Dynamique d'expansion, logiques d'implantation et perceptions sociales des stations-service à Korhogo (Côte d'Ivoire)

Expansion dynamics, logics of establishment and social perceptions of petrol filling stations in Korhogo (Côte d'Ivoire)

[1]OUATTARA Mohamed Zanga

Résumé
S'inscrivant dans un contexte de croissance démographique rapide, d'expansion spatiale du tissu urbain et de reconfiguration des mobilités, la prolifération des stations-service que connaît Korhogo – la principale agglomération du Nord ivoirien – transforme son aspect urbain. Afin d'appréhender les facteurs géographiques de cette prolifération, cette étude analyse la dynamique d'expansion, les logiques d'implantation et les perceptions sociales liées aux stations-service dans la ville de Korhogo. S'appuyant sur une méthodologie combinant recherche documentaire, collecte de données de terrain, traitements cartographiques et statistiques, elle met en évidence une croissance rapide du nombre de stations-service, passant d'une unité en 2008 à 47 en 2026. Les résultats montrent que le secteur des hydrocarbures présente une structure à la fois oligopolistique et fragmentée, marquée par la coexistence d'acteurs internationaux, sous-régionaux et nationaux. La forte présence de la gérance libre favorise l'implication d'entrepreneurs locaux et la rétention des revenus au niveau régional. L'analyse spatiale révèle une organisation concentrique dominée par le centre-ville et les principaux axes routiers, traduisant une logique d'implantation fondée sur l'accessibilité et la captation des flux de circulation. Par ailleurs, l'étude met en lumière une perception ambivalente des populations riveraines. Si les avantages économiques et fonctionnels des stations-service sont reconnus, leur prolifération est majoritairement jugée excessive en raison des nuisances et des risques qu'elle engendre. Cette situation alimente une demande forte en faveur d'une régulation stricte du secteur. En définitive, l'étude souligne la nécessité d'un encadrement renforcé et d'une planification urbaine adaptée, afin d'assurer un développement équilibré et sécurisé du réseau de distribution de carburant à Korhogo.
Mots-clés : Korhogo, Stations-service, Distribution spatiale, Logiques d'implantation, Perceptions sociales

Abstract
In a context of rapid population growth, spatial expansion of the urban fabric and reconfiguration of mobility, the proliferation of petrol filling stations in Korhogo – the main agglomeration of northern Côte d'Ivoire – is transforming its urban aspect. In order to apprehend the geographical factors of this proliferation, this study analyzes the dynamics of expansion, logics of implantation and social perceptions related to petrol filling stations in the city of Korhogo. Based on a methodology combining documentary research, field data collection, cartographic and statistical processing, it highlights a rapid growth in the number of petrol filling stations, from one in 2008 to 47 in 2026. The results show that the hydrocarbons sector has both an oligopolistic and a fragmented structure, marked by the coexistence of international, sub-regional and national actors. The strong presence of free management promotes the involvement of local entrepreneurs and revenue retention at the regional level. The spatial analysis reveals a concentric organization dominated by the city center and the main roads, reflecting a logic of establishment based on accessibility and capture of traffic flows. Moreover, the study highlights an ambivalent perception of riparian populations. If the economic and functional advantages of petrol filling stations are recognized, their proliferation is mostly considered excessive due to the nuisances and risks it causes. This situation is fueling strong demand for strict regulation of the sector. Ultimately, the study highlights the need for strengthened supervision and appropriate urban planning to ensure a balanced and secure development of the fuel distribution network in Korhogo.
Keywords: Korhogo, Petrol filling stations, Spatial distribution, Logics of implantation, Social perceptions

Introduction

À l'origine de la mutation rapide de son paysage urbain, « *la ville de Korhogo connaît une croissance démographique et une expansion urbaine impressionnantes ces dernières décennies* » (M. Z. OUATTARA, 2025, p.408). En effet, pendant que sa population est passée de 243048 habitants en 2014 à 440926 habitants en 2021, selon les données du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (INS 2014 et 2021), sa superficie est passée « *de 4500 hectares en 2014 à 13400 hectares en 2021* », selon L. F-E. KOFFI et K. P. KANGA (2023, p.281). En outre, K. M. TRAORÉ (2025, p.5) constate qu'à Korhogo « *l'emprise urbaine se répartit entre 38 quartiers et villages intégrés* », et G. E. GOGOUA, M. R. DINDJI et P. D. YÉO (2021, p.109) précisent que « *les villages comme Natiokobadara, Logokaha, Kassirimé, Latonon, Nagnénéfoun, Ossiéné, Prémafolo ont connu une rurbanisation,* [laquelle rurbanisation] *et l'augmentation de la population entraînent des besoins de mobilité de la population* ».

De nos jours, la satisfaction des besoins de mobilité des populations, rattachés à la motorisation croissante des déplacements urbains et interurbains – qu'il s'agisse de deux-roues, de véhicules particuliers ou de transport – s'accompagne inévitablement d'une demande accrue en énergie, en l'occurrence le carburant, fourni principalement par les stations-service. D'ailleurs, S. F. AYENON et G. M. KAKOU (2020, p.22) désignent le thème station-service comme « *un type de bâtiment spécialisé abritant des carburants (...), lubrifiants, ingrédients et accessoires nécessaires au bon fonctionnement de véhicule des automobilistes* ». En d'autres termes, c'est une infrastructure de stockage et de vente des produits pétroliers tels que le carburant et les lubrifiants comme produits principaux mais aussi les bouteilles de gaz butane, la boutique, le lavage, l'atelier d'entretien automobile, etc., comme services annexes.

Les produits principaux des stations-service pouvant être à l'origine de pollution (de l'air, des sols, des eaux souterraines) et d'incendie, ces infrastructures représentent un danger permanent d'un part pour le public y compris le personnel et la population riveraine, et d'autre part pour les biens et l'environnement. À cet effet, U. OKWUDILI et al. (2021, p.59) notaient que « *selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS, 2004), plus de 2,3 millions de vies et des biens d'une valeur supérieure à 4,5 milliards ont été perdus à la suite d'incendies liés à une mauvaise manipulation des produits pétroliers* ».

Par ailleurs, suivant les données de la Direction Générale des Hydrocarbures de Côte d'Ivoire (DGH, 2018 à 2025), la région du Poro dont Korhogo est chef-lieu, détient après le district d'Abidjan, la plus forte implantation de stations-service du pays depuis 2018. Effectivement,

la région du Poro, nœud important de communication vers le Mali et le Burkina Faso, présente une augmentation spectaculaire du nombre de stations-service, passant de 35 en 2017 à 131 en 2024 (DGH, 2018 et 2025). Ce phénomène est perçu tantôt comme un signe de modernisation, tantôt comme une source de préoccupations (incendie, nuisance sonore, pollution, etc.) singulièrement au centre de la ville, d'autant plus qu'il n'a pas encore fait l'objet d'analyses approfondies. Quoi qu'il en soit, la prolifération d'équipements de services urbains, tels que les stations-service, constitue un marqueur saillant des dynamiques économiques et des recompositions spatiales.

Dans cette perspective, la présente étude s'attache à répondre la question suivante : quels sont les facteurs de la prolifération, de la distribution spatiale et des représentations sociales des stations-service à Korhogo ? Plus précisément, cette recherche vise à analyser leur distribution spatiale, à évaluer les niveaux de concentration spatiale de ces infrastructures et à examiner la perception des populations riveraines face à leur expansion. Pour ce faire, nous analysons les données d'enquête de terrain obtenues à partir de questionnaires visant les stations-service et les habitants environnants.

1. Matériels et méthodes

Afin de mener cette étude, nous avons opté pour une méthodologie inductive qui s'appuie sur une approche descriptive et analytique. Après une recherche documentaire, elle repose principalement sur l'enquête de terrain et le traitement des données.

1.1. Recherche documentaire

Elle a consisté à examiner la documentation existante, notamment des ouvrages et des articles issus de travaux antérieurs, ainsi qu'à consulter des sites web, tant nationaux qu'internationaux. Cette démarche nous a permis d'une part de recueillir des informations relatives aux stations-service, telles que leur évolution dans le Poro (région de Korhogo) et d'autre part de confronter nos résultats avec ceux d'autres études concernant le sujet étudié.

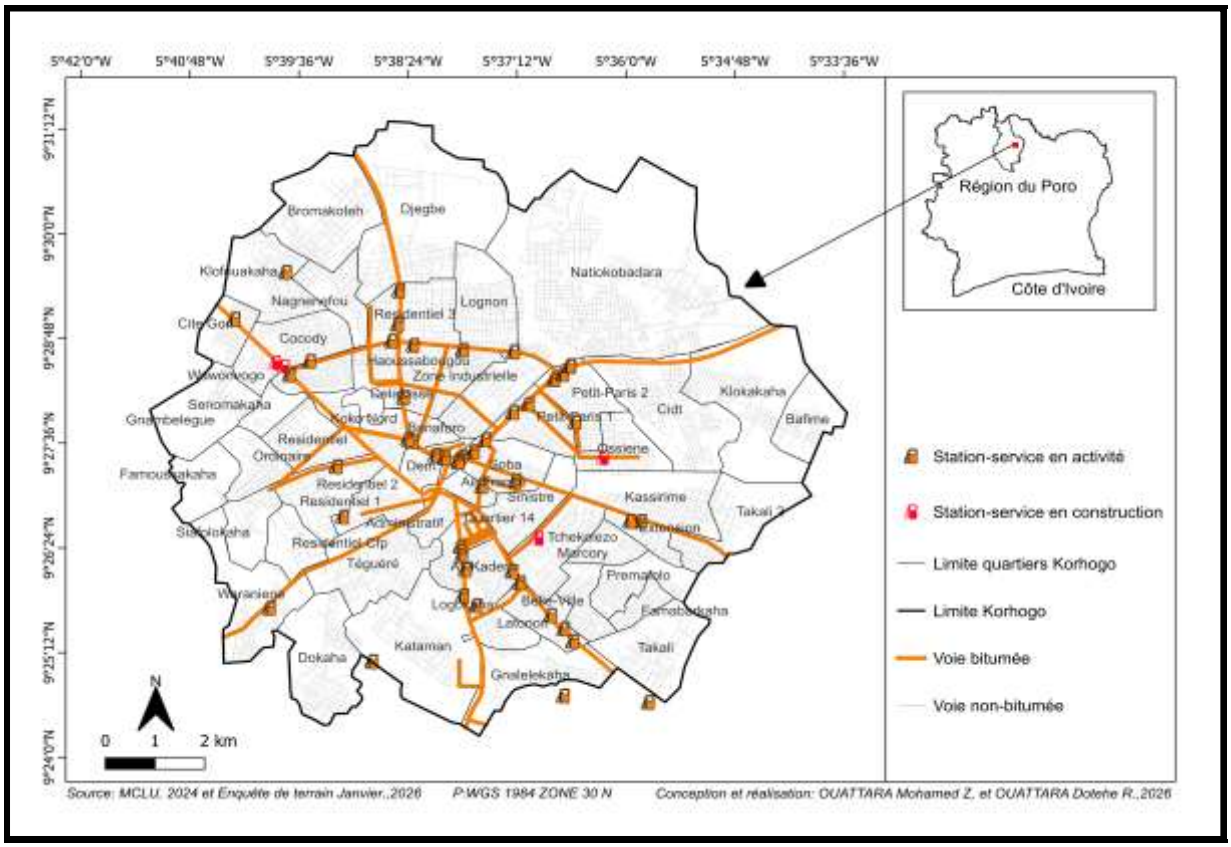
1.2. Enquête de terrain

Menée en janvier 2026, en combinant les approches (quantitative et qualitative), l'enquête de terrain a porté sur les stations-service, les acteurs qui les animent et les habitants environnants. Cela a consisté d'une part à la collecte des coordonnées GPS de l'ensemble des stations-service et d'autre part à l'administration d'un questionnaire aux acteurs et habitants environnants.

Grâce au recensement exhaustif par la méthode d'enquête « *boule de neige* », l'enquête a permis d'identifier l'ensemble des stations-service (N=47) de l'espace urbain de Korhogo, de

les géolocaliser avec précision afin de les cartographier sous Arcgis 10.3 pour analyser leur répartition spatiale. La figure 1 représente la ville de Korhogo, la zone d'enquête.

Figure 1 : Localisation de la zone d'enquête (ville de Korhogo)



Quant au questionnaire, il a été administré avec KoboCollect auprès des 47 gérants ou responsables trouvés sur place d'une part et auprès de 117 habitants environnants des stations-service. En effet, dans un rayon maximal de 200 mètres autour de chaque station-service, trois concessions sont sélectionnées de manière aléatoire tout en tenant compte de leur position par rapport à l'établissement (devant, derrière, à droite ou à gauche). Un résident est ensuite interrogé dans chacune de ces concessions afin de recueillir sa perception sur la multiplication des stations-service à Korhogo. Par ailleurs, des entretiens qualitatifs ont été menés avec 11 pompistes des stations-service.

1.3. Traitement des données

L'enquête ayant été réalisée à l'aide d'un smartphone via l'application KoboCollect, un premier traitement a été effectué sur sa plateforme web (kobotoolbox.org) afin d'obtenir une vue d'ensemble des données et de corriger les éventuelles erreurs. Les données extraites ont ensuite fait l'objet d'un traitement secondaire : d'une part avec un logiciel de cartographie (Argis 10.3) pour la production des cartes, et d'autre part avec des outils d'analyse de données (PSPP et Excel). En effet, PSPP a été utilisé pour extraire les données spécifiques sous forme

de tableaux (simples ou croisés), tandis qu'Excel a permis l'élaboration des graphiques correspondants.

2. Résultats

Les résultats obtenus portent sur l'évolution du secteur des hydrocarbures à Korhogo, notamment les stations-service, leur répartition selon les opérateurs (*marketers*), leurs modes de gérance, la typologie de leur clientèle, leur distribution spatiale, les logiques qui soutiennent leur implantation et la perception des habitants environnants face à leur prolifération.

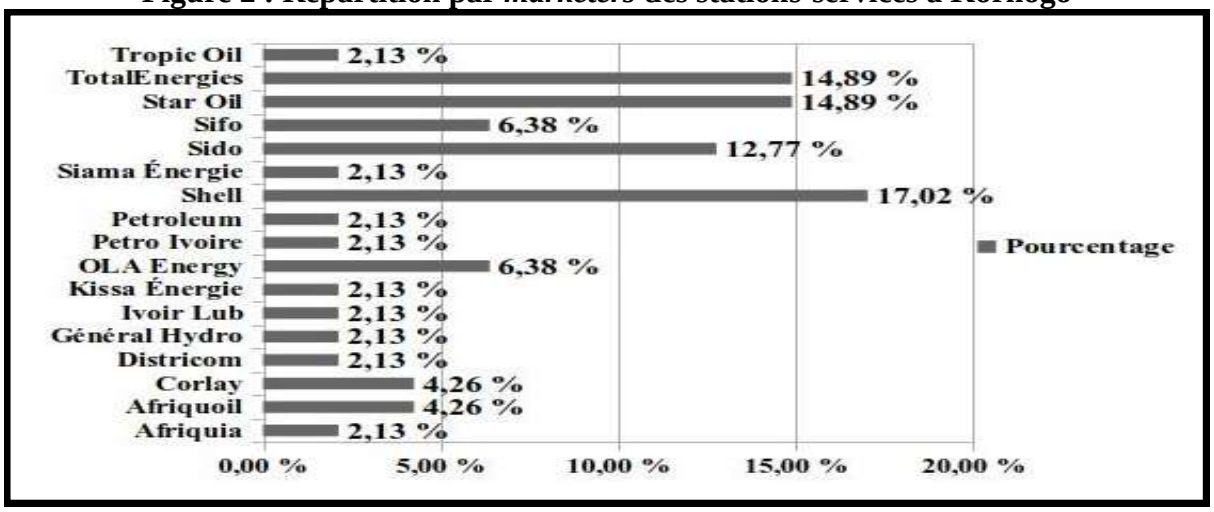
2.1. Organisation du secteur de l'hydrocarbure à Korhogo

L'enquête de terrain révèle que les opérateurs agréés (*marketers*) organisent la distribution des produits pétroliers entre les stations-service et les points consommateurs. Un point consommateur est une forme de stations de carburant à usage privé chez un client – consommateur final – qui est une personne morale telle qu'une société ou une agence de transport urbain ou interurbain. À l'inverse, une station-service est un point de vente publique de carburant aux consommateurs finaux et généralement, elle est soit sous une gérance libre, soit sous une gérance directe. Alors que le gérant, sous une gérance directe, est un salarié du *marketer*, il est un entrepreneur (ou un groupe d'entrepreneur) indépendant sous une gérance libre.

2.1.1. Répartition par marketers des stations-service

Après leur recensement, les stations-service ont été réparties par *marketers* présents à Korhogo. La figure 2 présente cette répartition.

Figure 2 : Répartition par *marketers* des stations-services à Korhogo



Source : Notre enquête de janvier 2026

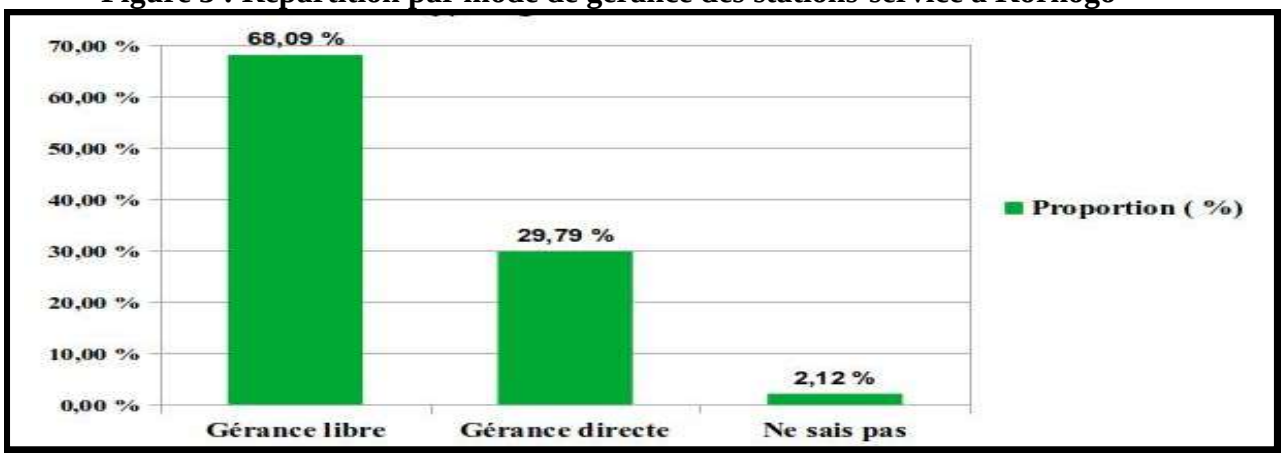
La figure 2 montre que 17 *marketers* présents à Korhogo se partagent les 47 stations-service dénombrées dans la ville. Elle permet de constater qu'en position dominante, quatre

marketers sur dix-sept (23,53% des *marketers*) concentrent à eux seuls 59,57% des stations-service, à savoir Shell, le leader avec 17,02%, ensuite TotalEnergies et Star Oil avec chacun 14,89%, et enfin Sido avec 12,77%. Quant aux opérateurs en position intermédiaire, aussi au nombre de quatre (Ola Energy, Sifo, Afriquoil et Corlay), ils représentent 21,28% des stations-service (respectivement 6,38%, 6,38%, 4,26% et 4,26%). Une multitude de distributeurs agréés (52,94% des *marketers*) en position marginale se répartissent les 19,17% restant des stations-service avec chacun 2,13% des parts. Ce sont Afriquia, Districom, Général Hydro, Ivoir Lub, Kissa Énergie, Petro Ivoire, Petroleum, Siama Énergie et Tropic Oil.

2.1.2. Mode de gérance des stations-service

La structure de gestion des stations-service à Korhogo étant fondée sur la distinction entre la gérance libre et la gérance directe, la figure 3 expose leur répartition selon ce fonctionnement.

Figure 3 : Répartition par mode de gérance des stations-service à Korhogo



Source : Notre enquête de janvier 2026

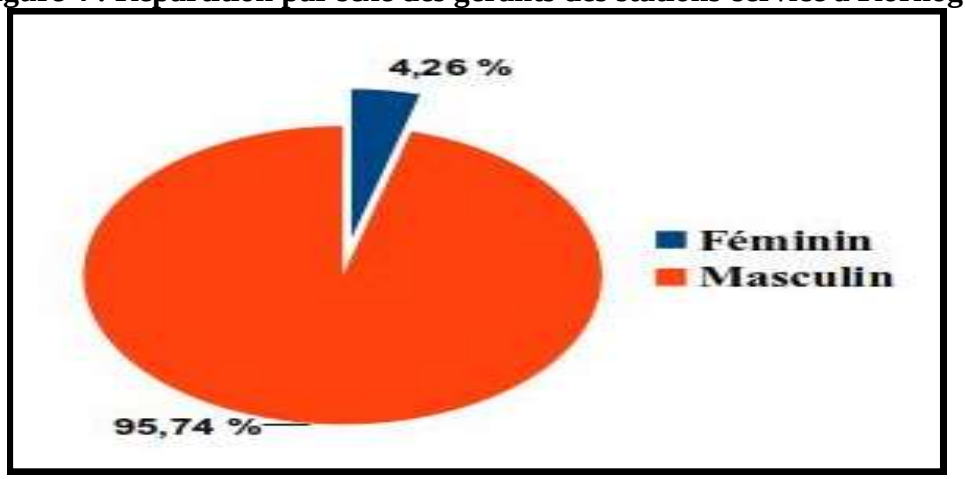
La répartition observée (Figure 3) révèle une prédominance marquée de la gérance libre (68,09%) par rapport à la gérance directe (29,79%) des stations-service à Korhogo. Cette structure reflète des choix stratégiques des *marketers* tels que la délégation du risque commercial, la réduction des coûts fixes d'installation.

2.1.3. Répartition par sexe des gérants des stations-service

La répartition genrée des gérants de stations-service à Korhogo est illustrée par la figure 4.

La figure 4 permet d'apercevoir un déséquilibre très prononcé en faveur des hommes. Cette hyper masculinité (95,74%) dépeint une quasi-exclusion des femmes (4,26%) de la fonction de gérant de station-service. Cela suggère une préférence explicite ou implicite des *marketers* pour des profils masculins et donc une insertion très limitée des femmes dans les réseaux d'accès à ces postes de gestionnaire délégué par les distributeurs agréés.

Figure 4 : Répartition par sexe des gérants des stations-service à Korhogo



Source : Notre enquête de janvier 2026

2.1.4. Typologie de la clientèle des stations-service

La clientèle des stations-service se répartit en deux grandes catégories : celle qui s'y rend pour l'achat de carburant et celle qui sollicite les services annexes. En effet, au-delà de leur activité principale de distribution de carburant, les stations-service proposent divers services complémentaires (Photo 1) tels que la présence d'une boutique, l'entretien et le lavage automobile, la vente des huiles et accessoires d'entretien automobiles ou encore la vente de bouteille de gaz domestique.

Photo 1 : Station-service Shell du grand marché de Korhogo



Source : Notre enquête de janvier 2026

S'agissant spécifiquement de la clientèle liée à l'approvisionnement en carburant, les résultats d'enquête ont permis de la subdiviser en quatre groupes que sont les voitures, les motos, les camions et les véhicules de transport commun. Le tableau 1 présente la répartition de ces groupes de clientèle liés à l'approvisionnement en carburant, selon un classement allant de la première à la quatrième position.

Le croisement des positions et des groupes de clientèle (Tableau 1) montre que dans plus de huit stations-service sur dix c'est-à-dire 82,98%, les motos constituent la principale clientèle et cela traduit une forte motorisation à deux roues. Par ailleurs, 85,11% des stations-service déclarent les voitures comme étant leur clientèle secondaire ; une présence importante mais non dominante.

Tableau 1 : Répartition selon l'ordre de classement des groupes de clientèle concernant la demande de carburant aux stations-service à Korhogo

Ordre de classement	1ère position	2ème position	3ème position	4ème position
Voitures	8,51 %	**85,11 %**	2,13 %	4,26 %
Motos	**82,98 %**	12,77 %	4,26 %	0,00 %
Camions	4,26 %	2,13 %	**57,45 %**	36,17 %
Véhicules de transport commun	4,26 %	0,00 %	36,17 %	**59,57 %**
Total	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %

Source : Notre enquête de janvier 2026

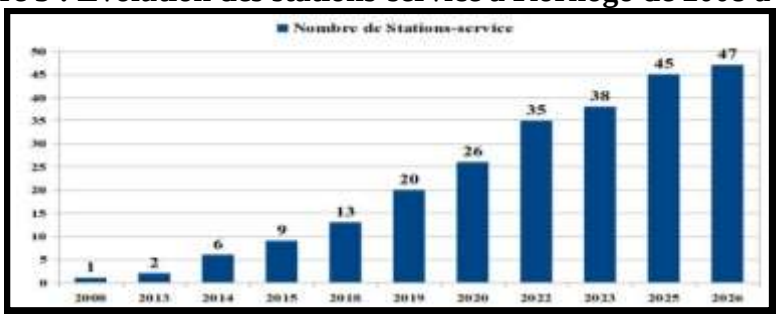
En effet, les voitures traduisent une classe moyenne émergente qui structure la demande sans la dominer en terme nombre de clients. Quant aux camions et aux véhicules de transport commun, alors que 57,45% des stations-service désignent les premiers comme leur troisième clientèle, 59,57% présentent les seconds comme leur quatrième clientèle. D'ailleurs, ces derniers (camions et véhicules de transport commun) sont quasi-absents des rangs supérieurs.

2.2. Évolution et répartition spatiale des stations-service

2.2.1. Évolution des stations-service

À partir des données d'enquête de terrain, l'évolution des stations-service à Korhogo depuis 2008 jusqu'en 2026 a été appréhendée et traduite par la figure 5.

Figure 5 : Évolution des stations-service à Korhogo de 2008 à 2026



Source : Notre enquête de janvier 2026

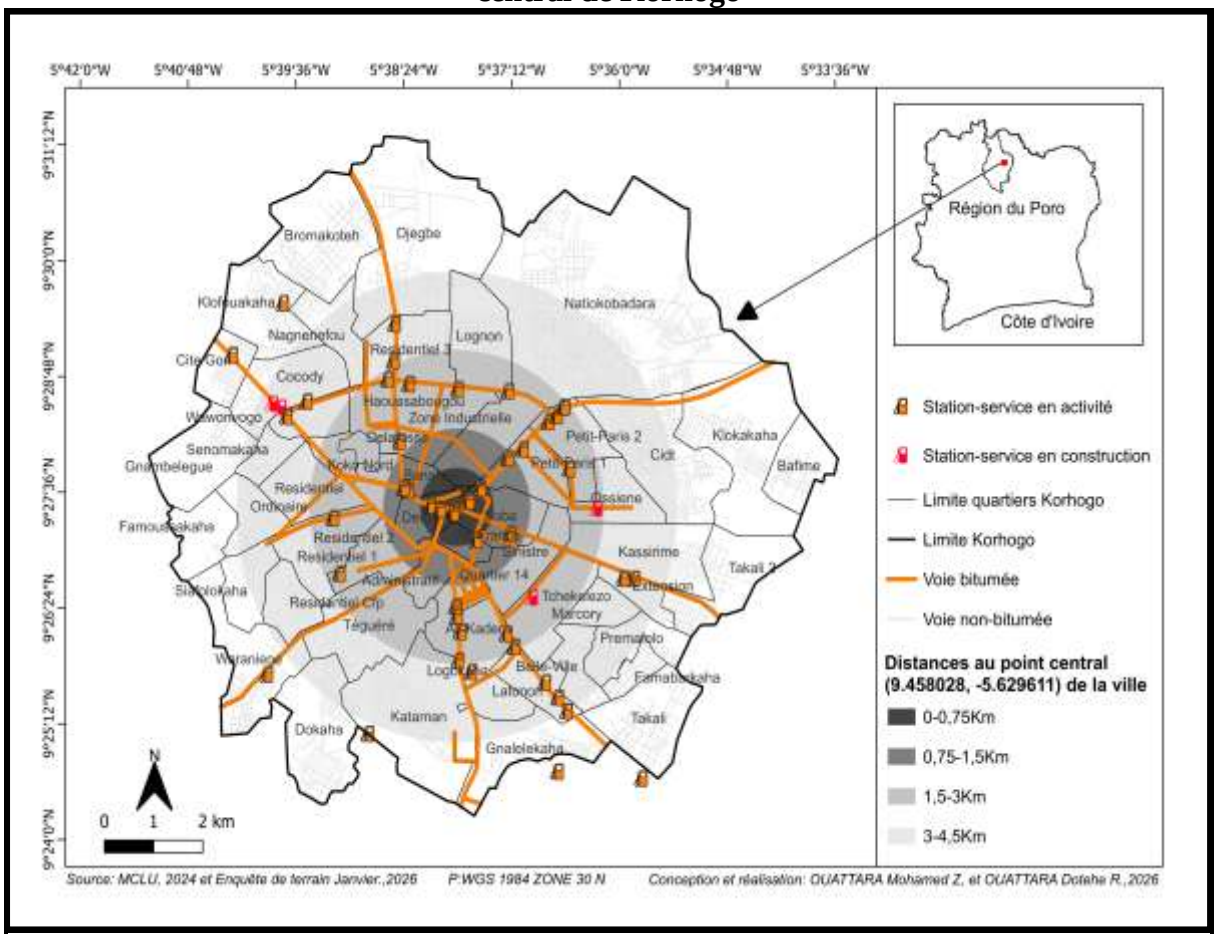
De l'analyse de la figure 5, il ressort que d'une seule station-service en 2008, la ville de Korhogo en compte désormais 47 en activité et 04 en construction en 2026. Il s'agit d'une expansion remarquable du réseau de distribution des hydrocarbures, réalisée en cinq phases sur une période de moins de vingt ans. Entre 2008 et 2013, la phase embryonnaire (de 1 à 2 stations-service) se caractérise par une croissance très faible. Elle est suivie d'une phase de décollage entre 2013 et 2015, durant laquelle le nombre de stations-service connaît une forte progression (de 2 à 9 stations-service), avec triplement observé en une seule année entre 2013 et 2014. La période allant de 2015 à 2020 correspond ensuite à une phase d'accélération (de 9 à 26 stations-service), marquée par une croissance rapide et continue. Cette tendance s'intensifie davantage entre 2020 et 2022, avec une expansion massive (de 26 à 35 stations-

service) traduisant une forte mobilisation des investissements et l'implantation de 9 nouvelles stations en seulement deux ans. Enfin, de 2022 à 2026, s'amorce une phase de consolidation caractérisée par un ralentissement relatif du rythme d'évolution (de 35 à 47 stations-service), bien que la croissance demeure globalement maintenue.

2.2.2. Répartition spatiale des stations-service

Afin d'analyser la répartition spatiale des stations-service à Korhogo, la figure 6 a été élaborée en les situant par rapport au point central de la ville (9.458028, -5.629611, coordonnées GPS du centre-ville selon timein.org).

Figure 6 : Répartition spatiale des stations-service en fonction de l'éloignement au point central de Korhogo



Source : Notre enquête de janvier 2026

La figure 6 montre que la plus grande part des stations-service à Korhogo, soit 42,55%, se concentre entre 1,5 et 3 km du point central de la ville. Ce qui correspond d'abord à la couronne dominante de cette répartition et ensuite à la zone la plus dense – près d'une station-service au kilomètre carré (soit 0,94 station-service/km^2) – après le centre-ville. Elle est suivie par une couronne intermédiaire d'extension urbaine (entre 3 et 4,5 km du point central) où 21,28% des stations-service se situent. Le centre-ville proprement dit, situé à moins de 0,75

km du point central et restant très loin le pôle le plus dense (exactement 4,52 stations-service/km^2), regroupe 17,02% des stations-service. En revanche, la zone intermédiaire comprise entre 0,75 et 1,5 km du point central apparaît faiblement représentée avec seulement 8,51% des stations-service, traduisant une zone de transition peu marquée. Par ailleurs, 10,64% des stations-service sont localisées au-delà de 4,5 km du point central, indiquant une extension progressive du réseau vers la périphérie.

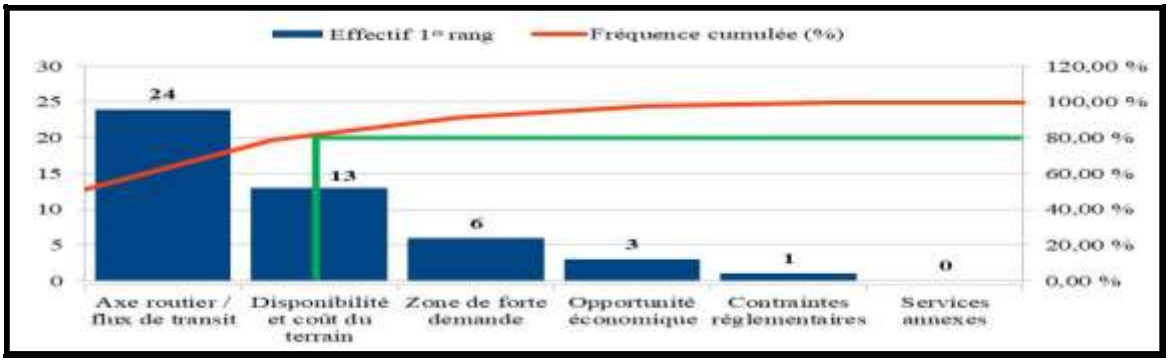
La figure 6 met également en évidence la concentration des stations-service le long des principaux axes de la ville, tandis que les voies non bitumées n'attirent pas leur implantation. En outre, elle renseigne que la partie sud-ouest de l'espace urbain de Korhogo – notamment les quartiers de Téguéré, Résidentiel Cfp, Siafolokaha – demeure dépourvue de stations-service.

2.3. Logiques d'implantation des stations-service et perceptions des habitants environnants

2.3.1. Logiques d'implantation des stations-service

Afin de discerner les logiques d'implantation des stations-service à Korhogo, six items ont été définis comme facteurs explicatifs de leur localisation. Il s'agit de "Axe routier/flux de transit", "Disponibilité et coût du terrain", "Opportunité économique", "Zone de forte demande", "Contraintes réglementaires" et "Services annexes". La figure 7 (Diagramme de Pareto) met en exergue les résultats obtenus concernant le nombre de fois chaque item a été classé en première position par les répondants.

Figure 7 : Répartition des stations-service à Korhogo selon les facteurs explicatifs de leur localisation



Source : Notre enquête de janvier 2026

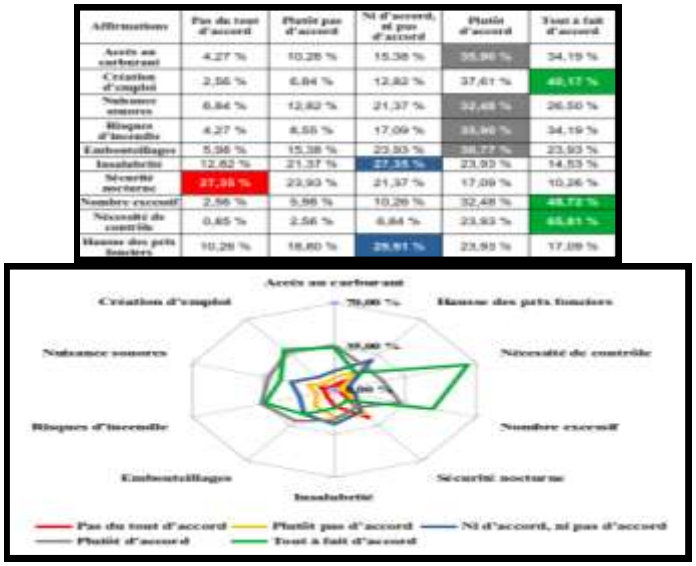
La figure 7 indique que près de 80% des décisions de localisation reposent sur seulement deux items que sont "Axe routier/flux de transit" (24 soit 51,06%) et "Disponibilité et coût du terrain" (13 soit 27,66%). Le choix du lieu d'implantation est donc massivement structuré par l'accessibilité (facteur très dominant) et le foncier (facteur structurant). L'item "Services annexes" n'ayant aucunement été désigné en premier rang par les répondants, les 20% restant des décisions de localisation reposent sur trois items restants. Ce sont "Zone de forte

demande" (6 soit 12,77%), "Opportunité économique" (3 soit 6,38%) et "Contraintes réglementaires" (1 soit 2,13%). Par ailleurs, il ressort de cette analyse que le passage ("Axe routier/flux de transit") est privilégié plutôt que la proximité résidentielle ("Zone de forte demande").

2.3.2. Perceptions des habitants environnants des stations-service sur leur prolifération

Pour recueillir l'avis des habitants vivant à proximité des stations-service sur leur prolifération, une échelle de Likert a été adoptée lors de l'enquête. Les résultats issus du traitement des données (avis positifs, neutres et négatifs) sont présentés par la planche 1.

Planche 1 : Structure des perceptions des habitants environnants des stations-service sur leur prolifération



Source : Notre enquête de janvier 2026

Comme perceptions positives, la planche 1 montre que les répondants sont "plutôt" ou "tout à fait" d'accord à 77,78% (37,61% + 40,17%) avec la création d'emploi et à 70,09% (35,90% + 34,19%) avec l'accès au carburant grâce à la multiplicité des stations-service. Ils sont aussi "plutôt" ou "tout à fait" d'accord à 81,20% (32,48% + 48,72%) avec le nombre excessif de stations-service, ensuite à 70,09% (35,90% + 34,19%) avec les risques d'incendie et à 89,74% (23,93% + 65,81%) avec la nécessité de contrôle des autorités. A propos des avis neutres, l'insalubrité (27,4% des répondants) et la hausse des prix fonciers (29,9%) sont concernées. Par ailleurs, les enquêtés sont "plutôt pas" ou "pas du tout" d'accord à 51,28% (27,35% + 23,93%) avec l'idée que les stations-service améliorent la sécurité nocturne.

3. Discussion

Les résultats de cette étude révèlent que le secteur des hydrocarbures, en particulier celui de la distribution du carburant, connaît une expansion continue à Korhogo depuis sa phase de décollage entre 2013 et 2015. Cette croissance rapide non linéaire des investissements dans ce

domaine à travers les stations-service, traduit les dynamiques d'urbanisation marquées par « *une forte croissance démographique et une expansion urbaine soutenue* » (M. Z. OUATTARA, 2025, p.408), conjuguées à « *l'augmentation des besoins de mobilité des populations* » (G. E. GOGOUA, M. R. DINDJI et P. D. YÉO, 2021, p.109), eux-mêmes liés à une motorisation accrue des déplacements urbains et interurbains.

La répartition par *marketer* des stations-service met en évidence une organisation de type oligopolistique, caractérisée par la domination de quelques opérateurs majeurs, combinée à une fragmentation assurée par des acteurs intermédiaires et une multitude de distributeurs agréés en position marginale. Autrement dit, on assiste à une coexistence entre des firmes internationaux telles que Shell et TotalEnergies, dotées de standards élevés et d'une forte image de marque, et des acteurs régionaux ou nationaux, comme Star Oil et Sido, qui se distinguent par leur adaptation au contexte local, aux côtés de nombreux petits opérateurs privilégiant flexibilité et implantations opportunistes. Ce constat rejoint les résultats de recherche de G. TOUNSI (2024, p.12), qui recense « *au Cameroun 27% de stations-service d'origine multinationales à côté de 73% d'origine locale* ».

La forte prévalence de la gérance libre (68,09%) des stations-service à Korhogo, si elle traduit des choix stratégiques des *marketers* – la délégation du risque commercial et la réduction des coûts fixes d'installation – cela offre en contrepartie de réelles opportunités entrepreneuriales aux acteurs locaux. En effet, l'appropriation de ces opportunités favorise une captation des revenus à l'échelle locale ; les profits de gestion étant majoritairement réinvestis dans la région. D'ailleurs, il n'est pas rare d'observer à Korhogo deux, trois, voire quatre stations-service placées sous la gérance libre d'un même entrepreneur local. Toutefois, en ce qui concerne les postes de gestionnaire délégué, une nette prédominance masculine (95,74%) se dégage au sein des stations-service. Ce résultat s'inscrit dans la même tendance que celle relevée par P. NDUNGIDI (2021) qui souligne : « *selon une étude menée par McKinsey en 2020 (...), en Afrique et au Moyen-Orient, les femmes ne représentent que 9% des postes de direction dans le secteur de l'énergie.* ».

En montrant que le centre-ville demeure un pôle d'attraction sans pour autant monopoliser entièrement l'offre d'hydrocarbure, la distribution spatiale des stations-service à Korhogo révèle une organisation largement concentrique, structurée autour d'un noyau central très dense et des principaux axes fortement sollicités. Il s'agit d'un système hiérarchisé qui s'étend d'un centre très compact vers des implantations périphériques plus ponctuelles, en passant par une couronne péricentrale dominante, avec une décroissance progressive de l'équipement à mesure que l'on s'éloigne du cœur urbain. Ces résultats rejoignent ceux de G. TOUNSI

(2024, p.13)**,** qui soulignent à propos de Yaoundé au Cameroun que « *la distribution spatiale des marketeurs montre que les artères principales sont les plus convoitées pour implanter une station-service* », ainsi que ceux de S. DEMBELE et al., (2022, p.261), qui observent à Bamako « *une concentration des infrastructures pétrolières dans la partie centrale de la ville, le long des axes routiers* ». De même, C. HIEGEL (1999, p.7) évoque « *une concentration des stations-services dans la partie centrale de CUS, le long de deux axes nord-sud de part et d'autre du centre strasbourgeois* ». Par ailleurs, la densité observée de stations-service au centre-ville et le long des principales artères soulève la question du respect de la réglementation imposant une distance minimale de 500 mètres entre deux stations-service (Article 3, Arrêté N°01/98 MINMEE du 05 Janvier 1998 fixant les modalités d'implantation des stations de distribution des produits pétroliers). Ce non-respect de la réglementation est notamment dénoncé par I. M. MAGAJI et W. UMAR (2020, p.43) ainsi que par A. G. BOGORO et S. M. NGHALMI (2014, p.10)**,** qui y voient « *une déficience des mesures et la faiblesse de l'efficacité du contrôle des autorités en charge de la planification urbaine* ».

En confirmant la pertinence de l'approche de Pareto – en l'occurrence, 20% des facteurs expliquant 80% des décisions de localisation – les logiques d'implantation des stations-service apparaissent amplement fondées sur l'accessibilité via les principaux axes de circulation (facteur très dominant) et sur l'acquisition foncière (facteur structurant). Cette dynamique rejoint la logique de captation des flux, tant urbains qu'interurbains, mise en avant par T. K. TAYLOR, C. SICHINSAWBWE et B CHANSA (2016, p.138), pour qui l'implantation de station-service dépend « *d'une grande accessibilité et de la qualité d'être au centre des systèmes de transport* ». Dans cette perspective, la notion de qualité de l'emplacement est également déterminante. À ce sujet, A. IMAN, I. SURIATINI et M. REMY (2009, p.31) précisent que :

> *« La qualité de l'emplacement est liée au type et au volume de la circulation passant par le site, la proximité d'un axe routier important, la visibilité depuis la route, le temps que mettent les conducteurs à ralentir pour entrer dans la station-service, la capacité générale à attirer les clients, la direction ou le mouvement de la route, les types d'artères, la distance entre les zones de chalandise et les quartiers résidentiels ».*

L'analyse des résultats issus de l'échelle de Likert, portant sur l'appréciation des habitants riverains face à la prolifération des stations-service, met en évidence une perception globalement ambivalente mais structurée autour de trois dimensions majeures. Ce sont d'abord les avantages économiques (la création d'emplois) et fonctionnels (la facilité d'accès au carburant), ensuite les nuisances et risques associés, et enfin les enjeux de régulation marqués par de fortes critiques liées au nombre de stations-service jugé excessif. Ainsi,

malgré la reconnaissance des avantages, plus de quatre riverains sur cinq estiment que cette prolifération est excessive au regard des dangers encourus, tels que les risques d'incendie et les nuisances sonores, tandis que près de neuf sur dix appellent à un contrôle plus strict. Cet appel rejoint celui formulé par K. G. SANGWA et al. (2021, p.225) à propos de Lubumbashi, qui souligne que « *l'État devrait limiter le nombre de stations-service, réguler leur répartition à travers la ville et rendre rigoureuses les conditions d'acquisition de permis d'ouverture des activités de vente du carburant* ».

Conclusion

Cette étude met en évidence une transformation rapide et structurée du réseau de distribution de carburant à Korhogo, caractérisé par une expansion soutenue depuis le milieu des années 2010.

L'organisation du secteur révèle à la fois une configuration oligopolistique dominée par quelques grands opérateurs et une fragmentation portée par des acteurs intermédiaires et locaux, favorisant une certaine captation des revenus à l'échelle régionale. La prédominance de la gérance libre illustre ce double mouvement, combinant stratégies de désengagement des *marketers* et opportunités entrepreneuriales pour les acteurs locaux.

Sur le plan spatial, la distribution des stations-service obéit à une logique concentrique et hiérarchisée, fortement corrélée à l'accessibilité et à la structure du réseau viaire. Le centre-ville et les principales artères constituent des zones de forte concentration, tandis que les périphéries demeurent inégalement desservies. Ces dynamiques traduisent des logiques d'implantation dominées par la captation des flux de circulation et les contraintes foncières, confirmant la prééminence de quelques facteurs déterminants dans les choix de localisation.

Toutefois, cette croissance s'accompagne de déséquilibres et de tensions, respectivement en matière de respect des normes d'implantation et de gestion des risques. La perception des populations riveraines, globalement ambivalente, oscille entre reconnaissance des bénéfices (économiques et fonctionnels) et la dénonciation des dangers (nuisances et incendie). L'appel majoritaire à une régulation plus stricte souligne la nécessité d'un encadrement institutionnel renforcé. Ainsi, une planification urbaine plus rigoureuse apparaît indispensable pour concilier développement du secteur, sécurité des populations et équilibre territorial.

Références bibliographiques

AYENON Séka Fernand et KAKOU Golly Mathieu, 2020, « Restructuration de l'espace autour des stations-services dans la commune de Yopougon (Côte d'Ivoire) », *In Revue Resol-Tropiques*, Vol.1, n°2, p.20-32, https://publication.georesbio.org/index.php/rirt/article/view/95

BOGORO A. G., NGHALMI Samson Musa, 2014, « Knowledge, attitude and practices of development control in millennium quarters, Yelwa, Bauchi, Nigeria », *In Quest Journal of*

Research in Environmental and Earth Sciences, Vol.1, Issue 1, p.01-11. https://www.questjournals.org/jrees/papers/vol1-issue1/A110111.pdf

DEMBELE Sidi, TRAORE Souleymane Sidi, TRAORE Sidiki et DEMBELE Samba, 2022, « Analyse de la distribution spatiale des infrastructures de stockage et de vente des produits pétroliers dans le district de Bamako, Mali », *In Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique*, Vol.4 (2), ISSN : 1987-071X e-ISSN 1987-1023

Direction Générale des Hydrocarbures, 2018 à 2025, In *Annuaires des Statistiques des Hydrocabures en Côte d'Ivoire (ASHCI)*, https://dgh.ci/documentation

GOGOUA Gbamain Eric, DINDJI Mede Roger et YÉO Penan Damien, 2021, « Prolifération des taxi motos et gestion de l'environnement dans la ville de Korhogo », *Revue DaloGéo*, n°005, Décembre, p.107-119, ISSN : 2707-5028

HIEGEL Claire, 1999, « La station-service : étude spatiale du réseau de distribution de carburant à Strasbourg », *Revue Géographique de l'Est*, vol.39 / 2-3 |, http://journals.openedition.org/rge/4444

IMAN Abdul, SURIATINI Ismail, et REMY Martin, 2009, « Site potentiality mapping for petrol filling station based on traffic counts », *In Malaysian Journal of Real Estate*, Vol.4, n°1, p.10-33

KOFFI Lath Franck-Éric et KANGA Kouadio Patrice, 2025, « Impact de la dynamique spatiale sur l'organisation structurelle des villes de Daloa et de Korhogo », *In Collection recherches et regards d'Afrique*, Vol.4, n°12, Juin, ISBN : 978-2-493659-12- 5

MAGAJI Ibrahim Muhammad, et UMAR Wali, 2020, « Spatial distribution of petrol filling stations in Bauchi Town, Bauchi State, Nigeria », *Biogeosystem Technique*, 7(1), https://doi.org/10.13187/bgt.2020.1.38

NDUNGIDI Patrick, 2021, « 100 Femmes Cadres qui se distinguent dans l'industrie du Pétrole et du Gaz en Afrique », In *africanshapers*, mis en ligne 16 décembre 2021, consulté le 20 janvier 2026, URL : https://africanshapers.com/100-femmes-cadres-qui-se-distinguent-dans-lindustrie-du-petrole-et-du-gaz-en-afrique/

OKWUDILI Ugwu, Eme Chidimma C, NWACHUKWU M. A, Babatunde Alabi, Nwachukwu Joseph I, 2021, « Proliferation of petrol stations as indicative of unsustainable development in Owerri West County, Nigeria », *In Quest Journal of Research in Environmental and Earth Sciences*, Vol.7, Issue 11, p.58-71, https://www.questjournals.org/jrees/papers/vol7-issue11/F07115871.pdf

OUATTARA Mohamed Zanga, 2025, « Composition et répartition des unités de production de pain et de pâtisserie à Korhogo (Côte d'Ivoire) », *Revue Geoporo*, n°4, Novembre, p.407-421, https://geoporo.net/wp-content/uploads/journal/published_paper/volume-2/issue-4/w7OuFTJS.pdf

SANGWA Kiteba Guellor, MUSISILWA Lwindi Elias, NSENGA Ilunga Jéremie et ASUMANI Salimini, 2021, « Impact de la distribution spatiale des stations-service dans l'écosystème urbain de Lubumbashi en République Démocratique du Congo ». *In European Scientific Journal*, ESJ, Vol.17, n°7, p.211-226. https://doi.org/10.19044/esj.2021.v17n7p211

TAYLOR Thomas Kweku, SICHINSAWBWE Chanda et CHANSA Blessings, 2016, « Public perceptions on location of filling stations in the city of Kitwe in Zambia », *In Developing Country Studies*, Vol.6, n°6, p.133-151, https://www.iiste.org/Journals/index.php/DCS/article/view/31122/31959

TOUNSI Gilles, 2024, « Approche géospatiale de la localisation des stations-services au Cameroun », *In European Scientific Journal, ESJ*, 20 (8), p.140-166, https://doi.org/10.19044/esj.2024.v20n8p140

TRAORÉ Kinakpefan Michel, 2025, « Artificialisation des sols et développement des îlots de chaleur urbains à Korhogo, Nord de la Côte d'Ivoire », *In Urban Art Bio*, Vol.4, n°01, p.1-16, https://doi.org/10.35788/uab.v4i01.127

Auteur

[1]Enseignant-chercheur, Département de Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY, Korhogo, Côte d'Ivoire, ouatmohza@gmail.com

INDEXATIONS INTERNATIONALES DE LA REVUE DALOGEO

https://sjifactor.com/passport.php?id=25351

https://portal.issn.org/resource/ISSN/2707-5028

https://reseau-mirabel.info/revue/15266/DaloGeo