La structuration des territoires se fait autour des axes de transport sous-régionaux, couloirs de transport ou « corridors de développement », qui influent sur la structure urbaine, mais celle-ci peut également dépendre de dynamiques endogènes portées par les acteurs locaux et dynamisées ou non par les projets d'investissement. Dans les deux cas, le caractère transnational des axes étudiés fait que les relations transfrontalières peuvent jouer un rôle dans ce processus de structuration. Enfin, ces processus se déroulent dans un cadre de gouvernance en forte évolution – autant au plan transnational ou national que local – qui réintroduit notamment dans le processus de décision et de gestion les acteurs privés et la population à travers les processus participatifs.

STRUCTURE URBAINE ET PROJETS D'INFRASTRUCTURES ET D'INDUSTRIALISATION

La mise en parallèle des deux cas d'étude pose la question du pas de temps sur lequel des projets d'infrastructure de transport ou d'investissement exercent leur influence.

Le cas de l'Afrique de l'Ouest met en exergue la comparaison entre la Côte d'Ivoire et le Mali. Celle-ci prend appui sur quatre contributions qui s'intéressent aux effets d'agglomération, et notamment d'urbanisation, dans le cas des unités productives localisées dans les villes de Côte d'Ivoire et du Mali et dans le cas des ménages en Côte d'Ivoire.

Une première contribution porte sur les relations entre « infrastructures, productivité et dynamiques urbaines en Côte d'Ivoire ». Elle cherche à déterminer comment et dans quelle mesure l'organisation des espaces urbains est influencée par les projets d'infrastructures et d'industrialisation. Ces projets ont-ils favorisé l'intégration des villes secondaires dans l'économie ivoirienne, polarisée autour d'Abidjan et sa périphérie (90% de la valeur ajoutée et 80% des emplois industriels) ? Comment sont mobilisés les externalités d'agglomération et les effets de proximité dans le contexte actuel de décentralisation des décisions publiques.

La deuxième contribution porte sur les « effets d'agglomération et la localisation des activités industrielles : éléments d'analyse dans le cas du Mali ». Elle pose une question similaire à celle posée par la première contribution, dans le cas des industries maliennes. Celles-ci étant inégalement réparties sur le territoire malien, l'objectif de l'étude est d'appréhender cette localisation en tenant compte des effets d'agglomération et d'urbanisation.

L'étude se pose les questions suivantes : quelle est la localisation des industries au Mali et à quelle logique obéit-elle ? Dans quelle mesure l'état des infrastructures économiques et sociales influence-t-il la dimension des agglomérations ? Dans quelle mesure la dimension des agglomérations influence-t-elle la productivité globale des facteurs ?

La troisième contribution porte sur « l'insertion des petits producteurs urbains dans l'économie locale en Côte d'Ivoire : entre extraversion et autonomisation urbaines ». L'étude complète les deux précédentes contributions par la

prise en compte des petites activités productives urbaines. Elle analyse comment sont mobilisés les externalités d'agglomération et les effets de proximité par les petites unités productives urbaines et les micro-entreprises (dont les modes de production sont spécifiés), dans un contexte de décentralisation et d'extraversion des villes secondaires étudiées – San Pedro, Daloa, Bondoukou, Odienné et Korhogo –, mais aussi d'instabilité de l'environnement économique et institutionnel. Il s'agit d'étudier les formes d'interactions productives intra et inter sectorielles urbaines, les facteurs de densification et de diversification du tissu productif local.

Alors que les contributions précédentes s'intéressent au pôle production (création de richesses) de la dynamique urbaine, la quatrième contribution examine le pôle distribution de revenu, en questionnant le rapport entre les niveaux de pauvreté, la dynamique urbaine et la structuration inégale du territoire. Elle porte sur « les dynamiques de la pauvreté et la structuration spatiale en Côte d'Ivoire », à partir d'enquêtes ménages, en milieu rural et urbain. L'objet de l'étude est d'appréhender les dynamiques démographiques, d'emploi et de pauvreté monétaire des ménages, selon leur localisation spatiale. L'étude interroge la structuration des espaces et des réseaux urbains en Côte d'Ivoire, à travers l'évolution de la pauvreté dans un contexte de crise et de désengagement de l'Etat. Elle examine, en particulier, dans quelle mesure les caractéristiques des ménages, en termes d'emploi et de bien-être, interfèrent avec les caractéristiques régionales de migration intra-zones, d'urbanisation et de spécificités socio-économiques.

En résumé, l'ensemble de ces contributions révèle l'impact des infrastructures, notamment routières, sur la productivité des activités économiques, par exemple en Côte d'Ivoire sur les activités primaires et tertiaires, ainsi que l'impact des économies de localisation et d'urbanisation sur les activités industrielles dans le cas de la Côte d'Ivoire et du Mali.

En Côte d'Ivoire, où se sont développées depuis l'indépendance des politiques d'urbanisation et de développement régional d'ampleur variée selon les secteurs d'activités, on constate une influence significative des économies d'urbanisation, avec des efforts d'investissement en infrastructures en fonction de la concentration spatiale des activités économiques. En particulier, la productivité des activités primaires et tertiaires est très sensible à l'insuffisance des infrastructures routières. Les économies de localisation jouent, quant à elles, en faveur des gains de productivité industrielle. Ainsi, les mesures favorables à la création de pôles d'activités de petites et moyennes tailles, en interaction autour des produits ayant le plus d'avantages comparatifs, dans les petites ou moyennes villes notamment du Nord, contribueraient à l'émergence d'une dynamique urbaine endogène. La dynamique des villes de l'hinterland, à forte concentration de ce type d'activités, est par conséquent liée à l'accès aux marchés à travers une amélioration de la dotation en infrastructures routières.

Au Mali au contraire, où de telles politiques ont été inexistantes, 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. Toutefois il existe une configuration centre-périphérie semblable à celle de la

Côte d'Ivoire, qui se caractérise par une forte disparité entre le district de Bamako et les autres régions du Mali.

Ces contributions soulignent, par ailleurs, les blocages issus d'un processus d'autonomisation urbaine d'un côté et d'extraversion urbaine de l'autre, tant économique que décisionnelle, sur le mode de développement et de régulation des petites activités productives urbaines. Enfin, elles révèlent l'impact de la structuration spatiale sur le niveau de vie des ménages, dans un processus d'urbanisation de la pauvreté, notamment pour certaines catégories de ménages.

Ces résultats mettent en évidence l'importance des politiques régionales d'industrialisation et de dotations en infrastructures, l'urgence de la mise en place de pôles de petites et moyennes activités, posent la question des structures productives, du processus de décentralisation et de gouvernance et des rapports local-global. Favoriser l'émergence d'une dynamique urbaine endogène, réduire les fortes disparités entre les capitales économiques et les villes secondaires, nécessite, *in fine*, de dépasser le mode de régulation rentière des économies étudiées et, partant, de l'espace sous-régional.

En Afrique australe, le processus de régionalisation qui a prédominé jusqu'au début des années 90 se démarquait des tentatives de construction régionale en cours en Afrique sub-saharienne par un relatif consensus régional autour de la définition de politiques sectorielles communes, notamment dans le secteur des transports. Suite à la période d'isolationnisme qui caractérisait la politique sud-africaine de substitution aux importations, une ère nouvelle de construction régionale commerciale bâtie sur une profonde asymétrie des termes de l'échange intra-régionaux alimente les projections de renforcement des effets de polarisation vers le pays leader. La perspective de l'établissement d'une zone de libre-échange renforcée par l'ouverture au capital privé de la gestion des ressources communes (processus de décentralisation, programme de privatisation, complémentarité des capitaux publics et privés, interactions entre les différents niveaux de décision) soulève des incertitudes d'ordre économique et politique. Les avantages comparatifs territorialisés sont approchés dans cette analyse en vue d'une plus grande compréhension des trajectoires de croissance au sein de l'espace régional d'Afrique australe.

Entre une intégration institutionnalisée, mais fragilisée par les conflits internes, et les incertitudes quant au rôle stabilisateur à terme de l'Afrique du Sud, il y a lieu de s'interroger sur le devenir des pôles de rattachement et d'entraînement de la zone australe. Le débat autour des effets d'entraînement induits par l'aménagement des voies de communications traditionnelles reste ouvert et largement alimenté par les orientations politiques et continentales du pôle leader entre rentabilité immédiate du secteur transport et diffusion sur le long terme des économies externes engendrées par la concentration des activités industrielles. Le Projet du corridor de Maputo, « Spatial Development Initiatives » (SDI), constitue une illustration de cette tension entre ces deux exigences.

Le corridor de Maputo, à travers ses deux « anchor projects » : la réhabilitation de la N.4 Pretoria-Maputo et le complexe d'aluminium Mozal près de Maputo, ne semble pas avoir modifié sensiblement, dans ses dix années d'existence, les effets de polarisation démographique et

d'urbanisation dans les régions qu'il traverse en Afrique du Sud ou au Mozambique. Le taux d'urbanisation du Mpumalanga est pratiquement stable sur la période récente, quel que soit son mode de définition. Les municipalités contenant des noyaux urbains importants situés le long de l'axe du corridor semblent cependant avoir augmenté leur poids démographique, que ce soit celles situées à l'ouest du corridor et qui subissent fortement l'influence du cœur industriel du pays que constitue le Gauteng ou celles du lowveld, zone située entre Nelspruit, capitale de la province du Mpumalanga, et la frontière. C'est à ce niveau d'ailleurs que l'effet paraît le plus important. Les effets d'entraînement du corridor sur les autres activités sont moins évidents. Au Mozambique, l'impact du projet Mozal sur la dynamique de l'agglomération de Maputo-Matola n'est pas évident. En revanche, le projet du corridor de Maputo renforce l'attractivité du Mozambique pour les Investissements Directs Étrangers (IDE) sud-africains et ces IDE, essentiellement concentrés dans la région de Maputo, ont renforcé les effets de polarisation déjà importants de l'activité économique dans cette zone. Cependant, l'effet sur la polarisation démographique est moins évident dans la mesure où la croissance démographique de la zone de Maputo ne s'est pas fortement accélérée. Les effets de la fin de la guerre, et donc du retour de certains réfugiés, ont pu contrebalancer les effets de polarisation liés à l'activité économique.

LE RÔLE DES DYNAMIQUES TRANSFRONTALIÈRES DANS UNE PERSPECTIVE D'INTÉGRATION RÉGIONALE

En Afrique de l'Ouest, il existe d'importants courants d'intégration régionale « informelle », gérés par des réseaux marchands transnationaux. Le Wasulu, par exemple, représente une région très homogène culturellement et économiquement dans les trois pays qui se la partagent : Mali, Côte d'Ivoire et Guinée, mais il paraît peu à même de profiter des dynamiques transfrontalières. Du fait de l'éclatement du système d'échange en de nombreux petits marchés locaux itinérants, spécialisés dans une économie de traite à petite échelle, compte tenu de la faiblesse des revenus, la zone est incapable de tirer profit du trafic transfrontalier pour lequel les liens de parenté et de voisinage auraient été des éléments catalyseurs. Toutefois les trafics transfrontaliers, qui portent en particulier sur des produits importés par le port de Conakry, permettent que se développent de gros marchés périodiques loin des centres administratifs.

En Afrique australe, au niveau du corridor, ce sont également les mouvements d'intégration informelle qui prédominent, plutôt que la réorientation massive vers Maputo des flux d'exportation formels sud-africains. L'évolution sectorielle la plus significative concerne les activités de commerce, de construction et de transport, avec un certain biais en faveur de la zone la plus proche de la frontière avec le Mozambique. Les flux de passage à la frontière et aux péages suggèrent l'existence de flux en provenance de Maputo, en partie limités à la zone frontière, ce qui entraîne un développement important des activités commerciales dans cette zone. L'importance de la population non née en Afrique du Sud, le long du corridor dans la même zone, laisse également penser que les activités des réseaux frontaliers

sont fortement renforcées par le corridor, se traduisant par un flux régulier de passage et le développement de flux de commerce informels. La proximité du marché de Maputo de la frontière est un élément de géographie économique qui renforce cette tendance.

L'ensemble de ces indications converge donc vers l'idée d'un dynamisme relatif des 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'Etat, entretiennent. On se doit d'être plus sceptique sur les effets d'entraînement du corridor sur les autres activités.

En ce qui concerne le Mozambique les effets d'entraînement du corridor étaient essentiellement attendus dans la zone de Maputo-Matola, lieu d'implantation de la fonderie d'aluminium de Mozal, qui constituait déjà le pôle essentiel d'attraction d'activités au Mozambique.

Si l'urbanisation s'est poursuivie à un rythme non négligeable et si le dynamisme macroéconomique du Mozambique a été fort tout au long de la période, reflétant en grande partie celui de sa capitale, il est difficile de faire la part du rôle du corridor et de l'ouverture du pays aux investissements directs sud-africains (encore que l'amélioration de l'axe de transport et les facilités de passage favorisent la gestion de ces investissements). La dimension d'un investissement comme Mozal a pu jouer sur l'effet de crédibilité de l'ouverture mozambicaine.

Les effets d'entraînement demeurent toutefois faibles, y compris dans l'IDZ de Beluluane, les sous-traitants mozambicains de Mozal étant moins nombreux que les sud-africains et limités à quelques secteurs de technologie relativement basse. Les autres effets portent sur l'agglomération de Matola, voire sur Maputo, mais concernent le développement d'activités de service stimulées par la demande des employés de Mozal.

QUEL TYPE DE GOUVERNANCE URBAINE ET DE GOUVERNANCE DES PROJETS ?

Les deux sous-régions connaissent des processus de décentralisation au niveau provincial ou communal, qui s'accompagnent d'un accent mis sur la gestion participative. Par ailleurs, le développement du partenariat public-privé dans les projets d'aménagement et les services urbains est également mis en avant.

En ce qui concerne la décentralisation, des réformes communales ont été menées dans les différents pays, aboutissant à un découpage ou à un redécoupage communal notamment pour mettre fin à la marginalisation des populations des townships et des homelands mise en place par l'apartheid en Afrique du Sud. Ce processus de décentralisation bute cependant soit sur la faiblesse des ressources effectives mises à la disposition des collectivités territoriales, comme en Afrique de l'Ouest, soit sur la relative marginalisation des autorités décentralisées dans l'aménagement des projets lourds d'infrastructure, comme dans l'exemple du corridor de Maputo.

S'agissant de ce projet, sa mise en oeuvre a été envisagée dans sa relation avec l'évolution de la gouvernance locale et des zones urbaines tant en Afrique du Sud qu'au Mozambique, compte tenu de la tension entre les deux approches de la conduite du projet :

- Une approche dite « fast-track », mobilisant le pilotage par des organes centraux des gouvernements des deux pays, et un recours au partenariat public-privé pour la réalisation des « anchor projects », que ce soit le consortium TRAC pour la réalisation de la N.4 ou le projet Mozal.
- Un souci exprimé de faire du corridor un moyen de développement local et régional impliquant les populations et donc ressortant peu ou prou de la « gouvernance participative » ; ce souci s'est manifesté par la mise en place de structures spécifiques destinées à susciter ce développement local et cette implication des populations « historiquement défavorisées », dont la plus importante est la « Maputo Corridor Company ».

Cette tension s'est développée dans un contexte où les structures administratives locales étaient profondément bouleversées dans les deux pays concernés et où, au moins en Afrique du Sud, s'affirmait la volonté d'en faire les acteurs principaux du développement économique local. Ces réformes successives visaient dans leur principe :

- à mettre fin à la marginalisation des populations des townships et des homelands mise en place par l'apartheid en Afrique du Sud ;
- à manifester l'engagement de « bonne gouvernance démocratique » du gouvernement mozambicain, exigé par la conditionnalité de ses bailleurs de fonds. Elle s'est aussi traduite par la difficulté pour les gouvernements régionaux du Mpumalanga ou de la province de Maputo d'affirmer leur participation réelle au projet.

De même, dans les deux cas, le partenariat public-privé se développe pour les services publics urbains tels que la collecte des déchets ou l'approvisionnement en eau, mais en Afrique australe il y a une dimension particulière liée à la réalisation des infrastructures routières du corridor qui s'est faite sur la base d'un tel partenariat.

Concernant les actions engagées en Afrique de l'Ouest, trois contributions traitent respectivement du financement de la gestion des déchets solides dans le contexte des villes africaines ainsi que de la gestion des déchets ménagers et de la fiscalité locale dans le district urbain de Bamako.

La première contribution constate que, leur contrainte financière se resserrant, des villes africaines abandonnent la formule de traitement des déchets ménagers par des régies municipales et expérimentent des formes diverses de délégation de service impliquant un partenariat public-privé. Elle s'inquiète des coûts des différentes formules, des difficultés du passage d'un système de financement fiscal à un système commercial à base de redevances, et de la capacité des entreprises ou organismes privés à respecter le principe d'égalité entre les usagers. Elle associe d'abord les choix institutionnels avec les modes de financement, puis attire notre attention sur les problèmes de financement que pose l'ouverture de ces activités à l'initiative privée. Enfin, elle rend compte des expériences observées à Ouagadougou, Bobo-Dioulasso, Accra, Dakar, Louga, Conakry.

La seconde contribution décrit, à partir d'un important travail d'enquêtes, la manière bamakoise de réduire les coûts publics de la collecte des déchets ménagers, et mobilise quelques outils de la théorie économique pour l'analyser. La division du travail entre la municipalité et les Groupements d'Intérêts Economiques - GIE (collecte primaire et secondaire des déchets) ne lui paraît efficace

ni en termes de coût, ni en termes d'assainissement, ni en termes de création d'emplois.

La troisième contribution qui porte sur le processus de décentralisation, scrute les finances du district de Bamako et de ses six communes. Leurs recettes fiscales propres et les transferts de l'Etat en leur faveur, « ne sont pas à hauteur de souhait ». Il apparaît clairement que l'évasion fiscale est le corollaire de l'inefficacité des services.

La dimension participative est également présente dans les deux cas, au moins quant aux intentions : Groupements d'Intérêt Economique (GIE) de quartier pour la collecte des déchets dans les villes d'Afrique de l'Ouest, tourisme communautaire dans le Mpumalanga.

Cependant, en Afrique du Sud, on constate que la tension entre les exigences du fast-track et celle du développement économique local participatif, pourtant posé comme un principe, s'est résolue par la marginalisation des opérations centrées sur la gouvernance participative, que ce soit pendant la réalisation du corridor ou après. La récupération de ces institutions par le gouvernement provincial fait que l'effet de leur action est aujourd'hui très flou. On constate cependant au sein des gouvernements provinciaux la volonté d'établissement d'une coopération transfrontalière, à la suite du retrait relatif des gouvernements nationaux après la réalisation des « anchor projects ». Il reste à voir quel peut être le résultat de cet engagement dans un contexte où le concept de SDI ("Spatial Development Initiatives") cesse d'être considéré comme porteur en Afrique du Sud et où l'intérêt se déplace de plus en plus vers des projets sous-régionaux en dehors de l'Afrique du Sud (tel que le corridor de Nacala au Mozambique).

En Afrique de l'Ouest, le partenariat public-privé dans les services urbains sous la forme des GIE, combinant des caractéristiques de gestion participative et de partenariat public-privé, bute sur les contraintes liées à l'attitude des ménages qui ont le choix d'adhérer ou de ne pas adhérer au GIE. De ce fait, celui-ci a du mal à faire rémunérer ses prestations.

CONCLUSION

La recherche a fait émerger, de manière transversale aux deux contextes de référence : Afrique de l'Ouest et Afrique australe, les éléments suivants.

En matière de polarisation urbaine, les quatre pays étudiés (Côte d'Ivoire, Mali, Afrique du Sud, Mozambique) font apparaître une structure centre-périphérie établie sur une période historique assez longue. Les effets des politiques d'aménagement des axes de transport ou de développement régional apparaissent limités et ne peuvent se repérer que sur la durée. Le niveau important des investissements en infrastructure ne semble pas modifier rapidement une structure de polarisation préalable. Il convient donc de relativiser l'impact des politiques volontaristes d'aménagement du territoire à l'échelon régional et transnational, en relation avec des situations où de telles politiques sont absentes et où les relations le long des couloirs de transport sont remises en cause par des crises politiques.

Toutefois les couloirs de transport, liés aux flux du commerce international, qu'ils fassent l'objet ou non d'investissements dans les infrastructures, engendrent des relations transfrontalières dans les régions proches des frontières,

qui manifestent une intégration informelle des économies concernées.

Au plan des effets de polarisation, il convient de souligner la différence entre une situation où le pays dominant dans une sous-région est également le pôle d'une intégration économique régionale formelle et celle où le pays dominant économiquement qui polarise les couloirs de transport ne

peut exercer le même ascendant politique sur l'intégration sous-régionale.

Enfin, la recherche a fait émerger, dans des circonstances très différentes, le caractère très ambivalent des références à la gestion participative et au développement économique local. ■

SUMMARY

The Southern African sub-project aimed at identifying the processes of spatial economic polarization spurred by the implementation of Maputo Corridor Spatial Development Initiative.

At a sub regional level a model of the interaction of transportation network investments with economic integration and polarization has been tested. At the Maputo corridor level, an assessment of the evolution of spatial and urban structure patterns in the area has been performed, dealing first with "economic geography" processes through the effect on transportation costs on previous core – periphery systems, second trying to spot endogenous processes of local productive dynamics, in terms of clusters in South Africa, outsourcing of Mozal in Mozambique or transboundary economic relations.

The West African sub project results in a number of contributions on Côte d'Ivoire and Mali dealing with the following issues:

Urban dynamics, productivity, and incomes, especially as regards agglomeration effects and the evolution of urban structure. Transportation networks are the main cause of agglomeration externalities given the localisation of production; core-periphery patterns do exist in Côte d'Ivoire and Mali.

The impact of centrality as a basis for the captation of amenities and the building of externalities: centrality can stem from long distance trade, transboundary relations or petty trade in urban structures.

Urban governance, focusing on local tax systems and solid waste management. Governance failures are identified as regards the relationship between public, private or civil society actors of the solid waste commodity chain or the symmetry between the poor quality of local public goods and tax evasion.