

Habitat, problèmes environnementaux et mobilité intra-urbaine à Tiassalé (Côte d'Ivoire)**DIARRASSOUBA Bazoumana**, Département de Géographie

Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

Email: diarrabazo@yahoo.fr**DJAH Armand Josué**, Département de Géographie

Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

Email: aj_djah@outlook.fr

Résumé: Les villes ivoiriennes connaissent une croissance effrénée qui se manifeste par une dynamique aussi bien démographique, économique que spatiale. La particularité du profil dominant dans la ville cosmopolitique de Tiassalé, réside dans le cantonnement des populations dans leur quartier, qui renvoie à des comportements de déplacement organisés autour du domicile, dans les espaces les plus proches (le quartier ou ses environs immédiats), avec un recours quasi unique à la marche.

Cet article analyse les problèmes de mobilité dans la ville de Tiassalé en rapport avec les contraintes environnementales et d'aménagements de l'espace. La méthodologie utilisée dans ce travail de recherche repose sur l'observation directe, les entretiens auprès de différents acteurs, l'analyse documentaire et le repérage photographique et cartographique. Les résultats de l'étude ont montré que la croissance urbaine de Tiassalé est soumise à de nombreuses contraintes d'aménagements de l'espace. Aussi, la mauvaise qualité du site et les situations de précarité socio-économiques et environnementales ont conduit à des conditions résidentielles difficiles et des problèmes de mobilité de la population.

L'étude expose les résultats d'une enquête diagnostic conduite dans la ville de Tiassalé, et des perspectives de développement de l'environnement urbain axés sur les projets de « ville durable » conclus dans le cadre des projets globaux des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD).

Mots clés: Habitat, mobilité urbaine, enjeux socio-économiques, enjeux environnementaux, Tiassalé, Côte d'Ivoire.

Abstract: The rapid growth rate of the Ivorian cities is manifested by demographic, economic and spatial dynamics. The particularity of the dominant profile in the cosmopolitan city, Tiassalé, lies in the cantonnement of the populations in their district, which refers to travel behavior organized around the home, in the closest spaces (the neighborhood or its immediate surroundings), with a quasi-unique resort to walking.

This article analyzes the mobility problems in the city of Tiassalé in relation to environmental constraints and spatial planning. The methodology used in this research is based on direct observation, interviews with different actors, documentary analysis and photographic and cartographic identification. The results of the study have shown that the urban population growth of Tiassalé is subjected to many constraints of spatial development. Moreover, the poor quality of the site and the socio-economic and environmental precariousness have led to difficult residential conditions and populations mobility problems.

The study presents the results of a diagnostic survey carried out in the city of Tiassalé and the prospects for the development of the urban environment focused on "sustainable city" projects concluded within the framework of the global projects of the Millennium Development Goals (MDGs).

Keywords: Habitat, urban mobility, socio-economic stakes, environmental stakes, Tiassalé, Côte d'Ivoire

Introduction

Dans les villes en forte croissance des pays en développement, la problématique de la mobilité des personnes et des biens est un défi pour les gestionnaires. Le besoin de déplacement est accentué par l'étalement des structures urbaines. Ainsi, la périurbanisation et l'émergence de densités périphériques exigent de plus en plus d'investissements dans les cadres de vie pour satisfaire les besoins en infrastructures et équipements.

Dans les villes secondaires ivoiriennes, les besoins en infrastructures et équipements, notamment pour la couverture des centres urbains en voiries et réseaux divers (VRD) constituent un problème clé. Les gouvernants affichent très souvent leur incapacité dans la satisfaction des besoins des populations en termes d'accessibilité aux zones d'habitations et d'activités dans un contexte de dynamique urbaine fortement marqué par l'étalement des villes. Alors que de façon générale, la mobilité des habitants est essentielle au fonctionnement des villes qui sont aujourd'hui des lieux principaux de développement.

La synthèse de la littérature sur le sujet qui fait l'objet de cette réflexion montre que les problèmes de mobilité des citadins a été largement traité. La plupart des auteurs aborde l'insuffisance de l'offre des transports urbains en Afrique et dans l'ensemble du tiers monde. Les pratiques de déplacement des personnes en situation de précarité économique et le manque de dessertes internes entre quartiers sont aussi évoquées. Parallèlement à ces études, la présente étude mais en rapport l'insuffisance de l'aménagement urbain en rapport avec les problèmes de mobilité des populations. Notre hypothèse est que les problèmes de mobilités des populations à l'intérieur de l'espace urbain de Tiassalé sont accentués par l'étalement fulgurant et non contrôlé de la structure urbaine en proie à de nombreux risques naturels (inondation et érosion).

La ville de Tiassalé, située au sud de la Côte d'Ivoire présente en de nombreux endroits des ruptures dans la mobilité des populations à cause des nombreuses zones marécageuses. Elle comporte d'énormes espaces lacunaires qui donnent à sa structure un aspect inachevé et morcelé. Les multiples bas-fonds et les terrains vagues sont les principaux facteurs de discontinuité. L'aménagement de cet espace urbain est du ressort des autorités municipales. En effet, Tiassalé est une commune de plein exercice depuis 1985. Le processus de décentralisation dans laquelle s'est engagée la Côte d'Ivoire confère aux collectivités territoriales des compétences en matière de gestion urbaine et de fourniture des services de base aux populations. La mairie de Tiassalé et l'ensemble de ses partenaires se doivent donc de répondre aux attentes des populations concernant l'habitat, la gestion des cadres de vie et la mobilité. L'objectif de l'étude est d'analyser les problèmes de mobilité dans la ville de Tiassalé en rapport avec les contraintes environnementales et d'aménagements de l'espace.

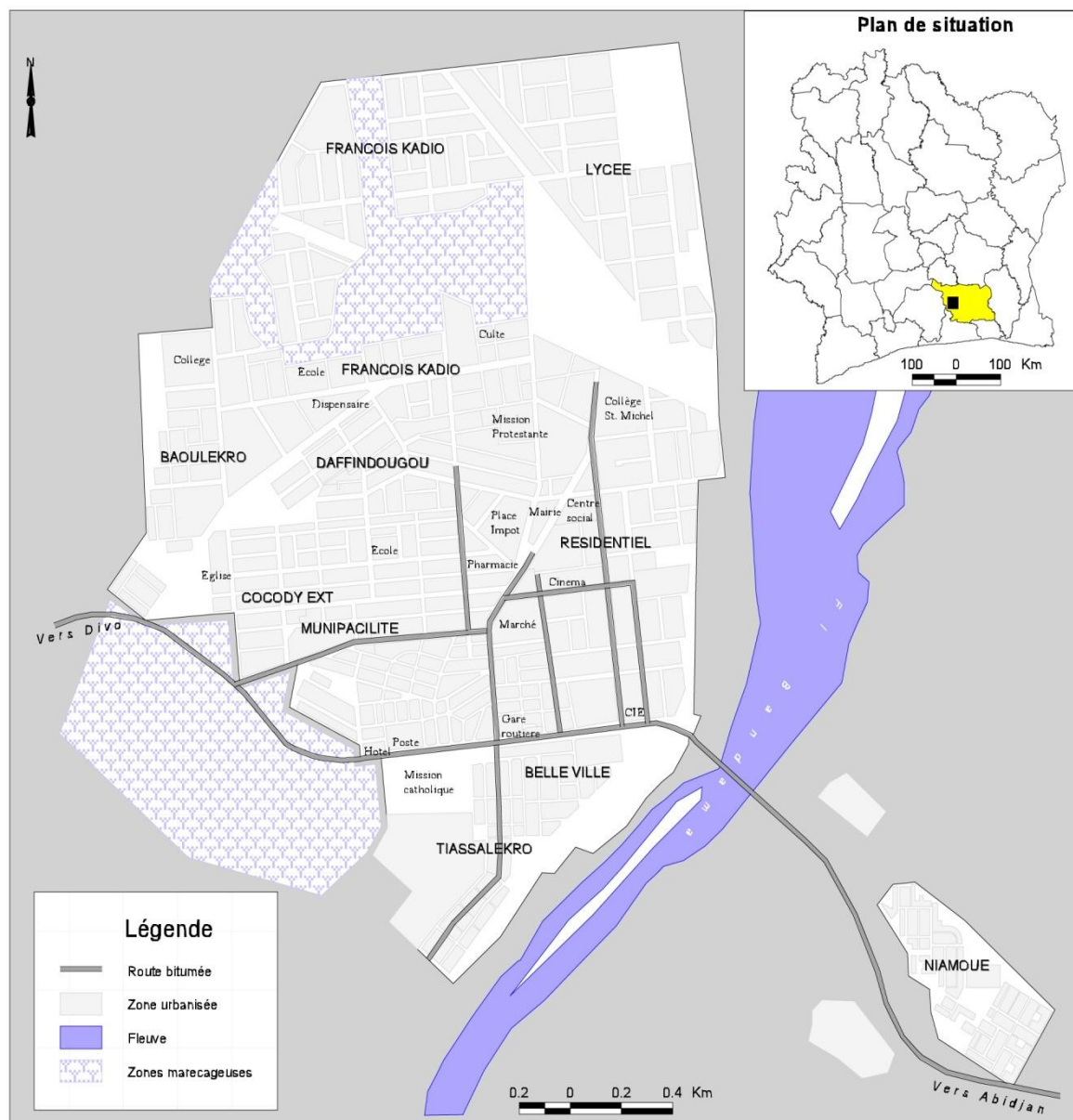
L'étude expose les résultats d'une enquête diagnostic conduite dans la ville de Tiassalé. Le travail repose sur une méthodologie basée sur l'observation directe, les entrevues auprès de différents acteurs, l'analyse documentaire et le repérage photographique et cartographique.

1. Données et méthodes

1.1. Zone d'étude

Localisée entre les coordonnées 5°53'54" de latitude Nord et à 4°49'22" de longitude Ouest, la ville de Tiassalé est située au sud de la Côte d'Ivoire (Figure 1).

Figure 1 : Localisation de la ville de Tiassalé en Côte d'Ivoire



Source : CCT / BNETD, 2008

Réalisation : DIARRASSOUBA B. et DJAH A.J., Mai 2017

Petit village découvert en 1893 par les colons français, Tiassalé devient rapidement un carrefour très important pour les échanges commerciaux. En plus des activités commerciales, elle a suscité la convoitise de nombreuses populations du fait de la richesse de ses terres arables et de sa situation de carrefour entre la forêt au sud du pays et la savane au nord.

Au vu de son importance, Tiassalé devint en 1961, au lendemain de l'indépendance du pays, un chef-lieu de sous-préfecture. Ensuite, elle bénéficie du statut de commune en 1985 et de celui

de conseil général en 2001. Aujourd'hui, Tiassalé est une importante ville à l'intérieur du pays qui connaît une fulgurante dynamique urbaine.

Mais, au vu des constats, la ville connaît un faible niveau de développement. L'ouverture et l'entretien des voies de communication, la collecte des ordures ménagères, le curage des caniveaux d'évacuation des eaux usées et l'entretien des espaces verts n'ont pas suivi l'évolution de la ville. Ainsi, le paysage urbain se distingue par une forme de monotonie exposée aux pires formes de dégradation du cadre de vie, des risques d'inondation et d'érosion.

1.2. Données de l'étude

Les données utilisées pour cette étude sont essentiellement des données cartographiques, statistiques et d'enquêtes de terrain, notamment :

- la carte topographique à 1 /5000 réalisée en 2012 par le Bureau National d'Études Techniques et de Développement puis par le Centre de Cartographie et de Télédétection (BNETD/CCT);
- le plan cadastral du site de la ville à l'échelle 1/5000 réalisée en 2012 par les services du cadastre urbain;
- la carte de l'occupation du sol réalisée en 2008 par le BNETD à l'échelle 1/50000 ;
- des données sur la population et l'habitat des différents quartiers de la ville obtenues dans les données du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) réalisé par l'Institut National de la Statistique (INS) en 2014 ;
- les données sur les voies et réseaux divers (VRD), les infrastructures et équipements d'assainissement obtenus auprès du Ministère du plan et du développement lors de nos enquêtes de terrain.

1.3. Méthode de collecte des données

La démarche méthodologique utilisée pour collecter les données s'appuie sur des observations de terrain soutenues par l'examen de la topographie du site de la ville à travers la carte topographique et le plan cadastral. Des enquêtes auprès de la population et des entretiens avec les différents acteurs de la gestion urbaine ont également été menées.

Tous les dix (10) quartiers de la ville ont été sélectionnés pour mener les enquêtes à cause de la diversité qu'ils offrent du point de vue du type d'habitat et de la typologie du site (*Tableau n°1*). Le choix de la typologie de l'habitat se justifie par le fait que l'habitat est une unité spatiale visible du point de vue du niveau de richesse ou de pauvreté des ménages, de densité des populations, de l'importance des commodités et de bien-être. Aussi, avons-nous choisi le site d'implantation du quartier comme variable d'analyse car il traduit les risques probables à travers les caractéristiques du relief (versant, interfluve, bas-fond).

Tableau 1 : Répartition des ménages de la ville Tiassalé par quartier selon l'habitat et le site

Quartier	Typologie de l'habitat	Typologie des sites	Total des ménages	Ménages Interrogés
Cocody 1	Évolutif	Bas-fond	686	34

Belle -Ville	semi-résidentiel + résidentiel	Bas-fond	261	13
Cocody-3	semi-résidentiel + résidentiel	Bas-fond + Interfluve	48	3
Arouna	semi-résidentiel + résidentiel	Interfluve	692	35
Dafinbouougou	Evolutif	Interfluve	561	28
Tiassalékro	Colonial + Traditionnel	Bas-fond + Interfluve	378	19
Résidentiel	Résidentiel	Bas-fond + Interfluve	182	9
Mosquée	Évolutif	Bas-fond + Interfluve	197	10
François -Kadjo	Évolutif	Bas-fond + Interfluve	145	7
N'da Ettien	Évolutif	Bas-fond + Interfluve	123	6
Total	--	--	3273	164

Source : INS (2014) et Nos enquêtes (Février 2017)

Au-delà des caractéristiques du site, les données sur la population et l'habitat dans les différents quartiers de Tiassalé sont connues grâce aux données du RGPH¹ (2014) fournies par l'INS². Toutefois, cet institut ne dispose pas d'informations spécifiques sur les problèmes environnementaux et sur la mobilité intra-urbaine. Ce sont des données qui ont fait l'objet d'enquêtes sur le terrain.

Dans l'optique de mettre en exergue les problèmes de mobilité issus du développement urbain, nous avons adopté une démarche systémique. Deux techniques de collecte des données ont été nécessaires : l'étude documentaire et l'enquête de terrain. De nombreux documents ont été consultés dans le cadre de cette étude. Il s'agit notamment des différents plans directeurs d'urbanisme et les rapports de synthèses, les documents statistiques sur les différents recensements, les documents cartographiques (les plans de la ville surtout le plan d'ensemble de Tiassalé réalisé par l'INS, les tableaux d'assemblage réalisés par les services du cadastre). Par ailleurs, des observations de terrain ont permis de noter l'assiette topographique, les activités de la population, l'état des infrastructures et équipements, la typologie de l'habitat, les problèmes environnementaux et les zones de lotissement dans la ville.

Notre curiosité a été partiellement assouvie par des interviews organisées avec les acteurs locaux (élus locaux, autorités déconcentrées). Les actions d'aménagement urbain et de gestion de l'environnement qui sont menées par ces acteurs ont été relevées. Une enquête par questionnaire a également été menée auprès des chefs de ménage. À cet effet, un échantillon de 164 chefs de ménages a été constitué selon la méthode des quotas (*Tableau 1*). Notre échantillonnage a consisté à choisir les chefs de ménage selon l'âge, le sexe, le niveau d'instruction, la profession, la typologie de l'habitat et la taille du ménage.

1.4. Méthode de traitement des informations

¹ RGPH : Recensement Général de la Population et l'Habitat

² INS : Institut National de la Statistique (Côte d'Ivoire)

Les données rassemblées ont été pour la plupart structurées sous forme de base de données et introduite dans un SIG. Pour la structuration de l'information géographique, nous avons utilisé le modèle cartographique qui associe des données spatiales organisées en couches et des données alphanumériques structurées en base de données. Cinq couches thématiques ont été retenues : habitat, cadastre, hydrographie, route, topographie (Tableau 2).

Tableau 2 : Structuration de la base de données des risques d'érosion

Couches thématiques	Modes de représentation	Attributs
Habitat	Point	Localisation, type, nombre d'habitant
Cadastre	Polygone	Quartier, secteur
Hydrographie	Ligne / Polygone	Type
Route	Ligne)	Références (nom, classement
Topographie (Courbe de niveau)	Ligne	Altitude (mètre)

Le tableau n°2 donne pour chaque couche thématique, le mode de représentation et l'information associée. Dans la base de données, l'information géographique est représentée sous forme vectorielle. Dans ce mode de représentation, les limites des objets spatiaux sont décrites par des points, des lignes et des polygones.

2. Résultats

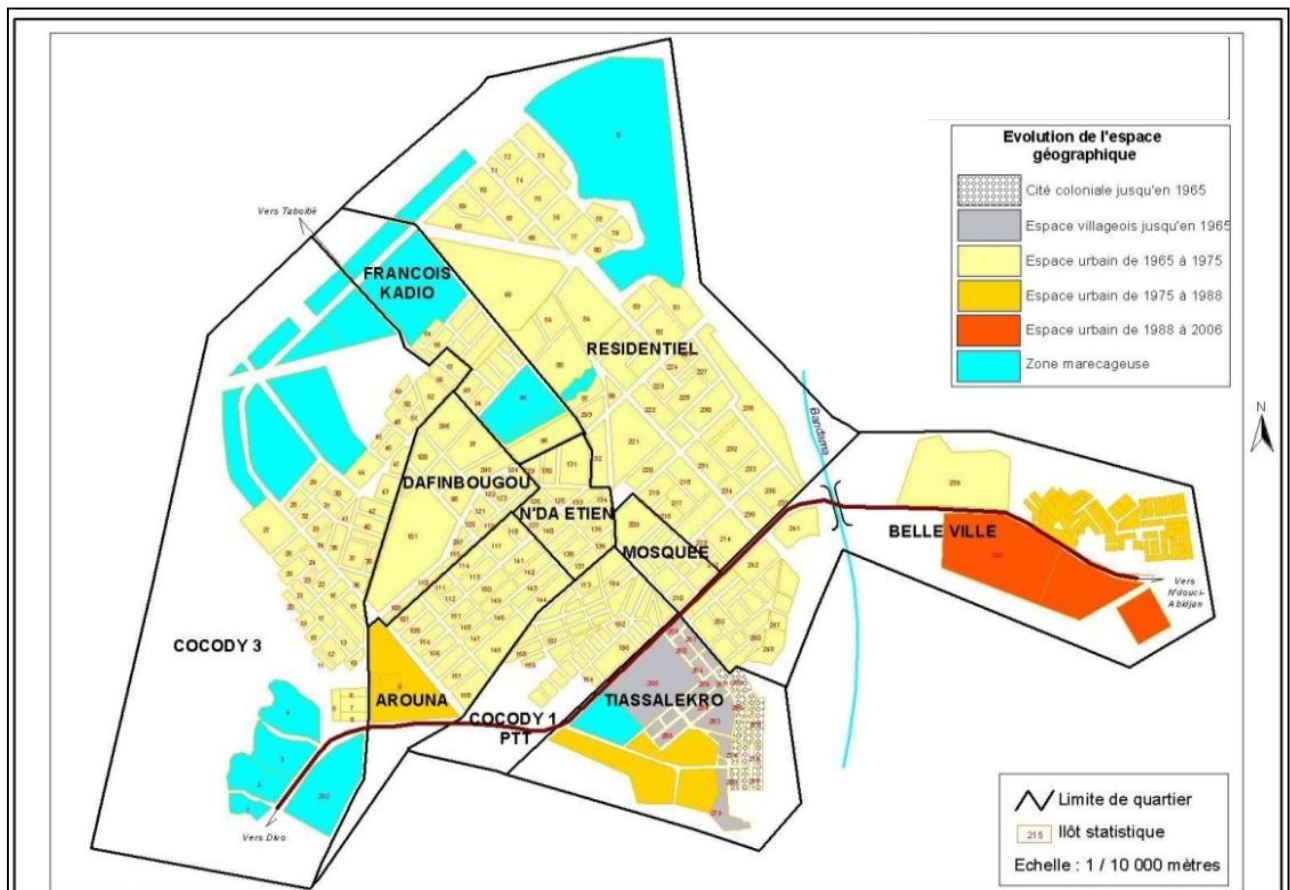
Au sortir de nos analyses, trois résultats clés ont été obtenus : une croissance urbaine soumise aux contraintes d'aménagements de l'espace ; un contexte résidentiel difficile soutenu par la qualité du site et des problèmes de mobilité des populations ; la mobilité des populations fragilisées par des situations de précarité socio-économiques et environnementales.

2. 1. Une croissance urbaine soumise aux contraintes d'aménagements de l'espace

À l'origine, le site choisi pour la ville de Tiassalé était au niveau du quartier Tiassalékro. Ce site a considérablement évolué avec l'arrivée des colons dès 1881. Ceux-ci ont favorisé un développement de la ville dans le sens du sud vers le nord. Avec le temps, l'évolution de la structure urbaine dans le sens du nord fait face à de nombreux obstacles. Des marécages et des espaces inondables sont récurrents sur le site. Il ressort de nos analyses que le colonisateur n'a pas suffisamment tenu compte des obstacles du milieu. Aussi, ses besoins n'envisageaient pas de bâtir un centre urbain aux dimensions importantes mais plutôt un cadre de vie bien délimité et répondant aux exigences des comforts de vie du moment. Le site de Tiassalékro répond bien à ces critères. Situé sur un interfluve et environ à 500 mètres du fleuve Bandama, ce site offre de bonnes perspectives pour la vie humaine. Cependant, c'est un espace restreint d'environ 100 ha qui a vite été dépassé par les besoins d'installation des populations.

Pour l'évolution de la ville, des lotissements ont été réalisés dans bien de zones peu constructibles. La zone nord, plus précisément le quartier François Kadjo est coupé des autres par un vaste marécage dont les abords servent à la culture du riz et des cultures maraîchères (figure 1). À l'est, le quartier Cocody1 ou Cocody PTT connaît le même sort, il est bloqué dans son évolution par un bas-fond rizicole. Ces quartiers connaissent de nombreux espaces inondables qui font que les habitations sont constamment inondées en cas de pluie. Hormis les zones marécageuses, le reste de la ville demeure sur des interfluves à basse altitude, les quartiers: BelleVille, Arouna, Tiassalékro, Dafinboukou, N'da Ettien et Résidentiel sont concernés totalement ou partiellement par cette réalité (figure 2). En effet, le site de la ville appartient au bassin versant du Bandama, où le réseau hydrographique est très digité avec un ruban marécageux très important. Les autorités coloniales n'ont pas fait de projection à long terme pour tenir compte des perturbations qu'un tel site pouvait provoquer.

Figure 2 : Évolution de la structure urbaine de Tiassalé marquée par de nombreuses discontinuités



Source : BNETD, 2008

Réalisation : DIARRASSOUBA B. et DJAH J., Mai 2017

Il ressort de l'analyse de l'occupation du sol de Tiassalé qu'environ 28,66% des ménages sont situés sur des sites de bas-fond, 32,93% des ménages sur des sites mixtes (bas-fond + interfluves), et 38,41% des ménages pour les interfluves. Le site urbain est soumis à de nombreuses discontinuités. En effet, le développement de l'urbanisation de la ville est limité à

l'est par la vallée du Bandama. Au nord et à l'ouest, on a des pentes fortes supérieures à 7%. La ville est située sur une pénélaine disséquée dont l'altitude diminue du nord au sud et de l'ouest à l'est. Les points les plus bas sont représentés par la vallée du fleuve Bandama et les nombreux marécages. Les lits sont peu profonds et les pentes également peu prononcées ce qui favorise la stagnation des eaux d'où les menaces d'inondation des habitations avoisinantes. Lors de notre visite de terrain, nous avons observé la présence des ménages selon la typologie du site et leur habitat. De plus, l'évacuation des eaux de pluie et des eaux usées reste l'un des problèmes les plus importants auxquels se heurtent les responsables de l'aménagement de la ville.

2. 2. Un contexte résidentiel difficile soutenu par la qualité du site et des problèmes de mobilité des populations

L'habitat dans la ville de Tiassalé est très diversifié et marqué par des occupations lâches du sol. La photographie aérienne de la mission IGCI 771AA/150 permet de faire les estimations ci-dessous (Tableau 3).

Tableau 3 : Typologie des quartiers dans la ville de Tiassalé

Quartier	Type d'habitat	Nombre total de lots	Îlots occupés	Niveau d'équipement (eau - électricité)
Cocody1	Évolutif	234	90%	Partiellement équipé en eau; équipé en électricité
Cocody2	Évolutif	86	80%	Équipé en eau et électricité
Cocody 3et4	Spontané	-	-	Pas d'eau, pas d'électricité
	Spontané restructuré	128	75%	Pas d'eau, partiellement équipé en électricité
	Évolutif	13	95%	Pas d'eau; équipé en électricité
	Résidentiel	168	25%	Pas d'eau; quelques lots équipés en électricités
Palmeraie	Évolutif	80	60%	Équipé en électricité; partiellement équipé en eau
	Résidentiel	28	50%	Partiellement équipé en eau et électricité
	Colonial	Équipements	-	Équipé en eau et électricité
Tiassalékro	Traditionnel	Non loti	-	Partiellement équipé en eau et électricité
	Colonial	52	95%	Équipé en eau et électricité

Source : Urbanisation ville de l'intérieur, phase 1 : inventaire de l'existant RÉGION-SUD : N'DOUCI- TIASSALÉ; Bureau Central d'Études Techniques, 1979 ; Nos enquêtes, Février 2017

Les informations du Tableau 3 mettent en évidence les différents types d'habitats qui caractérisent la ville de Tiassalé : le centre-ville, l'ancien quartier colonial, les quartiers résidentiels, les nouveaux quartiers et les espaces vides. L'analyse du contexte résidentiel dans la ville permet de noter que la mise en valeur des lots et îlots varie d'un quartier à l'autre.

Dans le centre-ville, on note une forte densité d'habitation. On y atteint environ 90% de taux d'occupation du sol. C'est le cœur de la ville, l'espace où se développent l'essentiel des activités commerciales. C'est un espace composé par le marché, la gare routière et toute la zone autour composée d'habitations. Le centre-ville regroupe en partie le quartier Mosquée, le quartier N'DA Ettien, le quartier Cocody 1 ou Cocody PTT et le quartier Résidentiel. C'est aussi un espace qui concentre les principaux services administratifs et quelques ménages. C'est la zone qui regroupe l'essentiel des voies de communications praticables. En effet, les infrastructures routières de Tiassalé sont composées de cinq (05) km déchaussée revêtue en bon état dont deux (02) km de voie nationale et 01 km de voie urbaine. On distingue environ 1,5 km de voies bitumées dans le centre-ville. Le reste de la voirie bitumée est celle qui assure le prolongement vers le lycée Moderne.

Contrairement au centre-ville, les autres quartiers de Tiassalé souffrent du faible niveau de mise en valeur. On note seulement deux (02) ou trois (03) bâtiments en moyenne par ilots dans ces quartiers. Ce sont des quartiers qui disposent de très peu d'équipements et infrastructures. Les logements sont construits en épars. Les espaces vides y sont très nombreux. Ce sont des espaces qui sont occupés par la broussaille pour la plupart ou par des champs qui constituent l'agriculture périurbaine. Ainsi, les bas-fonds plus ou moins marécageux sont envahis par des fougères et d'autres herbes nuisibles ; on y trouve aussi différents types de cultures vivrières ou maraîchères. Les espaces moins humides sont occupés par des champs de banane, de maïs, de manioc ou d'igname.

Par ailleurs, le réseau routier est très défaillant dans ces espaces avec des routes impraticables en majorité et souvent l'absence de voies de communication (Photo 1). Il s'agit de voies non ouvertes qui marquent l'enclavement des zones périphériques surtout les nouveaux quartiers ou les espaces nouvellement lotis. La mobilité quotidienne des populations dans ces zones est fortement affectée. Pour leur déplacement 90% de la population utilisent des moyens pédestres. 10 % de la population utilise des vélos ou des motos.



PHOTO 1 : Voie impraticable qui sépare le quartier François Kadjou du reste de la ville

Source : DIARRASSOUBA B., Janvier 2017

En plus des problèmes du site de la ville, d'autres facteurs expliquent les problèmes de mobilité à Tiassalé.

2.3. La mobilité des populations fragilisée par des situations de précarité socio-économiques et environnementales

Le désenclavement physique des lieux d'habitation par la restructuration et les moyens de transports ne résout pas complètement le problème de la mobilité des populations. En effet, les enquêtes ménages nous révèlent que la mobilité des populations est fortement liée aux situations socio-économiques et environnementales. Le niveau de vie des populations à Tiassalé est influencé par le développement de différents secteurs d'activités. Dans la ville, 40 % des chefs de ménage sont en activité dans le secteur primaire. Ce secteur est fortement dominé par l'agriculture, alors que l'élevage et la pêche sont en proportions infimes. À part les cultures maraichères intra-urbaines, les activités agricoles sont à la périphérie de la ville. De nombreux mouvements pendulaires des lieux d'habitation vers les zones de culture sont courants les matins au départ et les soirs à l'arrivée.

À côté du secteur primaire, le secteur secondaire occupe 5% de la population urbaine. Ce sont des industries dont la matière première est agricole. Ces industries traitent : la banane, l'ananas, la grenadine. Les structures industrielles sont BATIA (banane de Tiassalé) située sur la route de Divo, SCB (banane) située à N'Zianoua ; scierie IDES (ivoirienne de déroulage et sciage) située à N'douci. Toutes ces structures industrielles sont situées hors de la ville de Tiassalé et donc des besoins de mobilité s'imposent aux travailleurs. La seule structure imposante de la sous-préfecture qui est située à Tiassalé est la SAFCO (société africaine de conserverie).

Le secteur tertiaire à Tiassalé est composé essentiellement du transport, du commerce et des petits métiers,... après le secteur primaire, c'est le secteur le plus développé dans la ville. Le transport est dominé par celui des taxis inter-urbain (5 places) entre Tiassalé et N'douci les deux principales villes de la commune. On peut enregistrer environ 100 départs de taxi entre ces deux destinations. Aussi, d'autres localités sont régulièrement desservies par les taxis-brousse (8 places), ce sont Divo et Dabou. Des compagnies de transport assurent le transport à destination d'Abidjan. Il est essentiel de noter que dans la ville de Tiassalé il n'y a pas de transport intra-urbain. Cela serait dû à une absence de voies de communications en bon état. Pour faire face à des besoins urgents de déplacement les populations ont très souvent recours aux taxis interurbains faisant la ligne en Tiassalé et N'Douci.

Par ailleurs, dans la ville, il y a une hétérogénéité des quartiers selon l'habitat. Les caractéristiques du cadre de vie sont le reflet du niveau de vie des populations résidentes. Dans les quartiers à habitat précaire et économique, la détérioration de l'environnement social notamment l'insuffisance des ressources économiques et le problème du chômage sont déplorées. La plupart des chefs de ménages de ces quartiers ne travaillent ou sont en activité dans le secteur tertiaire.

Les revenus acquis par mois sont très souvent inférieur au SMIG (60 000fcfa). dans ces quartiers, l'exclusion socio-économique apparaît donc plus déterminante pour qualifier les problèmes de mobilité des populations de ces quartiers.

L'impact de la précarité économique sur les pratiques de déplacement des populations s'inscrit dans une logique de niveau de vie des populations et non plus celle de l'enclavement du territoire. En effet les critères socioéconomiques déterminent les pratiques de déplacement dans les quartiers Francois Kadjo, PTT, et toute la zone périphérique. La précarité financière induit une moindre mobilité d'ensemble.

3. Discussion

L'évolution de l'espace urbain a besoin d'être planifiée et organisée. L'aménagement du territoire intervient à ce stade pour proposer aussi bien qualitativement que quantitativement des infrastructures et équipements pour accompagner l'installation des populations. Cette logique de développement territoriale n'est pas toujours respectée dans les villes des pays du tiers monde. À Tiassalé, notre étude a montré que l'évolution n'a pas toujours été planifiée. Des lotissements ont été réalisés dans des zones peu constructibles pour satisfaire les besoins d'installation des populations. Des marécages et de nombreuses zones inondables soumettent le site urbain à des discontinuités. Il ressort de nos analyses que la mauvaise qualité du site influence la mobilité des population. De longs détours sont effectués pour rallier les différentes parties de la ville. Les résultats des études de De KEERSMAECKER et *al*, (2004) confirment les nôtres. Pour eux, l'aménagement du territoire a un impact important sur la mobilité quotidienne des populations. Au vu de la nature de son site, la ville de Tiassalé souffre donc d'une absence de planification du développement. Par conséquent la mobilité interne des biens et des personnes est mise en mal. Ce résultat rejoint celui de MERLIN (1984) qui a montré que la problématique de la mobilité est fortement corrélée à la pertinence des politiques de planification urbaine et d'aménagement du territoire.

Certes l'insuffisance de l'aménagement urbain n'est pas à ignorer, mais c'est plutôt l'urbanisation galopante qui est la source des problèmes de développement à Tiassalé. La maîtrise de l'urbanisation dans les pays soumis à un accroissement démographique sans précédent est une des préoccupations essentielles pour les autorités en charge des questions de planification et de développement. Ainsi, l'urbanisation galopante dans le monde est un des grands défis du bien-être humain et la recherche d'un cadre de vie sain (REDMAN et JONES, 2004). Cette dynamique urbaine non maîtrisée conduit très souvent à des contextes résidentiels difficiles comme le montre les résultats de notre étude. Ainsi, les populations en quête de logement s'installent sur des sites à risques.

Toutefois, la mauvaise qualité du site n'est pas le seul frein à la mobilité des populations à Tiassalé. En effet, nos résultats ont montré que la situation économique des populations est aussi un facteur explicatif de la problématique de la mobilité en milieu urbain. Les pratiques de

déplacement des populations s'inscrivent dans une logique de niveau de vie et non plus celle d'enclavement du territoire. Les critères socioéconomiques sont déterminants et la précarité financière induit une moindre mobilité d'ensemble. DIAZ et *al.*, (2005) ont abouti à des résultats assez similaires. Leur étude a montré que dans les villes d'Afrique sub-saharienne, les populations pauvres ont des difficultés à financer l'usage du transport. Aussi, le mode de vie, l'usage de la ville et les besoins de déplacement varient selon le genre et le revenu (CLÉMENT 2000, DIAZ et *al.*, 2005, DUREAU et LÉVY, 2007). En clair, comme le démontre PAULO (2006), la position sociale et économique de l'individu oriente le choix modal. La pauvreté des ménages et l'insuffisance des ressources de la municipalité sont des facteurs aggravant pour la mobilité des personnes dans la ville de Tiassalé. Les études de PLAT et *al.* (2007) sur la pauvreté et la mobilité urbaine à Conakry confirme nos résultats en montrant que la pauvreté individuelle influe fortement sur les niveaux de mobilité. En effet la disponibilité en moyens de déplacement (voiture, moto, ...) adapté à un environnement dépourvu de voie de communication et de transport public efficace impacte sur la mobilité quotidienne des populations pauvres.

Il est clair que de nombreux facteurs rentrent en ligne de compte pour apprécier la mobilité de la population dans une ville mais la quantité et la qualité des voies de communication est un facteur déterminant. Ainsi le rôle déterminant du cadre physique n'est pas à ignorer dans les projets d'aménagement. Le site de la ville de Tiassalé présente de nombreuses contraintes physiques et nécessite des investissements lourds pour répondre aux besoins en infrastructures et équipements. Ce résultat auquel nous sommes parvenus dans la ville de Tiassalé est aussi une des conclusions des travaux de FAYE (2013). Il montre que les mobilités à Saint Louis (Sénégal) sont en rapport étroits avec le cadre physique qui peut influencer dans la création et le développement urbain. Les caractéristiques physiques du site urbain sont en aval, un facteur très limitant pour les pays et les collectivités territoriales avec de faibles budgets. Toutefois les choix des développements restent déterminants. Dans la mobilité urbaine, l'aménagement du territoire urbain doit privilégier la création et l'entretien des voies de communication.

Conclusion

L'analyse mixte de la dynamique de l'habitat, des problèmes environnementaux et de la mobilité des populations urbaines dans la ville de Tiassalé nous a permis d'établir une correction entre la qualité de l'aménagement, le type d'habitat et la mobilité intra-urbaine. Il ressort que l'évolution de la structure urbaine est marquée par de nombreuses discontinuités soutenues par la qualité du site. Un contexte résidentiel difficile en découle avec des problèmes de mobilité des populations. La détérioration de l'environnement dans les cadres de vie est en partie l'une des conséquences de l'insuffisance de l'aménagement de l'espace urbain traduit par l'insuffisance quantitative et qualitative des voies de communication. Ainsi, le paysage urbain de Tiassalé se distingue par une forme de monotonie exposée aux pires formes de dégradation du cadre de vie.

Le choix de la ville de Tiassalé pour porter les projets pilotes des OMD/ ODD en Côte d'Ivoire est un atout majeur qui peut permettre aux autorités locales, pour les choix de développement, de juguler ce contraste au niveau de l'habitat, de la qualité de la voirie, de la salubrité urbaine et de la mobilité des populations.

Bibliographie

BAILLY A., 1977, *La perception de l'espace urbain : les concepts, les méthodes d'étude, leur utilisation dans la recherche urbanistique*, Paris: Centre de recherche urbanistique, 265p.

BASTIE J., DEZERT B., 1980, *L'espace urbain*. Paris: Masson, 384 p.

BEAUJEU-GARNIER J., 1980, *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 360 p.

CLÉMENT C., 2000, *Les pauvres dans leur quartier d'habitation: localisation, fréquentation et représentations*, in Diaz O, Palomas G et Jamet C (éds), *Urban transportation and Environment*, Actes du colloque international tenu à Mexico les 11 – 14 avril 2000, CODATU, Editions Balkema, Rotterdam, pp. 735-740.

DE KEERSMAECKER M.-L., FRANKHAUSER P., THOMAS I., 2004, « Dimensions fractals et réalités périurbaines. L'exemple du Sud de Bruxelles », *L'Espace Géographique*, vol. 3, 219-240.

DIAZ O. L., PLAT D., POCHET P., 2005, « La ville hors de portée ? Marche à pieds, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne », *Revue Espaces, Populations, Sociétés*, n° 1. p. 145-161.

DIAZ O. L., PLAT D., POCHET P., SAHABANA M., 2005, « La marche à pied dans les villes africaines », *Transports*, n° 429, pp. 24- 31.

DURAND L. A., 1993, Les facteurs et mécanismes de la croissance urbaine de Bangkok à l'époque contemporaine, in *Migration et urbanisation au sud du Sahara: quels impacts sur les politiques de population et de développements*. Sous la direction de MORIBA TOURE, pp. 5-222 Paris : Khartala, 336 p.

DUREAU F., LÉVY J-P., 2007, « Villes et mobilités au Nord et au Sud : la construction d'une problématique commune », *Revue Autrepart*, n°41, pp. 135-148.

FAYE D., 2013, *Urbanisation et dynamique des transports "informels" et des mobilités dans les villes secondaires sénégalaises : les cas de Touba, Thiès et Saint Louis*, Thèse de doctorat en Géographie Tropical, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 269 p.

LABORDE P., 1989, *Les Espaces urbains dans le monde*, Paris, Nathan, 237 p.

MERLIN P., 1984, *La planification des transports urbains*, Paris, Masson, 220 p.

PAULO C., 2006, *Inégalité de mobilités : disparités des revenus, hétérogénéité effets*, Thèse de doctorat en Sciences économiques, mention : économie des transports, École Nationales des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE), Université de Lumière Lyon 2, 319 p.

PLAT D., ADOLEHOUME A., BARRY B., BOUPDA E., DIAZ O. L., GODARD X., KEMAYOU L.-R., POCHET P., SAHABANA M., ZORO BI N., 2004, *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry*. Rapport de recherche, Préparé par SITRASS, Région Afrique Banque mondiale, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), 138 p.

REDMAN C. L., JONES N. S., 2004, « The environmental, social and health dimensions of urban expansion », *produced for Population-Environment Research Network cyber seminar*, 12 p.