

Logiques de Maintien et de Perennisation de la Vente Informelle de Carburant a Korhogo (Cote d'Ivoire)

***Gacha Franck-Gautier,
Amouin Kouassi Marius,***

Université Pelefero Gon Coulibaly de Korhogo, Cote d'Ivoire

Doi:10.19044/esj.2019.v15n32p145 [URL:http://dx.doi.org/10.19044/esj.2019.v15n32p145](http://dx.doi.org/10.19044/esj.2019.v15n32p145)

Résumé

L'une des activités informelles à Korhogo qui connaît un essor dans un contexte de normalité institutionnelle et sociale est la vente parallèle de carburant. Cet article se propose de cerner les facteurs structurants de la vente parallèle de carburant à Korhogo. Pour atteindre cet objectif, nous avons opté pour une étude socio-anthropologique qui a vu la participation de 35 individus sélectionnés par le biais des méthodes de choix raisonné et en grappes. Cette démarche a permis non seulement de donner des explications aux logiques de maintien et de pérennisation de la vente parallèle de carburant à Korhogo, mais aussi de montrer l'impact de ce type de vente de carburant sur le développement de Korhogo. L'étude a pu révéler que le commerce parallèle de carburant constitue une stratégie de réduction de la pauvreté et d'amélioration des conditions de vie des populations. C'est justement l'une des raisons pour lesquelles les autorités sont moins regardantes sur ce phénomène.

Mots clés : Secteur informel, Commerce parallèle, Carburant, Korhogo, Côte d'Ivoire

Logic of Maintenance and Perennisation of the Informal Sale of Fuel in Korhogo (Cote d’Ivoire)

***Gacha Franck-Gautier,
Amouin Kouassi Marius,***

Université Pelefero Gon Coulibaly de Korhogo, Cote d’Ivoire

Abstract

One of the informal activities in Korhogo that is flourishing in a context of institutional and social normality is the parallel sale of fuel. This article aims to identify the structuring factors of parallel fuel sales in Korhogo. To achieve this goal, we opted for a socio-anthropological study that saw the participation of 35 selected individuals through the methods of reasoned choice and in clusters. This approach made it possible not only to explain the logic of maintaining and perpetuating parallel fuel sales in Korhogo, but also to show the impact of this type of fuel sale on the development of Korhogo. The study revealed that parallel trade in fuel is a strategy for reducing poverty and improving people's living conditions. This is one of the reasons why the authorities are less interested in this phenomenon.

Keywords: Informel sector, Parallel trade, Fuel, Korhogo, Côte d’Ivoire

Introduction

Le commerce informel est l’un des faits d’actualité au cœur des villes d’Afrique subsaharienne. Le plus souvent, ce secteur renvoie à l’image de petits producteurs non organisés opérant à la lisière de l’économie moderne (N. Benjamin et A. A. Mbaye, 2012). Ce commerce, depuis l’avènement des programmes d’ajustements structurels dans les années 1980 en Côte d’Ivoire, connaît une certaine prospérité économique. Selon M. Talagrand (2015), à cette époque, les emplois salariés pourvus par le secteur formel ne suffisaient plus à répondre aux besoins d’une population de plus en plus nombreuse. Le commerce informel est rapidement devenu le secteur du dernier recours pour tous ceux qui avaient du mal à trouver un emploi dans le secteur formel à cause de la flexibilité du marché des biens et services (Benjamin & Mbaye, idem). Ce secteur absorbe les actifs en quête d’insertion sociale et économique en milieu urbain, et ce à travers la mise en place de stratégies individuelles consistant à exercer des activités parallèles sur le marché des biens et services en milieu urbain (E. Grégoire 2003, M. Talagrand, idem). Selon une étude de

la Commission Economique pour l’Afrique (2015), 89,4% des emplois en Côte d’Ivoire sont dominés essentiellement par les activités informelles. E. Grégoire et P. Labazée (1993) révèlent aussi que certains centres urbains notamment Korhogo doivent leur essor à l’implantation d’activités informelles. Ainsi, quand bien même la population de Korhogo développe les activités agropastorales, le secteur informel enregistre 65% des emplois (P. G. Tapinos et al. 2001) dont la vente parallèle de carburant. Cela illustre bien l’importance de ce secteur d’activité et les éventuelles solutions que son adoption pourrait apporter aux villes de l’intérieur du pays et particulièrement celles des zones Nord où le taux de pauvreté en milieu urbain atteint respectivement 36% en 2002, 53,5% en 2008 et 49,2% en 2015 (INS, 2015a). En effet, hormis la crise économique mondiale, les différentes crises qu’a connues la Côte d’Ivoire depuis 2002 se sont soldées par la recrudescence de la pauvreté chez l’ensemble des populations du pays et surtout celles des zones Nord, pour la simple raison que bien avant ces crises, les populations de cette localité vivaient des inégalités non seulement en termes d’aménagement du territoire mais également au niveau de leur pouvoir d’achat (C. Aubertin, 1983 ; M. Touré, 2010). Par ailleurs, très peu florissante au départ, cette activité connaît un développement graduel remarquable dû à la fermeture de plusieurs stations-service suite conflit militaro-politique de 2002 à 2011 et à la prolifération d’engins mécaniques à deux et trois roues. Aujourd’hui, l’activité artisanale de revente parallèle de carburant perdure en dépit du redéploiement de l’Administration et la réouverture des stations-service formelles. Les populations continuent d’exercer en toute quiétude la revente de carburant ; les étals sont perceptibles aux abords de toutes les grandes artères, les rues de quartier, à proximité des domiciles, voire non loin des stations-services légales. Le fait surprenant, c’est que les détaillants artisanaux s’approvisionnent dans les stations-services formelles, dans des bidons de 25 litres, qu’ils vont transvaser ensuite dans des bouteilles pour la vente au détail. Or, cette pratique est formellement interdite par la loi n°92-469 du 30 juillet 1992 portant répression des fraudes en matière de produits pétroliers et des violations aux prescriptions techniques de sécurité¹⁷. Paradoxalement, plusieurs usagers, détenteurs d’engins mécaniques à deux et trois roues, se ravitaillent chez les vendeurs au détail de carburant sachant que ces derniers pratiquent un prix relativement plus élevé (entre 650 et 700 FCFA le litre) contre 630 FCFA dans les enseignes formelles. De même, le prix de vente du carburant au détail est indexé au prix fixé par les stations-service. Au regard de ce qui précède, il convient de se poser la question suivante : qu’est-ce qui explique le développement d’une telle activité dans un contexte de normalité

¹⁷Journal Officiel de la République de Côte d’Ivoire du 27 février 2003.

institutionnelle et sociale ? Cet article se propose d'expliquer les logiques de maintien et de pérennisation de la vente parallèle de carburant à Korhogo.

1. Matériel et méthodes

Nous avons réalisé notre enquête dans trois (03) quartiers de la ville à savoir : Soba, Koko et Résidentiel 2. Le choix de ces quartiers est essentiellement motivé par leur proximité vis-à-vis des stations-service formelles (Soba et Koko situés au centre-ville) et par leur éloignement desdites stations-service (Résidentiel 2). Les deux premiers quartiers regorgent de plusieurs dizaines de revendeurs de carburant. Quant à Résidentiel 2, du fait de l'urbanisation accélérée, il est habité par des détenteurs de motocyclettes et tricycles de plus en plus nombreux. Cette étude a vu la participation de 62 individus retenus sur la base d'un échantillonnage par choix raisonné et en grappes. La première méthode a permis de réaliser des entretiens avec 27 individus pris individuellement (20 consommateurs, 04 autorités, 03 gérants de station-service) sur la base du principe de la saturation (A. P. Pires, 1997). Les thématiques abordées lors des entretiens tournaient autour du maintien et de la pérennisation de la vente parallèle ainsi que les systèmes de relations dans lesquels s'insèrent l'ensemble des acteurs. La deuxième méthode a consisté d'abord à diviser les vendeurs en grappes, par quartier, pour prendre en compte la population totale des vendeurs parallèles de carburant, vu que nous ne disposons pas de base de sondage sur les revendeurs. Ensuite, nous avons sélectionné au hasard 35 vendeurs que nous avons interrogés par voie de questionnaire. Après cette phase, les informations recueillies ont été traitées à l'aide du tableur EXCEL et du logiciel PSPP.

2. Résultats et analyses

2.1. Caractéristiques sociodémographiques des vendeurs de carburant

Sur un total de 35 vendeurs, nous avons dénombré 29 hommes (82,85%) et 6 femmes (17,15%). Il s'ensuit que le commerce illicite de carburant à Korhogo est dominé par les hommes ; cela peut s'expliquer par le fait que dans la partie Nord de la Côte d'Ivoire, singulièrement à Korhogo, du fait du fort ancrage culturel ambiant, la plupart des activités agricoles ou non sont l'affaire des hommes. Les femmes sont généralement confinées dans les rôles de ménagères, aides agricoles, éducatrices des enfants. Ainsi, le fait pour elles d'exercer dans le « *champ masculin* » n'est-il pas toujours socialement valorisé puisque cela est perçu comme une dénégation des valeurs culturelles sénoufo. En outre, en termes de niveau d'instruction, l'enquête révèle que 29 vendeurs de carburant n'ont aucun niveau d'étude ou ont seulement atteint le niveau primaire et 6 vendeurs ont atteint le niveau secondaire. Le faible niveau d'instruction est justificatif de la ruée des acteurs sociaux vers ce secteur, étant

donné qu'il ne nécessite aucune qualification, l'essentiel étant de disposer de ressources financières pour démarrer et demeurer dans l'activité.

2.2. Organisation et structuration des revendeurs de carburant à Korhogo

Le commerce illicite de carburant dans la rue n'est pas un phénomène nouveau en Côte d'Ivoire. Depuis l'avènement des motos, il est apparu de petits points de vente de carburant mais à un degré moindre puisqu'il n'existe pas, même jusqu'à aujourd'hui, de stations-service spécifiques pour l'approvisionnement en carburant de ces engins à Korhogo. Ce commerce va connaître un développement exponentiel à cause de la fermeture des stations-service dans la partie Nord (Korhogo) du territoire ivoirien sous contrôle des rebelles à partir de septembre 2002. Ce « no man's land » favorise le développement d'activités informelles dont la revente de carburant. Cela va occasionner la prolifération des étals de vente de carburant le long des axes routiers, voies principales et secondaires, rues de quartiers, etc. Afin de mieux défendre leurs intérêts, les revendeurs vont d'abord se constituer en association (syndicat informel du reste, puisque non reconnu par les pouvoirs publics) puis vont répartir la ville de Korhogo en dix zones, avec un interlocuteur privilégié dans chaque zone. La mission des délégués est de contrôler les revendeurs afin que ces derniers n'exposent pas une grande quantité de carburant en bordure de rue. Ils enregistrent par ailleurs les nouveaux adhérents et tentent de régler les différents problèmes auxquels les revendeurs sont confrontés dans leurs zones respectives. Par exemple, lorsqu'un vendeur est confronté à un problème quelconque, c'est le délégué de sa zone d'appartenance qu'il sollicite et ce dernier fait remonter l'information jusqu'au président de l'association. Le président à son tour convoque une réunion avec tous les autres membres afin de trouver ensemble une solution au problème posé. Les zones d'influence de l'association sont les suivantes : Trois poteaux et Route de Boundiali ; Banaforo ; Route de Ferké ; Petit Paris ; Route de Karakoro ; Centre-ville ; Route de Téguré ; Koko ; Soba ; Route de Bouaké. Cette association informelle est structurée comme suit : un président, un vice-président, un secrétaire général, un vice-secrétaire, un trésorier, un commissaire aux comptes, un vice-commissaire aux comptes.

2.3. Logiques de maintien des acteurs sociaux dans la revente parallèle de carburant

2.3.1. Logique économique

Les données du terrain permettent d'opérer une classification des revendeurs de carburant selon le gain journalier. Si l'on se réfère aux informations recueillies, seuls 2 enquêtés, soit 5.71% des revendeurs interrogés, ne parviennent pas à engranger au moins 1000 FCFA par jour. On

enregistre 16 revendeurs (45.71%) qui déclarent percevoir au quotidien une somme oscillant entre 1000 FCFA et 2000 FCFA. Dans la même veine, 11 revendeurs (31.43%) déclarent arrêter leurs comptes avec un excédent quotidien compris entre 2000 FCFA et 3000 FCFA. Enfin, les revendeurs de carburant dont le gain journalier varie de 3000 FCFA à 4000 FCFA représentent 17.14% de la population enquêtée, soit 6 revendeurs. Ces données nous renseignent sur la relative rentabilité du commerce illicite de carburant dans la ville de Korhogo. Le croisement des gains à l'effectif des revendeurs permet de situer bénéfique moyen journalier d'un revendeur de carburant oscille entre 1628 FCFA et 2600 FCFA. On peut ainsi déduire que la revente parallèle de carburant permet à ceux qui l'exercent de disposer de ressources financières modestes, mais leur permettant de se prendre en charge, notamment sur le plan alimentaire et la scolarisation des enfants. S'agissant du premier point, 31 revendeurs (88.57%) ont une dépense alimentaire journalière comprise entre 900 FCFA et 1500 FCFA contre 4 revendeurs (11.43%) qui estiment leur consommation journalière en aliments entre 1800 FCFA et 3000 FCFA. Ces valeurs sont largement supérieures au seuil de pauvreté retenu par l'Etat de Côte d'Ivoire qui est de 737 FCFA par jour (INS, 2015a). Cela pourrait être l'une des raisons pour lesquelles les revendeurs se maintiennent dans cette activité malgré son caractère illicite. En ce qui concerne les dépenses liées à la scolarisation des enfants, sur les 35 enquêtés, 22 revendeurs (62.86%) dépensent entre 50.000 FCFA et 110.000 FCFA pour les frais de scolarisation de leurs enfants. Les 13 autres revendeurs n'ayant pas d'enfant ne sont pas concernés par cette question. En définitive, on peut noter que le commerce illicite de carburant, quoiqu'interdit, constitue une activité génératrice de revenus pour une frange d'acteurs sociaux non moins vulnérables.

2.3.2. Logique socioculturelle

La population autochtone de Korhogo est majoritairement cultivatrice. Aujourd'hui, avec la forte croissance démographique et la pression foncière, l'accès à la terre ainsi que les activités agricoles qui s'y développent sont aujourd'hui problématiques. En effet, les spéculations développées à Korhogo (le coton, la mangue, l'anacarde), du fait de leur caractère saisonnier, ne permettent pas aux populations de disposer de ressources financières conséquentes le long de l'année. Du coup, les acteurs se reconvertissent dans d'autres activités afin de combler le déficit engendré par les fins de campagne agricole. Par conséquent, certains individus se muent en revendeurs de carburant parallèle pendant la période de soudure, juste le temps que débute la saison des travaux champêtres pour reprendre leurs activités initiales. C'est l'une des raisons pour lesquelles l'on aperçoit le long des artères des étals vides, abandonnés par leurs propriétaires, à certaines périodes de l'année. Par

ailleurs, au-delà de sa fonction économique, le commerce illicite de carburant renforce les liens sociaux, les affinités sociales entre revendeurs et consommateurs. Une forme de contrat social voit le jour à l'occasion des transactions autour de ce commerce. En effet, chez les revendeurs de proximité, outre le paiement au comptant, les consommateurs ont la latitude de se ravitailler en carburant en payant à crédit, par la mise en gage d'un objet personnel dont la valeur marchande est supérieure à la quantité de carburant demandée. Ces différentes options que les stations-service formelles ne proposent pas constituent à n'en point douter une alternative pour les consommateurs (clients) qui ne disposent pas toujours de liquidité. On assiste dès lors à l'institution d'un système normalisé d'assistance et de solidarité autour des transactions liées à la vente de carburant parallèle, une adaptation sociale de contournement de la rigidité des stations-service formelles de la part des acteurs sociaux.

2.3.3. Logique institutionnelle

Bien avant la crise militaro-politique de 2002 qui s'est soldée par la fragilisation de certaines institutions, le commerce informel de carburant existait, mais à un rythme maîtrisé, avec quelques vendeurs isolés installés aux abords de certaines rues, disposant de petits stocks de carburant. Au début, ces points de vente étaient le lieu par excellence d'approvisionnement des motocyclettes utilisant le mélange de carburant (super sans plomb et huile de moteur) jusqu'à ce qu'apparaissent les motocyclettes utilisant le carburant non mélangé, communément appelé « sec », à la faveur de la rébellion armée. L'avènement de cette rébellion a occasionné des dysfonctionnements dans le ravitaillement des stations-service des zones occupées par les rebelles d'alors. Le cordon de ravitaillement avec la zone gouvernementale étant rompu, les stations-service vandalisées et fermées, les tenants de la rébellion vont s'orienter vers les pays limitrophes afin d'importer du carburant devant servir à alimenter leurs engins (motocyclettes, véhicules type 4x4, camions, etc.) pour le convoyage des troupes. Nait alors un trafic intense de carburant qui ne peut être géré que par les seuls rebelles, le recours à des civils s'impose pour la distribution de proximité. C'est dans ce contexte que croît de façon exponentielle le nombre de points de vente ainsi que leur dissémination dans toute la zone sous contrôle rebelle. Pendant près de 10 ans, entre 2002 et 2011, les revendeurs deviennent incontournables dans la chaîne de distribution, si bien que même le retour à la normalité institutionnelle depuis 2012 ne peut masquer l'utilité sociale de ces acteurs. L'autre fait à relever est l'ancien statut de combattant de la majorité des revendeurs : à l'instar des conducteurs de taxis-motos de la ville de Korhogo, plusieurs revendeurs de carburant ont combattu dans l'ex-rébellion mais n'ont pu être enrôlés dans les rangs de l'armée ivoirienne dès la fin du conflit. Faiblement instruits pour la plupart,

ces supplétifs n'ont trouvé mieux que d'exercer une activité génératrice de revenus, aussi dangereuse qu'interdite soit-elle. Les autorités font donc preuve de mutisme et de laxisme quant à la répression de la vente parallèle de carburant par du personnel non formé à le faire, pour autant que ces supplétifs se contentent de cette activité sans rien revendiquer.

2.4. Logique de pérennisation de la revente parallèle de carburant

Le comportement du revendeur de carburant, pour paraphraser Crozier et Friedberg (1992), est celui d'acteur rationnel agissant en fonction des enjeux et de la situation dans laquelle il se trouve. En effet, les revendeurs de carburant parallèle qui s'approvisionnaient autrefois, à moindre coût, dans le circuit informel du fait de la rébellion, n'ont plus accès à ce carburant. Aujourd'hui, ils sont obligés de se ravitailler dans le circuit formel où le prix d'achat est nettement supérieur à celui du circuit informel d'antan. Ce circuit formel d'approvisionnement implique non seulement peu de bénéfices pour les revendeurs, mais a également réduit considérablement leur clientèle. Un revendeur confirme ce fait en affirmant : « *le carburant ne marche pas comme avant [pendant la période de la rébellion], je pouvais vendre plus de 300 litres par jour pendant la crise, mais aujourd'hui à cause du retour des stations-service, j'arrive à peine à vendre 20 à 30 litres par jour* ». Cette situation de réduction drastique de leur revenu amène certains revendeurs à user de stratagèmes préjudiciables aux clients qui se ravitaillent chez eux. Dans l'optique d'augmenter le volume de carburant acheté à la station-service et se faire davantage de profits, des revendeurs n'hésitent pas rajouter au carburant initial d'autres substances capables de se mélanger parfaitement avec le carburant acheté à la station-service, sans que les clients ne s'en aperçoivent. Les produits les plus utilisés dans ces mélanges sont le pétrole lampant et le gasoil. A long terme, l'utilisation du carburant dénaturé détériore le moteur de l'engin qui commence à produire des fumées suffocantes et épaisses. Par ailleurs, aussi paradoxal que cela puisse paraître, les stations-service ne perçoivent pas les revendeurs artisanaux comme des concurrents déloyaux, bien au contraire, elles les perçoivent comme des partenaires, mieux comme des relais de leur activité auprès des habitants les plus éloignés. Les revendeurs identifiés comme meilleurs clients, au regard de la quantité de carburant qu'ils achètent et écoulent en peu de temps, en leur octroyant des carnets de fidélité. La détention desdits carnets engendre des remises sur le volume de carburant acheté ou donne droit à du carburant gratuit. Cette pratique des stations-service formelles est de nature à inscrire le commerce illicite de carburant dans la durée. Lorsqu'on analyse bien cette situation, on se rend compte que la pauvreté à laquelle font face toutes les populations urbaines en Côte d'Ivoire pourrait en partie justifier de tels comportements en milieu urbain de Korhogo.

Photos 1: Points de vente de carburant parallèle



2.5. Opinions des acteurs sur la revente parallèle de carburant à Korhogo

2.5.1. Perception des autorités administratives et des gérants de stations-service

La revente du carburant de proximité est un phénomène qui prend de l'ampleur dans la ville de Korhogo. Tous les quartiers, sans exception, disposent d'au moins un distributeur informel de carburant. Cette situation est d'autant plus préoccupante pour les autorités administratives et les stations-service qu'ils ont pris des mesures pour tenter de freiner son expansion. En dépit de la fragilité des contextes socio-politique et économique et de la sensibilité du statut des revendeurs de carburant, les autorités en charge de la commercialisation et la régulation du secteur des hydrocarbures essaient de soustraire progressivement la distribution du carburant du domaine de l'informel. En effet, ces autorités ont mené des actions allant dans le sens de l'assainissement du milieu de la distribution du carburant en milieu urbain à Korhogo. On peut citer entre autres l'opération de déguerpissement des revendeurs occupant le domaine public des grands axes routiers. Cette opération, initiée par la Direction Régionale de l'Environnement, s'est soldée par la destruction des étals des revendeurs de carburant. De même, on peut mentionner les saisies inopinées des agents de la Direction Régionale du Pétrole et de l'Energie ainsi que ceux de la Direction Régionale du Commerce. Toutefois, ces actions sporadiques semblent de faible portée puisque le phénomène perdure. La longue crise militaro-politique a eu pour effet de forger durablement l'incivisme et la désobéissance dans la mémoire collective des populations. Les propos d'un enquêté sont révélateurs de cet état d'esprit : « la loi n'est pas appliquée ici, tout le monde se fait sa loi, c'est du banditisme. Notre action n'est pas accompagnée par les autorités, les fonctionnaires autochtones ne pèsent pas de leur poids pour arrêter ce fléau, on a l'impression

qu'ils les encouragent ». Les autorités semblent donc impuissantes face au développement de ce commerce qui affecte négativement l'économie de la région, vu que les revendeurs de carburant ne paient pas d'impôt. De plus, comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, après la crise, des ex-rebelles se sont orientés vers le commerce de carburant parallèle, sous l'égide de l'ADDR¹⁸, structure étatique dédiée à l'insertion socioprofessionnelle des ex-combattants. Cette situation complique davantage le travail des autorités chargées de réguler le commerce d'hydrocarbures. D'autres pensent qu'il existe encore des réseaux organisés d'approvisionnement du carburant parallèle. Le discours d'un enquêté nous laisse perplexe quand il dit « la nuit souvent je les vois mais on n'ose pas parler de peur de perdre la vie » cette révélation inquiétante laisse entrevoir l'ampleur de ce commerce parallèle dans la ville de Korhogo. De leur côté, les gérants de stations-service justifient leur collaboration avec les revendeurs de carburant. L'un des gérants explique : « nous sommes dans une logique de rendement, nous sommes obligés de vendre aux revendeurs. Si les autorités donnent l'ordre d'arrêter cette vente, nous aussi nous serons obligés d'arrêter de servir les revendeurs ». La responsabilité de la vente parallèle de carburant incombe ainsi aux autorités administratives qui font preuve de laxisme.

2.5.2. Perception des revendeurs et consommateurs

La crise qui a secoué la Côte d'Ivoire a profondément changé les mentalités et également accentué la pauvreté et le manque d'emplois dans la ville de Korhogo. Pour faire face à cette situation de précarité, des individus ont dû agir contrairement à la réglementation en vigueur dans le domaine de la commercialisation et d'achat. C'est le cas pour la vente de carburant où des individus se sont érigés en vendeur aux abords des rues. Ils estiment que la revente de carburant est une opportunité pour améliorer leurs conditions de vie. Les revendeurs de carburant minimisent le danger associé à la manipulation du carburant, très inflammable du reste. De surcroît, ils estiment que leur activité n'est pas illicite, vu qu'elle se pratique au vu et au su de tous. Enfin, selon eux, la forte clientèle trouve sa justification dans le fait qu'ils servent la quantité exacte au client, contrairement à la station-service où le pompiste enclencherait son mécanisme de facturation longtemps avant l'arrivée du carburant dans le réservoir du client. Pour les consommateurs que nous avons pu interroger, le carburant vendu en bouteille est exposé au soleil, perd de ses propriétés, devient faible puis s'évapore. Le carburant acheté à l'air libre finirait beaucoup plus rapidement dans les engins après quelques kilomètres parcourus, provoque de nombreuses pannes de moteur et est responsable des fumées qui émanent des motocyclettes. Enfin,

¹⁸ Autorité pour le Désarmement, la Démobilisation et la Réinsertion des Ex-combattants.

la forte odeur que dégage ce carburant fait douter certains consommateurs de l'authenticité de sa qualité.

2.5.3. Motivations d'achat du carburant parallèle

Maintes raisons poussent les consommateurs à s'orienter vers les revendeurs de carburant. Plusieurs enquêtés (40%) ont évoqué la proximité des revendeurs d'avec leur domicile. D'autres (20%) ont relevé la flexibilité du prix d'achat comme motivation principale et la disponibilité (22%) du produit en temps réel. Enfin, une frange non moins importante des enquêtés (17,14%) a estimé être contrainte de recourir au revendeur parallèle, seulement en cas de panne sèche de l'engin. Dans les faits, le contexte social immédiat peut infléchir l'acte d'achat du carburant hors station-service. Au quartier Résidentiel 2 par exemple, du fait de sa réputation de quartier à risque, la nuit tombée, les riverains craignent de se rendre vers les stations-service, de peur de se faire agresser et de se voir dépossédés de leurs motos. Ils préfèrent donc s'approvisionner chez les revendeurs de carburant. A Soba et Koko, nous avons pu observer que les détenteurs d'engins à deux roues et trois roues ont recours au carburant parallèle sans distinction. Enfin, il faut souligner que dans la ville de Korhogo, les stations-service ferment à 21 heures. Dès cet instant, les revendeurs de proximité deviennent les seuls acteurs vers qui se tourner pour avoir du carburant lorsqu'il y a encore des courses à faire ou des urgences à régler.

3. Discussions

Les résultats obtenus peuvent se regrouper en trois (03) points essentiels qu'il convient de confronter avec les écrits d'autres auteurs : (1) les Logiques de maintien des acteurs sociaux dans la revente parallèle de carburant, (2) les logiques de pérennisation de la revente parallèle de carburant et (3) les opinions des acteurs sur la revente parallèle de carburant à Korhogo. M. Razafindrakoto et F. Roubaud (2010) tentent de donner une explication des pratiques parallèles en milieu urbain. Pour ces derniers, la pauvreté urbaine est directement liée au processus de transition démographique (qui change la nature des réseaux de solidarité traditionnels et, partant, des besoins de protection sociale), économique (de l'agriculture aux activités manufacturières et de services, principalement dans le secteur informel) et d'urbanisation accélérée, avec ses problèmes spécifiques d'accès au foncier urbain, aux infrastructures publiques. Si tel est le cas, la reconversion de certaines populations en revendeur de carburant parallèle laisse présager que non seulement les systèmes de distribution formelle ne parviennent plus ou du moins connaissent de réelles difficultés de distribution mais également ces populations vivent des inégalités de tout genre à cause de l'inadéquation entre les augmentations de la population urbaine, du nombre de motos, la croissance

économique et l'offre d'emplois. M. Talagrand (2015) et E. Grégoire (2003) pensent que le secteur informel absorbe les actifs en quête d'insertion sociale et économique en milieu urbain, et ce à travers la mise en place de stratégies individuelles consistant à exercer des activités parallèles trouvant son débouché direct sur le marché des biens et services en milieu urbain. Dans notre étude, nous montrons aussi que la vente parallèle de carburant permet à ceux qui exercent cette activité de disposer de ressources financières capables de satisfaire leur besoin primaire et de combler les déficits de diffusion du carburant laissé par les stations-service. De plus, pour faire plus de profit, les vendeurs usent de stratégies de bonification et de reconversion vers d'autres activités. Le comportement des vendeurs est celui d'acteurs rationnels tel que le démontre M. Crozier et E. Friedberg (1992) en analysant la stratégie de l'acteur dans toute organisation. En effet, ces auteurs soutiennent que l'acteur est un agent doté d'une marge de liberté et capable d'imaginer et d'innover; ce qui lui permet de s'adapter à toutes situations afin de trouver une solution. Les comportements des vendeurs ont donc un sens intrinsèque dans la mesure où ils sont le résultat d'un choix, comme nous le démontrons aussi. Au niveau des opinions des acteurs vis-à-vis de la vente parallèle de carburant à Korhogo, il ressort que les autorités locales ne peuvent endiguer le phénomène, bien au contraire, ils trouvent comme prétexte le fait que la plupart de ces vendeurs n'ont aucune autre activité génératrice de revenus. Cette conception est partagée par plusieurs auteurs en l'occurrence A. Corneille (2011) qui révèle que l'interdiction des ventes parallèles de produits pétroliers n'est pas strictement appliquée par tous les pays car beaucoup d'obstacles viennent limiter l'intervention de l'Etat et les contraignent parfois à adopter la stratégie du « laisser faire ». E. Eyebiyi (2016) considère aussi que la vente parallèle de carburant est l'œuvre des agents étatiques à cause de leur grande tolérance à l'égard des pratiques dites informelles. L'enquête réalisée auprès des autorités et gérants de station-service révèle que les autorités chargées de la régulation du secteur informel rencontrent des difficultés du fait du non-respect des lois de la part des populations : les habitudes sont de plus en plus marquées par l'incivisme et la désobéissance. A cet effet, N. Benjamin et A. A. Mbaye (2012) estiment que les réseaux ethniques et religieux sont déterminants dans l'organisation et la structuration du secteur informel en prenant la forme d'institutions parallèles souvent plus efficaces et puissantes que les institutions officielles. Tous ces comportements trouvent leurs explications dans le faible niveau d'instruction des vendeurs (82,85% n'ont jamais été scolarisés ou ont seulement atteint le niveau primaire). A ce sujet, O. S. N'Diaye (2004) préconise d'éduquer plutôt que de réprimer. Pour rendre son argumentation on ne peut plus clair, il donne l'exemple de l'UNACOIS, l'association des commerçants qui représente les entreprises informelles au Sénégal. Cette association reconnaît d'ailleurs que le manque de formation des acteurs

informels, dont la plupart sont analphabètes, explique le non-respect de la réglementation, plutôt qu'une violation délibérée des règles. Cette idée peut s'avérer pertinente dans la mesure où au Nord de la Côte d'Ivoire, le taux d'analphabètes atteint 74,7% (INS, 2015b). Par ailleurs, l'arène des transactions entre revendeurs et clients ouvre le champ à l'émergence d'un faisceau relationnel intense qui transcende les simples lois du marché. Ainsi, certains clients n'ayant plus d'argent ou du moins n'ayant pas prévu suffisamment d'argent pour se ravitailler mettent sur gage leurs objets personnels qu'ils récupèrent bien plus tard, après avoir soldé leur dette. Ce résultat se rapproche de celui de T. Cantens (2012) qui révèle que la structure même de l'informel repose sur des rapports sociaux qui sont le garant des transactions dans la mesure où celles-ci ne sont pas encadrées par la loi. Ensuite, pour souligner l'attachement des consommateurs au carburant parallèle, Houston (1987) cité par M. K. Basti (2010) tente de donner une explication au comportement des consommateurs. Selon lui, une fois que les consommateurs franchissent le pas et commencent à opérer dans l'économie informelle, il est difficile de les convaincre d'éviter les fournisseurs informels. Enfin les différentes modalités d'achat du carburant informel qui s'offrent aux consommateurs sont autant de facteurs d'attrait. L'étude nous révèle que les consommateurs ont la possibilité, soit de payer au comptant, soit à crédit. Plusieurs auteurs s'inscrivent dans la même veine en l'occurrence Smith et Harvey (1987) cités par M. K. Basti (idem). Pour eux, les consommateurs perçoivent les marchés informels comme étant des places qui fournissent des expériences d'achat favorable de biens et services à des coûts moins élevés.

Conclusion

En milieu urbain, les populations exercent plusieurs activités informelles dont la revente parallèle de carburant. Cette pratique informelle qui était alors considérée comme éphémère s'est installée dans la ville de Korhogo comme l'une des activités les plus prisées par les populations. Le maintien et la pérennisation de ce commerce parallèle sont l'œuvre de certains acteurs qui interagissent illégalement de sorte à perpétuer la revente parallèle de carburant. Au nombre de ces acteurs figurent les revendeurs, les stations-service, les consommateurs et les autorités. En effet, chacun de ces acteurs participe d'une manière ou d'une autre à l'expansion de la vente de carburant parallèle à Korhogo. L'étude montre clairement que l'amélioration des conditions de vie des populations et la pauvreté grandissante sont les raisons fondamentales qui orientent revendeurs et consommateurs vers le carburant parallèle. En fait, la revente de carburant parallèle est une stratégie de réduction de la pauvreté des populations de Korhogo. De plus, la dissémination géographique des revendeurs de carburant et le nombre de plus en plus croissant de motos à deux et trois roues constituent des adjuvants à la

pérennisation de la vente parallèle de carburant. En clair, les pratiques et comportements informels des acteurs à Korhogo sont révélateurs non seulement de la faiblesse des politiques de service publics et de la cherté des produits de première nécessité.

References:

1. AUBERTIN C. (1983), Histoire et création d'une région « sous développée », le Nord Ivoirien, Cahier ORSTOM., slr. Sci. Irrm., vol. 6, no 1, pp 23-57.
2. BASTI M.K. (2010), Le comportement des consommateurs dans les marchés informels: une étude multiethnique, Mémoire de maîtrise en administration des affaires, Université du Québec à Montréal, 119 p.
3. BENJAMIN N., MBAYE A.A. et al (2012), Les entreprises informelles de l'Afrique de l'ouest francophone : Taille, productivité et institutions, Banque mondiale, Pearson France, 263 p.
4. CANTENS T. (2012), « Les pratiques commerciales informelles », Document de recherche de l'OMD, n°22, pp 9-17.
5. CORNEILLE A. (2011), Encadrer le commerce de produits pétroliers : un véritable défi pour l'Etat du Benin: Avantages et limites de la réglementation d'un trafic illicite, Mémoire de Master, Analyse et Politique Economiques », Université d'Auvergne Clermont 1.
6. CROZIER Michel, FRIEDBERG Erhard. (1977), L'Acteur et le système, Paris : Editions du Seuil.
7. EYEBIYI E. (2016), « Étudier l'État à partir de l'informalité. Répression et résistances autour du commerce informel de carburant », in Lien social et Politiques, n° 76, pp. 77-95.
8. GREGOIRE E. (2003), « Réseaux et espaces économiques transétatiques » in : Damon J. (dir.), Igué J.O. (dir.) L'Afrique de l'Ouest dans la compétition mondiale : quels atouts possibles ? Paris : Karthala ; CSAO, 345-366. (Economie et Développement). ISBN 2-84586-471-X
9. GRÉGOIRE E., LABAZÉE P. (1993), « Mobilité marchande et urbanisation : les cas de Korhogo (Côte d'Ivoire) et de Maradi (Niger) », vol. 29-n°2-3, Éditions de l'ORSTOM, pp. 527-546.
10. INS (2015a), Enquête sur le niveau de vie des ménages en Côte d'Ivoire (ENV 2015) : Profil de pauvreté, Abidjan : Institut National de la Statistique de Côte d'Ivoire.
11. INS (2015b), Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014 de Côte d'Ivoire, Abidjan : Institut National de la Statistique de Côte d'Ivoire.

12. NDIAYE O. S. (2004), Contribution de l'UNACOIS à la cérémonie de lancement du projet de promotion des exportations du Sénégal, Dakar.
13. PIRES, A.P. (1997). « Échantillonnage et recherche qualitative : essai théorique et méthodologique », in J. Poupart, J.-P. Deslauriers, L.- H. Groulx, A. Laperrière, P. Mayer & A.P. Pirès, La recherche qualitative : Enjeux épistémologiques et méthodologiques (p.113- 172). Boucherville : G. Morin.
14. RAZAFINDRAKOTO M., ROUBAUD F. (2010), « La pauvreté en milieu urbain: dynamique, déterminants et politiques », in Madagascar face au défi des Objectifs du millénaire pour le développement, IRD Éditions, Marseille, pp87-118.
15. TALAGRAND M. (2015), « Informel et planification en Afrique. Éclairages depuis Douala (Cameroun) », Métropolitiques. URL:<http://www.metropolitiques.eu/Informel-et-planificationen.html>
16. TAPINOS P.G.et al (2001), La Côte d'Ivoire à l'aube du XXI^e siècle : défis démographique et développement durable, Karthala, p237.
17. TOURE M. (2010), «La question des disparités en Côte d'Ivoire : réflexions méthodologiques sur la lecture des clivages nord-sud», La revue AHOHO [En ligne], Publications du LARDYMES, mis à jour le : 07/04/2010,URL:<http://www.lodel.tg.refer.org/ahoho/index>