

Gestion des stocks de carburant et régulation des achats informels en bidons : une analyse qualitative en Haute-Guinée

Fuel inventory management and regulation of informal purchases in jerry cans : a qualitative analysis in Upper Guinea

SIMPARA Mohamed Sékou

Dr en Sciences de Gestion

Université Julius Nyerere de Kankan, République de Guinée

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion (FSEG)

Ibrahima TRAORE

Doctorant en Sciences de Gestion

Université Julius Nyerere de Kankan, République de Guinée

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion (FSEG)

FAROKO Siaka

Dr en Sciences de Gestion

Université de Labé, République de Guinée

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion (FSEG)

Kadiatou CISSE

Dr en Sciences de Gestion

Université Julius Nyerere de Kankan, République de Guinée

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion (FSEG)

Date de soumission : 10/06/2026

Date d'acceptation : 15/07/2026

Pour citer cet article :

SIMPARA M. S. & al. (2026) «Gestion des stocks de carburant et régulation des achats informels en bidons : une analyse qualitative en Haute-Guinée», Revue Internationale des Sciences de Gestion « Volume 9 : Numéro 3 » pp : 267 - 300

Résumé :

En Haute-Guinée, les achats de carburant en bidons par les acteurs du marché informel constituent une pratique récurrente qui influence la gestion des stocks et la régulation du secteur pétrolier. Cette étude vise à analyser qualitativement les effets de ces pratiques sur les stations-service et sur les mécanismes de contrôle existants. Inscrite dans une posture interprétativiste, elle repose sur des entretiens semi-directifs réalisés auprès de 10 gérants de stations-service, 10 revendeurs informels et 10 usagers. Les données ont été analysées à l'aide d'une analyse de contenu manuelle. Les résultats montrent que les achats en bidons accélèrent l'épuisement des stocks, favorisent les ruptures d'approvisionnement et perturbent les prévisions logistiques des stations-service. Ils révèlent également que les contraintes logistiques contribuent à l'expansion des circuits informels de distribution du carburant. Par ailleurs, les dispositifs de régulation apparaissent insuffisants face aux stratégies d'adaptation développées par les acteurs du marché noir. Cette recherche met en évidence la nécessité de renforcer les mécanismes de contrôle, le suivi des stocks et les dispositifs de distribution afin de réduire l'essor du marché informel.

Mots-clés : Gestion de stocks de carburant, Régulation, Achat en bidon, Marché informel.

Abstract :

In Upper Guinea, the purchase of fuel in jerry cans by actors in the informal market is a common practice that influences inventory management and the regulation of the petroleum sector. This study aims to conduct a qualitative analysis of the effects of these practices on gas stations and existing control mechanisms. Adopting an interpretive approach, it is based on semi-structured interviews conducted with 10 gas station managers, 10 informal resellers, and 10 users. The data were analyzed using manual content analysis. The results show that purchases in jerry cans accelerate the depletion of stocks, contribute to supply disruptions, and disrupt service stations' logistics forecasts. They also reveal that logistical constraints contribute to the expansion of informal fuel distribution channels. Furthermore, regulatory measures appear insufficient in the face of the adaptation strategies developed by black market actors. This research highlights the need to strengthen control mechanisms, inventory monitoring, and distribution systems in order to curb the growth of the informal market.

Keywords : Fuel inventory management, Regulation, Can purchases, Informal market.

INTRODUCTION

Les produits pétroliers occupent une place stratégique dans le fonctionnement des économies contemporaines, notamment dans les pays en développement où ils soutiennent les activités de transport, de production et de mobilité. En Afrique subsaharienne, la performance des systèmes d'approvisionnement dépend fortement de la qualité des infrastructures logistiques, des capacités de stockage et de l'efficacité des mécanismes de régulation (Stevens, 2014, p. 80). Toutefois, les insuffisances observées dans ces domaines fragilisent les chaînes d'approvisionnement et exposent les marchés à des tensions récurrentes. Dans ce contexte, la gestion des stocks constitue un levier essentiel pour assurer la continuité de l'approvisionnement et limiter les déséquilibres du marché.

Les travaux consacrés à la gestion de la chaîne logistique soulignent l'importance de la coordination des flux physiques et informationnels pour garantir la disponibilité des produits (Sakka et al., 2009, p. 3). Cependant, plusieurs recherches menées en Afrique de l'Ouest montrent que les difficultés logistiques et les faiblesses institutionnelles favorisent le développement de circuits informels de distribution énergétique (Eyebiyi, 2016, p. 4 ; Balogun, 2021, p. 3). Ces circuits, structurés autour de réseaux d'acteurs locaux, apparaissent souvent comme des mécanismes alternatifs d'accès au carburant lorsque les dispositifs formels connaissent des dysfonctionnements.

La situation observée en Haute-Guinée illustre particulièrement cette réalité. Les tensions récentes sur l'approvisionnement ont entraîné une forte pression sur les stations-service et favorisé le développement de formes parallèles de redistribution du carburant. Ces pratiques soulèvent des interrogations sur leurs effets réels sur la gestion des stocks, la disponibilité du produit et l'efficacité des mécanismes de contrôle mis en place par les autorités.

Cette recherche se justifie d'abord sur le plan théorique. Les modèles classiques de gestion de la chaîne logistique ont principalement été élaborés dans des environnements formels et faiblement marqués par l'informalité. Ils expliquent insuffisamment les interactions entre acteurs formels et informels qui caractérisent les marchés énergétiques africains (Eyebiyi, 2016, p. 7). L'étude contribue ainsi à enrichir les connaissances sur ces dynamiques encore peu intégrées aux cadres théoriques existants.

La justification empirique repose sur l'insuffisance de travaux portant spécifiquement sur la Haute-Guinée. Malgré l'ampleur du phénomène observé à Kankan et dans les localités

environnantes, les mécanismes de gestion des stocks, les comportements des acteurs et les défis de régulation demeurent peu documentés scientifiquement.

Enfin, la justification méthodologique réside dans la prédominance des approches quantitatives et économétriques dans la littérature existante (Arouri & Fouquau, 2009, p. 2). En privilégiant une approche qualitative centrée sur les perceptions des gérants, revendeurs et usagers, cette étude apporte une compréhension fine des pratiques, des stratégies d'adaptation et des mécanismes sociaux qui structurent le fonctionnement du secteur. Son apport principal réside ainsi dans l'analyse des interactions entre gestion des stocks, acteurs informels et dispositifs de régulation dans un contexte territorial encore peu exploré par la recherche.

Dans le contexte de l'Afrique subsaharienne, les marchés pétroliers sont marqués par des défaillances structurelles des chaînes d'approvisionnement, entraînant des ruptures fréquentes de stocks et l'émergence de circuits parallèles de distribution (Stevens, 2014, p. 81). Ces dysfonctionnements favorisent l'apparition de comportements opportunistes, notamment la revente informelle de carburant sur des marchés non régulés. Les études sur le Golfe de Guinée confirment que ces marchés informels s'inscrivent dans des réseaux socio-économiques structurés et résilients, qui se développent en réponse aux inefficiences de l'État et aux insuffisances des infrastructures logistiques (Balogun, 2021, p. 3).

En Guinée, et particulièrement à Kankan, la situation est caractérisée par des pénuries récurrentes de carburant, des files d'attente dans les stations-service et une forte présence du marché noir. Des observations récentes montrent que les revendeurs informels achètent le carburant en bidons de 20 litres directement dans les stations pour le revendre à des prix largement supérieurs sur le marché noir. Partant de ces constats notre préoccupation est formulée de la manière qui suit : « ***Comment les pratiques de gestion des stocks de carburant et les mécanismes de régulation sont-ils affectés par les achats en bidons des acteurs du marché informel en Haute-Guinée ?*** ».

Pour obtenir des solutions objectifs adaptables au contexte guinéen, nous allons i) décrire les pratiques de gestion des stocks de carburant mises en œuvre dans les stations-service en Haute-Guinée, ii) identifier les motivations et les logiques d'action des acteurs du marché informel dans l'achat de carburant en bidons, iii) examiner les effets des achats en bidons sur la disponibilité et la gestion des stocks de carburant et iv) analyser les limites des dispositifs de régulation face aux pratiques d'achat informel de carburant.

L'objectif auquel nous nous sommes assignés s'inscrit dans une logique de compréhension du comportement des acteurs dans le secteur. A cet effet, cette vision va de pair avec la posture épistémologique interprétativiste, à partir desquelles les réalités sociales sont fondées sur les perceptions, les interactions et les expériences des acteurs. Cette posture va en cohérence avec l'approche qualitative exploratoire. Cette recherche qualitative en supply chain permet d'exceller au-delà des chiffres pour comprendre les processus, comportements et interactions entre acteurs (Gammelgaard et Flint, 2012, p. 723). Les données seront collectées à travers des entretiens semi-directifs avec les gérants de stations-services, les revendeurs informels et les usagers. Les données seront analysées selon une analyse thématique qualitative. Elle est adaptée à l'étude des phénomènes supply chain (Randall & Mello, 2012, p. 870).

Dans le cadre de mieux rédiger cette recherche portant sur l'analyse qualitative des pratiques de gestion des stocks de carburant et des défis de régulation liés aux achats en bidons par des acteurs du marché informel en Haute-Guinée, nous abordons dans un premier temps la revue de littérature relative à la pratique de la gestion des stocks de carburant, en second lieu nous abordons la méthodologie appliquée, en troisième lieu nous allons présenter les résultats du terrain et la discussion.

1. REVUE DE LA LITTERATURE

1.1. Cadre conceptuel

1.1.1 Fondements conceptuels de la gestion des stocks

Selon Benckeikh Al A & Boutachkourt FZ (2022, p. 401), la gestion des stocks est une discipline assez technique qui mobilise de nombreux concepts de gestion, de statistiques nécessitant une vision efficace du fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement de l'entreprise. La gestion des stocks constitue un domaine fondamental du management logistique. Selon Christopher (2016, p. 105), elle renvoie à l'ensemble des activités visant à planifier, contrôler et optimiser les quantités de produits disponibles afin de satisfaire la demande tout en minimisant les coûts associés au stockage. Dans une perspective similaire, Chopra et Meindl (2019, p. 53) définissent la gestion des stocks comme un mécanisme d'équilibrage entre l'offre et la demande permettant d'assurer la continuité des opérations.

Toutefois, une divergence apparaît dans la littérature. Certains auteurs privilégient une approche économique centrée sur la réduction des coûts (Silver, Pyke & Thomas, 2017, p. 12), tandis que d'autres mettent l'accent sur la disponibilité du produit et la résilience des chaînes

d'approvisionnement (Christopher, 2016, p. 108). Dans cette étude, la seconde approche est retenue, car elle permet de mieux appréhender les enjeux liés à la disponibilité du carburant dans un contexte marqué par des tensions d'approvisionnement.

1.1.2 Spécificités de la gestion des stocks de carburant

Selon Simchi-Levi, Kaminsky et Simchi-Levi (2008, p. 56), la gestion des stocks dans les chaînes d'approvisionnement énergétiques est marquée par une complexité accrue liée à la coordination des flux physiques et informationnels.

Dans le cas du carburant, la gestion des stocks ne se limite pas à une logique d'optimisation interne, mais dépend fortement de facteurs externes tels que :

- les capacités d'approvisionnement,
- les politiques publiques,
- et les comportements des consommateurs.

La gestion des stocks de carburant constitue une application spécifique de la gestion des stocks aux produits énergétiques. Selon Aïdam et El Harrak (2022, p. 145), la gestion des stocks pétroliers repose sur l'anticipation de la demande, le suivi des niveaux de stockage et la sécurisation de l'approvisionnement afin d'éviter les ruptures.

Contrairement aux biens de consommation courante, le carburant présente des caractéristiques particulières liées à sa nature stratégique, à ses contraintes de stockage et à sa forte sensibilité aux fluctuations du marché. Cette spécificité conduit certains auteurs à considérer les stocks pétroliers comme un instrument de sécurité économique et énergétique plutôt qu'un simple outil logistique (IEA, 2020, p. 17).

Dans le cadre de cette recherche, la gestion des stocks de carburant est appréhendée comme l'ensemble des pratiques de suivi, de contrôle, d'approvisionnement et de distribution mises en œuvre par les stations-service pour maintenir un niveau de disponibilité compatible avec les besoins des consommateurs.

1.1.3 Gestion des stocks dans les chaînes d'approvisionnement énergétiques

Les chaînes d'approvisionnement énergétiques désignent les systèmes permettant l'acheminement des produits pétroliers depuis les fournisseurs jusqu'aux utilisateurs finaux.

Selon Mentzer et al. (2001, p. 18), une chaîne d'approvisionnement repose sur la coordination des flux physiques, informationnels et financiers entre les différents acteurs.

Dans le secteur énergétique, cette coordination est particulièrement importante en raison de la dépendance des activités économiques aux produits pétroliers. Pour Christopher (2016, p. 21), la performance de la chaîne dépend de la capacité des acteurs à anticiper les risques, à partager l'information et à maintenir des niveaux de stocks adaptés.

Les auteurs s'accordent sur l'importance de la coordination logistique, mais divergent quant aux facteurs explicatifs des ruptures d'approvisionnement. Certains privilégient les facteurs techniques et logistiques, tandis que d'autres soulignent l'influence des comportements des acteurs économiques et des mécanismes de régulation. Cette seconde perspective est privilégiée dans la présente étude, car elle permet d'intégrer les interactions entre acteurs formels et informels du marché du carburant.

1.1.4 Le concept de régulation du marché du carburant

La régulation désigne l'ensemble des mécanismes institutionnels, juridiques et administratifs destinés à encadrer les activités économiques. Pour Boyer (2015, p. 31), elle vise à garantir le fonctionnement équilibré des marchés en limitant les comportements susceptibles de compromettre leur stabilité.

Dans le secteur pétrolier, la régulation concerne notamment le contrôle des circuits de distribution, la surveillance des prix, la gestion des approvisionnements et le respect des normes de commercialisation. Cependant, la littérature distingue une régulation formelle fondée sur les règles étatiques et une régulation informelle reposant sur les pratiques développées par les acteurs économiques eux-mêmes.

Cette recherche retient une conception institutionnelle de la régulation, tout en reconnaissant l'existence d'arrangements informels susceptibles d'influencer la circulation du carburant.

Au regard de ces débats théoriques, cette étude mobilise quatre concepts centraux : la gestion des stocks, la gestion des stocks de carburant, la chaîne d'approvisionnement énergétique et la régulation du marché pétrolier. Le choix de ces concepts se justifie par leur capacité à expliquer les mécanismes de disponibilité du carburant, les pratiques de gestion développées par les stations-service et les défis posés par les achats en bidons dans un contexte marqué par l'interaction entre économie formelle et économie informelle.

1.2. Revue de la littérature théorique

1.2.1. Articulation théorique de la recherche

L'analyse qualitative des pratiques de gestion des stocks de carburant et des défis de régulation liés aux achats en bidons par les acteurs du marché informel en Haute-Guinée nécessite la mobilisation de plusieurs cadres théoriques complémentaires. La théorie de la gestion des stocks permet de comprendre les mécanismes de planification et de contrôle des approvisionnements ; la théorie de la régulation éclaire le rôle des institutions dans l'encadrement du marché ; la théorie de l'économie informelle explique les logiques d'action des acteurs opérant en marge des circuits formels ; enfin, la théorie de la contingence fournit un cadre intégrateur permettant d'analyser l'adaptation des pratiques organisationnelles aux contraintes environnementales (Donaldson, 2001, p. 23).

L'intérêt de cette combinaison théorique réside dans le fait que les perturbations observées dans la gestion des stocks de carburant ne peuvent être expliquées par une seule variable. Elles résultent de l'interaction entre les contraintes logistiques, les comportements d'approvisionnement informels, les mécanismes de régulation et les stratégies d'adaptation développées par les stations-service. Dans cette perspective, la théorie de la contingence apparaît comme le cadre central de la recherche puisqu'elle postule que l'efficacité des pratiques de gestion dépend de leur adéquation avec les caractéristiques du contexte (Lawrence & Lorsch, 1967, p. 11).

1.2.2. La théorie de la gestion des stocks

La théorie de la gestion des stocks repose sur l'idée que l'organisation doit maintenir un niveau optimal de stock afin d'assurer la continuité des activités tout en minimisant les coûts de possession et de rupture. Silver, Pyke et Peterson (1998, p. 3) soulignent que la gestion des stocks dépend essentiellement de la prévision de la demande, des délais d'approvisionnement et des coûts associés aux décisions logistiques. Zipkin (2000, p. 12) ajoute que les modèles classiques supposent généralement un environnement relativement stable et prévisible.

Dans le contexte de la Haute-Guinée, les achats massifs de carburant en bidons introduisent une demande difficilement prévisible, susceptible d'accélérer l'épuisement des réserves disponibles et de compromettre les mécanismes de réapprovisionnement. Cette théorie permet ainsi d'expliquer les effets des comportements d'achat informels sur la disponibilité du carburant et la gestion opérationnelle des stocks.

1.2.3. La théorie de la contingence : cadre théorique principal

Développée notamment par Lawrence et Lorsch (1967) puis consolidée par Donaldson (2001), la théorie de la contingence soutient qu'il n'existe pas de modèle universel de gestion applicable à toutes les organisations. L'efficacité organisationnelle dépend de l'adéquation entre les pratiques internes et les caractéristiques de l'environnement externe (Donaldson, 2001, p. 23).

Dans cette recherche, les stations-service évoluent dans un environnement marqué par :

- l'incertitude des approvisionnements ;
- les contraintes logistiques ;
- les achats informels en bidons ;
- les insuffisances des dispositifs de contrôle.

Face à ces contingences, les gestionnaires développent des mécanismes d'adaptation tels que la limitation des quantités vendues, le rationnement, la priorisation de certaines catégories de clients ou l'anticipation des commandes. La théorie de la contingence permet donc d'expliquer comment les pratiques de gestion des stocks se reconfigurent sous l'effet des pressions exercées par l'environnement.

Elle constitue ainsi le cadre théorique principal de cette étude car elle permet d'intégrer simultanément les dimensions logistiques, institutionnelles et comportementales observées sur le terrain.

1.2.4. La théorie de la régulation

La théorie de la régulation, développée notamment par Boyer (1990, p. 37), considère que la stabilité d'un système économique dépend de l'existence de règles, d'institutions et de mécanismes de contrôle capables de coordonner les comportements des acteurs.

Dans le secteur du carburant, les mécanismes de régulation concernent notamment :

- le contrôle des ventes ;
- le suivi des stocks ;
- la surveillance des circuits de distribution ;
- les restrictions liées aux achats en bidons.

Cette théorie permet de comprendre pourquoi les dispositifs de contrôle existants rencontrent des difficultés lorsqu'ils sont confrontés à des réseaux informels capables de contourner les règles établies.

1.2.5. La théorie de l'économie informelle

La théorie de l'économie informelle trouve son origine dans les travaux de Hart (1973, p. 61), qui définit l'informalité comme l'ensemble des activités économiques exercées en dehors des cadres réglementaires officiels. De Soto (1989, p. 14) considère quant à lui que ces activités représentent souvent une réponse rationnelle aux contraintes institutionnelles et aux défaillances du secteur formel.

Dans le cas du carburant, cette théorie permet d'expliquer :

- l'émergence de réseaux parallèles de distribution ;
- la revente du carburant en bidons ;
- les stratégies de profit développées par les revendeurs ;
- l'adaptation des populations aux insuffisances du système formel d'approvisionnement.

Elle apporte ainsi un éclairage essentiel sur les comportements des acteurs du marché informel étudiés dans cette recherche.

1.2.6. Positionnement théorique retenu

Le modèle théorique proposé repose sur la théorie de la contingence comme cadre central, tandis que la théorie de la gestion des stocks, la théorie de la régulation et la théorie de l'économie informelle jouent un rôle complémentaire. Les contraintes logistiques, les pratiques d'achat en bidons et les limites des dispositifs de régulation constituent des facteurs contingents qui influencent les pratiques de gestion des stocks. Ces pratiques produisent ensuite des effets sur la disponibilité du carburant et favorisent l'expansion des circuits informels. Ce cadre permet ainsi de construire un modèle théorique adapté à la réalité de la Haute-Guinée et cohérent avec les quatre propositions de recherche.

1.3. Revue de la littérature empirique

1.3.1. Achats en bidons et perturbation de la gestion des stocks

Les travaux empiriques consacrés aux marchés pétroliers africains montrent que les achats de carburant destinés à la revente informelle exercent une influence significative sur la gestion des stocks des stations-service. Walther (2014, p. 12) souligne que les achats massifs réalisés par les revendeurs alimentent des circuits parallèles de distribution et provoquent une augmentation artificielle de la demande, accélérant ainsi l'épuisement des stocks et les ruptures d'approvisionnement. Dans la même perspective, Eyebiyi (2016, p. 6) démontre que l'approvisionnement des acteurs informels à partir des circuits formels réduit la capacité des stations-service à planifier efficacement leurs stocks et à satisfaire la demande régulière des consommateurs.

Ces conclusions sont corroborées par Balogun (2021, p. 8), qui met en évidence le rôle des défaillances logistiques et institutionnelles dans l'expansion des réseaux informels de carburant. Selon cet auteur, les achats destinés à la revente modifient les prévisions de consommation et compliquent la gestion des approvisionnements. De même, Moatila et al. (2019, p. 103) montrent que les insuffisances des capacités de stockage et des systèmes de suivi renforcent les tensions sur les stocks lorsque les comportements spéculatifs se développent.

Toutefois, certains auteurs proposent une lecture plus nuancée. Meagher (2010, p. 23) considère que les acteurs informels ne constituent pas uniquement une source de perturbation, mais participent également à l'approvisionnement des populations dans les zones où les réseaux formels sont insuffisants. Cette divergence alimente une controverse scientifique importante : tandis que certains chercheurs considèrent les achats en bidons comme une cause directe des ruptures de stocks, d'autres les interprètent comme une conséquence des faiblesses structurelles des systèmes de distribution et de régulation.

Dans ce débat, la présente recherche adopte un positionnement original en analysant les interactions entre gérants de stations-service, revendeurs informels et usagers dans le contexte spécifique de la Haute-Guinée. Contrairement aux études antérieures, souvent centrées sur les dimensions macroéconomiques ou quantitatives du commerce informel de carburant, cette étude privilégie une approche qualitative afin de comprendre les mécanismes concrets par lesquels les achats en bidons influencent les pratiques de gestion des stocks et les dynamiques locales de régulation.

P1 : Les pratiques d'achat de carburant en bidons par les acteurs du marché informel contribuent à la perturbation de la gestion des stocks dans les stations-service.

1.3.2. Contraintes logistiques et expansion des circuits informels

La littérature empirique consacrée aux marchés pétroliers africains met en évidence le rôle central des contraintes logistiques dans l'expansion des circuits informels de distribution du carburant. Stevens (2014, p. 81), à partir d'une analyse des systèmes pétroliers en Afrique subsaharienne, montre que les insuffisances des infrastructures de transport, les faibles capacités de stockage et les perturbations de l'approvisionnement favorisent l'apparition de mécanismes alternatifs de distribution. Selon l'auteur, lorsque les réseaux formels ne parviennent plus à satisfaire la demande, les acteurs économiques développent des circuits parallèles permettant de pallier les ruptures d'approvisionnement.

Cette conclusion est corroborée par Balogun (2021, p. 9), qui observe dans les pays du Golfe de Guinée que les défaillances logistiques contribuent directement à l'émergence de marchés informels structurés autour de réseaux de revendeurs. De même, Walther (2015, p. 614) souligne que les difficultés d'accès aux produits énergétiques favorisent la constitution de réseaux commerciaux informels capables de contourner les contraintes institutionnelles et territoriales. Ces travaux convergent vers l'idée que les circuits informels apparaissent comme une réponse adaptative aux dysfonctionnements des systèmes formels d'approvisionnement.

Toutefois, certaines études proposent une lecture plus nuancée. Meagher (2010, p. 27) estime que les contraintes logistiques ne suffisent pas à expliquer l'expansion de l'informalité. Selon cette auteure, les facteurs socioéconomiques tels que le chômage, la pauvreté et la recherche de revenus complémentaires jouent également un rôle déterminant dans le développement des activités informelles. Dans le même sens, Lund (2006, p. 689) considère que l'informalité résulte autant des opportunités économiques que des insuffisances institutionnelles.

Une controverse apparaît ainsi dans la littérature. Pour certains auteurs, les contraintes logistiques constituent la principale cause du recours aux circuits informels (Stevens, 2014 ; Balogun, 2021). Pour d'autres, elles ne représentent qu'un facteur parmi un ensemble plus large de déterminants économiques, sociaux et institutionnels (Meagher, 2010 ; Lund, 2006). Cette divergence révèle la nécessité d'étudier les interactions concrètes entre contraintes logistiques et comportements des acteurs locaux.

Dans cette perspective, la présente recherche se distingue des travaux antérieurs en analysant qualitativement la manière dont les contraintes logistiques influencent les stratégies d'approvisionnement et de distribution des acteurs du marché informel en Haute-Guinée. Elle vise ainsi à mieux comprendre les mécanismes locaux qui relient les dysfonctionnements logistiques au développement des circuits informels de carburant.

P2 : Les contraintes logistiques renforcent le recours aux circuits informels de distribution du carburant.

1.3.3. Effets des achats en bidons sur la disponibilité et la gestion des stocks de carburant

Les travaux empiriques montrent que les achats de carburant en bidons influencent significativement la disponibilité des produits et les pratiques de gestion des stocks. Walther (2014, p. 12) souligne que les achats massifs destinés à la revente créent une pression artificielle sur la demande et accélèrent l'épuisement des réserves disponibles dans les stations-service. Dans la même perspective, Eyebiyi (2016, p. 6) démontre que l'approvisionnement des acteurs informels à partir des circuits formels perturbe les mécanismes classiques de distribution et réduit la capacité des gestionnaires à anticiper les besoins réels du marché. Ces conclusions convergent avec celles de Balogun (2021, p. 8), selon lesquelles les dysfonctionnements logistiques et institutionnels favorisent l'essor des réseaux informels et accentuent les tensions sur les stocks.

Toutefois, certains auteurs nuancent cette relation. Meagher (2010, p. 23) estime que les achats informels constituent également une réponse aux insuffisances des systèmes formels d'approvisionnement, notamment dans les zones faiblement desservies. De même, Lund (2006, p. 689) considère que la raréfaction des stocks résulte autant des limites structurelles de la gouvernance que des pratiques de revente.

Cette divergence nourrit une controverse scientifique. Une première approche considère les achats en bidons comme un facteur direct de rupture des stocks et de désorganisation logistique (Walther, 2014 ; Balogun, 2021), tandis qu'une seconde les interprète comme une conséquence des défaillances du système formel (Meagher, 2010 ; Lund, 2006). Dans ce débat, la présente recherche adopte une approche qualitative afin d'analyser, dans le contexte de la Haute-Guinée, les mécanismes concrets par lesquels les achats en bidons influencent simultanément la disponibilité du carburant et les pratiques de gestion des stocks.

P3 : Les achats en bidons ont un effet sur la disponibilité et la gestion des stocks de carburant.

1.3.4. Limites des dispositifs de régulation face à l'informalité

La littérature empirique consacrée à la gouvernance des marchés pétroliers en Afrique souligne que les dispositifs de régulation mis en place pour contrôler la distribution du carburant rencontrent souvent des limites opérationnelles importantes. Stevens (2014, p. 83) montre que les capacités institutionnelles insuffisantes, combinées à la faiblesse des mécanismes de contrôle, réduisent l'efficacité des politiques de régulation des produits pétroliers dans plusieurs pays d'Afrique subsaharienne. Dans la même perspective, Balogun (2021, p. 10) observe que les réseaux informels de distribution parviennent fréquemment à contourner les mesures administratives grâce à leur flexibilité organisationnelle et à leur forte capacité d'adaptation.

Ces conclusions rejoignent les travaux d'Eyebi (2016, p. 8), qui démontrent que les acteurs du commerce informel développent des stratégies leur permettant de s'ajuster aux restrictions imposées par les autorités. Les contrôles, les limitations de vente ou les interdictions ponctuelles produisent souvent des effets temporaires sans parvenir à réduire durablement les activités informelles. Cette convergence met en évidence les difficultés structurelles auxquelles sont confrontées les institutions de régulation dans les contextes marqués par une forte informalité économique.

Toutefois, certains auteurs relativisent cette inefficacité. Meagher (2010, p. 29) soutient que les limites observées ne résultent pas uniquement de la faiblesse des dispositifs de contrôle, mais également de leur inadéquation aux réalités socioéconomiques locales. Selon cette approche, les populations recourent aux circuits informels parce que ceux-ci répondent à des besoins que les systèmes formels peinent à satisfaire. De son côté, Lund (2006, p. 692) considère que l'application stricte des mesures de contrôle peut parfois renforcer les pratiques clandestines plutôt que les réduire.

Cette divergence alimente une controverse majeure. Une première approche attribue la persistance du commerce informel à l'insuffisance des contrôles institutionnels (Stevens, 2014 ; Balogun, 2021), tandis qu'une seconde l'explique par les défaillances structurelles du système formel et l'inadaptation des politiques publiques (Meagher, 2010 ; Lund, 2006). Dans ce contexte, la présente recherche se positionne en analysant qualitativement, en Haute-Guinée, les interactions entre dispositifs de régulation, stratégies des acteurs informels et pratiques de

gestion des stocks afin de mieux comprendre les mécanismes qui expliquent la persistance des achats informels de carburant.

P4 : Les dispositifs de régulation existants présentent des limites dans le contrôle des achats informels de carburant.

1.4. Modèle opératoire

Ce modèle opératoire repose sur une logique séquentielle où les contraintes logistiques constituent le facteur déclencheur du phénomène étudié. Lorsque les circuits formels d'approvisionnement deviennent incapables de satisfaire la demande, les acteurs développent des mécanismes alternatifs de distribution, ce qui favorise le recours aux circuits informels (P2).

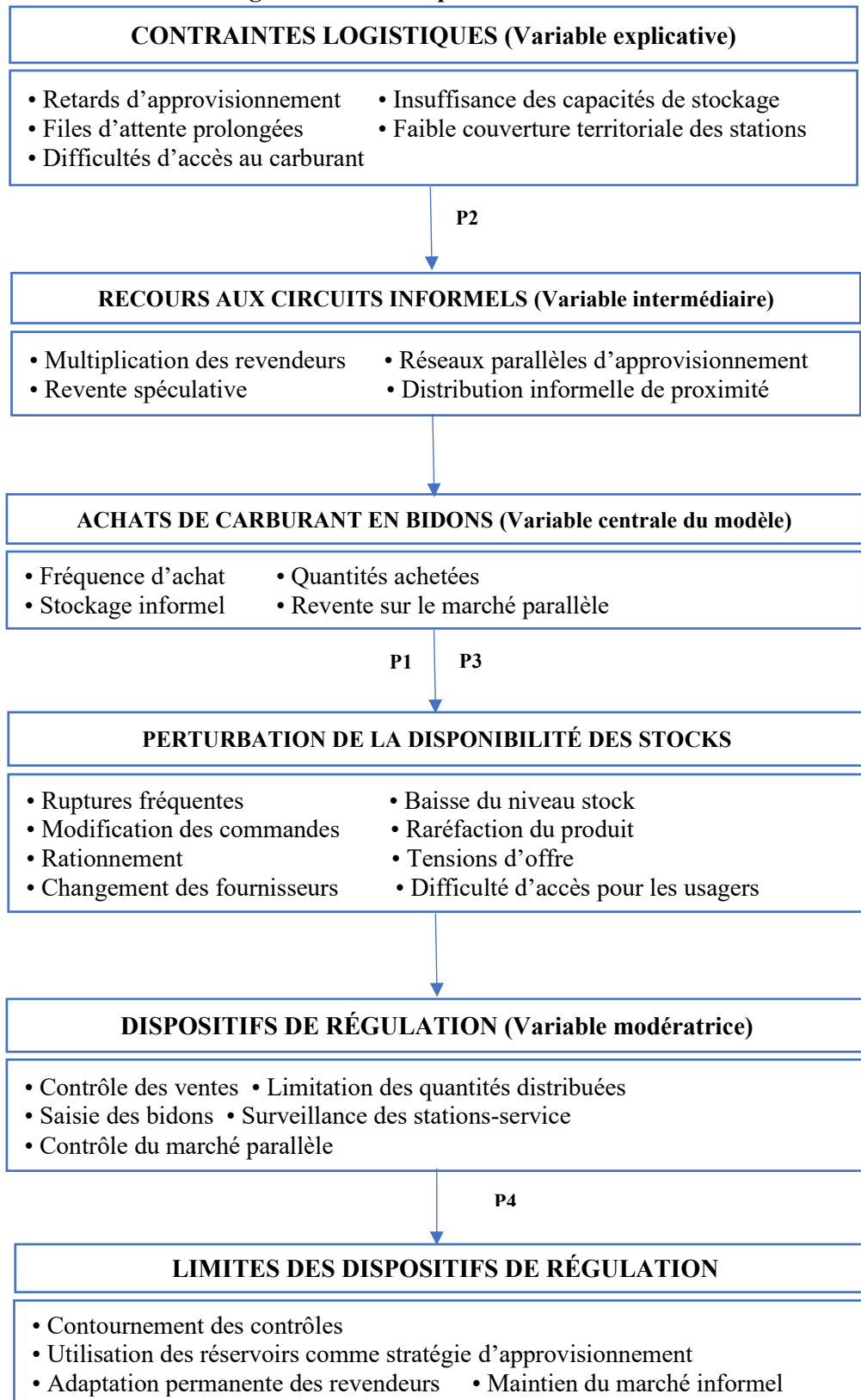
Ces circuits informels se matérialisent principalement par les achats de carburant en bidons, qui constituent la variable centrale de l'étude. Ces pratiques produisent deux effets simultanés :

- une perturbation de la gestion des stocks des stations-service (P1) ;
- une réduction de la disponibilité effective du carburant pour les consommateurs (P3).

Le modèle montre également que les dispositifs de régulation interviennent comme une variable modératrice destinée à limiter ces effets. Toutefois, les résultats empiriques révèlent que ces mécanismes demeurent partiellement inefficaces en raison des stratégies d'adaptation des revendeurs, ce qui explique la persistance des achats informels (P4).

Ainsi, le modèle traduit fidèlement la logique de la théorie de la contingence : les comportements des acteurs, les pratiques de gestion des stocks et l'efficacité de la régulation dépendent directement des contraintes environnementales, logistiques et institutionnelles qui caractérisent le marché du carburant en Haute-Guinée.

Figure 1 : Modèle opératoire de l'étude



Source : Construction des auteurs à partir de la revue de littérature

2. Démarches méthodologiques et justifications du choix

La présente recherche s'inscrit dans une posture épistémologique interprétativiste, selon laquelle la réalité sociale n'est pas objective et indépendante des individus, mais socialement construite à travers les perceptions, les interactions et les expériences des acteurs (Berger & Luckmann, 1966, p. 13).

Selon Max Weber (1922/1971, p. 28), l'analyse des faits sociaux doit s'appuyer sur une démarche compréhensive (*Verstehen*), visant à saisir le sens que les acteurs donnent à leurs actions. Dans cette perspective, les pratiques d'achat en bidons, les mécanismes de contournement de la régulation ou encore les stratégies d'adaptation des gestionnaires ne sont pas de simples comportements observables, mais des actions socialement situées et significatives. Dans le champ des sciences de gestion, cette posture est cohérente avec les travaux de Yvonna Lincoln et Egon Guba (1985, p. 37), qui considèrent que la connaissance est co-construite entre le chercheur et les acteurs étudiés. Ainsi, la compréhension des perturbations dans la gestion des stocks de carburant et des limites des dispositifs de régulation repose sur l'interprétation des discours, des pratiques et des interactions observées sur le terrain. L'adoption de la posture épistémologique interprétativiste nous permet de mieux saisir les logiques sociales sous-jacentes aux pratiques informelles.

La présente étude adopte une approche méthodologique qualitative à visée exploratoire, jugée particulièrement adaptée à l'analyse des pratiques de gestion des stocks de carburant et des défis de régulation liés aux achats en bidons par les acteurs du marché informel en Haute-Guinée. En effet, les phénomènes étudiés s'inscrivent dans un contexte complexe marqué par l'informalité, l'incertitude et des interactions multiples entre acteurs, ce qui nécessite une compréhension approfondie des logiques sociales et organisationnelles sous-jacentes.

Selon John W. Creswell (2014, p. 4), la recherche qualitative permet d'explorer et de comprendre le sens que les individus ou les groupes attribuent à un problème social ou humain. De même, Matthew B. Miles et A. Michael Huberman (2003, p. 10) soulignent que cette approche est particulièrement pertinente pour analyser des phénomènes peu structurés et insuffisamment documentés empiriquement. Dans le cas présent, l'étude du marché informel du carburant et des pratiques d'achat en bidons nécessite d'accéder aux perceptions, aux expériences et aux stratégies des acteurs impliqués.

L'orientation exploratoire de la recherche se justifie par le caractère encore peu étudié du phénomène dans le contexte spécifique de la Haute-Guinée. Selon Robert K. Yin (2016, p. 29), les recherches exploratoires sont appropriées lorsque les frontières entre le phénomène étudié et son contexte ne sont pas clairement définies, ce qui correspond à la situation des interactions entre gestion des stocks, informalité et régulation.

Sur le plan opérationnel, la collecte des données repose principalement sur des entretiens semi-directifs réalisés auprès de trois catégories d'acteurs : les gérants de stations-service, les revendeurs informels et les usagers. Ce choix méthodologique permet de croiser les points de vue et de saisir la complexité des pratiques observées. L'échantillonnage est de type raisonné (*purposive sampling*), visant à sélectionner des acteurs pertinents au regard des objectifs de recherche (Patton, 2002, p. 230). La taille de l'échantillon est déterminée selon le principe de saturation des données, c'est-à-dire lorsque les entretiens n'apportent plus d'informations nouvelles (Glaser & Strauss, 1967, p. 61).

L'échantillon a été constitué selon une logique d'échantillonnage raisonné, privilégiant les acteurs directement impliqués dans les pratiques d'approvisionnement et de distribution du carburant. La sélection des participants reposait sur leur capacité à fournir des informations pertinentes et approfondies sur le phénomène étudié. La diversité des profils retenus a favorisé la confrontation des points de vue et la triangulation des données. Le nombre d'enquêtés n'a pas été déterminé selon des critères statistiques, mais conformément au principe de saturation théorique (Glaser & Strauss, 1967), atteint lorsque les entretiens n'apportaient plus d'informations nouvelles. Ainsi, la pertinence, la richesse et la récurrence des données recueillies ont constitué les principaux critères de justification de l'échantillon.

Enfin, les données collectées feront l'objet d'une analyse thématique, permettant d'identifier, de coder et d'interpréter les régularités dans les discours des acteurs. Cette méthode est reconnue pour sa capacité à produire des résultats rigoureux et interprétatifs dans les recherches qualitatives (Braun & Clarke, 2006, p. 79). Ainsi, l'approche qualitative exploratoire adoptée dans cette étude permet de saisir en profondeur les dynamiques sociales, organisationnelles et institutionnelles qui structurent la gestion des stocks de carburant dans un contexte marqué par l'informalité et les contraintes logistiques.

3. Résultats de recherche

3.1. Présentation de la population d'étude

Dans le cadre de la production des résultats sur le terrain nous avons construit trois (3) populations différentes qui sont : les gérants des stations-services, les revendeurs sur le marché noir et les usagers qui sont les consommateurs de carburant.

Tableau N°1 : Répartition d'échantillon d'étude

Composition de l'échantillon des entretiens			
Nombre d'acteurs retenus	Effectifs	Pourcentages	Cumul
Gérants de stations-services	10	33,33%	33,33%
Revendeurs sur le marché noir	10	33,33%	66,66%
Usagers	10	33,34%	100%
Total	30	100%	

Source : Auteurs, 2026 (données des enquêtes)

Le tableau ci-dessous retrace la composition de notre échantillon d'étude. Cet échantillon est composé de dix (10) gérants de stations-services, dix (10) revendeurs sur le marché noir et dix (10) usagers dans la ville urbaine de Kankan soit 33,33% par catégorie.

Tableau N°2 : Affectation des codes aux interviewés

Catégories	Codes	Identifications	Nombres	Nbres interviewés
Gérants	U	G1 ; G2 ; G3 ; G4 ; G5 ; G6 ; G7 ; G8 ; G9 ; G10 ;	10	10
Revendeurs	R	R1 ; R2 ; R3 ; R4 ; R5 ; R6 ; R7 ; R8 ; R9 ; R10 ;	10	10
Usagers	U	U1 ; U2 ; U3 ; U4 ; U5 ; U6 ; U7 ; U8 ; U9 ; U10 ;	10	10
Total			30	30

Source : Auteurs, 2026 (données des enquêtes)

Pour la production de nos résultats, nous avons opté pour l'analyse de contenu thématique pour comprendre la perception des gérants des stations-services, des revendeurs du marché noir et les usagers sur la pratique de la gestion des stocks de carburant et les défis de régulation liés aux achats en bidons de vingt (20) litres à travers le guide d'entretien dans la ville de kankan. Ce guide nous a permis de collecter des informations sur les thèmes suivants :

- Achats en bidons et perturbation de la gestion des stocks ;
- Contraintes logistiques et expansion des circuits informels ;

- Limites des dispositifs de régulation face à l'informalité,
- Stratégies d'adaptation des gestionnaires face aux pratiques informelles.

Tableau N°3 : Grille d'analyse

Catégories	Sous-catégories
Achats en bidons et perturbation de la gestion des stocks	Pouvez-vous décrire comment vous gérez les stocks de carburant au quotidien ? Comment se fait l'approvisionnement en carburant ?
Contraintes logistiques et expansion des circuits informels	Pourquoi certaines personnes achètent-elles du carburant en bidons selon vous ? Pouvez-vous décrire comment se déroule l'achat et la revente de carburant ? Quelles difficultés rencontrez-vous dans l'approvisionnement en carburant ?
Effets des achats en bidons sur la disponibilité et la gestion des stocks de carburant	Quel impact les achats en bidons ont-ils sur la disponibilité du carburant ? Avez-vous constaté des changements dans la gestion des stocks à cause de ces pratiques ?
Limites des dispositifs de régulation face à l'informalité	Existe-t-il des règles concernant la vente de carburant en bidons ? Ces règles sont-elles respectées selon vous ?
Stratégies d'adaptation des gestionnaires face aux pratiques informelles	Comment faites-vous face aux achats massifs en bidons ? Avez-vous mis en place des stratégies particulières ?

Source : Auteurs, 2026

3.2. Interprétation des résultats

Les résultats bruts collectés à partir de nos interviews sur le terrain ont été traités à travers l'analyse de contenu manuel. Ladite analyse nous a permis de faire la transcription et la retranscription, ainsi de procéder aux découpages du texte et au codages.

Tableau N°3 : Découpages et codages

Catégories	Découpages du texte	Codages
	« Quand nous prenons 40 000 litres, on vend petit à petit soit 10 000 litres par jour pour empêcher la rupture » (G1)	Vente progressive pour éviter la rupture
	« On distribue 30 litres pour les véhicules, 5 à 10 litres pour les motards » (G4)	Limitation des quantités vendues
	« On peut vendre 5 000 litres par jour » (G9)	Réduction du volume distribué
Achats en bidons et perturbation de la gestion des stocks	« À chaque fois que nous vendons 20 000 litres sur 40 000 litres, nous lançons une nouvelle commande » (G1)	Seuil de réapprovisionnement

Contraintes logistiques et expansion des circuits informels	« Le plus souvent on a des ruptures quand la livraison n'est pas respectée » (G1)	Retard de livraison
	« Nous jugeons le puits à la fermeture » (G1)	Contrôle manuel des stocks
	« En cas de besoin non satisfait, nous passons la commande avec un autre partenaire » (G2)	Diversification des fournisseurs
	« Nous n'avons jamais enregistré de rupture » (G4)	Absence de rupture
	« Les pompistes demandent 20 000 FG pour chaque bidon » (R2)	Coût supplémentaire imposé
	« 1 000 FG revient au pompiste » (R6)	Partage informel des bénéfices
	« Je peux obtenir 80 à 100 litres [...] à travers les tours à moto » (R6)	Multiplication des rotations d'approvisionnement
	« Récupération forcée de nos bidons par les policiers et militaires » (R3)	Saisie des bidons par les forces de l'ordre, confiscation des stocks informels
	« Les usagers n'ont pas le temps d'aller acheter à la station et les files d'attente sont trop longues » (R1)	Saturation des stations-service
	« L'accès soit plus facile surtout pour les étudiants » (R6)	Service de proximité
	« Un étudiant [...] ne pourra pas suivre ce fil d'attente » (R6)	Contraintes temporelles des usagers
	« En période de crise, on vend à 15 000 FG le litre » (R1)	Hausse des prix en situation de crise
	« Je ne dépasse pas le seuil de 15 000 FG » (R3)	Autolimitation des prix
	« Le litre est redistribué souvent à 25 000 FG » (R3)	Revente spéculative extrême
	« 20 000 FG reviennent au pompiste » (R1)	Rémunération parallèle des pompistes
	« La vente de carburant m'a permis de me marier et d'acheter un terrain » (R1)	Forte rentabilité de l'activité

Effets des achats en bidons sur la disponibilité et la gestion des stocks de carburant	« Certains revendeurs vendent même à 20 000 FG le litre » (R1)	Pratiques spéculatives excessives
	« Les risques [...] est le stockage des bidons inflammables » (R1)	Risques domestiques liés au stockage
	« Les deux acteurs (pompiste et revendeur) se comprennent pour profiter de la crise » (U4)	Connivence entre acteurs
	« Les revendeurs [...] revendent plus cher pendant la période de rupture » (U4)	Stockage spéculatif du carburant
	« Les revendeurs amènent [...] en dehors de la frontière » (U4)	Revente transfrontalière
	« Ils sont capables de revendre à deux ou trois fois plus cher » (U4)	Revente à prix excessif
	« Certains ont comme activité principale la revente » (U4)	Activité économique permanente
	« D'autres profitent de la crise » (U4)	Activité circonstancielle
	« À cause de l'absence des stations dans certaines zones » (U5)	Insuffisance territoriale des stations
	« En période de crise ils vendent entre 15 000 et 30 000 FG » (U6)	Hausse opportuniste des prix
	« Le réseau entre pompistes et revendeurs est très développé » (U6)	Collaboration informelle organisée
	« J'ai acheté un litre à 20 000 FG » (U7)	Impact financier sur les usagers
	« Le prix dépend de la moralité des revendeurs » (U9)	Variabilité arbitraire des prix
	« La vente en bidon de 20 litres épuise notre stock » (G1)	Épuisement rapide des stocks
	« La vente dans les bidons épuise grandement nos stocks » (G2)	Diminution importante des stocks
	« Les véhicules dépassent 20 à 30 litres » (G1)	Dépassement des seuils habituels d'approvisionnement
	« Cette situation nous conduit à un changement dans la gestion de nos stocks » (G1)	Adaptation des pratiques de gestion

	« Leurs pratiques jouent sur nos planifications » (G1)	Perturbation des prévisions logistiques
	« Certains revendeurs profitent de la rupture pour vendre plus cher » (G3)	Exploitation spéculative des pénuries
	« Ils mettent dans les voitures et motards » (G3)	Utilisation des véhicules pour contourner les contrôles
	« Cette vente réduit considérablement le niveau de stock » (G9)	Baisse importante des réserves
	« Si on n'a pas assez de carburant, on ne vend pas aux revendeurs » (G1)	Suspension des ventes en période de faible stock
	« Certains voyageurs demandent du plein et trois bidons de 20 L » (G1)	Multiplication des volumes achetés par certains clients
	« Très souvent revendu sur le marché noir » (G1)	Revente parallèle du carburant acheté
	« Les revendeurs qui vendent à 13 000 FG sont plus priorisés » (G2)	Priorisation des revendeurs modérés
Limites des dispositifs de régulation face à l'informalité	« Les autorités contrôlent mais ces contrôles sont limités » (G2)	Faible efficacité des contrôles
	« Elles doivent contrôler sur le marché noir » (G2)	Nécessité d'élargir les contrôles
	« Nous n'avons pas de règles particulières » (G3)	Absence de protocole interne
	« Les autorités prennent les bidons avec les revendeurs » (G3)	Saisie des bidons par les autorités
	« Nous vendons 30 litres aux véhicules et 10 litres pour les motards » (G4)	Limitation des volumes par véhicule et motard
	« Généralement, on ne vend pas aux revendeurs » (G4)	Exclusion des revendeurs informels
	« Les contrôles menés par SONAP sont de nature limitée » (G4)	Faiblesse des capacités de contrôle

Source : Auteurs, 2026

Nos enquêtes sur le terrain ont été faites auprès des gérants de stations-services, des revendeurs du marché noir et les usagers. Ces entretiens portaient sur l'achats en bidons et perturbation de la gestion des stocks, les contraintes logistiques et expansion des circuits informels, les limites

des dispositifs de régulation face à l'informalité et sur les stratégies d'adaptation des gestionnaires face aux pratiques informelles.

3.2.1. Achats en bidons et perturbation de la gestion des stocks

Pour éviter la perturbation de la gestion des stocks de carburant la plupart des gérants de stations-services font des ventes progressives à travers la limitation des quantités vendues qui affecte le volume de distribution journalier. Ces derniers anticipent aussi la commande auprès des fournisseurs et autres changent même de fournisseur pour éviter la rupture de carburant sur le marché formel et informel. En témoignent les déclarations suivantes : [...] « *Quand nous prenons 40 000 litres, on vend petit à petit soit 10 000 litres par jours pour empêcher la rupture de carburant. Même avec les quantités de vente limitées, nous enregistrons toujours des manques à cause de la demande croissante des revendeurs* ». Notre approvisionnement dépend de la quantité existante. À chaque fois que nous vendons 20 000 litres sur 40 000 litres, nous lançons une nouvelle commande pour éviter une rupture totale. (Gérant1). [...] « *Quand on a un camion de 40 000 litres on peut vendre 30 000 litres. A l'absence de la rupture on vend au moyen 20 000 litres avant de lancer une nouvelle commande. En cas de besoin non satisfait, nous passons la commande avec un autre fournisseur partenaire* » (Gérant 2). [...] « *Quand on a 40 000 litres, on vend 7 000 litres par jour mais majoritairement aux revendeurs qui amènent dans les zones reculées. On distribue 30 litres pour les véhicules, 5 à 10 à litres pour les motards. À 10 000 litres de stocks restant nous lançons la commande. Pour identifier les stocks restants, nous utilisons la règle pour jauger le puits. Nous n'avons jamais enregistré de rupture car nous mettons uniquement le carburant dans les réservoirs des véhicules, motards et véhicules. Notre station est le Numéro 1* » (Gérant 4). [...] « *Pendant cette période de crise, nous vendons de 8h à 14h. on peut vendre 5 000 litres par jour. On lance la commande quand on a un stock restant de 10 000 litres. On vérifie le niveau du stock à partir de la règle. On assiste très souvent à des ruptures de carburant malgré les dispositions prises comme vous pouvez le constater* » (Gérant 9).

3.2.2. Contraintes logistiques et expansion des circuits informels

- Selon les revendeurs

Nos résultats ont montré que les contraintes logistiques et l'extension du marché informel se manifestent par le coût supplémentaire imposé par les certains pompistes, le partage informel des bénéfices avec certains pompistes, la multiplication des rotations d'approvisionnement par

travers ma moto, la saisie des bidons par les forces de l'ordre, confiscation des stocks informels et saturation des stations-services sont facteurs qui renforcent l'expansion des circuits informels de distribution. Les interviewés nous renseignent sur leurs opinions : [...] « *À la station nous prenons le carburant à 12 000 FG le litre mais les pompistes demandent la somme de 20 000 FG pour chaque bidon de 20L. cette augmentation nous oblige à distribuer le carburant à 15 000 par litre. Nous les revendeurs s'approvisionnent à travers les bidons en 20 Litres dans la logique de faciliter l'accès de la population au carburant mais aussi de combler leurs besoins. Le seul danger que je puisse dire est le stockage du carburant dans les familles respectives mais moi je m'approvisionne pour revendre sans stockage* » (Revendeurs 2). [...] « *Les difficultés auxquelles je fais face est le fils d'attente long mais par jour je peux obtenir 80 à 100 litres de carburant par jour à travers les tours que j'effectue pour remplir le réservoir de ma moto. Cependant, face à cette contrainte, je suis obligé de vendre le carburant à 15 000 francs le litre. Dans ce contexte, la rareté fait le prix. Nous nous approvisionnons au carburant à 12 000 FG le litre et nous revendons à 15 000 FG le litre. Nous faisons un bénéfice de 2 000 FG par litre de carburant vendu et 1 000 FG revient au pompiste* » (Revendeurs 6). *Nous sommes confrontées à la récupération forcée de nos bidons de 20 litres par les policiers et les militaires. Souvent, ils nous retirent les bidons remplis de carburant. Ces pratiques influencent nos comportements sur le marché noir causant une vente de carburant à un prix très cher. Voyez-vous ses véhicules ? Ils ont plus accès, mais certains propriétaires abusent de la situation tout en déchargeant le réservoir. Une fois que les carburants sont extraits du réservoir, le litre est redistribué souvent à 25 000 FG* (Revendeurs 3).

- **Selon les usagers**

Les résultats montrent que les contraintes logistiques et l'extension du marché informel se développent à travers la connivence entre acteurs, le stockage spéculatif du carburant, la revente transfrontalière et à des prix excessifs, les files d'attentes, l'insuffisance territoriale des stations et l'impact financier sur les usagers sont des facteurs favorisent les ventes informelles. Certains usagers nous expliquent leurs perceptions des faits : [...] « *Selon moi, les difficultés auxquelles les revendeurs font face est la massification des demandeurs aux différentes stations-services. Ces difficultés provoquent des stress et des frustrations chez les clients et la rupture du carburant favorise la vente en bidon. Ces revendeurs achètent le carburant pour conserver et revendre plus cher pendant la période de rupture. Ils sont capables de revendre à deux ou trois fois plus chers. Le prix à la station-service est de 12 000 FG mais selon moi les deux acteurs*

(pompiste et revendeur) se communiquent et se comprennent pour profiter de la crise » (Usager 4). [...] « Les files d'attente sont des véritables problèmes liés à l'approvisionnement des revendeurs à la station-service. Ces problèmes d'approvisionnement seraient facteurs d'augmentation des prix du carburant sur le marché noir. Les revendeurs partent acheter du carburant en bidon de 20 litres à cause de l'absence des stations dans certaines environnantes et la recherche de profit. Ils obtiennent le litre à 12 000 FG et revendent le litre 20 000 ou 30 000 FG souvent dans les zones un peu éloignées de la ville de Kankan. C'est l'activité principale de certains mais pour d'autres non » (Usager 4). [...] « Leurs principales difficultés se trouvent du fait qu'en période de crise qu'il est notifié à toutes les stations d'arrêter de vendre dans les bidons de 20 litres. L'approvisionnement dans une telle condition leurs expose à des risques très élevés qui seront accompagnés par la maximisation des profits. Les stations distribuent le carburant à 12 000 FG le litre et les revendeurs vendent à 13 000 mais en période de crise ils vendent entre 15 000 et 30 000 FG. Donc, ces revendeurs gagnent des marges assez conséquentes. Certains ont comme activité principale la vente de carburant par contre d'autres non qui profitent de la crise pour sucer le sang de la population. Le réseau entre pompistes et revendeurs est très développé pour tirer le maximum de profit » (Usager 6). [...] « Selon moi, les difficultés peuvent venir des frais de négociations qui viennent en majoration sur les 20 litres du bidon. Les stations vendent à 12 000 et les revendeurs vendent à 13 000 en temps normal. En période de crise, ils vendent au-delà de 13 000. Ils gagnent excessivement car avant-hier, j'ai acheté un litre à 20 000 FG pour venir donner mes cours à l'Université. Les revendeurs achètent parce que dans la plupart du temps, ils vendent sur le marché noir excepté ceux qui mettent dans les moteurs (Usager 7). [...] « Les files d'attentes longs constitues les principales difficultés des revendeurs. Pour pallier à ce problème, il y a des revendeurs qui profitent des veilles personnes pour avoir le tour rapidement. Plus les revendeurs obtiennent le carburant en difficultés plus les prix de vente seront élevés. En temps normal les stations donnent le carburant à 12 000 le litre et le marché noir redistribue à 13 000 FG. En période de crise le prix de vente dépend de la moralité des revendeurs. Ce prix se trouve dans l'intervalle 15 000 et 25 000 FG et la plupart des revendeurs sont des revendeurs circonstanciels » (Usager 9).

3.2.3. Effets les achats en bidons sur la disponibilité et la gestion des stocks de carburant

Les résultats de nos enquêtes sur le terrain ont montré sans ambiguïté un effet de l'achat en bidon sur le niveau de stockage des stations-services à travers la diminution importante des stocks, l'épuisement rapide des stocks et la perturbation des prévisions logistiques. Ces pratiques d'approvisionnement favorisent l'émergence du marché noir. De ce fait, les gérants pensent que la nature de vente en bidon réduit considérablement le niveau des stocks. *La vente en bidon de 20 litres épuise le niveau de notre stock de carburant. Les revendeurs provoquent la rupture tout en s'approvisionnant excessivement dans la station. Obligatoirement cette situation nous conduit à un changement dans la gestion de nos stocks de carburant. L'achat en bidon provoque des ruptures et leurs présences poussent les usagers à penser à la crise de carburant. Souvent leurs pratiques jouent sur nos planifications car il arrive dès fois que nous vendions plus de 10 000 litres de carburant par jour (Gérant 1). [...] « La vente dans les bidons épuise considérablement nos stocks de carburant. Actuellement, on a arrêté la vente par bidon comme vous le constaté pour que la crise n'atteint pas un certain seuil » (Gérant 2). [...] « Si si, la vente en bidon joue sur la disponibilité de nos stocks de carburant. L'Etat doit livrer des documents à ceux qui respect la norme fixée par les autorités de régulations sur le marché noir. Certains revendeurs profitent de la rupture pour vendre plus cher. Il y a d'autres qui mettent dans les voitures et motards pour ainsi extraire des réservoirs pour la revente sur le marché noir » (Gérant 3). [...] « La vente en bidon réduit amplement le niveau de stock de carburant. Quand on sert dans le bidon on peut se retrouver avec la vente de 15 000 litres par jours. Sans la vente par bidon on peut vendre les 15 000 litres en trois jours » (Gérant 4).*

3.2.4. Limites des dispositifs de régulation face à l'informalité

La plupart des résultats montrent que la suspension des ventes aux revendeurs en période de faible stock, la priorisation des revendeurs modérés, la saisie des bidons par les autorités, la limitation des volumes par véhicule et motard sont des mesures prises pour réguler le marché. Malgré ces mesures, les acteurs concernés développent d'autres pratiques pour obtenir le carburant. Les témoignages de certains gérants nous prouvent : [...] *Pendant cette période de crise, nous vendons 30 litres aux véhicules, 5 à 10 litres pour les motards et ses règles sont respectées chez nous. Généralement, on ne vend pas aux revendeurs. Cependant, les revendeurs faits une mutation de leur approvisionnement passant des bidons de 20 L aux réservoirs de*

leurs mototaxis faisant souvent huit (8) tours dans la journée. Par ailleurs, les contrôles menés par SONAP sont de nature limitée. À ma connaissance, elle est composée d'une équipe de dix (10) personnes (Gérant 4). [...] Si on n'a pas assez de carburant, on ne vend pas aux revendeurs qui mettent dans les bidons mais à quantité suffisante on vend dans les bidons. Souvent les autorités s'impliquent pour interdire les ventes dans les bidons. Certains voyageurs demandent du plein et trois (3) bidons de 20 L qui sont très souvent revendu sur le marché noir (Gérant 1). [...] Les revendeurs qui vendent à 13 000 F sont plus priorisés chez nous. On accepte que ceux qui viennent avec des autorisations. On accepte 10 à 30 bidons à ceux qui vendent correctement. Les autorités contrôlent mais ces contrôles sont limités. Elles doivent contrôler sur le marché noir pas seulement à la station (Gérant 2).

3.3. Discussions

Nos résultats issus de cet article s'articulent autour de l'analyse qualitative des pratiques de gestion des stocks de carburant et les défis à la régulation des achats en bidons par les acteurs du marché noir en Haute-Guinée particulièrement dans la ville Urbaine de Kankan.

Les résultats obtenus confirment largement les travaux de Walther (2014, p. 12), Eyebiyi (2016, p. 6) et Balogun (2021, p. 8), en montrant que les achats de carburant en bidons par les revendeurs informels exercent une pression importante sur les stocks des stations-service, conduisant les gérants à adopter des stratégies d'ajustement telles que la limitation des ventes, l'anticipation des commandes et la diversification des fournisseurs. Toutefois, nos résultats nuancent ces conclusions en révélant que certaines stations parviennent à réduire les risques de rupture grâce à des mesures de contrôle plus strictes, notamment l'interdiction de la vente en bidons et le suivi régulier des niveaux de stock. En revanche, ils contredisent partiellement l'idée selon laquelle les achats en bidons constituent systématiquement une source de rupture. Dans certains cas, ces pratiques apparaissent davantage comme une conséquence des insuffisances du système d'approvisionnement que comme leur cause principale, rejoignant ainsi l'analyse de Meagher (2010, p. 23). Cette étude met donc en évidence une relation dynamique où les comportements des acteurs informels et les limites organisationnelles des stations se renforcent mutuellement.

Les résultats obtenus confirment globalement les analyses de Stevens (2014, p. 81), Balogun (2021, p. 9) et Walther (2015, p. 614), selon lesquelles les défaillances logistiques favorisent l'essor des circuits informels de distribution du carburant. En Haute-Guinée, les longues files

d'attente, la saturation des stations-service, les coûts additionnels imposés lors de l'approvisionnement et les saisies de bidons poussent les revendeurs à développer des stratégies alternatives, notamment les rotations multiples à moto, le stockage spéculatif et la revente à des prix élevés. Toutefois, nos résultats nuancent cette interprétation en montrant que les contraintes logistiques ne constituent pas l'unique moteur de l'informalité. Les logiques de profit, les arrangements entre certains pompistes et revendeurs ainsi que les opportunités offertes par les zones faiblement desservies jouent également un rôle déterminant, rejoignant ainsi les observations de Meagher (2010, p. 27) et Lund (2006, p. 689). En revanche, nos résultats contredisent partiellement l'idée d'une informalité exclusivement subie, en révélant l'existence de comportements opportunistes organisés qui transforment les difficultés d'approvisionnement en sources de rente économique. Cette dynamique témoigne d'une interaction complexe entre contraintes logistiques, incitations économiques et faiblesses de la régulation.

Les résultats obtenus confirment les travaux de Walther (2014, p. 12), d'Eyebiyi (2016, p. 6) et de Balogun (2021, p. 8), selon lesquels les achats de carburant destinés à la revente informelle exercent une pression importante sur les stocks disponibles et perturbent les mécanismes de gestion des approvisionnements. En Haute-Guinée, les ventes en bidons accélèrent l'épuisement des réserves, augmentent les volumes distribués quotidiennement et contraignent les gérants à modifier leurs pratiques de gestion afin de prévenir les ruptures. Toutefois, nos résultats nuancent cette relation en montrant que les difficultés observées ne découlent pas exclusivement des achats en bidons, mais également des capacités limitées d'anticipation logistique et de la forte volatilité de la demande. Cette observation rejoint partiellement l'analyse de Meagher (2010, p. 23) et de Lund (2006, p. 689), qui soulignent le rôle des insuffisances structurelles du système d'approvisionnement. En revanche, nos résultats contredisent l'idée selon laquelle les achats informels constitueraient principalement un mécanisme compensatoire des déficiences du réseau formel. Ils révèlent plutôt que ces pratiques alimentent des comportements spéculatifs favorisant la raréfaction du carburant et l'expansion des circuits parallèles. Ainsi, l'effet des achats en bidons apparaît comme le produit d'une interaction entre stratégies opportunistes des revendeurs, contraintes logistiques et limites des mécanismes de régulation.

Les résultats obtenus confirment les analyses de Stevens (2014, p. 83), Balogun (2021, p. 10) et Eyebiyi (2016, p. 8), selon lesquelles les dispositifs de régulation des marchés pétroliers

demeurent confrontés à d'importantes limites opérationnelles. En Haute-Guinée, les mesures de restriction des volumes, l'interdiction ponctuelle des ventes en bidons et les contrôles administratifs apparaissent insuffisants pour contenir les achats informels, les acteurs développant continuellement de nouvelles stratégies d'approvisionnement, notamment à travers l'utilisation des réservoirs de mototaxis ou le recours à des autorisations informelles. Toutefois, nos résultats nuancent cette lecture en montrant que l'inefficacité des mécanismes de contrôle ne résulte pas uniquement de la faiblesse des capacités institutionnelles, mais également de la tolérance sélective accordée à certains revendeurs et de la coexistence de pratiques informelles au sein même du système de distribution formel. Par ailleurs, nos observations contredisent partiellement l'idée selon laquelle un renforcement des contrôles suffirait à réduire l'informalité. À l'instar des analyses de Meagher (2010, p. 29) et Lund (2006, p. 692), elles suggèrent que des mesures exclusivement coercitives peuvent favoriser le déplacement et la recomposition des pratiques informelles plutôt que leur disparition. Ainsi, la persistance des achats informels résulte d'une interaction entre insuffisances institutionnelles, logiques d'adaptation des acteurs et inadéquation partielle des mécanismes de régulation aux réalités locales.

Conclusion

L'objectif de cet article est d'analyser qualitativement les effets de la vente de carburant en bidon aux acteurs du marché informel en Haute-Guinée sur les pratiques de gestion des stocks et les mécanismes de régulation. Les résultats empiriques ont montré une perturbation de la gestion des stocks par les approvisionnements en carburant, une augmentation des prix de revente sur le marché informel dû à des contraintes logistiques et l'émergence du marché informel suite aux limites des dispositifs de régulation. Ces résultats valident nos propositions.

Cependant, les achats en bidons perturbent fortement la gestion des stocks de carburant dans les stations-service. Pour limiter les ruptures, les gérants adoptent des ventes progressives, réduisent les quantités distribuées et anticipent les commandes auprès des fournisseurs. Certains changent également de partenaires d'approvisionnement afin de maintenir la disponibilité du carburant. Leur suivi des stocks repose essentiellement sur le jaugeage manuel des cuves. Malgré ces stratégies d'adaptation, les stations continuent d'enregistrer des ruptures fréquentes dues à la forte demande des revendeurs, à l'intensification des ventes journalières et à l'augmentation des besoins en période de crise.

En outre, les contraintes logistiques favorisent l'expansion des circuits informels de carburant en Haute-Guinée. Cette situation se traduit par les longues files d'attente, les coûts supplémentaires imposés par certains pompistes, les saisies de bidons, l'insuffisance des stations-service et la saturation des points d'approvisionnement. Les revendeurs développent alors des stratégies alternatives, notamment les rotations multiples à moto, le stockage spéculatif et la revente à des prix élevés. Les usagers soulignent également l'existence de réseaux de connivence entre certains pompistes et revendeurs, contribuant à l'augmentation des prix et au développement du marché noir du carburant.

Également, les achats de carburant en bidons affectent fortement la disponibilité et la gestion des stocks dans les stations-service. Ces pratiques entraînent l'épuisement rapide des réserves, perturbent les prévisions logistiques et favorisent les ruptures fréquentes. Face à cette situation, certains gérants modifient leurs pratiques de gestion ou suspendent la vente en bidons afin de limiter la crise. Les enquêtes révèlent également que ces achats alimentent le marché noir et encouragent des pratiques spéculatives de revente du carburant.

Enfin, les dispositifs de régulation reposent sur la limitation des ventes, la suspension des approvisionnements en bidons, la saisie des contenants et le contrôle des volumes distribués aux usagers. Toutefois, ces mesures demeurent peu efficaces en raison de l'insuffisance des contrôles et de l'adaptation des acteurs informels. Les revendeurs développent de nouvelles stratégies d'approvisionnement, notamment l'utilisation des réservoirs de mototaxis ou des autorisations informelles. Ainsi, les limites opérationnelles des autorités de contrôle favorisent la persistance et l'expansion du marché informel du carburant.

Les résultats de cette étude montrent la nécessité de renforcer les mécanismes de régulation et de modernisation de la gestion des stocks de carburant en Haute-Guinée. Premièrement, les autorités publiques et les structures de régulation, notamment la Société Nationale des Pétroles, devraient mettre en place un système numérique de suivi des stocks et des flux de distribution afin de limiter les détournements vers les circuits informels. L'informatisation des opérations de vente permettrait de tracer les volumes distribués, d'anticiper les ruptures et de réduire les manipulations informelles observées dans certaines stations-service.

Deuxièmement, il apparaît indispensable de renforcer les capacités logistiques des stations-service à travers l'amélioration des infrastructures de stockage, la diversification des fournisseurs et la sécurisation des chaînes d'approvisionnement. Les résultats montrent que les

files d'attente, les retards de livraison et l'insuffisance des capacités de stockage favorisent fortement le recours aux achats en bidons et l'expansion du marché noir. Une meilleure couverture territoriale des stations-service dans les zones périphériques de la Haute-Guinée contribuerait également à réduire la dépendance des populations envers les circuits informels.

Troisièmement, les dispositifs de contrôle doivent être réorganisés autour d'une approche plus intégrée et plus opérationnelle. Les contrôles actuels semblent concentrés principalement sur les stations-service alors que les réseaux de revente se développent davantage dans les espaces informels. Il serait donc pertinent de renforcer les équipes de contrôle, de coordonner les actions entre les forces de sécurité et les services de régulation, ainsi que de mettre en œuvre des sanctions ciblées contre les pratiques spéculatives et les formes de connivence entre certains acteurs du marché.

Quatrièmement, cette étude suggère l'importance d'une sensibilisation communautaire sur les risques économiques, sécuritaires et sociaux liés au stockage informel du carburant dans les ménages. Les résultats ont montré que plusieurs revendeurs stockent des bidons dans des espaces domestiques, exposant ainsi les populations à des risques élevés d'incendie et d'accidents.

Enfin, cette recherche ouvre plusieurs perspectives scientifiques futures. Les travaux à venir pourraient adopter une approche quantitative afin de mesurer l'impact économique réel des achats en bidons sur les performances des stations-service et sur les dépenses des ménages. D'autres recherches comparatives entre les régions minières et non minières de la Guinée permettraient également de mieux comprendre l'influence des dynamiques territoriales sur l'expansion des circuits informels de carburant.

Références bibliographiques

1. Article de revue

Arouri, M. E. H., & Fouquau, J. (2009). *On the short-term influence of oil price changes on stock markets*. SSRN. <https://ssrn.com>

Baita, K., & Kpoghomou, N. (2021), « *Optimisation de la logistique d'un terminal à conteneurs : cas de Conakry Terminal* » SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3980863>

Balogun, W. A. (2021). *Why has the 'black' market in the Gulf of Guinea endured?* Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs, 13(3), 178-202. <https://doi.org/10.1080/18366503.2021.1876311>

BENCHEIKH EL A. & BOUTACHKOURT. FZ (2022) « Le tableau de bord comme outil d'optimisation des coûts des stocks : cas d'une grande distribution », *Revue Internationale des Sciences de Gestion* « Volume 5 : Numéro 1 » pp : 398 - 420

Chakraborty, A., Vashishth, A., Iyambo, T., & Mutingi, M. (2022). Perceived performance of gasoline supply chains: Empirical evidences from Namibia. *Vision*, 26(6), 1-15.

<https://doi.org/10.1177/09721509221083442>

Donaldson, L. (2001). *The Contingency Theory of Organizations*. Sage Publications. <https://doi.org/10.4135/9781452229249>

Eyebiyi, E. (2016). Étudier l'État à partir de l'informalité. Répression et résistances autour du commerce informel de carburant. *Lien social et Politiques*, (76), 1-18. <https://doi.org/10.7202/1037066ar>

Gammelgaard, B., & Flint, D. J. (2012), « Qualitative research in logistics and supply chain management », *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 42(8/9), 721–725.

Hart, K. (1973). Informal income opportunities and urban employment in Ghana. *The Journal of Modern African Studies*, 11(1), 61–89. <https://doi.org/10.1017/S0022278X00008089>

Lawrence, P. R., & Lorsch, J. W. (1967). *Organization and Environment*. Harvard University Press.

Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*. Sage Publications.

Moatila, O. L., Bakanahonda, S. F. L., & Ndzani, F. (2019). La vente illicite de carburant dans la ville de Brazzaville (République du Congo). *Revue de Géographie de l'Université de Ouagadougou*, 2, 103-118.

Sakka, O., Botta-Genoulaz, V., & Trilling, L. (2009), « Modélisation des facteurs influençant la performance de la chaîne logistique », arXiv. <https://arxiv.org/abs/0905.4592>

Silver, E. A., Pyke, D. F., & Peterson, R. (1998). *Inventory Management and Production Planning and Scheduling* (3rd ed.). Wiley.

Stevens, P. (2014), « Opportunities and challenges for petroleum markets in Sub-Saharan Africa », *Energy Policy*, 64, 78–86. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2013.07.092>

Walther, O. (2014). Business, brokers and borders: The structure of West African trade networks. *Journal of Development Studies*, 50(4), 603-620.

2. Ouvrages

Berger, P. L., & Luckmann, T. (1966). *The social construction of reality*. Anchor Books.

Boyer, R. (1990). *The Regulation School : A Critical Introduction*. Columbia University Press.

Creswell, J. W. (2014). *Research design : Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (4th ed.). Sage Publications.

De Soto, H. (1989). *The Other Path : The Invisible Revolution in the Third World*. Harper & Row.

Miles, M. B., & Huberman, A. M. (2003). *Analyse des données qualitatives*. De Boeck.

Patton, M. Q. (2002). *Qualitative research and evaluation methods* (3rd ed.). Sage Publications.

Yin, R. K. (2016). *Qualitative research from start to finish* (2nd ed.). Guilford Press.

Weber, M. (1971). *Économie et société* (J. Freund, Trad.). Plon. (Œuvre originale publiée en 1922)

Zipkin, P. H. (2000). *Foundations of Inventory Management*. McGraw-Hill.

3. Site internet ou page web

La Guinée Info. (2023). *Kankan : pénurie de carburant dans les stations-service*. <https://laguinee.info>

RFI. (2025). *Guinée : trafic de carburant et marchés parallèles en hausse*. <https://www.rfi.fr>