



Le Fromager

Revue des Sciences humaines
et sociales, Lettres, Langues
et Civilisations

Fréquence :

TRIMESTRIELLE

ISSN-L : 3079-8388

ISSN-P : 3079-837X

Editeur :

**UFR/Lettres et Langues de l'Université Alassane
Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire)**

WWW.REVUEFROMAGER.NET

ADMINISTRATION ET RÉDACTION

Directeur de publication

DANHO Yayo Vincent
Maître de Conférences
Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Secrétaire de la rédaction

KOUAMÉ Arsène

Web Master

KOUAKOU Kouadio Sanguen
Assistant, Ingénieur en informatique, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Comité scientifique

ALLOU Kouamé René, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny
ASSI-KAUDJHIS Joseph Pierre, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé
CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop
GOMA-THETHET Roal, Maître de conférences, Université Marien N'Gouabi de Brazzaville
GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou
KAMATE Banhouman André, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny
Klaus van EICKELS, Professeur titulaire, Université Otto-Friedrich de Bamberg (Allemagne)
KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur titulaire, Université de San-Pedro
LATTE Egue Jean-Michel, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
N'GUESSAN Mahomed Boubacar, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny
NGAMOUNTSIKA Edouard, Professeur titulaire, Université Marien N'Gouabi de Brazzaville
NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I
N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Université Marien N'Gouabi de Brazzaville
SANGARE Abou, Professeur titulaire, Université Peleforo Gbon Coulibaly

SANGARE Souleymane, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

Comité de rédaction

ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Etudes Germaniques, Université Félix Houphouët-Boigny

DJAMALA Kouadio Alexandre Histoire, Assistant, Université Alassane Ouattara

EBA Axel Richard, Maître-Assistant, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara

KONÉ Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara

KOUAME N’Founoum Parfait Sidoine, Maître-Assistant, Histoire, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d’Ivoire)

KOUAMENAN Djro Bilestone Roméo, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara

KOUASSI Koffi Sylvain, Assistant, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara

MAWA-Clémence, Chargée de cours, Université de Bamenda

N’SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N’gouabi de Brazzaville

OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara

OZOUKOU Koudou François, Maître-Assistant, philosophie, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d’Ivoire

Comité de lecture

ALLABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

BRINDOUMI Atta Kouamé Jacob, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

DEDE Jean Charles, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

DIARRASOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

DJAMALA Kouadio Alexandre, Assistant, Université Alassane Ouattara

EBA Axel Richard, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara

FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

GOMA-THETHET Roval, Maître de conférences, Université Marien N’Gouabi de Brazzaville

GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou

KOUAME N’Founoum Parfait Sidoine, Maître-Assistant, Université Peleforo Gon Coulibaly

KOUASSI Koffi Sylvain, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara

MAWA -Clémence, Chargée de cours, Université de Bamenda

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'Gouabi de Brazzaville

N'GUESSAN Konan Parfait, Maître-Assistant, Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny

NGAMOUNTSIKA Edouard, Professeur titulaire, Université Marien N'Gouabi de Brazzaville

NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I

OZOUKOU Koudou François, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara, Bouaké

SANOGO Lamine Mamadou, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

POLITIQUE ÉDITORIALE

Le Fromager est une revue internationale qui fournit une plateforme aux scientifiques et aux chercheurs du monde entier pour la diffusion des connaissances en sciences humaines et sociales et domaines connexes. Les articles publiés sont en accès libre et, donc, accessibles à toute personne.

RECOMMANDATIONS AUX AUTEURS

Le Fromager n'accepte que des articles inédits et originaux en français ou en anglais. Les articles publiés n'engagent que leurs auteurs.

Le manuscrit est remis à deux rapporteurs au moins, choisis en fonction de leur compétence dans la discipline. Le secrétariat de rédaction communique aux auteurs les observations formulées par le Comité de lecture ainsi qu'une copie du rapport, si cela est nécessaire. Dans le cas où la publication de l'article est acceptée avec révisions, l'auteur dispose alors d'un délai — d'autant plus long que l'article sera parvenu plus tôt au secrétariat pour remettre la version définitive de son texte.

Les auteurs sont invités à respecter les délais qui leur seront communiqués, sous peine de voir la publication de leurs travaux repoussée au numéro suivant.

1. Structure de l'article

Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale : Titre, Prénom et Nom de l'auteur, Fonction, Grade, Institution d'attache, Adresse électronique, Résumé en Français [200 mots maximum], Mots clés [5 mots maximum] ; Titre en Anglais, Abstract, Keywords ; Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche méthodologique), Développement articulé, Conclusion, Bibliographie.

Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain : Titre, Prénom et Nom de l'auteur, Fonction, Grade, Institution d'attache, Adresse électronique, Résumé en Français [200 mots au plus], Mots clés [5 mots au plus] ; Titre en Anglais, Abstract, Keywords ; Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Bibliographie.

2. Longueur de l'article

Quelle que soit la nature de l'article, sa longueur maximale, incluant aussi bien le texte principal que les résumés, les notes et la documentation, doit être comprise **entre 5000 et 8000 mots**.

3. Formats d'enregistrement et d'envoi

Tous les articles doivent nous parvenir obligatoirement en version numérique.

Texte numérique (Word et PDF)

3.1 Traitement de texte

La saisie de l'article doit être effectuée avec traitement de texte Word, obligatoirement en **police Garamond de taille 12, interligne simple (1)**.

La mise en forme (changement de corps, de caractères, normalisation des titres, etc.) est réalisée par l'équipe éditoriale de la revue. Les césures manuelles, le soulignement, le retrait d'alinéa ou de tabulation pour les paragraphes sont proscrits. Une ligne sera sautée pour différencier les paragraphes.

Pour la ponctuation, les normes sont les suivantes : un espace après (.) et (,) ; un espace avant et après (;), (:), (?), et (!). Les signes mathématiques (+, —, etc.) sont précédés et suivis d'un espace.

L'utilisation des guillemets français (« ») doit être privilégiée. Les guillemets anglais (" ") ne doivent apparaître qu'à l'intérieur de citations déjà entre guillemets.

Les chiffres incorporés dans le texte doivent être écrits en toutes lettres jusqu'au nombre cent. Au-delà, ils le seront sous forme de chiffres arabes (101, 102, 103...)

Les siècles doivent être indiqués en chiffres romains (I, II, III, IV, X, XX).

Les appels de note doivent se situer avant la ponctuation.

3.2. Le texte imprimé

Le texte comporte une marge de 2,5 cm sur les quatre bords. L'auteur peut faire apparaître directement les enrichissements typographiques ou avoir recours aux codes suivants : 1 trait : italiques 2 traits : capitales (majuscules) 1 trait ondulé : caractères gras. Le texte sera paginé.

4. Pagination

Le document est paginé de la page de titre aux références bibliographiques. Cette pagination sera continue sans bis, ter, etc.

5. Références bibliographiques

S'assurer que toutes les références bibliographiques indiquées dans le texte, et seulement celles-ci s'y trouvent. Elles doivent être présentées selon les normes suivantes :

5.1. Bibliographie

– Pour un ouvrage :

PICLIN Michel, 2017, *La notion de transcendance : son sens, son évolution*, Paris, Armand Colin.

– Pour un article de périodique :

IGUE Ogunsola, 2010, « Une nouvelle génération de leaders en Afrique : quels enjeux ? », *Revue internationale de politique de développement*, vol. 1, No. 2, p. 119-138.

– Pour un article dans un ouvrage :

ZARADER Marlène, 1981, « Être et Transcendance Chez Heidegger », in Martin KAPPLER (dir.), *Métaphysique et Morale*, Paris, L'Harmattan, p. x-y.

– Pour une thèse :

OLEH Kam, 2008, « Logiques paysannes, logiques des développeurs et stratégies participatives dans les projets de développements ; l'exemple du projet Bad-Ouest en Côte d'Ivoire », Thèse unique de doctorat, Institut d'Ethnologie, Université Cocody, Côte D'Ivoire.

5.2. Sources

– Pour les sources écrites :

Nom de la structure conservant le document (Centre d'archives), fonds, carton ou dossier, titre du document, année (exemple : GGAEF — 4 (1) D39 : Rapport annuel d'ensemble de la colonie du Gabon, en 1939).

– Pour les sources orales :

Nom(s) et prénom(s) de l'informateur, numéro d'ordre, date et lieu de l'entretien, sa qualité et sa profession, son âge et/ou sa date de naissance.

6. Références et notes

6.1. Appel de référence

Dans le texte, l'appel à la référence bibliographique se fait suivant la méthode du premier élément et de la date, entre parenthèses. En d'autres termes, les références des ouvrages et des articles doivent être placées à l'intérieur du texte en indiquant, entre parenthèses, le nom de l'auteur précédé de l'abréviation de son prénom, l'année et/ou la (les) page(s) consulté(es), suivis de deux points. Exemple : (A. Koffi, 2012 : 54-55).

Si plusieurs références existent dans la même année pour un même auteur, faire suivre la date de a, b, etc., tant dans l'appel que dans la bibliographie : (A. Koffi, 2012a).

À partir de trois auteurs, faire suivre le premier auteur de et *al.* : (K. Arnaud et *al.* 2010). Quand il est fait appel à plusieurs références distinctes, on séparera les différentes références par un point-virgule (;) : (E. Kedar, 1978, 1989 ; E. Zadi, 1990).

6.2. Références aux sources

Les références aux sources (orales ou imprimées) doivent être indiquées en note de bas de page selon une numérotation continue.

6.3. Notes de bas de page

Les explications ou autres développements explicitant le texte doivent être placés en notes de bas de page correspondante (sous la forme : 1, 2, 3, etc.). Ces notes infra-paginales doivent être exceptionnelles et aussi brèves que possible.

6.4. Citations

Le texte peut comporter des citations. Celles-ci doivent être mises en évidence à partir de lignes ; retrait gauche et droite en interligne simple, en italique et entre guillemets.

– Les **citations courtes** (1, 2 ou 3 lignes) doivent être entre guillemets français à l'intérieur des paragraphes en police 12, interligne simple.

– Les **citations longues** (4 lignes et plus) doivent être sans guillemets et hors texte, avec un retrait de 1 cm à gauche et interligne simple.

– Les **Crochets** : Mettre entre crochets [] les lettres ou les mots ajoutés ou changés dans une citation, de même que les points de suspension indiquant la coupure d'un passage [...].

7. Les documents non textuels

7.1 Illustrations

L'ensemble des illustrations, y compris les photographies, doit impérativement accompagner la première expédition de l'article. En plus de chaque original, l'auteur fournira une copie aux dimensions souhaitées pour la publication : pleine page, demi-page, sur une colonne, etc. Au dos seront portés le nom du ou des auteurs, le numéro de la figure, l'indication du haut de l'illustration.

La justification maximale est de 120 mm de largeur sur 200 mm de hauteur pour une illustration pleine page. Les textes portés sur les illustrations seront en Garamond.

7.2 Dessins originaux

Ils seront soit tracés à l'encre de Chine, soit issus de traitement informatique imprimé dans de bonnes conditions. Dans ce dernier cas, on évitera les trames dessinées. Pour les objets lithiques, les croquis dits « schémas diacritiques » gagneront à être accompagnés des dessins traités en hachures valorisantes qui, eux, montrent la morphologie technique.

7.3 Documents photographiques

Les documents doivent être parfaitement nets, contrastés et être fournis sous forme de fichier numérique ; enregistrés pour « PC » (Photoshop ©/niveaux de gris 300 ppi ou bitmap 600 ppi/Tiff/taille de publication dans Illustrator © ou tout autre logiciel de dessin vectoriel/EPS/textes vectorisés).

7.4 Tableaux

La revue n'assure pas la composition des tableaux. Ils devront être remis sous forme de fichiers Acrobat © PDF (print/niveau de gris/taille de publication/300dpi) ou Illustrator © (EPS/niveau de gris/taille de publication/300dpi), respectant la justification et la mise en pages de la revue. Privilégier les fontes Garamond.

7.5 Échelles

Aussi souvent que possible, la représentation grandeur nature sera recherchée. Lorsque la réduction s'impose, l'auteur aura soin de prévoir une échelle de réduction constante pour une même catégorie de vestiges. Pour chaque carte ou plan, l'auteur donnera une échelle graphique, ainsi que la direction du Nord. Pour les objets dessinés ou photographiés, une échelle, si possible constante, accompagnera chaque pièce ou ensemble de pièces.

7.6 Titres des illustrations, photos et tableaux

Toutes les illustrations, toutes les photos et tous les tableaux doivent avoir des titres. Ces titres sont obligatoirement placés en dessous des illustrations, des photos ou des tableaux.

7.7 Légendes

L'auteur accordera un soin particulier à la qualité des légendes. Les illustrations, les photos, les tableaux et leurs légendes constituent souvent le premier contact du lecteur avec l'article. Les légendes doivent être placées en dessous des titres.

7.8 Appels des illustrations, photos et tableaux

Dans le texte, l'auteur doit obligatoirement indiquer l'appel aux illustrations, photos ou tableaux. Cet appel doit être en chiffres arabes : (fig. 1), (tabl. 2), (pl. 3 - fig. 4), etc.

Site internet de LE FROMAGER : <https://revuefromager.net/>
L'équipe éditoriale

SOMMAIRE

Aïkpa Benjamin DIOMAND

Concentration du capital chez Marx et réflexion sur l'écosystème des petites et moyennes entreprises et des petites et moyennes industries africaines 9-22

Akpolé Koffi Daniel YAO, Rosine Cinthia GAHÉ-GOHOUN

La responsabilité face à la captivité de l'être : enquête sur l'éthique lévinassienne 23-34

Albert DJIDOHOKPIN, LANHA Magloire

Prise en compte de l'approche genre dans la scolarisation des filles au cours secondaire dans le département de l'Atacora en République du Bénin 35-47

Alima NTAINTIE

Appropriation et pérennisation des projets de développement local au Cameroun : entre défis institutionnels et participation citoyenne. Le cas du Programme National de Développement Participatif (PNDP) dans le département du Noun (2004-2024) 48-61

Arsène N'guessan KOUADIO, Pierre Anvo AYEMOU, Arsène Géthème Attoukora KOUADIO

Transition urbaine et polarisation des défis de l'assainissement à l'aide des SIG à Méagui (Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire) 62-78

Barnabé Cossi HOUEDIN

Relogement post-dégueerpissement et marginalité urbaine : étude de cas à Abidjan 79-106

Constant Cyrille MAMPOUMA MBERI

Transversalité de la question du beau dans la métaphysique chez Platon 107-122

Datté Anderson KOUADIO, Atsé Calvin YAPI, LemissaYann Kersen KOFFI

Dégradation de la voirie et les pratiques de mobilité urbaine à Toumodi (Côte d'Ivoire) 123-140

Diadjim ZANRE

Le développement de la culture du haricot vert dans la province du Bam au Burkina Faso de 1973 à 1991 : un levier stratégique de lutte contre la pauvreté pour les politiques publiques 141-160

Djofolo DOUMBIA

L'écriture mémorielle de l'acte terroriste dans *Le Lambeau* de Philippe Lançon 161-171

Dougoutigui BAMBA, Kouadio Joseph KRA

La promotion du tourisme à Korhogo : impacts des infrastructures et moyens de transport 172-192

Élise ABENG ZE

Emile Zola et Calixthe Beyala : vers une écriture de la censure et de la reconstruction sociale 193-207

Faya Pascal IFFONO, Aboudou Wabi RADJI, Marie-Thérèse DRAMOU

Ethnomusicologie de la région forestière en République de Guinée : entre adaptation moderne et défi de sauvegarde et de transmission 208-220

Francis Pacôme KOUAKOU

Éducation et sensibilisation dans la lutte contre la schistosomiase urogénitale dans la sous-préfecture de Guessigué (département d'Agboville) dans un contexte de covid-19 221-235

Gomongo Nargawélé SILUÉ, Azo Assiène Samuel LOGBO

L'attention au vivant : essai d'une lecture écostylistique du roman *En compagnie des hommes* de Véronique Tadjo 236-253

Inoussa SAVADOGO

Le développement maraîcher dans le Yatenga, au nord du Burkina Faso : une réponse aux sécheresses de 1970 à nos jours 254-267

Issiaka KONÉ, Zanga Aboudramane TOURÉ

Logiques organisationnelles et impacts de l'absentéisme sur la qualité du service public dans la région de Gbêkê (Côte d'Ivoire) 268-283

Koffi Évariste KOUASSI

Recours aux forces invisibles et sécurisation des biens privés à Abidjan : une analyse de l'efficacité symbolique des dispositifs de protection spirituelle **284-300**

Koffi Mathurin N'GUESSAN

Le miroir fissuré de la certitude : critique du réalisme absolu chez Cournot à la lumière du probabilisme **301-313**

Méndez Carrión Reina Aurora épouse ALKOIRET

L'hostilité dans les relations de couple en Afrique **314-328**

Miadjingarti DINGAMRO, Amane TATOLOUM, Masdewel MOUGA

L'exploitabilité apicole dans le Mandoul : analyse de la productivité et enjeux socioéconomiques de la chaîne de valeur miel **329-351**

Mohamed Beydi SANGARE, Moussa Fadiala BOCOUM

Gestion des déchets solides à Bamako : analyse diagnostique, obstacles et stratégies d'optimisation **352-364**

Moussa Fadiala BOCOUM

Dynamique d'adoption de la mécanisation agricole dans le bassin cotonnier de Koutiala **365-381**

Moussa Fadiala BOCOUM

Expansion agricole et dégradation du couvert végétal, étude de l'office du Niger **382-391**

Narcisse Rostand MIAFO YANOU

Le présent de l'État en Afrique **392-408**

Natalie MADZO, Placide MENGOUA

Pratiques de gestion des ressources humaines et satisfaction des enseignants au travail dans les établissements secondaires publics de Bertoua **409-425**

N'doumy Noël ABE, Madoussou DIABAGATÉ, Zanga Aboudramane TOURÉ

Les parcours thérapeutiques des PVVIH à Bouaké : entre rationalité biomédicale, croyances locales et contraintes socio-sanitaires **426-438**

N'Zué Koffi Arsène GNA

L'adaptation des « avec » en milieu urbain face à l'exclusion bancaire : une analyse socio-économique à Kinshasa (RDC) **439-462**

Rahma HAMIDÉ ABRAS

Méthodes andragogiques, motivation et persévérances des étudiants en Conseiller d'Alphabétisation, d'Education Non Formelle (CAENF) de l'Ecole Normale Supérieure de N'Djaména **463-475**

Rémi Oscar AKA, Amadou TAMBOURA, Sakibou KOULAWELE ALIDOU

Évaluation de l'approche ethnomathématique du jeu awalé dans l'enseignement secondaire en République du Bénin **476-489**

Robert Lorimer ZOUKPÉ

La perméabilité de la frontière Côte d'Ivoire-Burkina-Faso et structuration des groupes armés : cas de Doropo dans la région du Bounkani (nord-est ivoirien) **490-508**

Sadio SIDIBE, Moussa Fadiala BOCOUM

Éthique, sacre et biodiversité : les nouveaux défis africains **509-521**

Tiasvi Yao Raoul AGBAVON, Jean-Baptiste KOFFI

Claude Bernard et Canguilhem : du déterminisme de la normativité à la normativité du déterminisme **522-534**

Gnantin Mathias GAHIÉ, Kapiéfolo Julien KONE, Zahouela Marcelin SIAGBE

Électricité et développement du numérique dans la Sous-préfecture de Tiobli : contraintes énergétiques et dynamiques du développement local **535-550**

La promotion du tourisme à Korhogo : impacts des infrastructures et moyens de transport

Dougoutigui BAMBA

Docteur en géographe
Université Peleforo GON COULIBALY, Korhogo
bamba_dougoutigui@yahoo.fr

Kouadio Joseph KRA

Maître de Conférences en géographie
Université Peleforo GON COULIBALY, Korhogo
krajoseph@yahoo.fr

Résumé

La ville de Korhogo, située au nord de la Côte d'Ivoire, possède un potentiel touristique considérable grâce à son patrimoine culturel, artisanal et naturel. Cependant, la promotion du tourisme dans cette région se heurte à un paradoxe lié aux infrastructures de transport. Alors que les transports interurbains connaissent un développement notable, les transports urbains accusent un retard manifeste, malgré une voirie urbaine relativement en bon état. Cette étude analyse l'impact des infrastructures routières et des moyens de transport sur la dynamique touristique de Korhogo. La méthodologie comprend une analyse documentaire, une enquête de terrain à travers des interviews avec les acteurs des pouvoirs publics et une observation des équipements, des activités économiques et infrastructures existants. Les résultats mettent en évidence que l'amélioration des axes interurbains favorise l'arrivée des visiteurs, mais que l'insuffisance des transports urbains limite leur mobilité et leur accès aux sites touristiques. Ce décalage freine la valorisation des atouts locaux et réduit la compétitivité de la destination. L'article propose des pistes de réflexion pour renforcer la cohérence entre infrastructures interurbaines et urbaines, en vue d'une meilleure intégration des transports dans la stratégie de promotion touristique de Korhogo.

Mots clés : Korhogo, attractivité, infrastructures tourisme, transport

Tourism promotion in Korhogo : the impacts of infrastructure and transportation systems

Abstract

The city of Korhogo, located in northern Côte d'Ivoire, has considerable tourism potential thanks to its cultural, artisanal, and natural heritage. However, the promotion of tourism in this region faces a paradox linked to transport infrastructure. While interurban transport has experienced significant development, urban transport shows a clear delay despite relatively good road conditions. This study analyzes the impact of road infrastructure and means of transport on the tourism dynamics of Korhogo. The methodology includes documentary analysis, field surveys through interviews with public authorities, and observation of existing equipment, economic activities, and infrastructure. The results highlight that the improvement of interurban routes facilitates the arrival of visitors, but the inadequacy of urban transport limits their mobility and access to tourist sites. This imbalance hinders the enhancement of local assets and reduces the competitiveness of the destination. The article proposes avenues for strengthening coherence between interurban and urban infrastructure, with a view to better integrating transport into Korhogo's tourism promotion strategy.

Keywords: Korhogo, attractiveness, infrastructure, tourism, transport

Introduction

Le tourisme constitue aujourd'hui un levier majeur de développement économique et social dans de nombreux pays. Selon l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT, 2018 : 4), il représente près de 10 % du PIB mondial et conditionne un emploi sur onze, traduisant son rôle structurant dans la réduction de la pauvreté et la création d'opportunités locales. En Afrique de l'Ouest, et particulièrement en Côte d'Ivoire, le secteur touristique est perçu comme un vecteur de diversification économique après des décennies dominées par l'agriculture (F. Perroux, 1961 : 61). Avec la diversification des ressources financières de l'Etat ivoirien, tourisme participe à 4,6 % du PIB donc une recette de 419,64 milliards, pour 170000 emplois créés (Ministère du tourisme et loisirs, 2023 : 12).

La ville de Korhogo, capitale du nord ivoirien, dispose d'un riche patrimoine culturel, artisanal et naturel qui en fait une destination touristique potentielle. L'Etat a injecté près de 80 Milliards de FCFA dans la réhabilitation et l'équipement de son patrimoine hôtelier. Ce sont notamment le RAN Hôtel de Bouaké, le Sofitel Hôtel Ivoire d'Abidjan et les hôtels Président et Parlementaires de Yamoussoukro qui ont été remis à niveau pour accueillir la CAN 2023. Par ailleurs, l'État a construit à Korhogo un hôtel CAN d'une capacité de 48 chambres et une cité CAN de 32 villas de 5 pièces (Ministère du tourisme et loisirs, 2023 : 32).

Cependant, la valorisation de ces atouts reste tributaire des infrastructures et des moyens de transport disponibles. Le paradoxe observé réside dans le dynamisme des transports interurbains, qui facilitent la desserte des autres villes du pays surtout Abidjan, contrastant avec le retard des transports intra-urbains malgré une voirie relativement en bon état. Or, comme le souligne A. Belhedi (2010 : 14), l'aménagement est une politique volontaire de réorganisation de l'espace visant à répondre aux besoins d'une société donnée. Dans ce contexte, l'amélioration des infrastructures touristiques et de mobilité interne apparaît comme une condition essentielle pour renforcer l'attractivité de Korhogo. Et ce, d'autant plus que la « Stratégie Sublime Côte d'Ivoire » adoptée par le Ministère du Tourisme du pays met l'accent sur les infrastructures de transport pour faire de la Côte d'Ivoire un hub touristique et des loisirs. Ainsi, la problématique centrale de cette étude est la suivante : dans quelle mesure les infrastructures et les moyens de transport influencent-ils la promotion du tourisme et le développement socio-économique de Korhogo ? L'hypothèse sous-jacente est que la faiblesse des moyens de transport urbain limite la promotion du tourisme à Korhogo. L'analyse s'appuie sur une approche géographique et socio-économique, en mobilisant les concepts d'aménagement, de tourisme et de développement, afin de mettre en évidence les impacts positifs et les limites du système actuel.

administratifs de la direction du tourisme et loisir de la région du Poro). Les observations ont été réalisées dans différents quartiers de Korhogo afin d'évaluer l'état des routes urbaines et la disponibilité des moyens de transport. Les entretiens ont permis de recueillir les perceptions des acteurs sur les difficultés de mobilité interne et leurs impacts sur la valorisation des sites touristiques. Cette double approche a enrichi l'analyse en confrontant les données théoriques issues de la documentation aux réalités pratiques observées sur le terrain.

Caractéristiques	Chef de gare	Responsable des transporteurs	Autorités administratives	Total
Nombre	10	1	2	15

Source : D. Bamba, 2026

Tableau 1: Répartition des personnes enquêtées

2. Résultats

2.1 Une industrie touristique et hôtelière en plein essor marqué par un encadrement de l'administration publique

L'essor du secteur touristique et hôtelier à Korhogo s'inscrit dans une dynamique nationale de diversification économique impulsée par l'État ivoirien.

2.1.1 Un secteur dans une dynamique d'expansion remarquable

En Côte d'Ivoire, dans l'optique de diversifier son économie, l'État a fait du secteur touristique et de l'hôtellerie l'un des piliers phares de développement économique. Grâce à cette politique, le tourisme contribue de 7% au PIB national (Ministère du Tourisme et des loisirs, 2024). Comme acteurs publics, nous pouvons énumérer l'État, le ministère du Tourisme, les organes décentralisés (collectivités territoriales) et les organes déconcentrés. L'État, dans un souci de partage des responsabilités, a mis en place des organismes chargés de la mise en œuvre de la politique nationale du tourisme en Côte d'Ivoire, sous l'égide du ministère du Tourisme et des Loisirs.

À cet égard, ce ministère est chargé de la réglementation, de la planification, de la programmation et du suivi de l'exécution des investissements publics, ainsi que de la conception et de la réalisation des infrastructures telles que les routes, les aéroports, et l'aménagement des espaces dédiés à l'activité touristique. Il est également responsable du développement et de la maintenance des infrastructures de base essentielles à la promotion de l'activité touristique. De plus, il est chargé de la promotion du patrimoine touristique national, en mettant en valeur les attraits culturels et naturels du pays (K. Kouakou, 2019 : 75). L'administration centrale, conformément au décret N° 2014-524 du 15 septembre 2014 portant organisation du ministère du Tourisme, a pour mission de mettre en œuvre de manière technique les orientations définies par le ministre chargé du tourisme.

Cette responsabilité renforce son rôle d'arbitrage, de conseil et d'orientation auprès des professionnels du secteur touristique et des autorités locales.

L'État dans sa diversification de son économie basée essentiellement sur l'agriculture va déconcentrer les administrations basées à Abidjan. Ainsi, dans les années 1970, il va mettre en place les directions régionales du tourisme et des loisirs. Par ailleurs, selon les attributions des Directions régionales du Tourisme et des Loisirs contenues dans l'arrêté N°006/MINTOUR/CAB du 10 Décembre 2014 portant organisation et fonctionnement des services extérieurs du ministère du Tourisme, elles sont chargées entre autres de : orienter, assister, encadrer les opérateurs du secteur du Tourisme ; instruire les demandes d'agrément des opérateurs du secteur du Tourisme ; contrôler et inspecter les établissements du secteur du tourisme et de l'hôtellerie ; identifier et répertorier les sites touristiques ainsi que les manifestations culturelles à intérêt touristique ; contribuer à la mise en valeur et à la promotion des sites touristiques et des manifestations culturelles d'intérêt touristique en relation avec Côte d'Ivoire Tourisme et les Collectivités territoriales ; collecter des données ; suivre de manière rigoureuse toutes les opérations de construction et d'aménagement d'infrastructures et sites à caractères touristiques ; coordonner les activités des directeurs départementaux placés sous leur autorité.

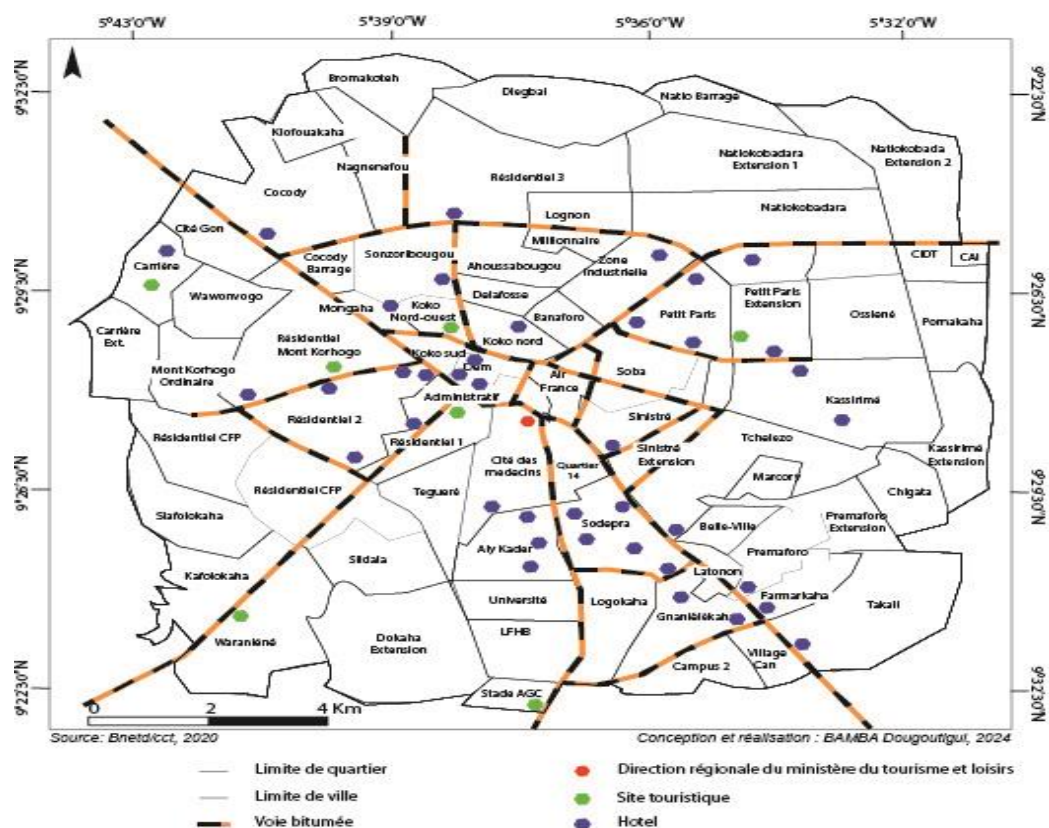


Figure 2 : Répartition des hôtels et sites touristiques à Korhogo

La ville de Korhogo est l'une des rares villes en Côte d'Ivoire où l'industrie hôtelière est en plein essor. Les quartiers les plus sollicités par cette activité économique sont Sodepra, Ali Kader, Résidentiel 1 et bien d'autres. La photo 1 ci-après présente l'hôtel Klofan.



Cliché : D. Bamba, 2025

Photo 1 : Une image montrant un hôtel nouvellement construit au quartier Sodepra

Dans son ensemble, c'est plus de 1000 chambres disponibles en bon état dans la ville Korhogo. La disponibilité des chambres d'hôtel dans la ville de Korhogo revêt une importance capitale pour son attractivité et son développement économique. En tant que destination touristique émergente et centre économique régional, Korhogo est en mesure d'accueillir les visiteurs et les professionnels avec des options d'hébergement de qualité aujourd'hui. Cette disponibilité suffisante de chambres d'hôtel contribue à stimuler le tourisme, les affaires et les événements dans la région, favorisant ainsi la croissance économique locale, la création d'emplois et le développement des infrastructures touristiques.

En outre, une offre d'hébergement diversifiée et adaptée aux besoins des visiteurs permet d'améliorer l'expérience touristique, d'encourager les séjours prolongés et de renforcer l'image de Korhogo en tant que destination accueillante et dynamique. En résumé, la disponibilité des chambres d'hôtel joue un rôle essentiel dans le positionnement et l'attractivité de Korhogo en tant que destination touristique et économique. La présence des infrastructures hôtelières de qualité favorise l'attractivité des sites touristiques à Korhogo. En effet, Korhogo compte plusieurs sites touristiques naturels et culturels selon la classification de l'administration touristique locale.

2.1.2 Une administration touristique locale très impliquée dans l'encadrement du secteur

Contrôler des établissements de tourisme ; appui et conseil ; encadrer les opérateurs ; faire la promotion des activités touristiques ; monter des projets touristiques ; gestion administrative et financière ; contrôler les établissements recevant du public ; instruction et suivi des dossiers d'agréments et d'autorisation. Ces actions posées par la direction régionale du tourisme boostent

le développement des activités touristiques qui a vu son chiffre d'affaires dégringoler pendant la crise militaro-politique de 2002 à 2011.

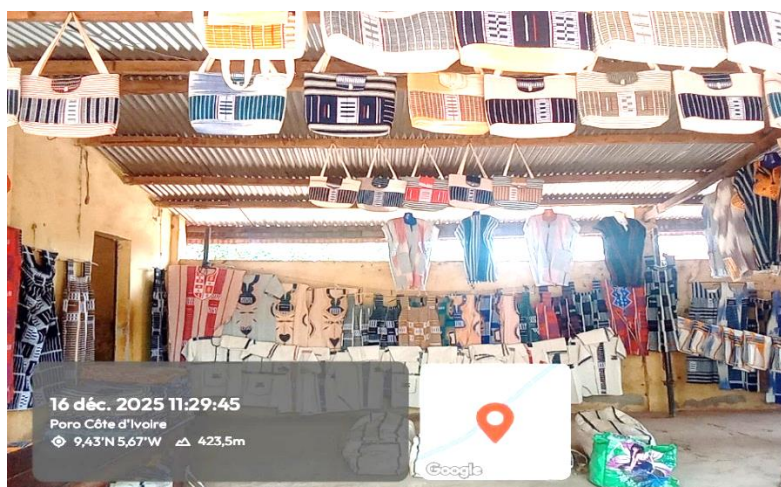
L'on observe aujourd'hui une redynamisation du tourisme à travers les visites touristiques des personnes venant du monde entier. Les festivals de Garba (attiéké au poisson thon), des grillades et du festival du Poro concourent au développement du tourisme dans le département. C'est dans cette optique, depuis la reprise de la paix, la ville de Korhogo a vu son potentiel hôtelier multiplier. En effet, au début des années 2012 l'on comptait seulement une dizaine d'hôtels dans la ville de Korhogo. Seul l'hôtel mont Korhogo était considéré comme un hôtel de haut standing. La nouvelle politique d'incitation des investisseurs a permis d'avoir un boom hôtelier à Korhogo.

2.2 La typologie des sites touristiques à Korhogo

2.2.1 De nombreux sites pittoresques de valorisation du patrimoine culturel

Les sites touristiques culturels relèvent de l'ingéniosité voire de l'imagination de l'homme. Ce sont donc des sites artificiels. Ils sont associés à des activités économiques. Dans le département et la ville de Korhogo, on observe une prépondérance des sites artificiels par rapport aux sites naturels. Ces lieux attirent de nombreux visiteurs venus du monde entier en raison de la diversité et de la qualité des articles proposées et des activités artisanales. C'est le cas des perles vendues par les artisans à Korhogo. Après entretien avec les artisans, il ressort que les perliers sont de Kapelé, une localité touristique à 5 Km de Waraniéné. Cependant, les visites touristiques sont de moins en moins dans cette localité. Comme solution, certains d'eux ont préféré exposer leurs produits à Waraniéné (ph. 2).

En effet, c'est une localité touristique phagocytée par la ville de Korhogo qui accueille plusieurs touristes des quatre coins du monde.



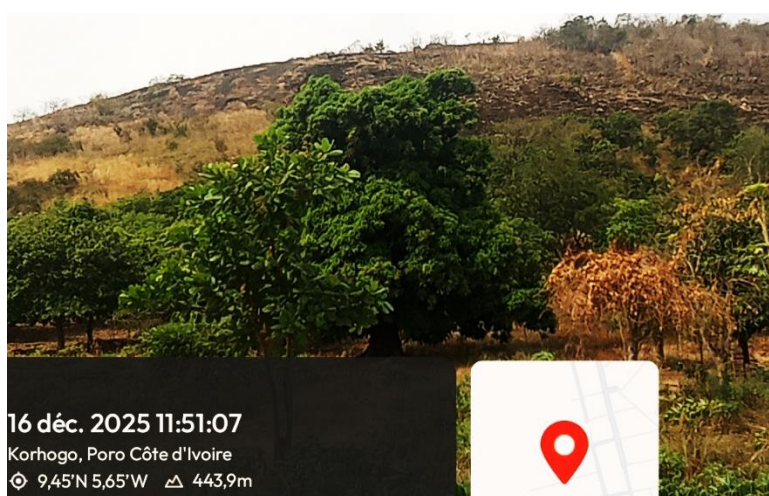
D. Bamba, 2025

Photo 2 : Exposition des tenues traditionnelles à Waraniéné

Le monde du tourisme est dominé par les artisans sur les sites touristiques et les hôtels. Après la crise postélectorale de 2011, l'économie touristique était à la ruine avec la dégradation des sites touristiques et une insuffisance des établissements hôteliers dans la ville de Korhogo. Dès lors, plusieurs aménagements des sites touristiques tels que le site des artisans de Waraniéné, les sculpteurs de Koko, le site des perliers de Kapelé, le marché d'exposition et toile sur peinture et plusieurs d'autres sites.

2.2.2 Des sites naturels relativement attrayant

Un site touristique naturel est un lieu de destination constitué de services intégrés clairement identifiables, exploité de façon régulière comme pôle d'intérêt naturel dans le but d'accueillir les touristes, excursionnistes et visiteurs locaux sans réservation, à l'exclusion des activités foraines. La beauté naturelle et la position stratégique du mont Korhogo (ph. 3) en font un point focal pour le tourisme dans la région, attirant les visiteurs en quête d'aventure et de découverte. Son caractère distinctif en tant qu'inselberg offre une expérience unique, contribuant ainsi à promouvoir le tourisme durable dans le département de Korhogo. En plus du mont Korhogo, il faut noter la présence de nombreux bois sacrés ou forêts sacrées qui sont disséminés dans la ville.



Bamba D., 2025

Photo 3 : Vue du mont Korhogo "site touristique naturel"

L'ascension du mont Korhogo offre une expérience plaisante et mémorable. Ce site attire des touristes venant aussi bien du pays que de l'étranger tout au long de l'année.

2.2 Les facteurs de l'attractivité touristique locale

L'attractivité touristique d'un territoire émane des atouts naturels, culturels et aussi patrimoniaux qui attirent les visiteurs nationaux et étrangers. Dans l'étude menée par (D. Bamba, 2026 : 226), il a établi des noms et indications de l'attractivité (tab. 2).

Critères	Territoire peu attractif	Territoire moyennement attractif	Territoire très attractif
Fréquentation hôtelière	Moins de 10% par an	Moins de 25% par an	Plus de 75% par an
Sites touristiques	Absence de sites ; pas de visites	Présence de sites ; faible niveau de visites ; innovation mais manque d'entretien	Sites animés ; visites régulières ; innovation et bon entretien
Hôtellerie	Pas de nouvelles créations ; baisse du chiffre d'affaires	Création d'hôtels chaque année ; hausse du chiffre d'affaires	Nouvelles créations ; forte hausse du chiffre d'affaires
Main-d'œuvre	Réduction de la main-d'œuvre	Croissance de la main-d'œuvre	Croissance de la main-d'œuvre qualifiée
Culture et traditions	Absence de danse traditionnelle ; absence de festivals	Présence de danse traditionnelle ; 2 festivals/an ; activités culturelles limitées	Présence de danse traditionnelle ; 2 à 5 festivals/an ; activités culturelles variées

Source : D. Bamba, 2026

Tableau 2 : Normes et indications de l'attractivité touristique et culturelle

Pour analyser ce tableau, nous avons pris en compte plusieurs facteurs, notamment la présence des sites touristiques, des hôtels, des activités culturelles, des festivals, le sport et bien d'autres. Korhogo est une ville qui possède un potentiel touristique en pleine émergence. Bien que moins développée que certaines grandes destinations ivoiriennes comme Abidjan ou San Pedro, elle dispose de nombreux atouts culturels, naturels et historiques qui attirent la curiosité des visiteurs. Il y a une variation de l'attractivité touristique et des loisirs en fonction des quartiers (fig.3).

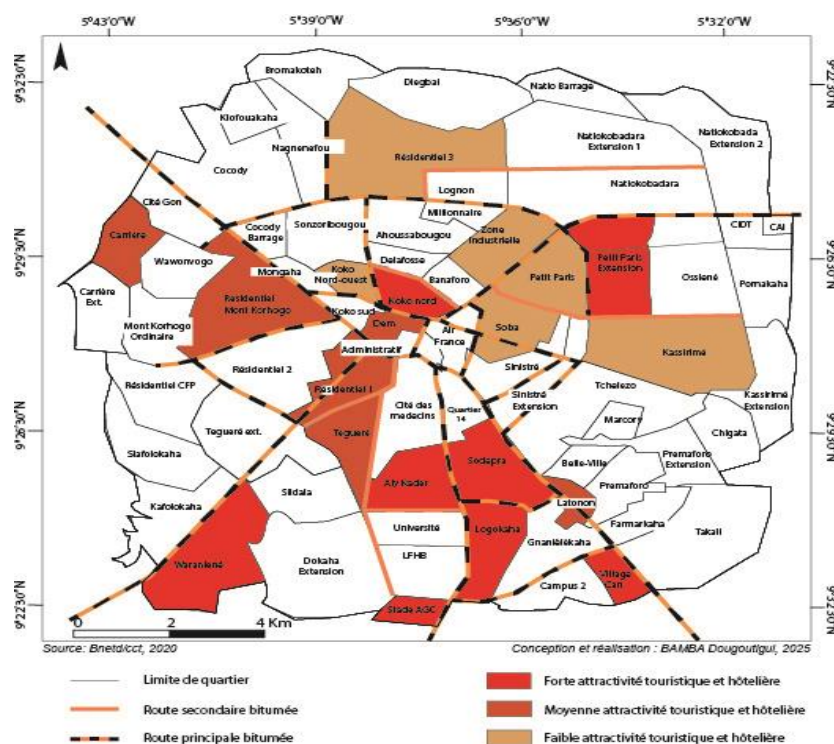


Figure 3 : Attractivité touristique et hôtelière de la ville de Korhogo selon les quartiers

La figure 3 nous montre l'attractivité touristique et hôtelière selon les quartiers. Il s'agit de la concentration des sites touristiques et des hôtels et l'attraction de ces sites dans les quartiers de Korhogo. Les quartiers à dominance des hôtels sont Sodepra, Logokaha, Aly Kader et Dem. Les sites touristiques tels que waraniéné, Koko Nord-Ouest, Mont Korhogo, la carrière et petit paris extension pour mieux sont les sites dont les plus attractifs. Il faut dire que l'un des principaux attraits de Korhogo réside dans sa riche culture sénoufo. La ville est un centre important pour la préservation des traditions et des arts du peuple sénoufo. Les visiteurs découvrent des danses et des musiques traditionnelles lors des festivals traditionnels, assister à des fêtes culturelles telles que le Kafor (la fête des Poromane le jour de leur sortie officielle du bois sacré), ainsi qu'explorer des marchés artisanaux où sont vendus des objets d'art, des sculptures en bois, des tissus traditionnels et des bijoux. Le musée régional de Korhogo est un autre point d'intérêt. Des objets culturels, des masques et des costumes traditionnels offrent un aperçu fascinant de l'histoire et des coutumes locales.

En outre, l'artisanat est un secteur essentiel de l'attractivité touristique de Korhogo. La ville est réputée pour ses artisans spécialisés dans la fabrication des tenues traditionnelles de Waraniéné, les perles de Kapelé à base d'argile. Ces activités artisanales sont un véritable levier pour le développement du tourisme culturel. Il faut dire que sur le plan naturel, la région de Korhogo offre des paysages variés, allant des savanes aux montagnes. Les visiteurs peuvent explorer les environs de la ville, avec des excursions vers les montagnes de la région du Poro, idéales pour les randonnées et les découvertes de la faune et de la flore locales. La forêt classée de Korhogo qui non seulement protège des espèces de la faune et de flore, mais, aussi, contribue à assainir l'air dans la ville. Le parc national de la Comoé, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, est situé non loin de Korhogo et constitue une destination prisée pour les amateurs de safaris et de nature sauvage. Par ailleurs, l'hospitalité des habitants est également un facteur important dans l'attractivité touristique de la ville. Les touristes sont souvent attirés par la convivialité des communautés locales, qui offrent un accueil chaleureux et authentique. Cette dimension humaine de l'expérience touristique est un atout supplémentaire pour Korhogo. Enfin, la ville bénéficie d'un accès facilité grâce aux infrastructures routières en amélioration, permettant ainsi aux touristes de se déplacer plus aisément entre Korhogo et d'autres sites d'intérêt dans le nord du pays, comme la région de Boundiali ou la réserve de la Comoé.

En clair, Korhogo est une destination touristique en plein développement, avec une offre axée sur le tourisme culturel, naturel et communautaire. Si elle n'est pas encore un grand pôle touristique, ses atouts sont indéniables et son potentiel est prometteur.

2.2.3 Les compagnies de location de véhicules : facteurs d'attractivité touristique

Les véhicules de location constituent un levier essentiel pour le développement du tourisme à Korhogo. Ils permettent aux visiteurs d'accéder facilement aux sites culturels et naturels situés en périphérie, dans la commune, la sous-préfecture, le département et de la région, renforçant ainsi l'attractivité de la région. En offrant une autonomie de déplacement, ils favorisent une exploration diversifiée et personnalisée du territoire. De plus, leur disponibilité stimule l'économie locale par la création d'emplois et l'essor des agences de transport, tout en améliorant l'image de Korhogo comme destination moderne et accessible. Parmi les agences de locations de voitures fiables figure (expertise voiture location, Jaffa entreprise, services location à Korhogo et GoRide moderne et sécurisée).

2.3 Typologie et impact des compagnies de transport sur la croissance de l'industrie touristique

La multiplication des lignes interurbaines, notamment vers Abidjan, Bouaké, San Pedro et Daloa, a favorisé une meilleure accessibilité et une réduction des coûts de déplacement.

2.2.1 Les compagnies de transport terrestre : des outils de désenclavement routier

Avant la crise les compagnies de transports à Korhogo n'étaient seulement que trois (3) notamment UTRAKO (Union des Transports de Korhogo), CK (Coulibaly Kassoum Transport) et la société UTNA qui faisaient le tronçon Korhogo-Abidjan et Abidjan-Korhogo en passant par Bouaké et Yamoussoukro. Cependant, depuis la reprise des activités dans un climat de paix, les compagnies de transports ne cessent d'augmenter.

2.2.2 Apport socio-économique des compagnies de transport

Les compagnies de transport contribuent au développement socio-économique car, elles facilitent la mobilité des populations, elles dynamisent les échanges commerciaux et stimulent le tourisme et l'emploi local. Il existe plusieurs compagnies de transport à Korhogo. Depuis la fin de la crise, elles ne cessent d'augmenter compte tenue de la croissance démographique passant de 245 000 en 2014 à 386 586 habitants (INS, RGPH- 2021). Aussi, plusieurs lignes ont été ouvertes grâce à la qualité des routes. En effet, dans sa politique de développement harmonieux du pays, l'État a investi dans les routes, notamment celle de Bouaké-Kanawolo ; Korhogo-Kanawolo ; Korhogo-Boundiali, etc.

De plus, l'arrivée des compagnies de transport modernes a permis d'améliorer la qualité des services offerts aux voyageurs, tout en stimulant la concurrence et en réduisant les coûts. En effet, le coût de transport Abidjan-Korhogo-Abidjan était de 10.000 FCFA avant 2012. Mais, avec

l'amélioration de l'état des routes, le coût de transport est passé à 8000 FCFA. Aussi, cela a permis de diminuer le temps sur le trajet passant de 10h à 7h sur la route. L'analyse de ce tableau 3 montre le poids d'employabilité du secteur de transport des compagnies interurbain à Korhogo. Les compagnies de transport emploient plus de trois-cents (300) personnes à Korhogo.

Compagnies	Employés
UTRAKO	89
UTS	27
STB	15
CHONCO	38
LEOPARD	75
UTNA	13
MTK	22
SK	18
TKB	16
Autres	35
Total	348

Source : D. Bamba, 2026

Tableau 3 : Nombre d'emplois par compagnies de transport

La plupart des compagnies de transport de transport ont les cars de 63 places. Ainsi, ces cars quittent la gare étant chargé. Pour avoir le nombre de passagers, nous multiplions le nombre de départ par 63 avec une marge de 10%. Ces compagnies de transports terrestres font un chiffre d'affaires journalier de plus de 31 000 000 f cfa (tab.4).

Caractéristiques					
Compagnies	Lignes	Nombres de départ/j	Passagers	coût de transport	Montant journalier f cfa
UTRAKO	Korhogo-Abidjan	10	630	8000	5 040 000
	Korhogo-San Pedro	2	112	12000	1 344 000
	Korhogo-Daloa	2	100	7000	700 000
CK	Korhogo-Abidjan	6	300	8000	2 400 000
UTNA	Korhogo-Abidjan	4	200	8000	1 600 000
LEOPARD	Korhogo-Tengrela	1	61	12 000	732 000
	Bounadiali	1	35	10 000	350 000
	Korhogo-Abidjan	8	372	8000	2 976 000
	Korhogo-San Pedro	2	100	12 000	1 200 000
MTK	Korhogo-Bondoukou	2	102	12 000	1 224 000
	Korhogo-Abidjan	6	312	8000	2 496 000
	Korhogo-Daloa	2	100	7000	700 000
UTS	Korhogo-Abidjan	6	298	8000	2 384 000
STB	Korhogo-Abidjan	4	215	8000	1 720 000
CHONKO	Korhogo-Abidjan	10	485	8000	3 880 000
TBK	Korhogo-Bouaké	8	384	4000	1 536 000
	Korhogo-Abidjan	2	96	8000	768 000
Total	-	85	3 875		31 050 000

Source : D. Bamba, 2026

Tableau 4 : Compagnies de transport, les lignes et recettes journaliers

La création de ces compagnies concurrentes avec plusieurs départs à des heures différentes fait de Korhogo une destination accessible à tout moment. L'innovation majeure actuellement pour ces compagnies est la mise en service des cars VIP (Very Important Person) qui améliore les conditions de transport (confort, rapidité, etc.) des personnes et des marchandises entre Korhogo et Abidjan.

2.2.3 Les compagnies et moyens de transport urbain

Par ailleurs, plusieurs modes de transport en commun sont utilisés par les citoyens à Korhogo. Il s'agit entre autres des motos-taxis ; des gbakas, les taxis communaux, les taxis Yango (application numérique) et des bus SOTRA (Société des Transports Abidjanais) (photo 5). Tout comme la ville de Bouaké, le transport urbain devient de mieux en mieux meilleur. Longtemps critiqué par le manque de Yango, de taxis communaux et de bus, Korhogo se réjouit de la présence de tous ces modes de transport qui facilitent le déplacement de la population.



D. Bamba, 2025

Photo 2 : Bus de la SOTRA en circulation à Korhogo

La figure 4 montre une concentration des gares interurbaines et des arrêts de bus autour du centre-ville de Korhogo, traduisant une centralisation du réseau de transport. En revanche, les périphéries sont moins desservies, révélant une inégale accessibilité urbaine qui limite la mobilité des populations vers les zones excentrées.

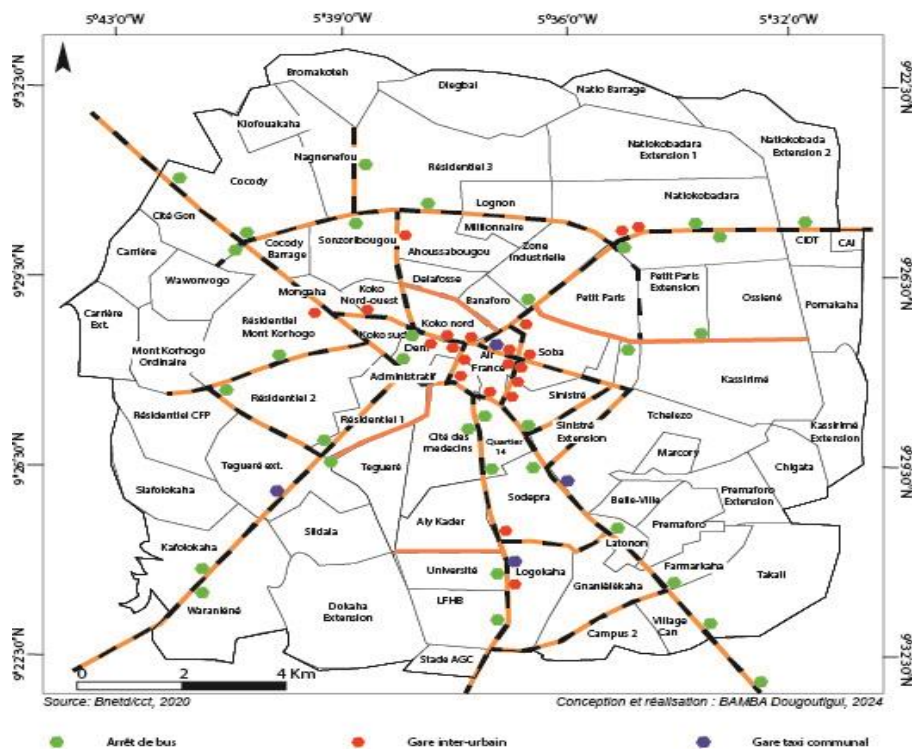


Figure 4: Organisation spatiale des transports urbains à Korhogo

La figure illustre une voirie urbaine bien structurée à Korhogo, dominée par des voies principales et secondaires bitumées qui relient efficacement les différents quartiers. Cette organisation favorise la fluidité du trafic et l'accès aux zones centrales, soutenant ainsi les activités économiques et sociales. Cependant, certaines zones périphériques restent desservies par des pistes, traduisant une disparité dans la couverture routière. Globalement, la carte met en évidence une infrastructure routière propice au développement des transports urbains et à la promotion du tourisme local.

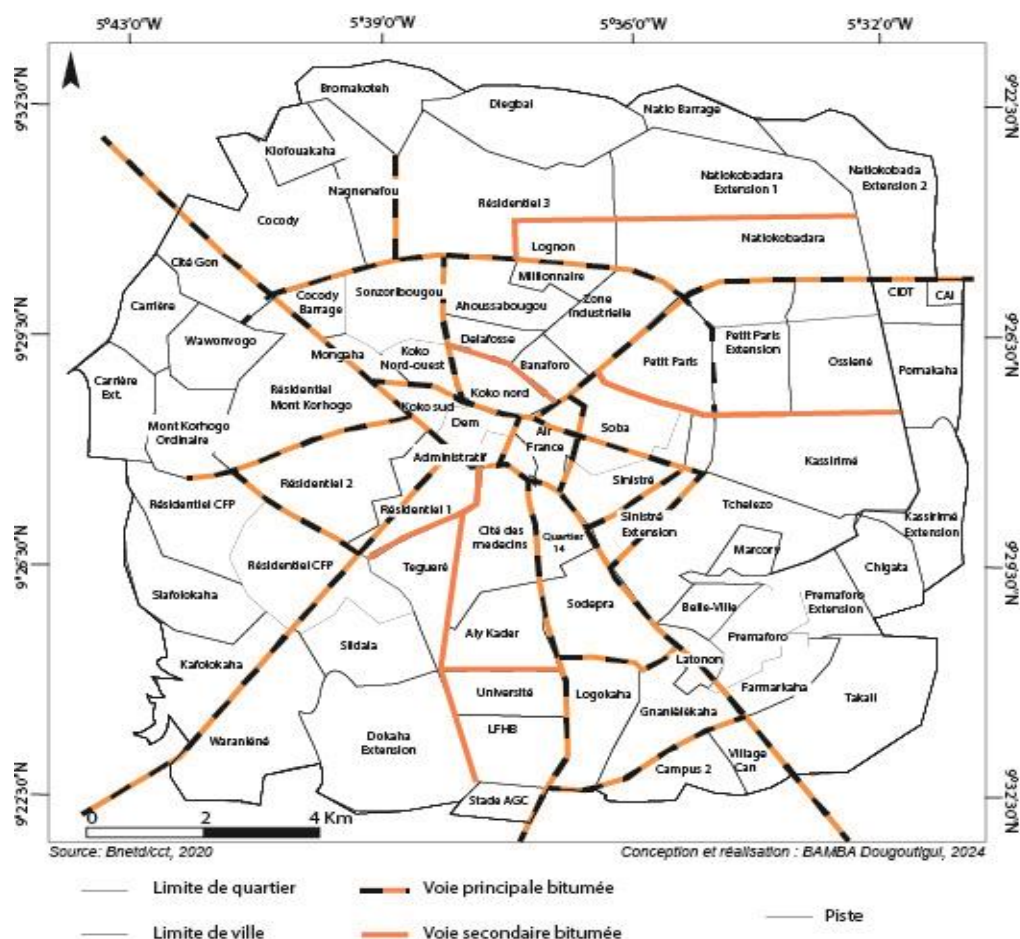


Figure 5 : Les transports urbains bénéficient d'une voirie urbaine bitumée

Les transports urbains de Korhogo bénéficient d'un important renforcement de l'éclairage public, favorisant la sécurité et la fluidité des déplacements nocturnes. En effet, le déroulage de 7 070 mètres de câbles HGE 4x16 mm² et la pose de 179 candélabres double crosse équipés de 360 lanternes de 250 Watts témoignent d'un investissement conséquent. À cela s'ajoute la construction d'un réseau HTA d'un kilomètre et d'un réseau BTA/EP de 935 mètres, complétés par 25 supports BTA dotés chacun de lanternes puissantes. Enfin, l'électrification des quartiers Kassirimé, Cocody et Natiokobadara, avec 74,6 km de réseau et 1 044 lampadaires, ainsi que l'installation de deux transformateurs (160 KVA et 50 KVA), renforcent durablement l'infrastructure énergétique au service du transport urbain.

Critères	Territoire peu attractif	Territoire moyennement attractif	Territoire très attractif
Compagnies interurbaines	Absence de compagnie moderne	Présence d'une compagnie moderne	Présence de plusieurs compagnies modernes
Compagnies aériennes	Absence	—	Présence de compagnie aérienne privée ou publique
Taxis	Moins de 10 taxis pour 1000 habitants	Taxis communaux disponibles	Taxis communaux + Yango (plateformes numériques)
Gbaka / Bus	Moins de 5 Gbaka pour 1000 habitants	Bus et taxis communaux	Bus disponibles à tout moment ; métro urbain
Agences de services	—	Agence de location de véhicules ; agence de mise en service des chauffeurs	Plusieurs agences de location ; présence de multinationales

Source : D. Bamba, 2026

Tableau 5 : Normes et indicateurs de l'attractivité des services de transport

L'analyse du tableau 4 indique les normes et indicateurs dont nous sommes fixés pour apprécier l'attractivité d'un territoire dans le monde du transport. L'attractivité repose sur la capacité du territoire à diversifier ses modes de transport et à intégrer des services modernes (fig. 6).

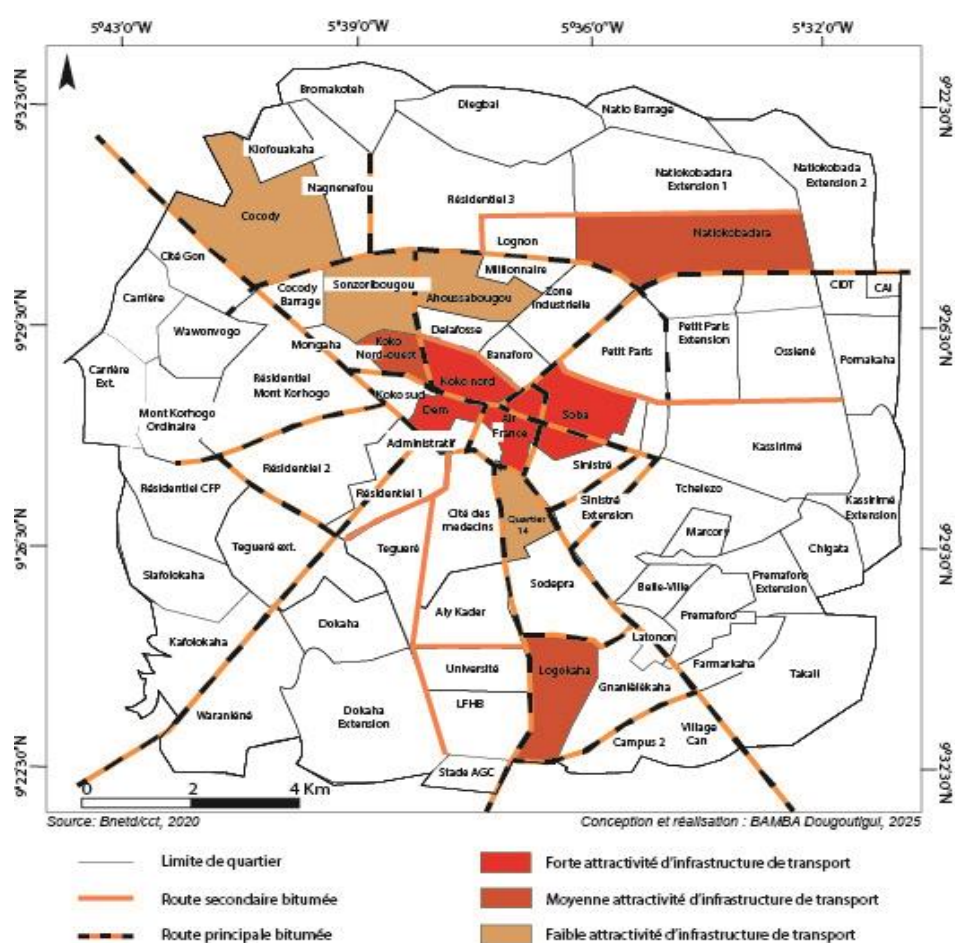


Figure 6 : Attractivité des quartiers en fonction des infrastructures de transport

Tout comme dans les grandes villes des pays africains, les quartiers centraux sont les plus convoités dans le domaine du transport que les quartiers intermédiaires et périphériques. Les quartiers (Dem, Banaforo, Koko et Soba) ont plus de compagnies de transport qui y sont implantées. Cela, pour permettre le transport des biens et services et de faire fonctionner les activités économiques.

2.2.4 La compagnie de transport aérien : un instrument pour le désenclavement aérien de Korhogo

Le désenclavement aérien à Korhogo se réfère à l'amélioration de l'accessibilité de la ville par voie aérienne. Cela implique le développement de l'aéroport local, l'augmentation des liaisons aériennes, et l'amélioration des infrastructures aéroportuaires pour permettre des déplacements plus faciles et rapides à partir de Korhogo. Ce processus stimule le développement économique, favorise le tourisme, et renforce la connectivité régionale et internationale de la ville. Les lignes aériennes, à partir de l'aéroport de Korhogo (photo 6) sont Korhogo-Bouaké ; Korhogo-Abidjan ; Korhogo-Odienné ; Korhogo-San-Pedro ; Korhogo-Daloa. En somme, le désenclavement aérien contribue à la croissance économique de la région en créant des liens aériens essentiels pour Korhogo.



Cliché, d. Bamba, 2026

Photo 3 : Aéroport de Korhogo

Dans le cadre de l'organisation de la Coupe d'Afrique des Nations (CAN 2023) en Côte d'Ivoire, l'aéroport de Korhogo a bénéficié d'un fonds de réhabilitation afin d'accueillir l'évènement sportif continental et de permettre le désenclavement aérien du nord du pays. En effet, l'aéroport rénové de Korhogo bénéficie d'une infrastructure dotée d'équipements aéronautiques de dernières générations pour assurer le confort des passagers. D'un coût estimé à 23 milliards FCFA, le nouvel aéroport de Korhogo répond aux normes nationales et internationales. L'infrastructure aéroportuaire dispose d'aides visuelles, de matériels radioélectriques et météorologiques, d'un système d'atterrissage, d'un parking automobile de plus de 120 véhicules,

d'un réseau de voirie de 5 km, de bureaux pour le personnel, ainsi que de voiries et d'ouvrages d'assainissement. Il faut dire que la mise en service de l'aéroport réhabilité de Korhogo permet d'instaurer une nouvelle dynamique dans le secteur aéronautique et de renforcer les liaisons aériennes entre les différentes villes du pays.

La réalisation d'un nouvel aéroport à Korhogo et le flux continu d'investissements étrangers sera bénéfique à la région du Poro, en termes de croissance et de création d'emplois. Situé à 600 Km d'Abidjan, cet aéroport permettra à un nombre important de voyageurs de rallier rapidement Korhogo. Cela contribuera à assurer la compétitivité du tourisme intérieur. Avec cette infrastructure, le nombre de passagers passera à 150 000 /an contre 23 000 par le passé. Sa construction s'inscrit dans la vision du pays, celle de moderniser et de promouvoir le secteur du transport aérien (Gouv Actu, juin, 2024).

3. Discussion

Les résultats de cette étude sur la promotion du tourisme à Korhogo révèlent un paradoxe structurel : d'un côté, les infrastructures interurbaines connaissent une amélioration notable, favorisant l'arrivée des visiteurs ; de l'autre, les transports urbains restent insuffisants, limitant la mobilité interne et l'accès aux sites touristiques. Cette situation mérite une analyse approfondie à la lumière des travaux antérieurs et des réalités locales.

3.1. Les infrastructures interurbaines comme vecteur d'ouverture

Les routes constituent l'outil le plus flexible et simple pour désenclaver les régions agricoles de et connecter le pays avec certains de ses voisins, le Libéria et la Côte d'Ivoire (République de Guinée, 2013 : 10). L'amélioration des axes routiers reliant Korhogo aux grandes villes du pays (Bouaké, Abidjan, Boundiali, etc.) constitue un facteur déterminant pour l'essor touristique. Comme le souligne L. Juanchich (2007 : 45), chaque accroissement de la fréquentation d'un site génère des emplois directs et indirects, renforçant ainsi l'économie locale. Les compagnies de transport interurbain telles qu'UTRAKO, CK ou MTK, avec des recettes journalières dépassant les 31 millions FCFA, traduisent l'importance de ces infrastructures dans la dynamisation des échanges commerciaux et touristiques. Cette dynamique rejoint l'analyse de F. Perroux (1961 :54), pour qui le développement est un processus cumulatif et durable, conditionné par des changements structurels favorisant la croissance. M. Castells, (2010 : 125), met l'accent sur la centralité des réseaux et des infrastructures comme supports des flux d'information, de capitaux et de personnes. Pour lui, les infrastructures interurbaines transforment les villes en nœuds connectés, favorisant l'ouverture économique et culturelle. Les infrastructures reconfigurent les rapports de force entre

lieux, créent des corridors d'échange et peuvent ouvrir des territoires à de nouveaux marchés et acteurs (D. Harvey, 2012 : 2012).

3.2. Les limites des transports urbains

Malgré une voirie urbaine relativement en bon état, les transports urbains demeurent en retard. Les motos-taxis, véhicules "gbakas" et taxis communaux assurent une mobilité de base, mais leur insuffisance limite l'accès aux sites touristiques périphériques. Cette situation réduit la compétitivité de Korhogo face à d'autres destinations mieux organisées. Les motos-taxis sont actuellement, du moins l'offre de transport artisanal qui connaît la plus forte dynamique. Depuis une quinzaine d'années, ils se sont rapidement développés dans de nombreuses villes d'Afrique sub-saharienne. Ce mode de transport public est souvent qualifié de minimal eu égard à la faiblesse des capitaux nécessaires, à son caractère très artisanal et peu organisé ou d'individualisé, avec possibilité d'une desserte fine de l'espace. Il satisfait une partie de plus en plus importante des besoins de transport des citoyens, tout en suscitant des critiques récurrentes, en raison de la pollution qu'il engendre et des accidents qu'il occasionne, plus rarement des conditions de travail difficiles auxquelles sont soumis leurs conducteurs (D. L. Olvera, D. Plat, P. Pochet, M. Sahabana, 344 : 2010). A. Belhedi (2010 : 26) rappelle que l'aménagement est une politique volontaire de réorganisation de l'espace ; or, l'absence d'une stratégie cohérente pour les transports urbains traduit un déficit d'intégration dans la planification touristique. Les périphéries mal desservies accentuent les inégalités d'accessibilité et freinent la valorisation des richesses locales.

3.3. L'impact socio-économique des compagnies de transport

Les compagnies interurbaines emploient plus de 300 personnes à Korhogo, contribuant directement à la réduction du chômage. Selon K. Kouamé (2010 : 22), le développement implique une transformation qualitative des structures économiques et sociales. En ce sens, l'essor des compagnies de transport participe à cette transformation en créant des emplois, en stimulant la concurrence et en réduisant les coûts de déplacement (le trajet Abidjan-Korhogo est passé de 10 000 à 8 000 FCFA). Les transports participent à tous les niveaux de la vie d'un pays au progrès économique et social. Ils jouent un rôle essentiel dans la mise en valeur des terres, dans la commercialisation des produits agricoles, dans l'accès aux richesses forestières et minières. Ils constituent un facteur capital pour le développement de l'industrie et des activités commerciales, pour la réalisation des programmes scolaires et sanitaires et pour l'échange d'idées (R. Sawané, 2013 : 5).

Toutefois, l'absence d'une offre urbaine structurée limite l'effet multiplicateur sur l'économie locale, notamment dans les secteurs de l'artisanat et de l'hôtellerie. L'effet multiplicateur

limité est dû à l'absence de coopération entre les compagnies de transports, les circuits touristiques artisanaux et naturels et, l'industrie hôtelières locales. L'intégration entre ces trois composantes pouvaient créer un écosystème touristique local voire un cluster de tourisme local. E cet effet, (N. Fabry, 2009, p. 62) affirme que le statut de destination attractive impose de considérer le tourisme comme une activité génératrice de surplus et de synergies en totale symbiose avec l'environnement culturel et socio-économique local. Aucun concept, hormis le cluster, n'est capable de combler ces exigences. Cette stratégie intégrée de mise en tourisme de Korhogo par un cluster local n'existe pas pour améliorer l'impact des compagnies de Korhogo sur le développement du tourisme local.

3.4. La cohérence entre infrastructures et attractivité touristique

L'attractivité de Korhogo repose sur ses sites artisanaux (Waraniéné, Kapelé, Fakaha) et naturels (Mont Korhogo, forêt classée, proximité du parc de la Comoé). Cependant, l'accès à ces sites reste tributaire des moyens de transport. L'OMT (2018 : 4) souligne que le tourisme conditionne un emploi sur onze dans le monde, mais cet impact dépend de la capacité des territoires à offrir une mobilité fluide et sécurisée. À Korhogo, l'amélioration des infrastructures interurbaines attire les visiteurs, mais l'absence de transports urbains performants réduit la durée des séjours et limite la consommation locale. Ce décalage freine la valorisation des atouts culturels et artisanaux, pourtant essentiels à l'identité touristique de la région. Le développement d'infrastructures urbaines et de mobilité durable à Abidjan, incluant le métro, le Bus Rapid Transit (BRT), et des hubs multimodaux, optimise la circulation des touristes et réduit les contraintes de transport au sein des zones touristiques majeures.

Ces investissements structurent le territoire et permettent une offre touristique plus dynamique, coordonnée et compétitive, renforçant ainsi l'attractivité globale de la Côte d'Ivoire. Ces deux points montrent que les efforts de modernisation des infrastructures ne servent pas uniquement la mobilité générale mais sont directement corrélés au développement et à l'accessibilité des attractions touristiques. S. Debally, 2026 : en ligne, 05/08/2006 à 17h 30 min). La discussion met en évidence la nécessité d'une stratégie intégrée qui articule infrastructures interurbaines et urbaines. Comme le rappelle K. J. Kra (2012 : 33), le développement doit placer l'homme au centre, en favorisant l'accessibilité et la réduction des inégalités. Une meilleure organisation des transports urbains permettrait non seulement de fluidifier la mobilité des visiteurs, mais aussi de renforcer l'économie locale par une consommation accrue des produits artisanaux et des services hôteliers. L'intégration des transports dans la politique touristique apparaît donc comme une condition sine qua non pour transformer le potentiel de Korhogo en véritable moteur de développement durable.

Conclusion

La promotion du tourisme à Korhogo met en évidence un paradoxe entre le dynamisme des transports interurbains et la faiblesse des transports urbains. Les infrastructures routières améliorées favorisent l'arrivée des visiteurs et stimulent l'industrie hôtelière, mais la faiblesse de la mobilité interne limite l'accès aux sites touristiques et réduit la compétitivité de la destination. Les compagnies de transport jouent un rôle essentiel dans le désenclavement, la création d'emplois et la dynamisation des échanges, mais leur impact reste incomplet sans une meilleure articulation avec les services urbains. Ainsi, la valorisation du potentiel touristique de Korhogo exige une stratégie intégrée et inclusive. Le renforcement des moyens de transport urbain, l'entretien des sites et la diversification des activités culturelles apparaissent comme des conditions indispensables pour accroître l'attractivité de la ville. En définitive, dans une vision structurée, une politique intégrée des transports et de tourisme local pourrait être une option intelligente pour renforcer l'impact des infrastructures et services de transport sur la promotion du tourisme local. Pour le moment, le règne des moto-taxis dans le paysage des transports favorisent moins la promotion du tourisme.

Références bibliographiques

- BAMBA Dougoutigui, 2026, « Politiques publiques et attractivité territoriale des villes du Nord de la Côte d'Ivoire : cas de Korhogo », Thèse de doctorat, Université Peleforo Gon Coulibaly, 328 p.
- BELHEDI Amor, 2010, Géographie et aménagement du territoire, Université de Tunis, 127 p.
- CASTELLS Manuel, 2010, La Société en réseaux, vol. 1 de L'Ère de l'information : Économie, société et culture, Blackwell, 597 p.
- FABRY Nathalie, 2009, « Clusters de tourisme, compétitivité des acteurs et attractivité des territoires », *Revue Internationale d'Intelligence Economique*, n°1, p. 55-66
- HARVEY David, 2012, Villes rebelles : du droit à la ville à la révolution urbaine. Verso, 295 p.
- JUANCHICH Laure, 2007, Tourisme culturel et emploi, Paris, Paris, L'Harmattan, 210 p.
- KOUAME Kouassi, 2010, Développement et croissance en Afrique subsaharienne, Abidjan, CERAP, 200 p.
- KRA Kouadio Joseph, 2012, « La route et le développement : impact socio-économique et géographique de la route bitumée Bondoukou-Bouna », Thèse de Doctorat Unique, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny, 499 p.
- Ministère du tourisme et loisir, 2023, Bulletin d'informations statistiques du tourisme et des loisirs, Direction de la planification, des statistiques et des projets, 2023, 38 p.
- OLVERA Diaz Lourdes, PLAT Didier, POCHET Pascal, SAHABANA Maïdadi, 2010, « Entre contraintes et innovations, évolutions de mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne », *Espace Populations Sociétés*, n°2, p. 337-348.

Organisation Mondiale du Tourisme, 2018, faits saillants du tourisme mondial, Madrid, Organisation Mondiale du Tourisme, OMT, 18 p.

PERROUX François, 1961, L'économie du développement, Paris, PUF, 599 p.

République de Guinée, 2013, les infrastructures interurbaines, conférences des partenaires et des investisseurs privés de la Guinée, in GUINEA is back 54 p.

SAWANE Raissa, 2013, la place du transport dans l'économie, Paris, 5 p.

SYLVAIN Debally, <https://connectionivoirienne.net/2026/03/03/destination-cote-divoire-la-professionnalisation-et-la-coordination-cles-dune-puissance-touristique-africaine/> 05/08/2026.