

# VOIES DE COMMUNICATION ET SYSTEME DE MOBILITE DANS LA VILLE DE BOUAFLE (CÔTE D'IVOIRE)

## **COULIBALY Salifou**

*Maître-Assistant,*

*Université Alassane OUATTARA, (Côte d'Ivoire)*

*Laboratoire Ville Société Territoire (Labo VST), Chercheur-associé au Laboratoire de Recherche Espace-Système et Prospective (ERESP)*

*porofooua@gmail.com*

## **DOHO BI Tchan André**

*Maître de Conférences*

*Université Alassane Ouattara, (Côte d'Ivoire)*

*Laboratoire Ville Société Territoire (Labo VST), Chercheur-associé au Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamique Spatiales (LABORADDYS)*

*tchankonybi@yahoo.fr*

## **KOFFI Kouamé Elvis**

*Doctorant, Département de Géographie*

*Université Alassane OUATTARA (Côte d'Ivoire)*

*elviskoffy05@gmail.com*

## **Résumé**

*Le présent travail est un approfondissement des connaissances sur les relations entre la dynamique urbaine et l'organisation de la mobilité dans les zones intra et extra-urbaines de Bouaflé. En effet, cette étude vise à analyser les interactions entre la dynamique de l'espace urbanisé et l'organisation des systèmes de mobilité dans les zones intra et extra urbaines de la ville. L'objectif primaire de cette étude est d'identifier les voies de communication et le système de mobilité dans la ville de Bouaflé. La réalisation de ce travail s'est appuyé sur la recherche documentaire et l'enquête de terrain. Les différentes étapes de cette enquête ont consisté à faire des observations directes, un inventaire des voies de communications et leur classification, des entretiens auprès des autorités compétentes administratives et des responsables en charge de la gestion du réseau routier et de la mobilité urbaine. Les résultats obtenus ont fait ressortir le déséquilibre entre la croissance spatiale et l'extension du réseau routier vers les périphéries urbaines à Bouaflé. Par ailleurs, le reprofilage et le bitumage des routes à Bouaflé est au bénéfice des quartiers centraux d'où une réelle difficulté d'accès aux soins et aux besoins de première nécessité. En somme, une difficile mobilité des personnes et des biens, dans les périphéries de ladite ville*

**Mots clés :** Côte d'Ivoire, Bouaflé, dynamique urbaine, voies de communication, système de mobilité, périphéries.

## Abstract

*The present work is a deepening of knowledge on the relations between urban dynamics and the organization of mobility in the intra-and extra-urban areas of Bouaflé. Indeed, this study aims to analyze the interactions between the dynamics of urbanized space and the organization of mobility systems in the intra and extra urban areas of the city. The primary objective of this study is to identify the communication routes and the mobility system in the city of Bouaflé. The realization of this work was based on documentary research and field investigation. The different stages of this survey consisted in making direct observations, an inventory of the communication channels and their classification, interviews with the competent administrative authorities and those responsible for road network management and urban mobility. The results obtained highlighted the imbalance between spatial growth and the extension of the road network to the urban peripheries in Bouaflé. In addition, the reprofiling and asphaltting of roads in Bouaflé is to the benefit of the central districts, resulting in a real difficulty of access to care and basic needs. In short, a difficult mobility of people and goods, in the peripheries of the said city*

**Keywords** : Côte d'Ivoire, Bouaflé, urban dynamics, communication routes, mobility system, peripheries.

## Introduction

Selon A. PHILIPPE, (1990, p. 1), l'Afrique noire est la partie du monde où le taux d'urbanisation croît le plus rapidement. Il est passé de 12% à 30 % entre 1950 et 1980. Aujourd'hui, ce taux avoisine 60 % à 90 %. Cette forte urbanisation se traduit par l'émergence et/ou le renforcement des capitales nationales mais aussi par la genèse et le développement des centres urbains en fonction des milieux selon E. DENIS et F. E. MORICONI (2009 :5).

La Côte d'Ivoire ne semble pas faire exception à cette règle. Elle connaît une urbanisation sans précédent depuis les années 1960. Les statistiques montrent bien, le taux d'urbanisation du pays qui est passé de 12,7 % en 1960 à 32 % en 1988 et a atteint 42 ,8 % en 1998 (INS, 1998). Selon l'Institut National de la Statistique (INS, 2014), ce taux s'élève à 50,3 % en 2014. Cette dynamique urbaine est marquée par la croissance des villes secondaires. Ainsi, K. ATTA, (1978 :33), indique qu'une catégorie de villes moyennes s'est accrue en Côte d'Ivoire, au nombre desquelles figure la ville de Bouaflé. Cette ville, à l'instar des agglomérations secondaires ivoiriennes de sa taille, connaît une croissance rapide avec son corollaire de dynamique démographique et spatiale, facteurs des problèmes de mobilité.

En effet, la population de la ville de Bouaflé qui était de 17 188 habitants en 1975 est passée à 34 568 habitants en 1988, soit un taux

d'accroissement de 5, 2 %. De 1998 à 2014, cette population est passé de 47 941 habitants à 74 296 habitants, soit un taux d'accroissement moyen annuel de 2,77 % en seize (16) ans. Par ailleurs, la ville de Bouaflé a connu une dynamique de son espace : la superficie de 202 ha en 1975 est passée à 6 300 ha en 2014 (Mairie de Bouaflé, 2015). Dans ce contexte d'extension urbaine, les infrastructures et équipements sociaux adéquats n'ont pas toujours suivi l'extension de la ville. Parmi ces infrastructures figurent les voies de communication. Pourtant, la planification urbaine doit privilégier la mise en place des voies de communication et des commodités qui facilitent la mobilité dans la zone urbaine. Leur implantation entraîne des modifications dans la ville. La bonne planification du système de mobilité accorde une esthétique particulière à l'espace urbain. Le paysage urbain devient plus splendide et la mobilité des biens et des personnes devient plus fluide.

La décentralisation a permis à la commune de Bouaflé de bénéficier d'une autonomie financière et de prendre le développement local en main. Un projet de reconstruction du pont sur la Marahoué et la réhabilitation de certaines voies urbaines débutent en 2012 et s'achèvent en 2015. Une visite d'Etat s'est effectuée à Bouaflé du 23 au 26 septembre 2020. Plusieurs travaux d'aménagement des voies intra et extra-urbaines sont effectués. Cependant, avec ces initiatives, l'on constate toujours une mobilité difficile induit par une insuffisance des infrastructures routières et équipements de base collectifs adéquats.

La question centrale qui transparait ici est : pourquoi malgré les grandes actions menées après l'indépendance dans l'amélioration des infrastructures routières de la ville ces dix dernières années, les périphéries de la ville de Bouaflé restent-elles difficiles d'accès ? Il ressort de cette question centrale, trois questions spécifiques à savoir :

- Quelles sont les caractéristiques de la dynamique urbaine et le cadre d'urbanisation de Bouaflé ?
- Quels sont les caractéristiques du système de mobilité à Bouaflé et les facteurs de dégradation des voies de communication ?
- Quels sont les stratégies de renforcement et les formes de mobilité utilisées par la population et les autorités compétentes pour améliorer les conditions de déplacement à Bouaflé ?

L'objectif de cette étude est d'appréhender l'interférence de l'évolution exponentielle de la ville sur les conditions de mobilité afin d'améliorer les conditions de déplacement des populations du centre et celles des

périphéries. Les résultats de ce travail s'expriment à travers des cartes, des photographies, des graphiques, des tableaux...etc.

## **2. Outils et méthodes de collectes des données**

### ***2.1. Les outils de collectes des données***

Les données proviennent des documents d'archives, des données cartographiques, des données de géo-positionnement, des entretiens et de l'observation du terrain.

Les documents d'archives consultés ont concerné les rapports d'analyses et les schémas directeurs de Bouaflé. Ces documents proviennent des archives du service technique de la mairie, du Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD) et de la Direction régionale de la construction et de l'urbanisme de Bouaflé. Leur examen a permis d'apprécier l'évolution des formes et des superficies durant l'ère coloniale et les années 1970, 1981 et 1994 qui marquent les étapes de la croissance spatiale de la ville.

Concernant les données cartographiques consultées, ce sont des cartes réalisées à l'échelle 1/50000è sur l'évolution spatiale de Bouaflé provenant du BNETD/CCT. Elles nous ont servi de fonds de cartes pour produire les différentes cartes de l'évolution spatiale et thématiques de la ville. Ces informations nous ont permis d'observer de façon concrète la spatialisation de la ville sur différentes années.

Quant aux données de géo-positionnement, un récepteur GPS (Global Positionning System) a été utilisé pour relever les coordonnées géographiques (les longitudes et latitudes) des différentes gares routières, tracer les voies de communication et d'identifier les voies reprofilées récemment.

### ***2.2. Méthodes de collectes des données***

Des entretiens semi-dirigés ont été menés auprès des autorités administratives notamment le chef du service technique de la mairie de Bouaflé, des responsables sanitaires (Directeur départemental de la santé, la responsable des ressources humaines et les médecins-chefs des différentes structures) et des responsables du transport urbain. Les échanges ont porté sur l'évolution spatiale en relation avec l'implantation et l'état des voies de communication, des infrastructures sanitaires et du matériel de transport urbain à partir d'un guide d'entretien.

Quant à l'observation directe de terrain, c'est un élément fondamental et indispensable dans une étude géographique, elle a permis de voir l'état des différents équipements et infrastructures et leur répartition dans la ville de Bouaflé. Pour ce faire, quatre visites de terrain ont été effectuées. Durant ces visites, l'on a observé le niveau d'occupation de la ville de Bouaflé en termes d'équipements et infrastructures routiers. Mais, également, analyser la distribution de la population dans l'espace urbain, le mode d'occupation du sol, les formes d'activités, la précarité des voies de communication, la distance entre les périphéries et le centre-ville et les types d'engins utilisés comme moyens de transport entre le centre-ville et les zones périphériques.

En outre, ces différentes visites de terrain ont permis de caractériser les quartiers les plus difficile d'accès en terme de mobilité et ceux dépourvus d'infrastructures routières.

### ***2.3. Analyse des données***

Les données collectées à l'aide du GPS ont été transférées dans un tableur Excel. Ensuite, le logiciel ArcGIS version 10.2.2 a servi à produire les cartes thématiques de l'évolution spatiale et les structures sanitaires depuis l'ère coloniale jusqu'à 2015 de la ville de Bouaflé.

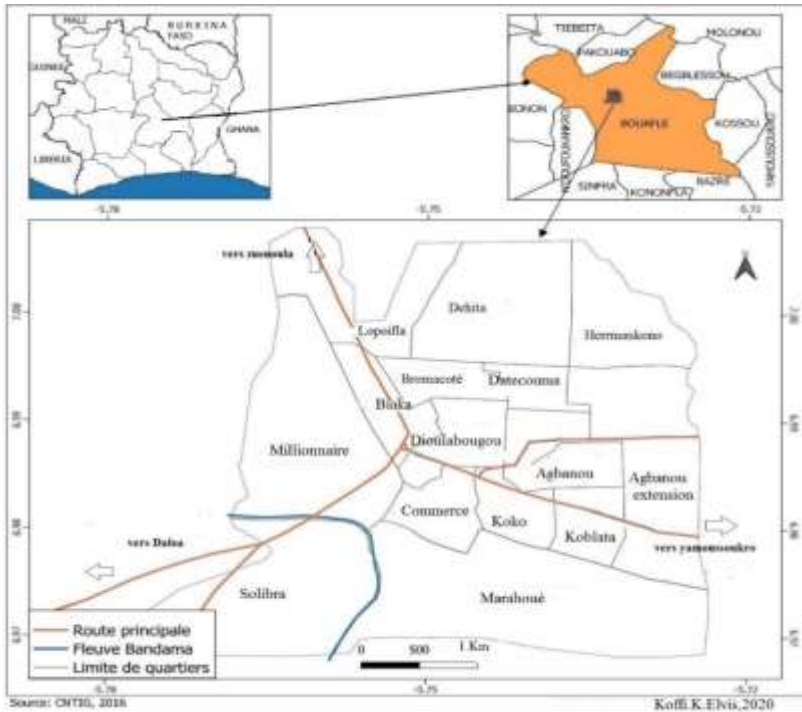
### ***2.4. Présentation de la zone d'étude***

Fondée à partir de deux villages, Déhita et Koblata, la ville de Bouaflé a connu différentes phases d'évolution spatiale et compte à ce jour vingt (20) quartiers. Cette croissance spatiale s'est faite à un rythme soutenu qui influence ainsi l'organisation de l'espace urbanisé. Cependant, les pouvoirs en charge de l'aménagement urbain n'ont pas pu faire suivre cette évolution par une mise en place des infrastructures et équipements de base notamment les voies de communication intra-urbaines et les commodités de mobilité de base.

En effet, la ville de Bouaflé, notre site d'étude est située entre les longitudes 5°45- 5°47 Ouest et les latitudes 6°57- 7°00 Nord, à environ 310 km d'Abidjan, au Centre-ouest de la Côte d'Ivoire. Chef-lieu de la région de la Marahoué. Elle est limitée à l'Est par le district Autonome de Yamoussoukro, à l'Ouest par la ville de Daloa, au Nord par la ville de Zuenoula et au Sud par celle de Sinfra. La ville de Bouaflé compte vingt quartiers et est traversée par trois voies primaires. En dépit de tous les travaux d'aménagement et de développement dans la localité, il existe toujours des difficultés d'accès des quartiers périphéries et une difficile

mobilité suite à l'état dégradé et impraticable des routes. La Figure n° 1 situe la ville de Bouaflé dans la Côte d'Ivoire.

**Figure 1 : Carte de localisation de la ville de Bouaflé.**



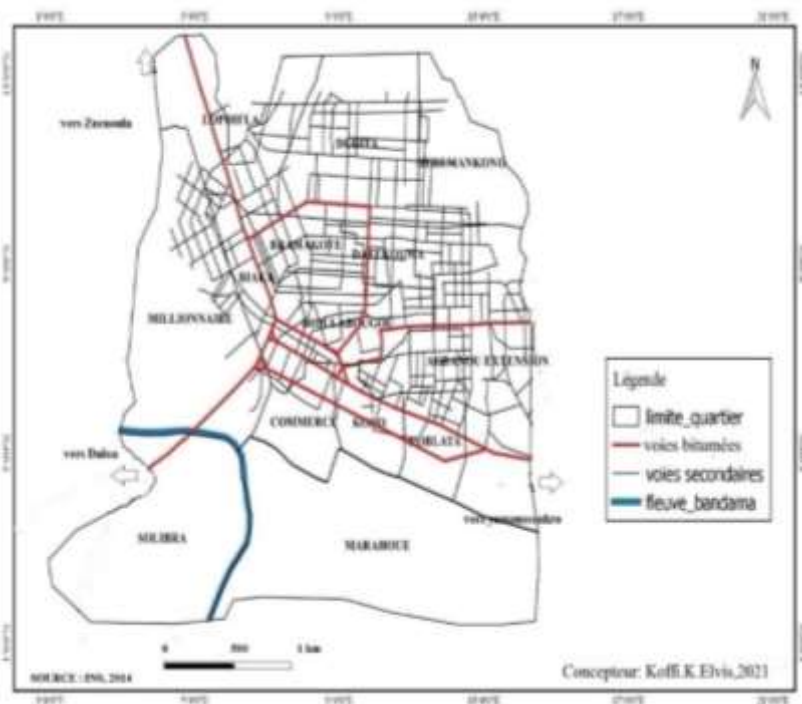
## Résultats

### **3.1. Etat des lieux du réseau routier urbain et de la mobilité à Bouaflé.**

L'extension de la ville a pour effet le prolongement des distances physiques entre les quartiers. En outre, le ralliement des distances physiques fait que l'automobile est devenu systématiquement indispensable dans le quotidien des citadins, AGUEJDAD, (2009 :44). Aussi, la circulation routière se traduit par la présence de trafic de véhicules multiples et sur des distances variées qui amènent à considérer les grands axes de circulation intra-urbaines comme des éléments participants à des logiques qui s'inscrivent à différentes échelles et qui

jouent sur le rapport entre la route, sa forme et l'espace urbain traversé (J-P, OLAGNIER, (2008 :166)). La ville de Bouaflé connaît une extension sans précédente et cela s'observe à travers la carte du réseau routier de Bouaflé comme l'indique la Figure 2 ci-dessous.

**Figure 2 : Réseau routier urbain de Bouaflé**



L'analyse de la figure 2 montre que la ville de Bouaflé abritait déjà un squelette routier bien élaboré. La plupart (environ 75%) des grandes voies ont été bitumées même si elles ne sont plus trop de bonne qualité vue leur dégradation avancée. Dans l'application de la politique de restructuration des villes en Côte d'Ivoire depuis 2012, la voirie dégradée de Bouaflé a bénéficié de la réhabilitation avec de nouveaux bitumages. La carte présente les voies bitumées avant la visite. Et l'on constate que toutes ces voies bitumées se concentrent dans le noyau central de la ville, tandis que les zones périphériques sont dépourvues de voies bitumées.

### ***3.2. Facteurs de dégradation des voies intra-urbaines de Bouaflé.***

La voirie et les réseaux divers (VRD) de la ville de Bouaflé connaissent une dégradation très avancée. Plusieurs raisons expliquent donc cette situation indésirable.

#### ***3.2.1. Caniveaux obstrués et dégradation de la voirie***

Les grands travaux d'aménagement et d'assainissement ont été effectués pendant la période du miracle économique ivoirien. Ces travaux étaient effectués selon les besoins du volume de la population de cette période et selon une légère projection de la ville. De nos jours, ces canaux d'assainissement n'arrivent plus à faire face à cette masse de population résidente. Car, ils sont pour la plupart (85%) à ciel ouvert et de petites dimensions. Ce type de caniveaux qui autrefois pouvait évacuer les eaux de ruissellement sont aujourd'hui obstrués, restreints et très dégradés. Etant également ouverts, ils reçoivent les déchets liquides (eaux pluviales et usées), mais aussi les déchets solides (bidons plastiques, sachets, vieux vêtements et autres). Ces caniveaux, une fois bouchés par les déchets, les eaux de ruissellement coulent à même la voirie et cela réduit la résistance du bitume créant ainsi, la dégradation de la voie. Les photos 8 et 9 ci-dessous illustrent cette réalité.

***Photo 8 : un caniveau rempli de déchets solides.***



***Photo n°9 : Une voie dégradée à de Bouaflé***



**Prises de vue : Koffi. K. Elvis, 2021**



### ***3.2.2. Densité de la circulation ; facteur de dégradation des voies de communication.***

Pour accompagner leur croissance, orienter le développement urbain et assurer la mobilité des biens et des personnes, les métropoles du Cap en Afrique du Sud et Hanoi au Vietnam élaborent des politiques publiques de transport (C. Musil et al, 2013 :149)). En outre, le transport public est privilégié dans les grandes métropoles afin de limiter les gaz à effets de serre. Cependant, cette politique est source de dégradation des voies à cause de l'utilisation des véhicules de transport en commun de plus en plus imposants, indispensables voir obligatoire pour la mobilité urbaine.

### ***3.3. Impacts du mauvais état des routes sur la mobilité des populations et le développement de la ville***

#### ***3.3.1. Mauvais état des routes et la difficile mobilité des populations à Bouaflé***

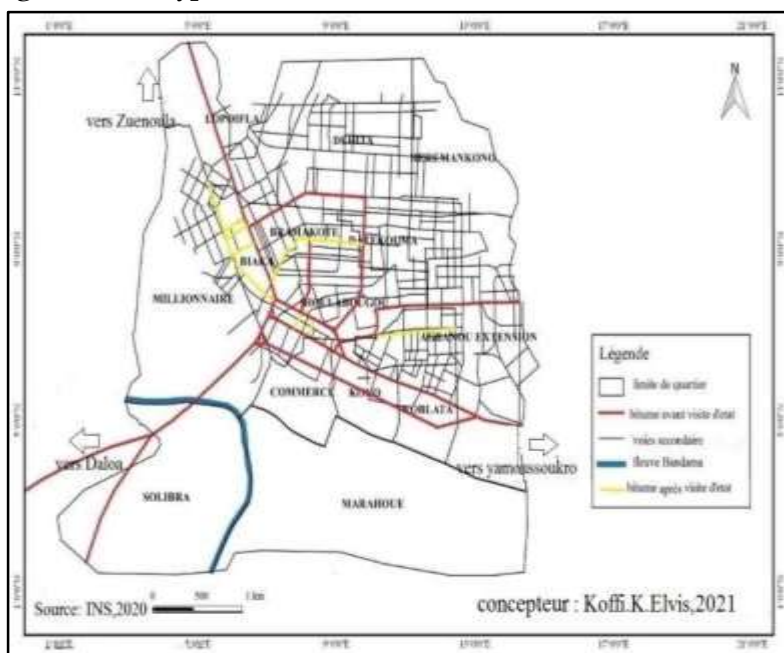
La voirie constitue un réseau structurant la ville par sa fonction première de circulation. Aussi, par les liens qu'elle permet de tisser entre les bâtiments qui la composent et les habitants qui la pratiquent. Elle semble faire de l'espace urbain un territoire qui ne se résume pas à la collection d'objets superposés et accolés les uns aux autres (J-P, Olganier, 2008 :162)). Les voiries permettent de circuler aisément lorsqu'elles sont en bonne état. Cependant, lorsqu'elles ne sont pas en bonne état, elles rendent la mobilité difficile et l'accès aux services de base impossible. La ville de Bouaflé s'inscrit dans cette réalité. En effet, très peu de voies sont couvertes de bitumes. Les voies du centre-ville sont plus bitumées au détriment de celles des périphéries. Ces voies, bitumées entre 1970-1980, ne sont plus en bon état et rendent la mobilité difficile dans le centre-ville avec comme conséquences de nombreux cas d'accidents.

#### ***3.3.2. Insuffisance de voies bitumées à Bouaflé, source de mobilité difficile.***

La voirie urbaine fait partie intégrante du système de transport et de mobilité en milieu urbain dans la mesure où l'existence de l'infrastructure est une condition préalable à la circulation des véhicules. La nature et l'état des infrastructures routières conditionnent les formes de transport qui s'y déploient par une sorte de processus de sélection ou du moins de découragement et d'encouragement comme nous l'a bien détaillé Ndèye NGOM, (2011 :14). En effet, il nous présente le rôle des voiries et leur importance dans la mobilité au niveau des villes et même au niveau de la circulation extra-urbaine.

Ainsi, la figure 3 ci-dessous présente les différents types de voies existantes à Bouaflé. Sur cette carte, nous constatons que 1/3 des voies sont bitumées et le centre-ville abrite la plus partie de ces voies. Avec l'extension de la ville et le désir de la maison individuelle, les populations préfèrent les périphéries au détriment du centre-ville qui devient de plus en plus saturé par les activités commerciales. Les périphéries n'étant pas bitumées, cela rend la mobilité difficile des périphéries vers le centre. En outre, pour renforcer le réseau routier, des grands travaux d'aménagement ont été effectués lors de la visite d'Etat qui a eu lieu du 23 au 26 septembre 2020. Cette visite avait pour objectif le renforcement des collaborations et le rapprochement entre l'Etat et les populations de la région de la Marahoué.

**Figure 3 : Les types de voies à Bouaflé**



## Discussion

Les résultats de ce travail font ressortir la croissance spatiale de la ville de Bouaflé qui s'est déroulée en deux grandes phases distinctes : l'évolution

sous l'ère coloniale et l'évolution postindépendance. La dynamique de la ville est propulsée par un ensemble de facteurs notamment le lotissement administratif qui a marqué le début de l'extension urbaine de Bouaflé. Cette situation est soutenue par (Pone Lou Fidèle, 2018 :9), quand elle souligne que de 1980 à 1994, la trame urbaine a été marquée par un étalement de l'espace urbanisé de Bouaflé.

#### ***4.1. Etat des lieux de l'évolution de la trame urbaine et la mobilité des populations de la zone périphérique à Bouaflé.***

En effet, l'après indépendance en Côte d'Ivoire est marquée par l'aménagement progressif des villes et d'importants travaux d'urbanisme grâce à la politique des ``fêtes tournantes``. Dans cette phase, il s'agissait de l'encadrement administratif, du développement de l'économie de plantation et de l'amélioration du réseau de transport (routes et chemin de fer). La ville de Bouaflé est l'une des nombreuses villes à en bénéficier et cela a fortement contribué à sa dynamique démographique et à son extension spatiale avec son corollaire de problèmes de mobilité urbaines. Nos résultats corroborent ceux de AGUEJDAD, (2009 :44), qui indique que l'extension d'une ville a pour effet le prolongement des distances physiques entre les quartiers. Pour cet auteur, le ralliement des distances physiques fait que l'automobile devient systématiquement indispensable dans le quotidien des populations résidentes. En effet, les vastes espaces des quartiers N'Gattakro situés, au sud de la ville sont lotis et la densité nette est passée à 69 habitants par hectare. Au début des années 1980, la création des lotissements à l'ouest (quartier Résidentiel) et au sud (quartiers Solibra et Port-Bouët) de Bouaflé, s'est accrue de 581 hectares supplémentaires. Le désir de la maison individuelle (Le Jeannic, 1997 :11) et le coût faible du foncier dans les périphéries justifient également l'extension des zones urbaines à Bouaflé (Nicot, 1996 :38). Vue l'engouement des populations qui s'installent dans les périphéries, les autorités sont dans l'obligation d'ouvrir des voies de communication pour leur mobilité vers ces zones périphériques. Le manque criard de moyens financiers va constituer la contrainte principale de la réalisation des ouvertures de voies non-bitumées. Cela crée la forte dégradation des voies dans les périphéries suite à l'érosion fluviale. L'aménagement des périphéries coûte cher à l'Etat comme le souligne Comby, (2008 :24) qui affirme que l'étalement urbain coûte cher, tant pour les budgets privés que pour les budgets publics, et recèlerait de nombreux coûts cachés. Toutefois, l'étude de la littérature économique semble indiquer d'une part qu'il est difficile d'évaluer le coût de l'étalement urbain, et d'autre

part qu'il n'existe aucune preuve bien établie d'un coût supplémentaire de l'étalement urbain pour les budgets publics.

#### ***4.2. Obstruction des caniveaux d'évacuation et densité de la circulation ; facteurs de dégradation des voies de communication intra-urbaines de Bouaflé.***

Tous les grands travaux d'aménagement et d'assainissement effectués pendant la période du miracle économique ivoirien ont tenu compte des besoins du volume de la population de cette période et selon une légère projection de la ville. Aujourd'hui, ces infrastructures et équipements d'assainissement qui sont à ciel ouvert et de petites dimensions n'arrivent plus à faire face à la masse de déchets liquides produits par les populations résidentes. Aussi, ces caniveaux qui autrefois pouvaient évacuer de grandes quantités d'eaux de ruissellement sont aujourd'hui obstrués, restreints et pour la plupart très dégradés. Ouverts, ils reçoivent aussi les déchets liquides (eaux usées), que les déchets solides (bidons plastiques, sachets, vieux vêtements et autres). Ainsi, les eaux de ruissellement qui coulent à même la voirie, réduisent la résistance du bitume créant ainsi, la dégradation de celui-ci. Nos résultats rejoignent ceux de C. Musil et al, (2013 :149), qui indiquent que pour accompagner la croissance urbaine, orienter le développement urbain et assurer la mobilité des biens et des personnes, les métropoles du Cap en Afrique du Sud et Hanoi au Vietnam élaborent des politiques publiques de transport. En outre, le transport public est privilégié dans les grandes métropoles afin de limiter les gaz à effets de serre. Cependant, cette politique est source de dégradation des voies de communication, car les véhicules de transport en commun sont de plus en plus imposants.

Aussi, les conséquences de la dégradation des voies de communication sont visibles et remarquables. La conséquence première de la forte extension urbaine est la difficulté de mobilité et le difficile accès aux services de bases. Ce facteur est soutenu par (Patrick. B, 1998 :2) lorsqu'il souligne que les marées humaines et les nombreux véhicules qui paralysent les artères des centres urbains augmentent la pollution sonore et atmosphérique et entravent le développement des activités commerciales.

### ***4.3. Etat des voies de communication sur le développement de la ville et la mobilité des populations dans la zone périphérique à Bouaflé***

Concernant l'état de la voirie et la mobilité des populations dans la zone périphérique de la ville de Bouaflé, nos résultats corroborent ceux de J-P, Olganier, (2008 :162) qui indique que la voirie constitue le réseau qui structure une ville et dont la fonction première est la circulation. Aussi, les liens qu'elle permet de tisser entre les bâtiments qui la composent et les habitants qui la pratiquent semblent faire de l'espace urbain un territoire qui ne se résume pas à la collection d'objets superposés et accolés les uns aux autres. Pour cet auteur, les voies de communication permettent une circulation aisée lorsqu'elles sont en bon état. Cependant, leur mauvais état les rend impraticables, difficile d'accès aux services de base et la mobilité des populations dans les zones périphériques devient caduque. A Bouaflé, très peu de voies sont couvertes de bitume. Les voies du centre-ville sont plus bitumées au détriment de celles des périphéries. Le bitumage de ces voies date des années 1970-1980 et leur état reste indésirable. Cela rend aussi la mobilité difficile tant dans le centre-ville que dans la périphérie.

C'est ce qui amène Ndèye NGOM, (2011 :14), à affirmer que la voirie fait partie intégrante du système de transport et de la mobilité en milieu urbain, dans la mesure où l'existence de l'infrastructure est une condition préalable à la circulation des véhicules. Pour cet auteur, la nature et l'état des infrastructures routières conditionnent les formes de transport qui s'y déploient par une sorte de processus de sélection ou du moins de découragement et d'encouragement. En effet, il nous présente le rôle des voiries et également leur importance dans la mobilité au niveau des villes et même au niveau de la circulation extra-urbaine. Aussi, pendant le miracle économique ivoirien (1960-1980), les grands travaux effectués dans la région de la Marahoué ont contribué à développer le centre-ville au détriment des périphéries. Vu la pression démographique et la densité de la circulation, ces voies ne sont plus capables de rendre la mobilité fluide dans la ville. Cependant, face à la dynamique démographique, le système de mobilité nécessite une actualisation permanente afin de répondre efficacement aux besoins de la population en matière de déplacement. C'est pourquoi, Patrick, (1998 :5) s'inscrit dans ce débat quand il affirme ceci : « *A mesure que les villes se remplissent et que les réseaux de transports sont mis à rudes épreuves, tout espoir d'amélioration s'amenuisera tant qu'un système de transport inefficace ne permettra pas à la*

*population active d'exercer ses activités raisonnablement et entravera le développement ».*

## **Conclusion**

L'analyse diachronique de l'évolution spatiale et du système de mobilité montrent une succession de phases d'extension de la ville de Bouaflé et une extension du réseau routier s'est également fait par étape. Cette étude a permis d'analyser le processus par lequel la mobilité est organisée à Bouaflé face à la dégradation avancée des voies de communication. Ainsi, retenons que le réseau routier est au cœur du développement d'une ville et il participe à l'organisation esthétique du paysage urbain de la ville. Cependant, la plupart des voies praticables se situent au centre-ville de Bouaflé et les périphéries sont difficiles d'accès. Cette ségrégation infrastructurelle s'explique par une urbanisation incontrôlée et une mauvaise politique de viabilisation des nouveaux quartiers qui rend le quotidien des habitants des quartiers périphériques difficile et les contraint à se tourner vers d'autres moyens de mobilité que sont les motos, les motos-taxis et les taxis communaux.

## **Références Bibliographiques**

- Aguejdad. Rahim.** (2009), *Etalement urbain et évaluation de son impact sur la biodiversité, de la reconstitution des trajectoires à la modélisation prospective*, Géographie, Ecole doctorale Sciences Humaines et Sociales, Université Rennes 2 Haute-Bretagne, Rennes Métropole, 372p.
- Atta Koffi,** (1978), *Dynamique de l'occupation de l'espace urbain et périurbain de Bouaké (Côte d'Ivoire)*, Thèse de Doctorat, 3è cycle, Ecole Des Hautes Etudes Des Sciences Sociales De Paris, O.R.S.T.O.M. – Paris, 309 p.
- Comby Joseph,** (2008), *L'étalement urbain en France*.  
[http://www.ua.pt/ii/ocupacao\\_dispersa/ReadObject.aspx?obj=5363](http://www.ua.pt/ii/ocupacao_dispersa/ReadObject.aspx?obj=5363).
- Éric Denis et François Moriconi-Ebrard,** (2009), « *La Croissance Urbaine en Afrique de l'Ouest : De l'explosion à la prolifération* », La Chronique du CEPED, N°57, 7 p.
- Le Jeannic Thomas,** (1997). Trente ans de périurbanisation : extension et dilution des villes. *Économie et Statistique*, n° 307, pp. 21-41.
- NDèye. Ngom.,** (2011), *la problématique de la mobilité urbaine : l'accessibilité du centre-ville dakarais par le système de transport collectif routier*, thèse de doctorat de 3eme cycle de géographie, faculté des lettres et sciences humaines, université cheikh Anta Diop, DAKAR,377p.

- Nicot Bernard Henri.**, (1996). Une mesure de l'étalement urbain en France, 1982-90. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 1, mars, pp. 71-98.
- Patrick Bultynck.**, (2004), *modélisation de l'étalement urbain le cas de Tijuana au Mexique*, Institut de Recherche pour le Développement (IRD, ex ORSTOM), Ve rencontre de, 301p
- Patrick Bultynck.**, (Septembre 1998-2002), *Transports urbains Plan de développement, stratégique, Région Afrique* Banque mondiale, 43p.
- Philippe Antoine**, (1990), « Croissance urbaine et insertion des migrants dans les villes africaines », *Actes du colloque international des langues et des villes* 19 p.
- Pierre-Jacques Olganier**, (1974), *la voirie, trame des paysages urbains le rôle des infrastructures routières dans le paysage des villes*, les annales de la recherche urbaine n° 8, 170p.
- Pone Paliouo Irié Lou Fidèle.**, (2018), Dynamique spatiale et évolution des structures sanitaires à Bouaflé (côte d'ivoire) in *revue espace territoire et société et santé*, vol 1, n°1, juin 2018, pp1-14
- Remy. Jean. Et Voye Liliane.**, (1992), *La ville : vers une nouvelle définition* ? Éditions de l'Harmattan, collection ville et entreprise, Paris, 321p.
- Traore Djogni Chantale.** (2018), *dynamique urbaine et mobilité des élèves des établissements secondaires publics de Korbogo*, mémoire de master, Communication, Milieu et Société, Département de Géographie, Université Alassane Ouattara, Bouake, 213p.