

Sommaire

2. La recherche urbaine dans le nouveau dispositif IRD
3. L'expert, le chercheur, le consultant, le coopérant, l'exportateur
4. Appui à la recherche urbaine pour le développement
5. Le CERTU, intervient à Abidjan, en Côte d'Ivoire, sur financement Banque mondiale

Recherche en réseau - recherche partagée : l'expérience du réseau SITRASS dans le secteur des transports en Afrique sub-saharienne

D.R.

E. Deliry Anthecame - IRD



Recherche, expertise

La ville, haut-lieu potentiel de l'expertise. Les responsables du bulletin «Villes en développement» m'ayant invité à aborder le thème de l'expertise, j'irai directement à ce qui est à mes yeux l'essentiel, sans tenter de dresser un tableau exhaustif de toutes les acceptions possibles de ce vocable qui, comme le mot ville lui-même, peut recouvrir des réalités d'une extrême diversité. S'il fallait d'un mot caractériser la ville, je dirais volontiers : vite ! En ville, on n'a pas le temps d'attendre. Plus la ville est massive, moins elle n'autorise à laisser le temps s'écouler à son rythme... On vit, on circule, on travaille vite. Et ce qui vaut pour la vie de tous les jours vaut sans doute aussi, en bonne part, pour les «décideurs» ayant en charge la gestion et le devenir de ces «agglomérations», de ces agglutinations humaines : leurs contraintes temporelles ne leur laissent pas le temps de trop hésiter avant d'agir. Est-il besoin dès lors d'ajouter que l'échelle de temps habituelle de la recherche n'est guère adaptée à ce rythme de fonctionnement ? La recherche utilise son langage propre (on devrait plutôt dire ses jargons spécialisés par branche) ; elle questionne le monde (plus qu'elle n'apporte de réponses directes aux problèmes de la société) ; mais surtout elle prend son temps : elle vit à son rythme propre, décalé par rapport à celui du monde

réel. C'est ce qui lui permet de prendre le recul nécessaire à la compréhension en profondeur des phénomènes, mais c'est aussi ce qui la rend souvent inapte à s'adapter aux besoins immédiats de l'action. Or les chercheurs - sinon la recherche - recèlent en eux tout ce dont le monde «réel» a réellement besoin en temps réel ! Ils sont en effet, à tout instant, dépositaires, à eux tous, de toute la connaissance «vive» du monde. Il suffit de concevoir et de mettre en place auprès d'eux un «extracteur d'information» convenable pour être en mesure de recueillir et d'adapter à la demande, «instantanément» (c'est-à-dire en moins de quelques mois), toutes les connaissances mondiales pertinentes vis-à-vis de quelque problème que ce soit. L'extracteur, ce sont les procédures d'*expertise collégiale contradictoire* qui se mettent maintenant en place dans divers organismes, à l'image de ce qui se fait depuis quelques années à l'INSERM et de ce que l'IRD commence à faire en vraie grandeur. Aux acteurs de la ville de donner à leur tour toute sa légitimité à cet outil ! ■

Philippe Lazar,
président de l'IRD

La recherche urbaine dans le nouveau dispositif IRD

Dominique Couret, Françoise Dureau, Claude de Miras

L'Institut de Recherche pour le Développement (ex-Orstom), "EPST finalisé pour le développement en coopération" s'est engagé à partir de 1998 dans la construction d'un nouveau dispositif scientifique et opérationnel devant assurer "une triple mission d'excellence dans la recherche, la formation et l'expertise collective au service du développement".

Dans cette perspective, des équipes de recherche ont répondu à l'appel à proposition d'Unités de Recherche et de Service lancé par la Direction de l'IRD en octobre 1998. Après validation par les Commissions scientifiques sectorielles et par le Conseil scientifique installé au cours du second trimestre 2000, 78 UR et 12 US sont aujourd'hui sur le point de devenir opérationnelles².

Quatre propositions d'unités de recherche traitant de la question urbaine ont été déposées :

- «Développement localisé urbain. Dynamiques et régulations».
- «Environnement Urbain»
- «Mobilités et recompositions urbaines».
- «Ville et politique : acteurs, institutions, territoires».

Assise sur un important partenariat scientifique et universitaire, centrée autour de chantiers brésilien et ouest-africain, la proposition «Ville et politique, acteurs, institutions, territoires» entendait fédérer, orienter et susciter des actions de recherche positionnant la ville dans ses relations avec les pouvoirs étatiques, socio-économiques, institutionnels et déviants, autour de la notion unitaire de son gouvernement³. L'approche de l'arène du politique et des nouvelles pratiques de la question urbaine dans les pays du Sud à partir des dispositifs étatiques ou locaux, des initiatives privées ou des pratiques illégales, était un complément pertinent aux trois autres entrées proposées. Ce projet d'UR n'a

pas été retenu dans le cadre du premier appel à propositions de l'IRD.

Développement localisé urbain. Dynamiques et régulations

(Claude.De-Miras@newsup.univ-mrs.fr)

Le paradigme du développement est marqué depuis la fin des "Trente glorieuses" par des recompositions et de nouvelles dynamiques à l'échelle mondiale alors que les différenciations territoriales et socio-économiques s'accroissent : à l'échelle supra-nationale, la globalisation induit des polarisations économiques régionales contrastées voire instables; à l'échelle infra-nationale, les spécificités et l'hétérogénéité des conditions de la croissance rompent avec le postulat classique d'homogénéité de l'espace en économie. L'urbanisation maintenant majoritaire de la population mondiale, donne aux villes une fonction stratégique dans cette dynamique différentielle de croissance, fondée sur des avantages comparatifs le plus souvent construits, des externalités positives et des considérations organisationnelles au sens le plus large. La coordination et la péréquation de ces dynamiques de croissance localisée deviennent des questions urgentes puisque la régulation centralisée à partir de l'Etat, moteur et acteur du développement, a montré ses limites et ses dérives.

En proposant d'inscrire dans le dispositif scientifique de l'IRD

une nouvelle problématique construite autour de l'idée de *développement localisé urbain*, ce projet d'Unité de recherche vise à combiner, sur la base d'une approche pluridisciplinaire, l'analyse des déterminants politiques, sociaux, économiques et géographiques de la croissance économique des villes, celle des systèmes productifs localisés ainsi que les conditions de formulation et d'efficacité des politiques de développement territorial. Une attention particulière sera notamment réservée au rapport entre champs de compétences ou d'actions publics et privés ainsi qu'aux nouvelles formes de sociabilité - urbaine, associative ou entrepreneuriale - et de citoyenneté.

L'Afrique du Sud, le Brésil, le Mexique, l'Inde ainsi que l'Afrique de l'ouest sont autant d'entrées dans cette approche comparative.

Environnement Urbain

(couretdo@bondy.ird.fr)

La question environnementale en milieu urbain est aujourd'hui un enjeu majeur du développement qui mobilise de plus en plus d'acteurs qui agissent sur et dans la ville (institutions financières internationales, municipalités, ONG, associations de quartier...). Deux dynamiques urbaines locales majeures interviennent dans cette question. D'une part, le développement urbain est la source de divers types de transformations, dégradations voire destructions du milieu environnant ou

préexistant. Celles-ci, à leur tour, peuvent être des facteurs de dommages pour les populations. Si de nombreux facteurs de risques sont des éléments naturels, la croissance urbaine elle-même, notamment de par la pression démographique et du bâti urbain qu'elle crée sur des zones fragiles, amplifie vulnérabilité et dommages potentiels. D'autre part, le développement urbain s'accompagne de politiques de gestion, de mouvements sociaux et de pratiques individuelles d'organisation, d'aménagement, de conservation et de transmission qui s'attachent tant à des éléments d'origine naturelle qu'à des produits de l'action humaine. Ces politiques, mouvements sociaux et pratiques, peuvent être sources d'innovations consensuelles comme de conflits, et sont fortement influencés par l'évolution des représentations propres aux différents acteurs. L'objectif de l'UR est de contribuer à la conception d'une problématique de l'environnement urbain qui fournisse des lectures et des connaissances innovantes et utiles pour la gestion urbaine dans les pays du Sud. Il s'agit tout à la fois d'identifier les nouvelles pratiques, politiques et gestions induites par les préoccupations environnementales et d'apporter des connaissances positives aux décideurs sur le thème de l'environnement urbain. Trois objets scientifiques intermédiaires sont explorés par cette équipe d'une vingtaine de chercheurs français et des Suds, en dialogue ou partenariat avec les opérateurs et décideurs locaux : la transformation urbaine du sol, de ses usages et occupations ; les processus de valorisation, conservation et création de patrimoine urbain ; l'apparition et l'évolution des risques d'origine naturelle en milieu urbain.

La construction de la problématique commune passe par une démarche collective de comparaison, confrontation et formalisation tant des concepts, des méthodes et des objets d'analyse, que des situations concrètes des lieux étudiés et répartis dans les quatre zones géographiques de la Méditerranée du Sud, de l'Afrique Subsaharienne, de l'Océan Indien et de l'Amérique latine.

Mobilités et recompositions urbaines

(fdureau@regards.cnrs.fr)

L'évolution de l'urbanisation à l'échelle planétaire se caractérise par l'émergence de grandes métropoles aux dynamiques singulières. Avancer dans la compréhension des mutations sociales et spatiales à l'œuvre nécessite d'adopter un système de lecture qui prenne explicitement en compte les pratiques des citoyens dans leurs articulations avec celles des autres acteurs sociaux, économiques et politiques qui produisent la ville. Phénomène multiforme, les mobilités sont à la source et à la charnière de nouvelles organisations des territoires urbains et des relations au sein des systèmes urbains. Mieux appréhender les pratiques de mobi-

lité des citoyens, à différentes échelles spatiales et temporelles (du local à l'international, du quotidien au biographique) et sociales (de l'individu, à la famille, au groupe et au réseau de relations) s'impose pour avancer dans l'analyse des dynamiques métropolitaines contemporaines.

L'objectif de l'UR est d'étudier les mobilités des populations et leurs rapports avec l'émergence de nouvelles organisations des territoires métropolitains. Un premier volet du projet vise à améliorer la connaissance des mobilités en les appréhendant, en tant que système, dans toutes leurs dimensions spatio-temporelles. Le deuxième volet envisage, de manière dynamique et dans leurs interactions avec les mobilités, certaines recompositions des territoires urbains, de leur usage et de leur gouvernement : les formes d'expansion, les redistributions des densités, le processus ségrégatif, les rapports à la centralité urbaine et les modes de gouverner la ville. L'UR rassemble une quinzaine de chercheurs de l'IRD et leurs partenaires français et étrangers avec lesquels ils mènent, dans une approche comparative, des recherches sur une dizaine de métropoles d'Afrique de l'Ouest et du Sud,



Villes en développement

La Paz, Bolivie

d'Amérique latine et d'Asie. Grâce à la composition de l'équipe et à un partenariat pluriel organisé en synergie avec des réseaux réunissant chercheurs et professionnels (en particulier le GIS Réseau Socio Economie de l'Habitat), sont mobilisés les outils et les concepts de la démographie, la géographie, la sociologie, l'anthropologie et l'économie. Les protocoles de recherche appliqués adoptent une perspective longitudinale commune et combinent approches qualitatives et quantitatives. Ils envisagent plusieurs échelles d'observation (aire métropolitaine, quar-

tier, unité familiale et individu) et privilégient l'analyse des relations entre ces niveaux. Le caractère novateur de certaines questions appelle le développement de nouveaux outils d'analyse, qui font l'objet de travaux spécifiques. ■

1. Extrait de l'introduction du document " Appel à propositions 1998-1999 pour la constitution d'unités de recherche (UR) et d'unités de service (US) " J.P. Muller, Octobre 1998, Paris, 5 p .
2. Un second appel à création d'UR et d'US a été lancé le 14 décembre 2000 et complètera cette architecture.
3. Pour plus d'information consulter <http://www.bondy.ird.fr/lss/r108projd.pdf>

L'expert, le chercheur, le consultant, le coopérant, l'exportateur

Vincent Renard

«L'intervention» dans le champ de la gestion urbaine dans des pays en développement - ou des pays «en transition», les notions se rejoignent en partie - peut relever de «postures» très différentes les unes des autres. Elles tiennent au métier de l'intervenant, à la nature de l'intervention, à la contrepartie (ou partenaire, ou client, ou prescripteur etc.) dans le pays concerné, aux conditions matérielles de l'intervention, au «produit» livré etc.

Cette diversité est bien évidemment dans la nature des relations internationales dont le spectre s'étend depuis l'altruisme pur de l'action humanitaire jusqu'à la simple action commerciale pour l'exportation. Il n'entre ici aucun jugement moral, seulement le constat de la diversité. On pourrait aussi, bien sûr, dire

que l'action à l'exportation inclut de la corruption, le soutien à des régimes douteux etc, que l'humanitaire peut servir de préalable à des visées politico-idéologiques, ou être le prétexte pour divers intérêts bien matériels. C'est parfois vrai. On le sait. Mais ce n'est pas l'objet de cette note qui voudrait seule-

ment indiquer, par rapport à l'ambition des actions menées, le risque engendré par la confusion fréquente entre les différentes postures possibles. Une d'entre elles ne pose, dans le principe, aucun problème déontologique : c'est celle de l'exportateur (ou importateur) qui est dans une relation strictement commerciale, régie par un ensemble de lois et règlements et de pratiques commerciales. Si on sait qu'une bonne part des pratiques obéit à la loi... de la concurrence, elle est au moins claire dans son statut et sa nature.

La vraie question posée est celle du continuum d'activités qui va de la recherche à la consultation en passant par la coopération. S'y mêlent, dans des proportions variables, l'intérêt académique stricto sensu, l'altruisme de la coopération désintéressée, la préoccupation de l'influence politique, le goût des affaires ou le simple intérêt lucratif.

Comme tout ne peut être clarifié avant de confier une mission, force est de s'en remettre à des mécanismes institutionnels qui sont ce qu'ils sont et dont la transparence est forcément imparfaite.

Le cas le plus caractéristique de ce que nous voulons évoquer ici met en général en relation un bailleur (une entité française, la Banque Mondiale, l'Union Européenne... etc), le pays concerné, les candidats pour répondre à la consultation (s'il y a lieu). Les réseaux français au sein desquels s'organise la réponse aux appels d'offres sont peu structurés, reliant de façon souvent aléatoire des universitaires, des chercheurs (salariés par ailleurs), des professions libérales, des bureaux d'étude, des entreprises. Risque à la fois de concurrence déloyale, de biais dans les réponses aux appels d'offre, d'affaiblissement de « l'offre française ». La comparaison avec les Pays-Bas ou l'Allemagne (par exemple l'agence de coopération GTZ) peuvent apporter ici d'utiles enseignements.

Un certain flottement peut aussi s'observer au niveau des représentations françaises à l'étranger, de façon très variable selon le pays, avec des possibles manques de concertation entre les services de coopération, les services commerciaux et ceux d'expansion économique, avec des variations de doctrine dans

les priorités ou des changements de cap pas toujours compatibles avec des actions à long terme. Les échanges et la mutualisation des efforts entrepris n'en sont pas toujours facilités.

Ce peut être ici aussi l'occasion de soulever un problème posé par les stratégies des bailleurs de fonds et les « doctrines » qu'ils développent, parfois en autonomie voire en divergence avec les problèmes réellement posés en priorité par les pays bénéficiaires. (On peut penser par exemple à l'action de la Banque Mondiale ou de la BERD en Russie pendant les premières années de la transition). Le « consultant - coopérant - chercheur - bureau d'étude » est souvent conduit - volens nolens - à se « caler » sur les termes de référence plus que sur le problème réellement observé. C'est pour l'avenir une difficulté importante dans les relations entre les trois partenaires.

On peut enfin évoquer le problème de la synergie entre les différents intervenants et l'impression plusieurs fois ressentie d'une insuffisante information mutuelle - pour ne pas dire plus -, notamment entre les ré-

seaux de coopération universitaire et les réseaux de coopération technique. Souvent, ce n'est qu'une fois sur place que l'on découvre que deux - voire plusieurs - équipes travaillent sur des thèmes connexes... Les français n'ont certes pas le monopole de ces pertes en ligne, mais il semble tout de même qu'elles soient importantes.

Réflexe de protéger son « pré carré », absence d'un lieu d'échange et de capitalisation, relative étanchéité en France même entre les différents réseaux, il existe évidemment un faisceau de raisons qui expliquent cet état de choses.

Nous n'avons pas la naïveté de penser que la transparence et la mise en commun d'informations et de réseaux vont se multiplier spontanément. Il semble pourtant que le développement des échanges, la mutualisation des ressources et des réseaux, comme le développent l'ISTED et « Villes en développement », devrait être amplifiés et constituer une priorité pour les temps à venir. La relative dispersion et étanchéité entre les différents réseaux conduit probablement à un affaiblissement des actions menées.

Appui à la recherche urbaine pour le développement

Action concertée incitative

Le ministère des Affaires étrangères a fait appel à l'ISTED pour être l'opérateur ensemblier du programme de recherche « Appui à la recherche urbaine pour le développement ». Partenaire du projet, le groupement d'intérêt scientifique Gemdev (Groupe économie mondiale, tiers-monde, développement) assume la responsabilité d'opérateur scientifique. Les actions sont programmées sur une période de trois ans, à compter du début de 2001. Le budget envisagé au titre du Fonds de solidarité prioritaire (FSP) est de 15 MF.

Le projet se veut une action concertée incitative dans le domaine de la recherche urbaine pour le développement à l'échelle de l'ensemble des pays de la zone de solidarité prioritaire (ZSP). Il poursuit 3 grands objectifs :

- relancer la recherche urbaine pour le développement, sur la base d'un renouvellement problématique et thématique ;
- produire des connaissances nouvelles sur l'urbanisation pour éclairer l'action publique de coopération au développement urbain ;
- restaurer ou initier des rela-

tions de partenariat et d'échange entre la communauté scientifique française et les communautés scientifiques de la ZSP.

Il est ainsi prévu de financer des projets de recherche, sélectionnés sur appel à propositions, portant sur des thématiques considérées comme prioritaires pour comprendre comment se pose aujourd'hui la question urbaine dans les villes du Sud et reconnues comme accusant un déficit important de connaissance scientifique.

Le premier axe concerne les interventions sur la ville : projets liés à la « métropolisation »,

à l'environnement et au patrimoine, à la réalisation d'infrastructures et de services urbains. Le second axe est relatif aux logiques et stratégies d'acteurs prévalant aux interventions urbanistiques. Deux grands thèmes : le jeu des acteurs face aux questions de gouvernance, de décentralisation, de démocratie locale ; la fonction d'expertise face aux savoirs professionnels et aux cultures urbaines nationales et locales. ■

→ Contacts :
mél. prud@isted.com
<http://www.gemdev.org>
ou //www.isted.com

Le CERTU, intervient à Abidjan, en Côte d'Ivoire, sur financement Banque mondiale

À la demande du Ministère des Transports de Côte d'Ivoire, le Certu réalise une étude sur les dysfonctionnements du système des transports urbains d'Abidjan. L'un des principaux objectifs de ce travail est d'évaluer, à l'échelle de l'agglomération abidjanaise, le coût social des accidents de la circulation, de la congestion, des freins à la mobilité ainsi que du bruit et de la pollution atmosphérique imputables aux transports.

Une communication, présentant les méthodes de monétarisation utilisées est disponible au CERTU.

Il y est notamment mis en évidence les difficultés ainsi que les limites de l'exercice. En particulier, le cas de la pollution atmosphérique montre que le transfert de concepts et de techniques étrangères à un pays en développement soulève des problèmes. Les deux approches possibles

pour monétariser les effets de la pollution atmosphérique due aux transports, que ce soit l'évaluation du coût des dommages générés par cette pollution, ou l'évaluation du coût de réduction de la pollution - dit coût d'évitement- voient leurs limites dans le contexte abidjanaise:

- Tout d'abord, il s'agit de problèmes pratiques, et ceci concerne la collecte d'informations, ou le calage des modèles.
- Ensuite, les méthodes elles-mêmes – monétarisation des dommages ou détermination de stratégies réalistes de dépollution – présentent d'importantes limites théoriques.

Cette étude s'est donc efforcée d'explicitier ses choix méthodologiques, en testant la sensibilité des résultats obtenus aux hypothèses de calcul. Si la modélisation a été employée pour palier les manques de données,



Abidjan - transports collectifs par mini-bus

il y a eu adaptation au contexte local des modèles.

Enfin, la pérennisation de ce type de travail sera assurée par une liste d'indicateurs robustes, faciles à collecter, qui permettront le suivi, et donc le maintien d'un observatoire des transports à Abidjan. ■

► **Contacts :** Web : www.certu.fr - *mél:* inter.certu@equipement.gouv.fr

Fabien Duprez, CERTU, économiste des transports

Tel : 33 4 72 74 58 46,

Fax : 33 4 72 74 59 20.

Stéphane Canalis, CERTU, relations internationales

Tel : 33 4 72 74 58 05, fax : 33 4 72 74 59 80.

Recherche en réseau - recherche partagée : l'expérience du réseau SITRASS¹ dans le secteur des transports en Afrique sub-saharienne

Amakoé P. Adoléhouné

Cet article rédigé pour «Villes en développement», ne traitera que de la partie urbaine des activités du réseau SITRASS. Rappelons cependant que SITRASS ne saurait être réduit au seul secteur des transports urbains. Ce réseau a pour ambition de couvrir l'ensemble du secteur des transports, et sa genèse est d'ailleurs liée aux transports de marchandises hors milieu urbain.

Genèse et développement du réseau SITRASS : l'opportunité du programme SSATP² de la Banque mondiale

Né de la conjonction de bonnes volontés et de compétences d'Afrique francophone et de France, le réseau SITRASS a bénéficié, au milieu des années '80, de l'élément catalyseur qu'a constitué le lancement du pro-

gramme SSATP de la Banque mondiale et de la Commission Economique pour l'Afrique (CEA), avec l'appui financier de bailleurs bilatéraux (Coopération française en l'occurrence). Une première étude avait été confiée en 1987 au Laboratoire d'Economie des Transports (LET) et à l'Institut National sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) sur les coûts du

camionnage. Le constat fait à l'époque par ces deux institutions était simple: en raison de la complexité du système des transports - qui s'inscrit lui-même dans un système plus vaste qui est celui de la société toute entière -, on ne peut l'appréhender globalement que si l'on a déjà une connaissance intime de cette société. Que ce soit au niveau de la recherche ou de l'expertise, l'on ne peut déboucher sur des produits de qualité sans l'apport de chercheurs et d'experts locaux, ceux-là mêmes qui «ont, en quelque sorte, fait l'apprentissage des multiples dimensions de leur société depuis leur enfance». Il y a donc là une nécessité de voir se développer en Afrique sub-saharienne des capacités locales de recherche et d'expertise en économie des transports. La justification scientifique à cette nécessité constitue le fondement même du réseau SITRASS.

Le LET et l'INRETS ont ainsi saisi l'opportunité d'associer des chercheurs africains dans les différents pays (Côte d'Ivoire, Cameroun et Mali) à la réalisation de cette première étude. Cette collaboration fut singulièrement fructueuse et à l'issue des travaux, il a été décidé, lors du séminaire de présentation et de discussion des résultats, de pérenniser l'opération en mettant en place un réseau de recherche. SITRASS venait ainsi de naître avec créa-

tion d'une équipe dans chacun des trois pays africains. Depuis, le réseau a grandi. Dans la mouvance de SITRASS, des équipes locales africaines se sont constituées ici et là, des collaborations ont été initiées au gré des occasions avec différentes institutions africaines, les dernières étant l'EAMAU (Ecole africaines des métiers de l'architecture et de l'urbanisme à Lomé) et l'observatoire statistique AFRISTAT (Bamako). SITRASS c'est aujourd'hui onze équipes africaines: ACRETAT (Congo), AIDET (Côte d'Ivoire), ANRET (Niger), APCAT (Bénin), ARETRANS (Mali), ASECTRA (RCA), ASERT (Sénégal), ATDTR (Tchad), CEDRES (Burkina Faso), GIRET (Cameroun) et GRETAT (Togo); mais c'est aussi un ensemble de 1500 personnes qui reçoivent régulièrement les informations sur nos activités; c'est un noyau dur de plus de 450 participants plus actifs; c'est enfin une succession de recherches et de séminaires sur des thématiques qui nous permettent à présent d'avoir une meilleure intelligence globale des systèmes de transports africains, et par conséquent des outils plus puissants pour essayer d'en maîtriser les coûts. Même si la genèse du réseau SITRASS est liée aux transports de marchandises, les problèmes urbains n'en constituent pas moins une des préoccupations majeures pour ses mem-

bres. Le réseau SITRASS a ainsi été présent, depuis le début des années '90, dans les différents travaux de réflexion qui ont été lancés sur le secteur des transports urbains notamment pour mieux en comprendre le fonctionnement et éclairer les décisions des multiples acteurs.

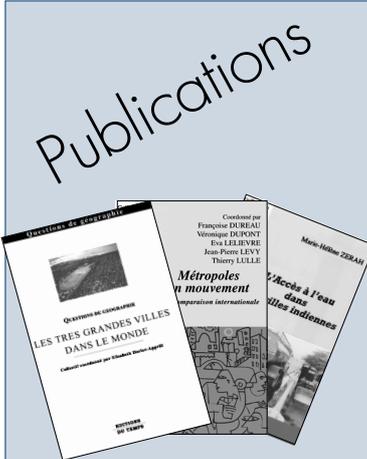
Transports urbains: amplification du phénomène d'urbanisation, croissance des besoins de transport et crise de l'offre.

Nous ne présenterons pas ici l'ensemble des travaux menés par le réseau SITRASS sur l'urbain. Nous citerons simplement quelques uns des éléments de réponse que SITRASS a apportés aux problèmes de la crise des transports urbains dans les villes africaines, ou encore les questionnements soulevés. Un des faits marquants des villes africaines, au cours des années '90, est la disparition progressive des grandes entreprises structurées de transport collectif, les petites structures artisanales ayant ainsi peu à peu occupé l'espace laissé vacant. Aussi, au niveau de SITRASS, a-t-on d'abord cherché à tirer les enseignements des politiques de transports en cours pendant les années '80 (cf. étude sur les transports collectifs à Abidjan, Bamako, Brazzaville, Conakry, Dakar et Pointe Noire), regarder plus en profondeur les cas de villes aux situations particulières.

res, voir si l'utilisation des deux-roues non motorisés peut constituer un élément de réponse à la crise des transports urbains (cf. étude à Ouagadougou/Koudougou, Bamako/Sikasso, Dakar/Kaolack/Ziguinchor), ou encore comment venir en aide au secteur artisanal des micro-entreprises de transports urbains pour le rendre plus efficace, plus efficient et dans une perspective de durabilité (cf. étude à Abidjan, Bamako, Harare et Nairobi). L'analyse des dysfonctionnements du secteur notamment en ce qui concerne les problèmes de sécurité routière a aussi été un point focal des activités du réseau (cf. étude sur la mise en place d'une politique commune de sécurité routière des huit pays membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine ou encore celle portant sur la protection des usagers vulnérables de la circulation à Ouagadougou et à Harare).

La formation des hommes (et des femmes) et leur information pour une meilleure efficacité du système des transports en Afrique.

Particulièrement mal préparé aux changements, le secteur des transports a douloureusement vécu les manifestations dues aux effets de la crise économique. Tant au niveau du secteur public que privé, et à tous les échelons, le diagnostic d'un dé-



Publications

- Les très grandes villes du monde coordonné par Elisabeth Dorier-Apprill.- Paris: Editions du Temps, 2000. - 382 p. (Coll. Questions de Géographie). Dans le monde, près de 150 agglomérations atteignent aujourd'hui 2 millions d'habitants. Cela pose le problème des méthodes et des concepts nécessaires pour décrire la généralisation planétaire des très grandes villes et les nouvelles formes de l'urbanisation. Cet ouvrage aborde la très grande ville sous l'angle historique, démographique, spatial, fonctionnel, social, politique et culturel, en montrant les interactions entre ces différentes composantes. **Prix : 145 F**
 ➔ Contact : Editions du Temps, 70 rue Hermel, 75018 Paris, France, www.editions-du-temps.com
- **Métropoles en mouvement.** Une comparaison internationale, coordonné par F. Dureau, V. Dupont, E. Lelièvre, J.-P. Lévy, Th. Lulle.- Paris : Anthropos ; IRD, 2000. - 656 p. (Coll. Villes). Edition d'un atelier international de 1998 qui avait rassemblé une quarantaine de chercheurs, français et étrangers, apportant des informations récentes et originales organisées selon une grille d'analyse commune. La mobilité spatiale, comme fait social total fondateur des organisations métropolitaines, constitue la clé de lecture privilégiée pour décliner cet exercice de comparaison internationale sur dix-neuf métropoles dans différents continents. **Prix : 198 F**
 ➔ Contact : Diffusion IRD, 213, rue Lafayette, 75010 Paris, France.
- **L'accès à l'eau dans les villes indiennes,** par Marie-Hélène Zerah. - Paris : Anthropos, 1999.- VI-192 p. (Version revue de la thèse soutenue en 1997 à l'Institut d'urbanisme de Paris sous la dir. de Rémy Prud'homme ; coll. Villes). S'appuyant en grande partie sur une étude réalisée à Delhi, l'auteur se propose d'éclairer les dimensions qualitatives de l'offre d'eau pour les ménages raccordés à un réseau municipal, d'évaluer les conséquences du manque de fiabilité de l'offre sur le comportement des ménages et d'en mesurer le coût. **Prix : 150 F**
 ➔ Contact : Diffusion Economica, 49 rue Héricart 75015 Paris - France

ficat de formation apparaît parmi les nombreuses défaillances de l'organisation et du fonctionnement du système des transports. Au niveau de l'encadrement supérieur, ce déficit de formation a des conséquences redoutables sur l'ensemble du secteur d'autant que les cadres supérieurs sont censés définir et faire appliquer les grandes orientations en matière de transport (public ou privé). Une action de formation par le haut, à l'adresse des cadres supérieurs, s'avère par conséquent nécessaire.

La pierre apportée par SITRASS à cet édifice repose essentiellement sur l'organisation d'une formation continue, sous la responsabilité du Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon. Cette formation mise en place en 1991 vise en particulier les cadres supérieurs et décideurs intervenant dans le secteur des transports en Afrique sub-saharienne : fonctionnaires des ministères des transports, des travaux publics et des collectivités locales, responsables et gestionnaires d'entreprises de transport, enseignants-chercheurs des universités ou grandes écoles, etc... Le bilan de cette action est largement positif: après une dizaine de sessions, plus de 150 cadres supérieurs africains de 20 pays ont déjà pris part à cette formation. L'information et sa circulation constituent par ailleurs un aspect important des activités de SITRASS. Même si la dissémi-

nation de l'information est implicite dans les études et recherches en réseau, quelques moyens spécifiques ont été mis en place: séminaires certes mais aussi bulletin interne d'information, publication des actes des séminaires, de résultats de recherches, et d'un annuaire des membres périodiquement mis à jour.

Au total, SITRASS apparaît aujourd'hui comme une réalité et une référence dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne. Le réseau a réussi en peu de temps à mobiliser et à faire travailler ensemble les différents acteurs du secteur: chercheurs, agents de l'administration et professionnels des transports. Nous avons la faiblesse d'affirmer ici que le partenariat ou la coopération Nord-Sud a bien fonctionné au niveau de SITRASS. Du point de vue de la progression des connaissances scientifiques, la recherche en réseau a particulièrement bénéficié de la variété des contextes et terrains d'observation. On a su développer, dans une démarche adaptée et interactive, les analyses et enseignements tirés des pays en développement et utiles dans certains cas pour analyser les situations des pays développés (cf. l'exemple du débat à la Banque mondiale sur la déréglementation et la privatisation des transports collectifs). Cela constitue une réponse à ceux qui continuent de soutenir que



SITRASS - Amakoé P. Adoléhoumé

Ouagadougou, quartier Est - les multiples facettes de la mobilité urbaine.

le partenariat Nord-Sud serait dépassé et dangereux: dépassé parce que ne correspondant pas aux impératifs de la dure compétition internationale actuelle (il serait dangereux de ce point de vue de maintenir l'illusion d'une coopération réelle); dangereux car conduisant au mieux à une perte de temps pour le Nord dans sa compétition fondamentale interne, et au pire au problème de drainage des cerveaux pour le Sud. En tant que tête de pont, l'INRETS et le LET ont su veiller à la préservation d'un partenariat réel et efficace qui reste toutefois à consolider, notamment au ni-

veau des équipes locales où l'on doit veiller à une meilleure qualité des recherches menées. ■

1. SITRASS: Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique Sub-saharienne.
2. SSATP: Sub-Saharan Africa Transport Policy Program.

➔ Contact: Amakoé P. Adoléhoumé, SITRASS, [mél. amakoe.adolehoume@inrets.fr](mailto:amakoe.adolehoume@inrets.fr), tél. 01 47 40 72 68, fax. 01 45 47 56 06

Conférences Formations

- Rencontres françaises de la coopération multilatérale
- Les priorités de la communauté locale. Congrès de l'unité
- L'informalité et l'illégalité dans les villes en développement.

Rencontres françaises de la coopération multilatérale

Une réunion à Paris les 2, 3 et 4 avril 2001 devrait permettre à plusieurs centaines d'opérateurs français intéressés par les financements multilatéraux ou communautaires de débattre entre eux et avec les administrations concernées afin d'améliorer leur capacité de réponse aux appels d'offres et appels à propositions ou à manifestation d'intérêt, dans le cadre des programmes communautaires ou multilatéraux, et de mieux faire converger les approches bi- et multilatérales.

➔ Contact: Ministère des Affaires étrangères: www.diplomatie.fr rubrique coopération internationale ou Laurence Marzal: laurence.marzal@diplomatie.gouv.fr

Les priorités de la communauté locale. Congrès de l'unité

Dans la continuité du Sommet des Villes, Habitat II, à Istanbul en 1996, et pour répondre à l'Appel des Maires de la Première Assemblée Mondiale des Villes et Autorités Locales qui y avait été lancé en faveur d'une organisation mondiale unique des pouvoirs locaux, le 16^{ème} Congrès de la Fédération Mondiale des Cités Unies et le 35^{ème} Congrès de l'Union Internationale des Pouvoirs Locaux se tiendront du 3 au 6 mai à Rio de Janeiro en un congrès de l'Unité FMCU-IULA qui sera l'occasion d'un point de départ d'une nouvelle organisation, autour du thème des priorités de la communauté.

➔ Contact: www.rio.rj.gov.br/iula-fmcu fax: (55-21) 2869246

L'informalité et l'illégalité dans les villes en développement.

Le séminaire du réseau ESF/N-AERUS, se tiendra à Leuven et Bruxelles, Belgique, du 23 au 26 mai 2001. La réflexion portera sur l'informalité et l'illégalité des établissements humains des villes des pays en développement, en matière foncière, urbanistique, d'équipement et de construction, la non conformité aux règles de sécurité, de protection de l'environnement, aux normes sanitaires, au cadre institutionnel et aux normes juridico-administratives. Le séminaire s'attachera à analyser les fondements, le contenu et les caractéristiques des politiques publiques vis-à-vis de l'illégalité des quartiers.

➔ Contact: www.naerus.org

Financé par :

Ministère
de l'Équipement,
des transports
et du logement

Ministère
des Affaires étrangères

Directeur de publication:
Jean Smaghe,
président de l'ISTED

Rédaction :
Association de
professionnels
développement urbain
et coopération (AdP)

Comité de rédaction :
Xavier Crépin,
François Croville,
Nicolas Frelot,
Francis Godard,
François Lamoise,
Claude de Miras,
François Noisette,
Annik Osmont,
Paul Pavy,
Anne Querrien,
Françoise Reynaud.

Secrétaire de rédaction :
Christiane Graechen-Rebel

Impression Graphoffset
Bondoufle 91

ISSN 1551 - 1672

Abonnement : 120 F.
4 n° par an

ISTED
Centre de documentation
et d'information
«Villes en développement»
Arche de la Défense
92055 La Défense Cedex
France
Tél. (33) 1 40 81 15 74
Fax. (33) 1 40 81 15 99
<http://www.isted.com>
ved@isted.com

Un programme de recherches en sciences sociales vient d'être financé par le ministère des Affaires étrangères. La maîtrise d'œuvre en est confiée, en partenariat Nord-Sud, au Conseil africain pour le développement de la recherche en sciences sociales (CODESRIA) et à l'IRD. Vingt-huit projets ont été retenus dont sept relèvent de la question urbaine. Ils associent chercheurs français et africains, tant francophones qu'anglophones. Les projets «ville» sont les suivants (ne sont cités que les organismes de rattachement des responsables):

- Familles citadines et pratiques résidentielles à l'épreuve de la mobilité : terrains anglophones et francophones en perspective en Afrique de l'Ouest (responsable Monique Bertrand{IRD}),

- Urban integration in Africa : a socio-demographic survey of Greater Nairobi (responsable Philippe Bocquier{IFRA}),

- L'information de la décision municipale : outil pour une gestion décentralisée de la cité et marqueur des dynamiques sociales et spatiales : contextes urbains maliens et béninois (responsables : Claude de Miras {IRD} et Amadou Ballo {Univ. Mali}),

- Citoyennetés émergentes dans les villes d'Abidjan et de Durban (responsable Ousmane Dembele {Inst. de Géographie tropicale, Abidjan}),

- Pauvreté, inégalités et politiques économiques au Sénégal (responsable Abdoulaye Diagne {UCAD-CREA, Sénégal}),

- Territoires, marges et dynamiques urbaines : les enseignements sud-africains (responsable Frédéric Giraud {IRD}),

- Gestion urbaine et politiques de développement local en Afrique australe (Le Cap, Durban, Lusaka, Walvis Bay) (responsable Sylvie Jaglin {ENPC-Paris 8}),

- La frontière de la ville sénégalaise : des révélateurs de mutation et d'invention urbaine (responsable Jean-Luc Piermay {Univ. Strasbourg})

Trois autres entrées thématiques avaient été retenues : les trajectoires de l'État et du politique ; l'économie africaine dans le processus de mondialisation ; l'évolution des sociétés. Compte tenu du caractère transversal des thèmes «société» et «ville», un certain nombre de projets apporteront des contributions importantes à la connaissance des sociétés urbaines et de leurs mutations.

Pour plus d'informations, voir le site de l'IRD : www.ird.fr/fr/info/propositions.shtml

Habitat II + 5

Dans le cadre de la préparation de la conférence des Nations Unies Habitat II+5 qui doit se tenir du 6 au 8 juin à New York, l'AITEC a réservé une page de son site à ce sujet : <http://www.globenet.org/aitec/chantiers/urbain/habitat2/habpres.htm>

Vous y trouverez des textes de référence, des liens avec les principaux sites, les contributions au débat, et notamment, la dernière version provisoire (23 novembre 2000) de la déclaration politique finale d'Habitat II+5.

Stratégie urbaine de la Banque mondiale

Deux documents de stratégie sont consultables et téléchargeables sur le site de la Banque :

- Villes en transition (Cities in transition), document de stratégie pour le développement local et urbain,
- le chapitre (50 p.) sur la pauvreté urbaine, qui fait partie de l'ouvrage de référence sur les stratégies pour la réduction de la pauvreté

➔ Contact : <http://www.worldbank.org/html/fpd/urban/>

Micro-crédit/

Micro-entreprises

Le ministère de l'Économie et des finances avait organisé les 11 et 12 décembre dernier une conférence européenne «Micro-crédit, micro-entreprises, pour la croissance et l'emploi». Les ateliers proposaient les interrogations suivantes : Comment améliorer le cadre institutionnel et réglementaire du travail indépendant et des micro-entreprises? Comment créer un cadre institutionnel et réglementaire favorable au développement du micro-crédit? Comment répondre aux besoins de financement, d'accompagnement et à la nécessité de diffusion des bonnes pratiques? Les discours, interventions et la synthèse des ateliers, ainsi que la liste des participants, sont en ligne.

➔ Contact : http://www.finances.gouv.fr/DICOM/manifestations/microcredit/som_intervent.htm

Programme Asia Urbs

Les autorités locales d'un certain nombre de pays d'Asie peuvent proposer des projets ou des études de faisabilité en matière de développement urbain pour un financement par le Programme européen Asia Urbs. Les propositions doivent s'appuyer sur un partenariat d'au moins trois autorités locales - deux de l'Union européenne et au moins une d'Asie du Sud ou du Sud Est.

Les formulaires et guide de soumission des projets peuvent être téléchargés sur le site du Programme. Le premier délai de remise des projets pour 2001 est le 15 février 2001, le second est le 15 juin 2001. Lors du premier appel à proposition, seize villes asiatiques dont Sylhet (Bangladesh), Phnom Penh (Cambodge), Rajkot (Inde), Colombo (Sri Lanka), Hanoi, Ho Chi Minh Ville et Hué (Vietnam) en partenariat avec Lille et Lyon (France) avaient vu leurs projets approuvés.

➔ Contact : *Asia Urbs Secretariat, mél: secretariat@asia-urbs.com ; <http://www.asia-urbs.com>*

Urbanews

La Direction du Développement et de la Coopération Suisse publie désormais un journal consacré au secteur urbain «Urbanews».

➔ Contact : *Mme Françoise Lieberherr: francoise.lieberherr@deza.admin.ch*

World Habitat Awards

Des prix d'un montant de 10 000 £ pour deux projets par an, dans les pays développés ou en développement, permettant d'assurer un développement durable et proposant des solutions pratiques et imaginatives aux problèmes de logement, sont offerts par la Building and Social Housing Foundation (BSHF). Toutes solutions innovantes sont les bienvenues, à grande ou petite échelle, urbaines ou rurales.

Les soumissions devront être adressées avant le 1^{er} juillet 2001.

➔ Contact : *BSHF, Memorial Square, Coalville, Leicestershire, LE67 3TU, Royaume Uni, mél : BSHF@compuserve.com ; <http://www.bshf.org>*