

Emprunter la route pour nourrir Korhogo : axes de collecte, circuits vivriers et logistique marchande féminine

Taking the road to feed Korhogo: collection axes, food-supply circuits and women's trading logistics.

Auteur 1 : SYLLA Fanta,

SYLLA Fanta (Assistant)

Université Peleforo Gon Coulibaly (UPGC), département de Géographie, Korhogo (Côte d'Ivoire)

Déclaration de divulgation : L'auteur n'a pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude.

Conflit d'intérêts : L'auteur ne signale aucun conflit d'intérêts.

Pour citer cet article : SYLLA Fanta (2026) « Emprunter la route pour nourrir Korhogo : axes de collecte, circuits vivriers et logistique marchande féminine », African Scientific Journal « Volume 03, Num 37 » pp: 001 – 023.



DOI : 10.5281/zenodo.22336422
Copyright © 2026 – ASJ



Résumé

L'urbanisation rapide des villes ivoiriennes accentue les défis d'approvisionnement vivrier et renforce le rôle des systèmes marchands informels. À Korhogo, une part de ce rôle revient au Lôgôdougou, un marché mobile porté par des femmes, dont le fonctionnement reste peu documenté. Cet article analyse l'organisation à travers ses circuits de collecte, les modalités de circulation des produits vivriers et les dispositifs logistiques qui assurent son fonctionnement. La méthodologie repose sur une approche mixte combinant une enquête par questionnaire auprès de 200 actrices, des entretiens semi-directifs et des récits de vie. Les résultats révèlent d'abord une distinction conceptuelle entre le Lôgôfiai, marché fixe et centripète, et le Lôgôdougou, marché mobile et centrifuge, dont l'évolution s'est faite en cinq phases depuis la période précoloniale. Le système se structure en un volet interne, intra-urbain, et un volet externe décliné en quatre sous-types selon la distance. La logistique s'adapte en conséquence : Badian (minibus de 22 places) pour les trajets courts et moyens (54,5%), tricycles (36,4%) et moto (9,1%) tandis que sur les longs parcours les commerçantes voyagent séparément de leurs marchandises. Les trois quarts des actrices s'approvisionnent directement auprès des producteurs, par le porte-à-porte, le partenariat sur plantation ou la délégation numérique via mobile money, les vivriers frais représentant 55,4% des produits collectés. Le Lôgôdougou apparaît ainsi comme une infrastructure alimentaire informelle et peu reconnue, mais contribuant à l'approvisionnement de Korhogo, dont la reconnaissance institutionnelle représente une condition de durabilité.

Mots clés : Lôgôdougou, relation villes-campagnes, circuits d'approvisionnement, logistique marchande, Korhogo.

Abstract

The rapid urbanisation of Ivoirian cities heightens food-supply challenges and reinforces the role of informal trading systems. In Korhogo, part of this role is played by the Lôgôdougou, a mobile market run by women, whose functioning remains poorly documented. This article analyses its organisation through its collection circuits, the ways food-crop products circulate, and the logistical arrangements that keep it running. The methodology relies on a mixed approach combining a questionnaire survey of 200 women traders, semi-structured interviews and life narratives. The results first reveal a conceptual distinction between the Lôgôfiài, a fixed, centripetal market, and the Lôgôdougou, a mobile, centrifugal market whose evolution unfolded in five phases from the pre-colonial period onward. The system is structured into an internal, intra-urban component and an external component broken down into four sub-types according to distance. Logistics adapt accordingly: Badjan (22-seat minibus) for short and intermediate journeys (54,5%), tricycles (36,4%) and motorbikes (9,1%), while on long routes the traders travel separately from their goods. Three quarters of women source directly from producers, through door-to-door purchasing, plantation partnerships or digital delegation via mobile money, fresh food crops accounting for 55,4% of the products collected. The Lôgôdougou thus appears as an informal and largely unrecognized food infrastructure that nevertheless contributes to supplying Korhogo, and whose institutional recognition is a condition of its sustainability.

Keywords: Lôgôdougou, urban-rural relations, supply circuits, trading logistics, Korhogo.

Introduction

L'urbanisation accélérée en Afrique subsaharienne a redéfini les relations villes-campagnes et placé la sécurité alimentaire au cœur des politiques de développement local. Les systèmes formels de distribution demeurent pourtant insuffisamment structurés : déficits d'infrastructures de transport, capacités limitées de stockage, faiblesse des équipements marchands et fragmentation des circuits entravent la circulation des produits entre bassins de production et centres de consommation (Bricas et al., 1993 ; Konan et al., 2016 ; ONU-Habitat, 2023). Les systèmes marchands informels s'affirment dès lors comme des maillons indispensables, assurant la continuité des flux alimentaires entre espaces ruraux et urbains.

Korhogo, chef-lieu du Poro, offre un terrain d'observation pertinent. Avec 440 926 habitants et une croissance annuelle avoisinant 4,4% (INS, 2021), la ville voit ses besoins alimentaires augmenter continûment, alors même que sa position de carrefour transfrontalier draine une part importante de sa production vers les marchés sahéliens du Mali, du Burkina Faso et de la Guinée (Labazée, 1996 ; Djeri et al., 2022). Ce détournement des flux compromet la disponibilité locale: la satisfaction des besoins alimentaires dépend étroitement de l'hinterland rural et des dynamiques marchandes régionales (Konan et al., 2016, p.50).

Parmi les dispositifs qui régulent ces flux figure le Lôgôdougou, un système marchand itinérant porté par des femmes. Issu des termes malinké «Lôgô » (marché) et « Dougou » (espace de vie), il désigne les mobilités commerciales par lesquelles des commerçantes circulent périodiquement entre villages producteurs et marchés urbains pour collecter, transporter et commercialiser des vivriers. Ce réseau repose sur des agencements territoriaux complexes, adossés à des savoirs locaux, à des stratégies logistiques adaptées aux contraintes physiques et à un calendrier cyclique que seules les résidentes de la zone maîtrisent.

Les travaux sur l'approvisionnement alimentaire de Korhogo restent fragmentés. Konan et al. (2016) soulignent la réduction de la disponibilité locale due aux exportations sahéliennes, tandis que Koffie-Bikpo et Yeo (2014) relèvent l'apport du maraîchage périurbain à la sécurité alimentaire de Korhogo, tout en pointant du doigt ses limites sanitaires et environnementales. Yéo (2011) aborde le rôle économique des femmes dans la commercialisation de produits agricoles, mais son analyse reste sectorielle et circonscrite à une filière unique. Ces travaux, bien qu'essentiels, ne permettent pas de saisir les logiques territoriales globales des systèmes de mobilité alimentaire.

À l'échelle nationale, les études de Coulibaly et al. (2019) et de Soumahoro (2023) montrent la structuration de circuits féminins collectifs. La Revue Chercheur (2025) souligne également la

contribution des femmes de Karakoro à l'approvisionnement maraîcher de Korhogo. Par ailleurs, Dago (2023) a théorisé le Lôgôdougou à Lakota, en forgeant le concept du « paradoxe autonomisation/insécurité alimentaire ». Ces travaux convergent vers un constat : la féminisation des circuits vivriers en Afrique de l'Ouest constitue un fait structurant des systèmes alimentaires contemporains. Toutefois, ils intègrent peu les dimensions spatiales, organisationnelles et de gouvernance de ces mobilités.

Les cadres internationaux éclairent ces dynamiques. Chaléard (1996) montre que l'urbanisation africaine a généré un « vivrier marchand » structuré par des réseaux informels. Chaléard et Dubresson (1989) conceptualisent la double appartenance territoriale que les femmes du Lôgôdougou incarnent. Tacoli (1998) propose une lecture systémique des relations villes-campagnes tandis que Grégoire et Labazée (1993) soulignent l'articulation entre accumulation économique et ancrage social. Dans une perspective complémentaire, Ostrom (1990) offre les clés pour interpréter ces systèmes comme des formes de gouvernance collective des ressources, régies par des règles informelles, la confiance réciproque et la coopération. Malgré ces avancées théoriques, le Lôgôdougou demeure pourtant peu abordé, ce qui limite la compréhension des mécanismes réels d'approvisionnement des villes secondaires ouest-africaines.

La présente recherche porte sur l'organisation spatiale et logistique du Lôgôdougou dans l'approvisionnement vivrier de Korhogo. Elle vise à analyser comment ce système marchand itinérant organise spatialement la collecte, la circulation et la redistribution des produits vivriers en mettant l'accent sur ses axes d'approvisionnement, ses circuits et ses modalités logistiques. L'hypothèse est qu'il constitue une infrastructure alimentaire informelle dont la performance repose sur l'articulation entre une organisation spatiale graduée des circuits et des stratégies d'accès aux producteurs élaborées face à la concurrence et aux aléas climatiques. Sur le plan de la structure, l'article s'organise en trois moments : après la présentation des matériaux et méthodes, les résultats exposent d'abord les fondements conceptuels, historiques et la typologie du système, puis la géographie de ses axes, la graduation de sa logistique et les stratégies d'accès aux producteurs ; la discussion situe enfin ces acquis dans la littérature avant la conclusion. Les dimensions sociales, institutionnelles et économiques de ce système font l'objet d'une publication distincte à laquelle le lecteur est renvoyé (Sylla, 2026).

1. Matériaux et méthodes

Cette section présente la zone d'étude puis la démarche méthodologique adoptée pour documenter le fonctionnement du Lôgôdougou.

1.1. Présentation de la zone d'étude

Située entre le 8°26 et 10°27 de latitude Nord et 5°17 et 6°19 de longitude Ouest (Diagnostic stratégique métropolitain de Korhogo, 2016), Korhogo se trouve à 635 kilomètres d'Abidjan. Capitale du district des Savanes, elle est chef-lieu de la région du Poro, qui regroupe quatre départements : Sinématiali, M'Bengué, Korhogo et Dikodougou (Figure 1).

Figure N°1 : Localisation de la zone d'étude



Source : CNTG, 2023

La ville se situe au carrefour des axes routiers reliant la Côte d'Ivoire au Mali, au Burkina Faso et à la Guinée. Son climat de type soudano-sahélien, est caractérisé par une saison sèche de novembre à mars et une saison des pluies d'avril à octobre marquée par deux pics pluviométriques, l'un en juin et l'autre en septembre. Ce régime climatique influence le calendrier agricole, l'accessibilité des pistes rurales et la disponibilité saisonnière des produits vivriers. La région du Poro est par ailleurs l'un des principaux bassins de production vivrière du nord ivoirien, grâce à des cultures telles que l'igname ; le maïs, le mil, le sorgho et l'arachide (MINADER, 2022).

Depuis deux décennies, cette métropole du septentrion ivoirien connaît une urbanisation soutenue. De 1998 à 2021, la population a quasiment triplé, passant de 142 039 à 440 926

habitants (RGPH, 2021), hissant Korhogo au troisième rang national après Abidjan et Bouaké, devançant ainsi Daloa. Sa superficie urbanisée a triplé dans le même temps, passant de 3 300 à 10 000 hectares (Koné et al., 2023 : 305), avec l'intégration d'une vingtaine de villages périphériques et le passage de 41 à près de 98 quartiers (Mairie de Korhogo, 2025). Cette dynamique urbaine se heurte à des pressions accrues sur le logement, les infrastructures et, surtout, l'approvisionnement vivrier, que les circuits formels peinent à garantir. Face à ces tensions, la méthodologie de collecte adoptée se justifie.

1.2. Collecte et traitement de données

Cette recherche adopte une posture compréhensive et interprétative, héritière de la géographie sociale. Il s'agit ici de donner à voir le monde tel que les actrices le font et le disent, non de l'ajuster à des modèles préétablis. Le cheminement est inductif : les notions de Lôgôdougou et de Lôgôfiài, comme la typologie qui en découle, sont issues d'un processus de théorisation ancré, nourri par l'observation, les récits de vie et le lexique vernaculaire. La mixité méthodologique adoptée (articulation du quantitatif et du qualitatif) se justifie par la nature insaisissable de l'objet : un système informel non répertorié et faiblement quantifié, il exige à la fois la mise en évidence de régularités statistiques et l'accès aux rationalités subjectives, que seules l'immersion et l'entretien approfondi permettent de restituer.

La recherche documentaire a consisté en une revue critique de la littérature afin de construire le cadre conceptuel et de situer la problématique. L'enquête de terrain, menée en janvier 2026, s'est déroulée en trois phases. La première a consisté en une observation directe des marchés fixes (Lôgôfiài) et des sites d'exercice du Lôgôdougou, complétée par des prises de vue photographiques documentant les conditions concrètes de transport. La deuxième repose sur des entretiens semi-directifs en français, dioula et sénoufo auprès des présidentes d'associations, des transporteurs et responsables municipaux, complétés par des récits de commerçantes expérimentées. Parmi ces témoignages, celui d'une doyenne centenaire a permis de retracer les transformations historiques du système et les modalités d'évolution de sa gouvernance féminine. La troisième phase a consisté en une enquête par questionnaire auprès de 200 femmes exerçant le Lôgôdougou à Korhogo. Ces femmes ont été sélectionnées de façon raisonnée parmi les commerçantes actives, à raison de vingt enquêtées dans chacun des dix marchés retenus (Tableau 1). Le questionnaire comprenait cinq blocs, dont les circuits d'approvisionnement et la logistique, seuls exploités ici. L'anonymat et le consentement éclairé ont été garantis.

Tableau N°1 : Répartition des femmes enquêtées par marché dans la ville de Korhogo

Numéro	Nom des marchés	Effectif
1	Cocody	20
2	Lafosse	20
3	Petit Paris	20
4	Koko	20
5	Nouveau Quartier	20
6	Soba	20
7	Sinistré	20
8	Belleville	20
9	Haoussadougou	20
10	Commerce	20
Total		200

Source : Enquête de terrain, 2026

Le traitement des données a combiné des approches quantitatives, qualitatives et spatiales. Les données quantitatives ont été saisies et traitées à l'aide du logiciel Excel (version 2022) permettant la production de statistiques descriptives (fréquences, pourcentages et moyennes). Les données qualitatives issues des entretiens et des récits de vie ont fait l'objet d'une analyse thématique de contenu (Paillé et Mucchielli, 2012). Le traitement spatial et la production cartographiques ont été réalisés sur le logiciel ArcGIS 10.2. L'analyse de ces différentes données a permis d'aboutir aux résultats ci-dessous.

2. Résultats

Les résultats s'articulent en deux volets : les fondements conceptuels, historiques et la structuration typologique du système ; la géographie de ses axes, sa logistique graduée et les stratégies d'accès aux acteurs.

2.1. Le Lôgôdougou : Un système ancien, centrifuge et différencié

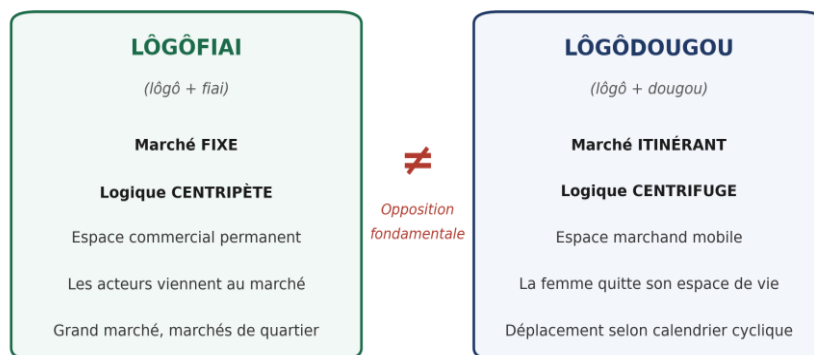
Comprendre le Lôgôdougou suppose d'en éclairer la définition, d'en restituer la profondeur historique, puis d'en établir la typologie.

2.1.1. Du Lôgôdougou au Lôgôfiai : étymologie, définition et distinctions

La compréhension scientifique du Lôgôdougou exige d'établir une distinction conceptuelle avec le Lôgôfiai, deux néologismes malinké. Le Lôgôfiai composé de « lôgô » (marché) et « fiai » (fixe) désigne un marché fixe où les vendeurs et les clients convergent ; sa logique est centripète. Le Lôgôdougou composé de « lôgô » et de « dougou » (espace de vie, territoire

habité) est au contraire centrifuge : les commerçantes quittent leur espace de vie pour rejoindre les villages et en revenir chargées de vivriers. Dago (2023) en a fourni une première définition académique, à Lakota : une activité de collecte de vivriers dans les zones de production destinée à approvisionner les localités éloignées. Le système dépasse ainsi la simple activité commerciale pour devenir un concept territorial désignant l'ensemble des espaces, des mobilités, des acteurs et des règles qui structurent les échanges entre campagnes et villes (Figure 2).

Figure N°2 : Opposition conceptuelle entre le Lôgôdougou et le Lôgôfiai



Source : Enquête de terrain, 2026

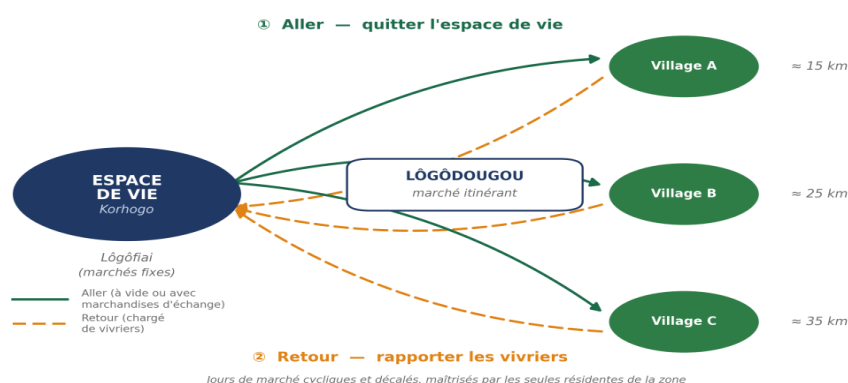
Cette définition dérive de l'observation et des explications des praticiennes :

« Le Lôgôdougou signifie quitter son espace de vie ou son lieu d'habitation, avec ou sans marchandises d'échanges, pour aller dans des villages à bord de véhicules et y écouler ou acheter du vivrier. Le Lôgôdougou est différent du Lôgôfiai, qui signifie marché : ici l'espace est fixe. Toute personne qui quitte son lieu d'habitation pour aller chercher des produits dans des villages et venir les vendre dans ce lieu d'habitation fait du Lôgôdougou. » (Expérimentée du Lôgôdougou, Korhogo, 2026)

Ce verbatim révèle quatre dimensions constitutives : Le mouvement fondateur : le Lôgôdougou commence par l'acte de quitter son espace de vie, c'est ce départ qui définit l'activité. La liberté du départ : on peut partir avec ou sans marchandises d'échange, le Lôgôdougou est d'abord une mobilité organisée vers les zones de production. La motorisation contemporaine : le déplacement s'effectue désormais à bord de véhicules. Enfin, la double fonction bidirectionnelle : écouler sa marchandise ou acheter du vivrier. Ce mouvement se déploie vers des villages situés à des distances variables, de l'ordre de 15 à 45 kilomètres pour les circuits

courts, selon des jours de marchés cycliques et décalés que seules les résidentes de la zone maîtrisent. La Figure 3 schématise ce mouvement constitutif.

Figure N°3 : Le mouvement constitutif du Lôgôdougou : quitter son espace de vie pour l’approvisionner en vivriers



Source : Enquête de terrain, 2026

Cette logique de mouvement, loin d’être récente, plonge ses racines dans un héritage marchand féminin ancien qu’il convient à présent de retracer.

2.1.2. Une continuité historique du travail marchand des femmes

L’apport du Lôgôdougou à l’approvisionnement vivrier des villes ne date guère d’aujourd’hui. Les femmes parcouraient de longues distances à pied, portant leurs marchandises sur la tête et les échangeant contre des cauris, de l’or ou des vivriers indisponibles sur les marchés d’origine. Interface directe entre producteurs et consommateurs, elles se distinguaient des productrices, leur rôle premier étant d’approvisionner leur espace de vie. L’exercice de l’activité était donc libre : apporter des produits rares sur les marchés, échanger l’argent recueilli contre des vivriers, les revendre en gros, demi-gros ou détail.

« Avant l’arrivée des Blancs, nos mères faisaient déjà du Lôgôdougou à pied, portant leurs marchandises sur la tête. Ce n’est pas récent. C’est notre héritage. » (Doyenne centenaire du Lôgôdougou, Korhogo, 2026)

Ce verbatim présente le Lôgôdougou comme une institution féminine légitime, transmise entre générations de femmes, et dont la modernisation technique n’a jamais altéré le principe. Le croisement des témoignages recueillis avec les données documentaires permet de proposer une périodisation en cinq phases (Figure 4).

Figure N° 4 : Évolution historique du Lôgôdougou, de la période précoloniale à aujourd'hui



Source : Enquête de terrain, 2026

La phase précoloniale (avant 1893) repose sur la marche à pied et les échanges en cauris, troc et en or ; la phase coloniale (1893-1960) introduit la monnaie, les premiers axes routiers et les marchés hebdomadaires ; la phase postindépendance (1960-1990) voit la motorisation progressive avec les premiers Badjan, que la modernisation (1990-2010) généralise avec les tricycles sur les axes bitumés ; la phase contemporaine (2010-2026) intègre enfin le mobile money et WhatsApp. À chaque étape, le principe fondateur se maintient : quitter son espace de vie pour l'approvisionner en vivriers. Cette continuité n'a pas empêché le système de se différencier spatialement.

2.1.3. La structuration duale : Lôgôdougou interne et Lôgôdougou externe

Le système s'étend aujourd'hui entre les quartiers de la ville, mais aussi entre villes, régions et pays, d'où deux grands types. Le Lôgôdougou interne relie les marchés des différents quartiers : né de l'urbanisation qui a intégré les villages périphériques jadis fournisseurs, lesquels ont conservé leur jour de marché et leur logistique marchande, il demeure peu risqué car les rues sont bitumées. Le Lôgôdougou externe s'opère hors des limites urbaines et se décline en quatre sous-types : local ou court-circuit (15-45km) ; départemental ou moyen circuit (40-65km) ; régional ou long circuit ; international ou très long circuit. L'autonomie et la richesse des actrices sont fonction du type pratiqué : celles des longs circuits sont quasiment autonomes, avec des revenus déclarés nettement plus élevés selon les entretiens, tandis que les moins nanties exercent sur le circuit local, où les risques sont paradoxalement les plus élevés (Tableau 2). La hiérarchie spatiale recouvre ainsi une hiérarchie sociale entre femmes : le capital détermine la distance, et la distance protège.

Tableau N° 2 : Structuration typologique du Lôgôdougou de Korhogo

Type de Lôgôdougou	Distance parcourue	Effectif	Pourcentage	Caractéristiques
Lôgôdougou interne	Intra-urbain (Entre quartiers)	Non enquêté	—	Rues bitumées ; moto, tricycle, Badjan ; risques faibles
Lôgôdougou externe Court-circuit	15-45 km	140	70,0 %	Six axes, treize villages ; moto/tricycle/Badjan ; pistes de latérite ; Moins nantis et risques élevés
Lôgôdougou externe Moyen circuit	40-65 km	60	30,0 %	Axes Ferkessédougou et Boundiali ; Badjan/massa ; pistes dégradées ; transition, revenus croissants.
Lôgôdougou externe Régional	Inter-régions	Non enquêté	—	Gros camion ; femmes et marchandises séparées ; réseaux de partenariat ; plus nantis et de risques réduits.
Lôgôdougou externe International	Transfrontalier	Non enquêté	—	Autonomie logistique Maximale ; revenus en millions et risques réduits.

Source : Enquête de terrain, 2026

Les deux formes de Lôgôdougou sont complémentaires mais distinctes sur les plans logistique et sécuritaire : l'interne circule sur des infrastructures urbaines existantes, tandis que l'externe emprunte des pistes rurales dont l'état conditionne les risques. L'enquête quantitative a porté sur les circuits externes courts (140 femmes, 70%) et circuits moyens (60 femmes, 30%) ; les types régional et international n'ont été documentés que par témoignages. Une fois cette délimitation établie, la géographie des circuits externes peut être retracée.

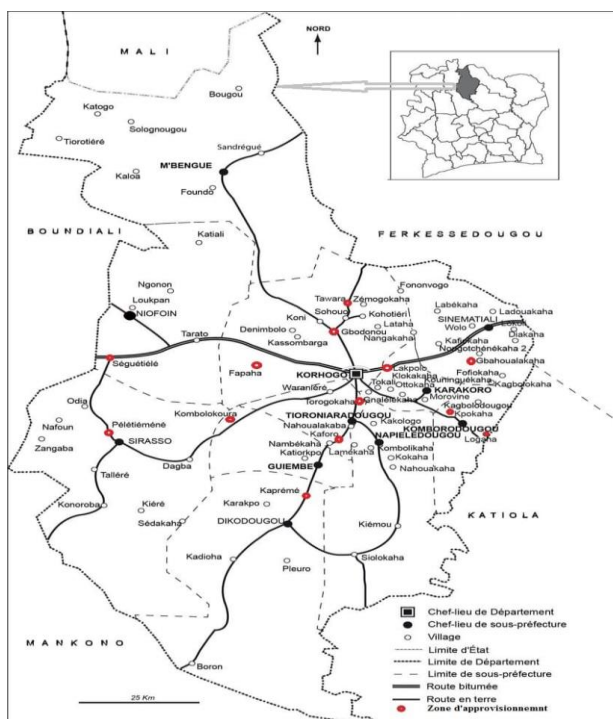
2.2. Géographie et logistique du Lôgôdougou externe

La géographie des circuits externes s'organise selon six axes d'approvisionnement et une logistique graduée selon la distance, avant que ne soient examinées les stratégies d'accès aux producteurs.

2.2.1. Six axes, treize villages de collecte : le territoire produit par la mobilité marchande des femmes

Les résultats de l'enquête révèlent qu'à Korhogo, le Lôgôdougou se déploie autour de six axes d'approvisionnement et de treize villages de collecte (Figure 5).

Figure N° 5 : Korhogo : localisation des villages de collecte du Lôgôdougou



Source : CCT, 2017. Réalisation : Yéboua KKN, Sylla Fanta

La carte fait apparaître une spécialisation productive des axes. Au nord-est, l'axe Sinématiali (25-35 km) fournit tubercules et légumineuses ; au nord, l'axe Ferkessédougou (40-55 km) approvisionne en céréales ; à l'ouest, l'axe Boundiali (50-65 km) est celui des vivriers secs ; au sud-ouest, l'axe Sirasso (30-45 km) dessert des villages maraîchers. Au sud, l'axe Guiembé (15-30 km) est le plus actif avec trois villages pourvoyeurs de vivriers frais, tandis qu'au sud-est l'axe Karakoro (15-25 km) mobilise les villages proximaux (Tableau 3).

Tableau 3. Les axes d'approvisionnement et les villages de collectes du Lôgôdougou externe

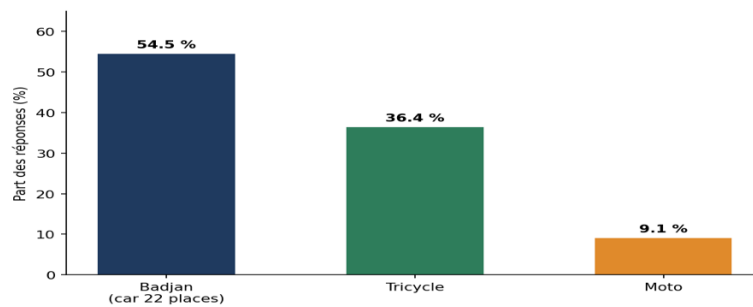
Axes D'approvisionnement	Localisation	Distances Parcourue	Villages de Collecte	Type de Lôgôdougou
Karakoro	Sud-Est	15 à 25 km	Kpokaha, Logaha	Local, court-circuit
Guiembé	Sud	15 à 30 km	Torogokaha, Kaforo, Kaprémé	Local, court-circuit
Sinématiali	Nord-Est	25 à 35 km	Lakpolo, Gbahoualakaha	Local, court-circuit
Sirasso	Sud-Ouest	30 à 45 km	Kombolokoura, Pélétiéméné	Local, court-circuit
Ferkessédougou	Nord	40 à 55 km	Gbodonou, Tawara	Moyen circuit
Boundiali	Ouest	50 à 65 km	Fapaha, Séguétiélé	Moyen circuit

Source : Enquête de terrain, 2026

Les axes courts se situent au sud et au sud-est, tandis que les axes longs se déploient au nord et à l'ouest ; l'axe Boundiali, le plus long de l'étude, marque la transition vers le moyen circuit. Ce territoire est produit par la répétition hebdomadaire des trajets féminins et n'a d'existence que dans la mémoire des praticiennes. À cette graduation des distances répond une graduation des moyens de transport.

2.2.2. Une logistique graduée en trois paliers : quand le corps voyage avec la marchandise

Les données sur les moyens de transport, ramenées au mode principal déclaré par chaque enquêtée, révèlent une organisation différenciée selon la distance et la nature des circuits pratiqués : la plupart des actrices soit 54,5% voyagent en Badjan, véhicule collectif de 22 places, devant le tricycle (36,4%) et la moto (9,1%) voir Figure 6.

Figure N° 6 : Moyen de transport utilisés dans le Lôgôdougou externe

Source : Enquête de terrain, 2026

La domination du Badjan confirme son rôle de vecteur central des circuits courts et moyens. La dépendance au transport loué, qui concerne 94% des femmes, constitue une vulnérabilité structurelle. Ces proportions traduisent trois paliers logistiques que documente le verbatim d'une praticienne expérimentée :

« Les moyens de transport sont fonction de la distance. Les femmes des petites distances utilisent les motos et les tricycles : elles et leurs marchandises voyagent ensemble. Celles allant loin utilisent les cars de 22 places, Badjan ou Massa : elles et leurs vivriers sont convoyés ensemble. Celles du long circuit utilisent les gros camions uniquement pour leurs vivriers. Leur présence n'est pas forcément nécessaire, car elles ont tissé des réseaux de partenariat avec les producteurs, les transporteurs et les grossistes de ces zones. Quand elles se déplacent, elles et leurs marchandises sont transportées séparément. » (Expérimentée du Lôgôdougou, Korhogo, 2026)

Le premier palier correspond au court-circuit, pratiqué vers les villages proches de Korhogo. En raison de la faible distance à parcourir, les commerçantes privilégient les véhicules légers tels que la moto, le tricycle ou parfois le vélo. Dans ce système de proximité, les femmes et leurs marchandises partagent le même espace de transport, souvent superposées sur les provisions ce qui expose les actrices à des risques directs liés à l'exiguïté et à l'instabilité du chargement (voir figure 7, où l'on observe cette superposition caractéristique).

Figure N° 7 : Condition de transport des femmes du Lôgôdougou de court-circuit

Source : Enquête de terrain, 2026

Le deuxième palier concerne le moyen circuit, dont les villages de collecte se situent au-delà de 40 kilomètres. La distance impose alors le recours à des véhicules de plus grande capacité comme les Badjan ou les Massa. Si l'échelle change, la logistique demeure synchrone : les commerçantes partagent l'habitacle et l'espace de chargement avec leurs marchandises, ce qui perpétue une vulnérabilité comparable face aux aléas de la route (Figure 8).

Figure N°8 : Condition de transport des femmes du Lôgôdougou de moyen circuit

Source : Enquête de terrain, 2026

Pour ces deux paliers, les axes principaux sont bitumés ; mais les routes desservant les villages de collecte sont dégradées : la majorité des enquêtées ne les juge bonnes, 70% les qualifient de moyennes et 24% de dégradées. Enfin, le troisième palier, celui du long circuit, marque une rupture qualitative avec les deux premiers : seul le gros camion achemine les vivres, l'actrice pouvant s'abstenir du déplacement grâce aux réseaux tissés avec les producteurs, les

transporteurs et les revendeuses grossistes des zones de collecte. Ce palier constitue ainsi un seuil d'autonomisation logistique.

La chaîne logistique suit donc une trajectoire progressive : d'abord individuelle et vulnérable sur les courtes distances, le transport devient collectif et mutualisé sur le moyen circuit, avant de se muer en un dispositif délégué, entièrement pris en charge par le réseau social sur les longs circuits. Le sens de cette graduation est genré : l'ascension économique se lit à la distance croissante entre le corps de la femme et sa marchandise. S'enrichir dans le Lôgôdougou, c'est d'abord cesser de voyager avec ses sacs (c'est-à-dire cesser d'exposer son corps). Cette transition de la coprésence physique à l'autonomisation des flux révèle le rôle pivot des réseaux de confiance, qui se déploient aussi en amont, dans l'accès aux producteurs.

2.2.3. Les stratégies d'approvisionnement face à la concurrence et aux aléas climatiques

Activité lucrative accessible sans capital scolaire, le Lôgôdougou s'accompagne d'une concurrence accrue entre les commerçantes, dans un contexte marqué aujourd'hui par une offre vivrière rurale de plus en plus incertaine et la récurrence des aléas climatiques. La raréfaction saisonnière de certains produits, les fluctuations de la production agricole et la multiplication des acheteuses contraignent les actrices à sécuriser leurs sources d'approvisionnement. L'accès aux produits ne repose donc plus uniquement sur l'achat effectué le jour du marché. Il s'appuie désormais sur un ensemble de pratiques anticipatives, relationnelles et financières permettant de devancer les concurrentes et de réduire les incertitudes liées à la disponibilité des produits. Le témoignage d'une commerçante expérimentée du Lôgôdougou, âgée de 55 ans et résidant à Korhogo, en est une illustration :

« Notre stratégie consiste d'abord à nous rendre sur place quelques jours avant le jour du marché et à faire du porte-à-porte auprès des planteurs. C'est la stratégie la plus difficile : nous la menons sous le soleil, à pied et en essuyant souvent le mépris et l'agacement des fournisseurs. La deuxième stratégie est de tisser des partenariats gagnant-gagnant avec les producteurs : nous achetons une plantation entière avant production en versant une avance comme droit de réservation. Une fois la production à maturité, le producteur nous appelle et nous déléguons une personne pour ramener la marchandise. La dernière stratégie consiste à nouer des relations de confiance avec de jeunes planteurs dynamiques disposant d'un moyen de déplacement. Aujourd'hui, avec le mobile money et WhatsApp, nous arrivons à échanger avec ces jeunes de nos villages d'approvisionnement et nous leur transférons l'argent une semaine avant notre arrivée afin qu'ils puissent sillonner tous les petits campements pour

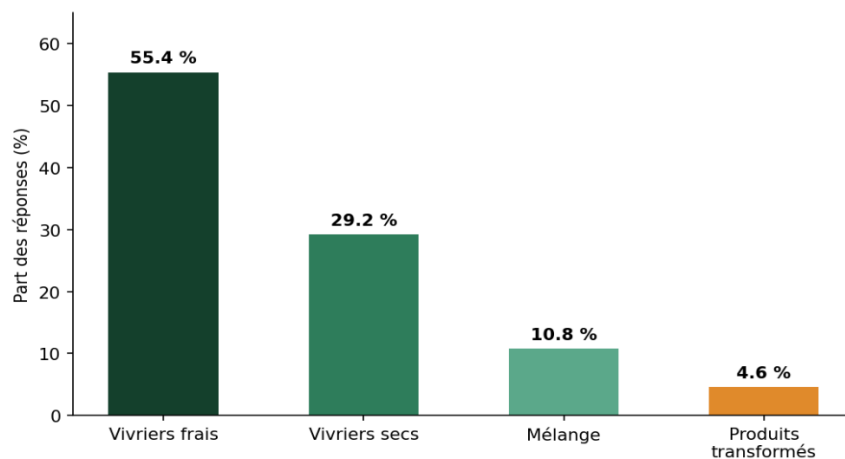
collecter les produits vivriers. La concurrence étant très rude, pour conserver durablement nos fournisseurs, nous sommes obligées de réserver dans nos bénéfices un budget spécial consacré à la générosité. Dans cette perspective, nous leur envoyons régulièrement des présents tels que des habits, du parfum ou du café, généralement des produits difficiles d'accès dans leur zone.»

Ce témoignage documente trois mécanismes complémentaires de sécurisation de l'approvisionnement : l'anticipation, la contractualisation informelle et la fidélisation. Le premier repose sur le porte-à-porte, qui consiste à se rendre directement auprès des producteurs quelques jours avant le marché afin de devancer les concurrentes et de sécuriser l'accès aux produits, au prix d'un coût physique élevé et d'une exposition à l'hostilité des fournisseurs. Le deuxième mécanisme repose sur l'achat anticipé des récoltes via le versement d'une avance, ce qui garantit l'approvisionnement tout en fournissant des liquidités aux producteurs. La troisième repose sur la constitution de réseaux de jeunes collecteurs, coordonnés à distance grâce aux outils numériques, qui facilitent la collecte et le regroupement des produits dans les campements.

À ces mécanismes s'ajoutent des pratiques de fidélisation fondées sur la générosité. Les cadeaux offerts aux producteurs consolident les relations commerciales. Ils contribuent ainsi à maintenir la loyauté des fournisseurs et à garantir un accès privilégié aux produits, notamment dans les zones où l'offre est limitée. Ces stratégies relèvent de la logique décrite par Ostrom (1990) : des mécanismes informels de gouvernance des ressources communes, développés spontanément en l'absence d'institution formelle.

Les femmes du Lôgôdougou remplissent ainsi une triple fonction d'interface entre les espaces de production et les marchés. Elles assurent d'abord la collecte des produits puisque 75% d'entre elles se rendent directement auprès des producteurs. Elles organisent ensuite la mise en marché de produits parfois rares ou indisponibles en ville. Les produits vivriers frais représentent 55,4 % des produits collectés, devant les vivriers secs (29,2%), le mélange (10,8%) et les produits transformés (4,6%) (Figure 9). Elles assurent enfin la redistribution de ces produits vers les marchés fixes (Lôgôfi) desservis par le Lôgôdougou. Par leurs réseaux d'approvisionnement et leurs capacités d'adaptation, les femmes du Lôgôdougou contribuent ainsi à maintenir la circulation des produits vivriers entre les espaces ruraux de production et les marchés urbains de consommation.

Figure N°9 : Produits vivriers commercialisés par les femmes du Lôgôdougou



Source : Enquête de terrain, 2026

La prédominance des produits périssables explique la fréquence élevée des rotations : 42% des enquêtées effectuent 5 à 7 trajets par semaine. La logistique graduée, la diversité des produits et les stratégies d'accès aux producteurs relèvent en somme d'une organisation rationnelle et adaptative, qu'il convient à présent de situer dans la littérature.

3. Discussion

Sur le plan conceptuel, la distinction Lôgôdougou/Lôgôfiaï révèle un système de mobilité organisé dont la logique est inverse de celle des marchés fixes. Konan et al. (2016) et Yéo (2011) avaient analysé les Lôgôfiaï sans identifier la dynamique centrifuge qui les approvisionne ; le présent travail comble ce point en montrant que le marché fixe n'est que la face visible d'un dispositif de collecte itinérant qui le précède et le rend possible. La structuration duale illustre par ailleurs la résilience du système face à l'urbanisation, les villages absorbés par la ville conservant leurs logistiques marchandes. Ces résultats confirment le cadre de Chaléard (1996) et la thèse de Chaléard et Dubresson (1989) : les commerçantes incarnent la figure du « un pied dedans, un pied dehors », par leur ancrage résidentiel à Korhogo et leur mobilité vers les axes ruraux.

Sur le plan cartographique et organisationnel, la documentation des axes d'approvisionnement et des villages de collecte rejoint les analyses de Retaillé (2014) sur l'espace mobile africain : le territoire du Lôgôdougou n'est pas donné, il est produit par le mouvement. La logistique graduée en trois paliers s'ajoute aux travaux sur les mobilités genrées (Uteng et Cresswell, 2008 ; Hanson, 2010). Là où cette littérature établit que l'accès inégal à la mobilité conditionne les trajectoires économiques des femmes, nos résultats ajoutent un autre indicateur : le seuil d'autonomisation ne se lit pas d'abord dans le chiffre d'affaires mais dans la séparation

croissante du corps et de la marchandise. Tant que la femme voyage assise sur ses sacs, son capital est son corps ; lorsqu'elle peut envoyer ses vivriers sans elle, son capital est devenu son réseau. Cette conversion du corps au réseau peut être interprétée comme un marqueur d'émancipation économique propre à ce système, et invite à mesurer l'autonomisation autrement que par le seul revenu, une proposition qui dialogue directement avec les approches féministes de la mobilité et gagnerait à être testée sur d'autres terrains ouest-africains.

Les stratégies de porte-à-porte et de partenariat sur plantation relèvent de la gouvernance des communs (Ostrom, 1990) : en l'absence d'institution formelle, la confiance, la réciprocité et la fidélisation régulent l'accès à une ressource rare et disputée. L'usage du mobile money et les messageries numériques pour déléguer la collecte constitue, quant à lui, une innovation peu documentée dans la littérature sur le commerce vivrier ivoirien, et signale une hybridation entre régulation informelle et outils numériques qui mériterait un examen spécifique. Enfin, le rôle structurant de ce système pour la sécurité alimentaire de Korhogo confirme les analyses de Tacoli (1998) sur l'interdépendance des espaces ruraux et urbains, tout en précisant les mécanismes concrets à l'échelle d'une ville secondaire.

Deux limites doivent être soulignées : l'enquête quantitative ne couvre que les circuits courts et moyens, les types régional et international n'ayant été approchés que par entretiens ; la documentation ne porte par ailleurs que sur le flux entrant, les flux de retour vers les villages méritant une étude spécifique.

Conclusion

Cet article a montré que le Lôgôdougou structure les relations villes-campagnes à Korhogo selon une logique géographique et logistique cohérente. Sur le plan théorique, la distinction conceptuelle entre le Lôgôfi ai centripète et le Lôgôdougou centrifuge, la reconstitution de cinq phases historiques et la structuration duale interne/externe enrichissent la lecture des systèmes marchands vivriers ouest-africains. Sur le plan méthodologique, l'articulation de l'enquête par questionnaire, des entretiens et du traitement cartographique a permis de restituer un territoire qui n'existe que dans la pratique répétée des trajets féminins.

Sur le plan empirique, la reconstitution de cinq phases historiques, la structuration duale interne/externe, la cartographie des axes d'approvisionnement et des villages de collecte, la logistique graduée en trois paliers et les stratégies d'approvisionnement des actrices constituent les principaux acquis.

Deux recommandations découlent de cette étude. La réhabilitation des pistes desservant les villages de collecte constitue la condition première d'une amélioration des conditions d'exercice de l'activité et d'une réduction des pertes post-récolte. La reconnaissance institutionnelle du Lôgôdougou comme infrastructure alimentaire stratégique de Korhogo est indispensable pour mettre fin à son invisibilité dans les politiques urbaines, notamment dans les schémas de planification des marchés et de la voirie rurale. Ces mesures gagneraient à s'appuyer sur une cartographie participative associant les commerçantes elles-mêmes, seules détentrices de la connaissance fine des calendriers et des itinéraires, afin d'intégrer leur savoir logistique aux outils d'aménagement.

Au-delà du cas de Korhogo, ces résultats invitent à repenser la place des systèmes marchands informels féminins dans la sécurité alimentaire des villes secondaires ouest-africaines, trop souvent réduits à leur seule dimension économique alors qu'ils constituent de véritables infrastructures territoriales. Les dimensions sociales, économiques et institutionnelles de ce système ainsi que l'étude des flux de retour vers les villages, non couverts ici, font l'objet d'une publication distincte (Sylla, 2026) et ouvrent des perspectives de recherche pour une compréhension globale de ces mobilités marchandes.

BIBLIOGRAPHIE

- Bricas, N., Delpeuch, F., Muchnik, J. (dir.) (1993), Nourrir les villes en Afrique subsaharienne. Paris : L'Harmattan.
- Chaléard, J.-L. (1996). Temps des villes, temps des vivres. L'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire. Paris : Karthala.
- Chaléard, J. -L., et Dubresson, A. (1989). Un pied dedans, un pied dehors : à propos du rural et de l'urbain en Côte d'Ivoire. Dans Tropiques : lieux et liens (pp. 277-290). Paris : ORSTOM
- Coulibaly, G.H., et al. (2019). Stratégies de collecte et de commercialisation des produits vivriers par l'association Anouanzé, au marché Zone de Bouaké. Revue Dezan, (16), 133-145.
- Dago, M.-A. (2023). Insécurité alimentaire, envers de l'autonomisation économique des femmes : cas des femmes du Lôgôdougou à Lakota. Revue Akofena, Spécial (9), vol. 3, 241-250.
- Diagnostic stratégique métropolitain de Korhogo. (2016). Rapport de diagnostic. Korhogo : District des Savanes.
- Djeri, B.T., et al. (2022). Commerce transfrontalier et redistribution des flux vivriers dans les régions du Poro et du Tonkpi. Rapport de recherche, région du Poro.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. Gender, Place & Culture, 17 (1), 5-23.
- Grégoire, E. et Labazée, P. (dir) (1993). Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest. Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires. Paris : Karthala-ORSTOM.
- Institut national de la statistique (INS). (2021). Recensement général de la population et de l'habitat. Abidjan, INS.
- Koffie-Bikpo, C. Y., et Yeo, L. (2014). Maraîchage urbain et sécurité sanitaire des aliments à Korhogo. Revue de géographie, d'aménagement régional et de développement des Suds, (4), 178-190.
- Konan, K. H., Kra K.J., et Gogoua G.E. (2016). Les défis de l'approvisionnement de la ville de Korhogo en produits vivriers. Journal des Sciences Sociales, GIDIS, (spécial), 47-62.
- Konaté, S. (2021). Les nouveaux quartiers de Korhogo : des quartiers issus des lotissements villageois. DaloGéo, 5, 252-266.
- KONÉ, M., et al. (2023). Dynamiques urbaines de Korhogo. Rapport de recherche : Université Peleforo Gon Coulibaly.
- Labazée, P. (1996). Commerce transfrontalier et espaces économiques régionaux en Afrique de l'Ouest. Tiers-Monde, 37(145), 25-43.

- Mairie de Korhogo (2025). État des quartiers de la ville de Korhogo. Korhogo, Direction des Services Techniques.
- Ministère de l'Agriculture et du Développement rural (MINADER). (2022). Rapport annuel sur la production vivrière dans la région du Poro.
- ONU-Habitat (2023). World Cities Report 2022: Envisaging the Future of Cities. Nairobi, ONU-Habitat.
- Ostrom, E. (1990). Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action. Cambridge : Cambridge University Press.
- Paillé, P. et Mucchielli, A. (2012). L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales. Paris : Armand Colin.
- Retaillé D. (2014). L'espace mobile. Dans Espaces domestiques (pp.39-55). Paris : Bréal.
- Revue Chercheur. (2025). Contribution des femmes de Karakoro à L'approvisionnement maraîcher de Korhogo. Revue Chercheur, Abidjan.
- RGPH (2021). Recensement Général de la Population et de l'Habitat. Abidjan, INS.
- Soumahoro, M. (2023). Autonomisation socioéconomique des femmes dans la sous-préfecture de Bouaflé : la collecte et la commercialisation du vivrier comme alternative. European Scientific Journal, 19 (8), 129-146.
- Sylla, F. (2026). « C'est la tontine qui est notre banque » : épargne rotative, pouvoir économique et rapports de sexe chez les commerçantes itinérantes du Poro. Papier de recherche. Korhogo: Université Peleforo Gon Coulibaly.
- Tacoli, C. (1998). Rural-Urban Interactions: A Guide to the Literature. Environment and Urbanization, 10 (1), 147-166.
- Uteng, T.P. et Cresswell, T. (dir.) (2008). Gendered Mobilities, Aldershot : Ashgate.
- Yeboua, K., et Sylla Fanta (2026). Cartographie des axes du Lôgôdougou à Korhogo. CCT, 2017 ; CNTG, 2023.
- Yeo, L. (2011). Les femmes dans la commercialisation des produits vivriers à Korhogo : cas du marché à tomate. Mémoire de maîtrise, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan.