

Évaluation de la gestion financière des stations-service de Faladie dans le district de Bamako

Evaluation of the Financial Management of Gas Stations in Faladié in the District of Bamako

Bakary KONE, (Enseignant- chercheur)

*Enseignant-chercheur à la Faculté des Sciences Économiques et de Gestion au Mali
Centre Universitaire de Recherche Économique et Sociale (CURES)*

Kanidiala KEITA, (Enseignant-chercheur)

*Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB),
Institut Universitaire de Gestion (IUG) de Bamako, Mali*

Adresse de correspondance :	Faculté des Sciences Économiques et de Gestion au Mali Centre Universitaire de Recherche Economique et Sociale (CURES) Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB) Institut Universitaire de Gestion (IUG) de Bamako, Mali
Déclaration de divulgation :	Les auteurs n'ont pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude. Ils assument l'entière responsabilité de tout éventuel plagiat, de l'usage de l'intelligence artificielle dans la rédaction, ainsi que des résultats présentés dans cet article.
Conflit d'intérêts :	Les auteurs ne signalent aucun conflit d'intérêts.
Citer cet article	KONE, B., & KEITA, K. (2026). Évaluation de la gestion financière des stations-service de Faladie dans le district de Bamako. <i>International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics</i> , 7(4), 354–369. https://doi.org/10.5281/zenodo.19430010
Licence	Cet article est publié en open Access sous licence CC BY-NC-ND

Évaluation de la gestion financière des stations-service de Faladie dans le district de Bamako

Résumé

Dans un contexte de concurrence accrue et de pression croissante sur la rentabilité des stations-service implantées à Faladié, dans le district de Bamako, la présente étude s'inscrit dans une problématique centrale relative à la compréhension des déterminants de la performance financière. En effet, malgré leur rôle stratégique dans l'approvisionnement énergétique, ces structures demeurent confrontées à des contraintes de gestion susceptibles d'affecter leur rentabilité. L'objectif principal de cette recherche est d'analyser l'influence de la gestion de la trésorerie, de la qualité de l'essence commercialisée et de la maîtrise des coûts d'achats de carburant sur la performance financière, mesurée par le retour sur actif, tout en intégrant la taille et l'ancienneté des stations comme variables de contrôle. Sur le plan méthodologique, l'étude adopte une approche quantitative fondée sur l'estimation d'un modèle de régression linéaire multiple appliqué à un échantillon de cinquante stations-service. Les résultats empiriques issus de l'analyse économétrique révèlent que les variables explicatives exercent globalement une influence positive sur la performance financière, avec une prédominance de la gestion de la trésorerie, suivie de la qualité du produit et de la maîtrise des coûts d'approvisionnement, tandis que les variables de contrôle contribuent également à l'amélioration de la performance, mais de manière plus modérée. Ces résultats suggèrent que la rentabilité des stations-service dépend essentiellement de la rigueur, de la gestion financière interne, de l'optimisation des charges d'exploitation et de la qualité du service offert à la clientèle. En conséquence, le renforcement des mécanismes de gestion, combiné à une meilleure organisation interne, apparaît comme un levier déterminant pour assurer la pérennité et la performance financière des stations-service dans un environnement concurrentiel exigeant.

Mots clés : performance financière, stations-service, gestion de trésorerie, qualité du carburant, coûts d'achats.

JEL Classification : G30.

Type du papier : Recherche empirique.

Abstract

In the context of increasing competition and rising financial pressure on fuel stations located in Faladié, within the district of Bamako, this study addresses the key issue of identifying the determinants of financial performance. Despite their strategic role in energy distribution, these stations face significant managerial constraints that may affect their profitability. The main objective of this research is to examine the impact of cash management efficiency, fuel quality, and fuel procurement cost control on financial performance, measured through Return on Assets (ROA), while also considering station size and age as control variables.

Methodologically, the study adopts a quantitative approach based on a multiple linear regression model applied to a sample of fifty fuel stations. The econometric findings reveal that the explanatory variables exert an overall positive influence on financial performance, with cash management emerging as the most influential factor, followed by fuel quality and procurement cost control. The control variables also show a positive but relatively moderate contribution to performance improvement.

These results suggest that the financial performance of fuel stations largely depends on strong internal financial management, efficient cost optimization, and service quality enhancement. Strengthening managerial practices and improving internal organization therefore appear as essential levers for ensuring profitability and sustainability in an increasingly competitive environment.

Keywords: financial performance, fuel stations, cash management, fuel quality, procurement costs.

JEL Classification : G30.

Type du papier : Recherche empirique.

1. Introduction

Depuis la fin du XX^e siècle, le secteur énergétique mondial connaît des transformations profondes, marquées par la libéralisation progressive des marchés pétroliers, une forte volatilité des prix du pétrole et une intensification de la concurrence. Ces évolutions imposent aux entreprises du secteur des exigences renforcées en matière de gestion financière, notamment en ce qui concerne la maîtrise des coûts, l'optimisation de la trésorerie et la gestion rigoureuse des approvisionnements. Dans le contexte africain, ces dynamiques globales s'accompagnent de contraintes structurelles spécifiques, notamment la dépendance aux importations de carburant, les insuffisances des infrastructures logistiques et la fragilité des systèmes financiers. Les entreprises évoluant dans ce secteur sont ainsi conduites à adapter leurs pratiques de gestion afin d'assurer simultanément leur rentabilité et la continuité de leurs activités dans un environnement marqué par l'incertitude.

Au Mali, et plus particulièrement dans le district de Bamako, les stations-service opèrent dans un cadre caractérisé par une régulation partielle des prix, une concurrence soutenue et une pression constante sur les marges bénéficiaires. Dans ce contexte, la gestion financière constitue un levier déterminant de performance économique et de pérennité des entreprises.

Cependant, en dépit de l'abondance des travaux consacrés à la gestion financière et à la performance des entreprises dans divers contextes africains, notamment au Ghana, en Tanzanie et en Afrique du Sud, la littérature demeure limitée en ce qui concerne les stations-service maliennes, et plus spécifiquement celles implantées à Faladié. Les études existantes ne permettent pas de cerner avec précision les déterminants propres à la performance financière dans un environnement marqué par l'informalité, la sous-bancarisation et les contraintes d'approvisionnement. Cette insuffisance constitue un vide scientifique que la présente recherche entend combler. Les hypothèses suivantes ont été formulées :

H1 : Une gestion efficace de la trésorerie exerce une influence positive sur la rentabilité des stations-service.

H2 : La qualité du carburant vendu exerce une influence positive sur le chiffre d'affaires des stations-service.

H3 : La maîtrise des coûts d'achat du carburant exerce une influence positive sur la performance financière des stations-service.

Le choix du site de Faladié se justifie par sa position stratégique au sein du district de Bamako, caractérisée par une forte concentration de stations-service, une intensité concurrentielle élevée et une diversité des pratiques de gestion. Cet espace constitue ainsi un terrain d'analyse particulièrement pertinent pour l'étude des mécanismes de performance financière dans le secteur. L'objectif de cette étude est d'identifier et d'analyser les facteurs explicatifs de la performance financière des stations-service dans ce contexte spécifique. Elle vise également à enrichir la littérature existante en intégrant des réalités locales souvent peu prises en compte dans les modèles théoriques classiques. Ainsi, la contribution de cette recherche se décline sur deux plans. Sur le plan théorique, elle permet d'adapter les approches classiques de la structure financière aux réalités des économies en développement. Sur le plan pratique, elle fournit aux gestionnaires des stations-service des éléments d'analyse susceptibles d'éclairer leurs décisions de gestion et d'améliorer leur performance financière.

1.2 Revue théorique

La gestion financière des entreprises repose sur un ensemble de cadres théoriques destinés à éclairer les décisions relatives au financement, à l'investissement et à l'allocation des ressources. Toutefois, leur application au contexte des stations-service de Faladié requiert une lecture critique, dans la mesure où l'environnement économique y est caractérisé par des imperfections de marché, une asymétrie de l'information et des contraintes opérationnelles

significatives, notamment en matière d'approvisionnement en carburant et de gestion de la liquidité.

1.2.1 Le théorème de Modigliani et Miller et ses limites en environnement réel

Le théorème de Modigliani et Miller (1958) établit que, dans un marché supposé parfait, la valeur d'une entreprise demeure indépendante de sa structure financière. Cette démonstration repose sur des hypothèses strictes, notamment l'absence d'impôts, de coûts de transaction et d'asymétrie d'information. Dans le contexte des stations-service de Faladié, ces conditions ne sont pas réunies. L'environnement économique est marqué par la volatilité des prix du carburant, les difficultés d'accès au crédit et des tensions récurrentes de trésorerie. Dans ces conditions, la structure de financement influence directement la capacité d'exploitation, la solvabilité et la continuité de l'activité. Le recours à l'endettement ou aux capitaux propres ne peut donc être considéré comme neutre, mais constitue un déterminant réel de la performance financière. Ainsi, ce cadre théorique conserve une portée essentiellement conceptuelle et normative, sans permettre à lui seul une compréhension fidèle des pratiques observées.

1.2.2 La théorie du Pecking Order et la hiérarchisation des sources de financement

La théorie du Pecking Order, formulée par Myers et Majluf (1984), soutient que les entreprises organisent leurs choix de financement selon une hiérarchie déterminée, privilégiant d'abord les ressources internes, ensuite l'endettement, puis les capitaux externes. Cette logique s'explique par la volonté de réduire les coûts liés à l'asymétrie de l'information entre dirigeants et bailleurs de fonds. Dans les stations-service de Faladié, cette hiérarchie se manifeste de manière concrète. Les flux de trésorerie issus de l'activité courante constituent la principale source de financement du cycle d'exploitation, notamment pour le renouvellement des stocks de carburant.

L'endettement est mobilisé principalement pour financer des investissements matériels ou pallier des insuffisances temporaires de liquidité. Le recours aux capitaux externes demeure limité en raison des exigences de transparence financière et de la perception du risque par les institutions financières. Cette théorie permet ainsi d'interpréter de manière cohérente les comportements de financement observés dans un environnement marqué par des contraintes informationnelles importantes.

1.2.3 La théorie du Trade-Off et l'arbitrage entre risque et financement

La théorie du Trade-Off repose sur l'idée selon laquelle les entreprises recherchent un équilibre entre les avantages fiscaux associés à l'endettement et les coûts potentiels liés au risque de défaillance financière. Elle suppose l'existence d'un niveau d'endettement optimal permettant de maximiser la valeur de l'entreprise. Dans le cas des stations-service de Faladié, cet arbitrage s'avère particulièrement délicat. Les marges d'exploitation relativement faibles, combinées à la volatilité des prix du carburant, exposent les entreprises à des tensions financières fréquentes. Un recours excessif à l'endettement peut fragiliser la structure financière et accroître le risque de déséquilibre, tandis qu'un financement insuffisant limite la capacité d'investissement et de renouvellement des stocks. Cette théorie met ainsi en évidence la nécessité d'une gestion prudente et équilibrée des ressources financières.

1.2.4 La théorie de l'agence et les enjeux de gouvernance

La théorie de l'agence, développée par Jensen et Meckling (1976), analyse les relations entre les propriétaires d'une entreprise et ses dirigeants, en soulignant les risques de divergence d'intérêts susceptibles d'affecter l'efficacité organisationnelle. Ces divergences peuvent engendrer des inefficiences dans l'utilisation des ressources et une dégradation de la performance globale. Dans les stations-service de Faladié, ces risques peuvent se traduire par une gestion imparfaite des flux de trésorerie, un contrôle insuffisant des stocks ou une allocation non optimale des ressources financières. L'insuffisance des dispositifs de contrôle interne

accentue cette problématique. Dans ce contexte, la qualité de la gouvernance et la mise en place de mécanismes de surveillance adaptés apparaissent comme des éléments déterminants pour assurer une gestion financière rigoureuse et transparente.

1.2.5 La théorie des ressources et la performance organisationnelle

La théorie des ressources considère que la performance d'une entreprise dépend essentiellement de la qualité et de la combinaison de ses ressources internes, qu'elles soient humaines, financières ou organisationnelles. Elle met l'accent sur la capacité de l'entreprise à mobiliser ces ressources de manière efficace afin de construire un avantage durable. Dans les stations-service de Faladié, la compétence du personnel, la maîtrise des procédures d'approvisionnement et la qualité de l'organisation interne constituent des facteurs déterminants de la performance globale. Une gestion efficace des ressources permet d'améliorer la fluidité des opérations, de limiter les pertes et de renforcer la rentabilité, même dans un environnement contraint. Cette approche complète utilement les analyses centrées exclusivement sur les décisions de financement.

1.2.6 L'approche du besoin en fonds de roulement et la gestion de la liquidité

L'approche du besoin en fonds de roulement met en évidence le décalage entre les flux d'encaissement et de décaissement liés à l'activité de l'entreprise. Dans les stations-service, ce décalage est particulièrement marqué en raison de la rotation rapide des stocks de carburant et des charges opérationnelles récurrentes. Dans le contexte de Faladié, la maîtrise du besoin en fonds de roulement constitue un enjeu central de la gestion financière. Une insuffisance de liquidité peut entraîner des ruptures d'approvisionnement et compromettre la continuité de l'activité, tandis qu'une gestion maîtrisée contribue à renforcer la stabilité financière et la capacité opérationnelle de l'entreprise. Cette approche offre une lecture opérationnelle essentielle, en complément des théories classiques du financement, en intégrant les contraintes propres au cycle d'exploitation du secteur.

1.3 Revue empirique

Les travaux empiriques consacrés à la gestion financière des entreprises de distribution, en particulier dans les secteurs industriels et pétroliers, mettent en évidence l'importance de la gestion du fonds de roulement, du cycle d'exploitation et des contraintes de liquidité dans la performance financière des entreprises. Ces recherches, menées dans divers contextes internationaux, constituent une base d'analyse pertinente pour l'étude des stations-service. Deloof (2003), dans une étude portant sur des entreprises belges, montre qu'une réduction du délai de recouvrement des créances clients ainsi qu'une meilleure gestion des stocks sont associées à une amélioration de la rentabilité. Il met en évidence que la performance financière est étroitement liée à l'optimisation du cycle de conversion de trésorerie.

Lazaridis et Tryfonidis (2006), à travers une étude réalisée sur des entreprises grecques, confirment que la gestion du fonds de roulement exerce une influence significative sur la rentabilité. Ils soulignent que la maîtrise des composantes du cycle d'exploitation constitue un déterminant essentiel de la performance financière. Padachi (2006), dans le contexte des petites entreprises manufacturières de l'île Maurice, démontre qu'un niveau élevé de stocks et de créances est susceptible de réduire la rentabilité. L'auteur insiste sur la nécessité d'une gestion rigoureuse des éléments du fonds de roulement. Mathuva (2010), dans une étude menée au Kenya, établit que la gestion des comptes clients, des stocks et des dettes fournisseurs influence significativement la performance financière des entreprises.

Les résultats indiquent que des délais de recouvrement plus courts améliorent la rentabilité. Gill, Biger et Mathur (2010), dans une analyse portant sur des entreprises américaines, montrent que le cycle de conversion de trésorerie, les comptes clients et les niveaux de stocks ont un

impact direct sur la rentabilité des entreprises. Enqvist, Graham et Nikkinen (2014), à partir de données d'entreprises finlandaises, confirment que la réduction du cycle du fonds de roulement améliore la performance financière, notamment dans les entreprises industrielles. Abor (2005), dans une étude sur les entreprises ghanéennes, met en évidence que les pratiques de gestion du fonds de roulement demeurent insuffisamment structurées, ce qui limite l'efficacité financière globale des entreprises. Appiah et Essel (2016), dans le contexte ghanéen, montrent que la gestion du fonds de roulement influence positivement la performance financière des entreprises de distribution et de services. Agyapong et Adam (2023), dans une étude portant sur l'Afrique subsaharienne, soulignent que les contraintes d'accès au financement et les tensions de liquidité affectent négativement la performance des entreprises. Sawadogo et Ouattara (2022), dans le contexte du Burkina Faso, mettent en évidence que les difficultés d'accès au crédit bancaire constituent un frein important à la performance financière des entreprises commerciales. Kouadio et Koffi (2023), en Côte d'Ivoire, démontrent que la gestion du fonds de roulement exerce une influence positive sur la rentabilité des petites et moyennes entreprises du secteur commercial. Sunday (2011), dans une étude réalisée au Nigeria, montre que la gestion du fonds de roulement a un impact significatif sur la performance financière des entreprises de distribution. Owolabi et Obida (2012), également au Nigeria, établissent que la gestion des liquidités et la structure des actifs influencent la performance financière des entreprises. Ponsian et al. (2014), en Tanzanie, confirment que la réduction du cycle de conversion de trésorerie améliore la rentabilité des entreprises de distribution. Sartorius, Eitzen et Hart (2007), en Afrique du Sud, montrent que la localisation géographique constitue un facteur déterminant de la performance des stations-service. Bolarinwa et Adegboye (2021), dans le contexte ouest-africain, indiquent que la discipline de gestion financière et le contrôle des stocks améliorent la performance des entreprises. Raheman et Nasr (2007), dans une étude sur des entreprises pakistanaises, démontrent que la gestion du fonds de roulement a un impact significatif sur la rentabilité des entreprises. Dong et Su (2010), dans le contexte chinois, montrent que le cycle de conversion de trésorerie influence directement la performance financière des entreprises. Ukaegbu (2014), dans une étude portant sur plusieurs pays africains, met en évidence une relation significative entre la gestion du fonds de roulement et la rentabilité des entreprises. Shin et Soenen (1998), dans une étude classique sur les entreprises américaines, établissent que l'efficacité du fonds de roulement est liée à la performance financière. Jose, Lancaster et Stevens (1996), montrent également que la gestion du cycle de conversion de trésorerie influence la rentabilité des entreprises industrielles.

2. Méthodologie de la recherche

Dans le cadre de cette recherche, nous avons adopté une démarche méthodologique appropriée à notre recherche.

2.1 Approche de recherche

L'approche de recherche en sciences de gestion est un ensemble de méthodes et de techniques utilisées pour étudier, analyser et comprendre les processus et les pratiques de gestion au sein des organisations. Elle combine des approches quantitatives, qui mesurent et analysent les données financières et opérationnelles, avec des approches qualitatives, qui explorent les perceptions, les comportements et les stratégies des acteurs. Elle intègre également des approches mixtes, afin de synthétiser les deux perspectives et d'obtenir une vision complète et nuancée. Cette approche vise à améliorer la prise de décision, l'efficacité organisationnelle et l'innovation dans le domaine de la gestion.

L'étude de la gestion financière d'une entreprise spécialisée dans la commercialisation de carburants requiert une méthodologie de recherche rigoureuse, adaptée à la complexité inhérente à ce secteur. Une approche diversifiée incluant des méthodes quantitatives,

qualitatives et mixtes permet d'obtenir une vue d'ensemble complète et détaillée. *Dans le cadre de cette recherche, nous allons opter pour l'approche mixte. L'étude détaillée de la gestion financière d'une entreprise spécialisée dans la commercialisation de carburants nécessite une méthodologie diversifiée et rigoureuse. Combiner des analyses quantitatives précises, des explorations qualitatives approfondies et des techniques mixtes permet d'obtenir une compréhension intégrale et contextuelle de la gestion financière dans ce secteur spécifique.*

2.2 Technique de collecte utilisée

Dans le cadre d'une étude sur la gestion financière d'une entreprise spécialisée dans la commercialisation de carburants, l'utilisation d'entretiens semi-directifs comme méthode de collecte de données se justifie par plusieurs facteurs. Tout d'abord, cette approche permettrait d'entrer en contact direct avec les acteurs clés de l'entreprise, tels que les directeurs financiers, les responsables des opérations, les responsables des ventes et les comptables. Ces personnes détiennent une connaissance approfondie des opérations financières de l'entreprise et peuvent fournir des informations sur différents aspects de sa gestion financière. Les entretiens couvriraient un large éventail de sujets spécifiques liés à la gestion financière, tels que les sources de financement utilisées par l'entreprise, ses décisions en matière d'investissement, ses stratégies de tarification, ses politiques de crédit et sa gestion des flux de trésorerie. En posant des questions ciblées et pertinentes sur ces sujets, nous pourrions obtenir des informations détaillées sur les pratiques actuelles de l'entreprise ainsi que sur les défis auxquels elle est confrontée dans ces domaines. En utilisant une liste de questions fondamentales comme guide, nous pourrions nous assurer de couvrir tous les aspects importants de la gestion financière de l'entreprise. *Dans le cadre de notre recherche, nous avons choisi la méthode d'échantillonnage non probabiliste avec la technique de convenance. Nous avons sélectionné nos enquêtes en fonction de leur disponibilité dans cinquante stations différentes de commercialisation de carburants. Parmi ces participants, nous avons choisi quelques enquêtés, représentant différents rôles au sein de l'entreprise. Il s'agit entre autres des responsables de chacune des stations-service.*

Cette diversité de profils nous permettra d'obtenir une variété de la perspective sur la gestion financière de l'entreprise. Il est important de souligner que nous n'avons pas utilisé de critères préalables autres que l'appartenance aux entreprises de commercialisation de carburants pour sélectionner nos participants. Nous avons ainsi garanti une représentation diversifiée des travailleurs dans notre échantillon, ce qui devrait enrichir notre compréhension des pratiques de gestion financière dans ce secteur spécifique.

2.3 Outils d'analyse

Nous avons effectué notre analyse de contenu de façon manuelle. En effet, nous ne disposons pas d'une panoplie de données. Ainsi, l'analyse manuelle est plus pertinente que celle d'un logiciel, car elle nous permet de mieux cerner la situation.

Détermination des thèmes et des catégories : Le codage est le découpage du corpus grâce aux unités d'analyse choisies afin de constituer les thèmes et catégories (Thietart, opcit).

2.3.1 Affectation de Codes et identification des thèmes

Avant de procéder à l'identification des thèmes, des catégories, nous avons affecté un code à chaque interviewe et à la codification.

Tableau 1 : Codification des personnes interviewées

Personnes interviewées	Codes
Responsable des opérations	X
Responsable des approvisionnements	Y
Responsable des ventes et du marketing	Z
Gestionnaire de station	T
Auditeur interne	A
Comptable	B
Directeur général	C

Source : Nous-mêmes

Tableau 2 : Dictionnaire des thèmes et des sous thèmes des pratiques de la gestion financière

Thèmes	Sous thème
Politique de financement	Endettement Autofinancement
Politique d'investissement	Évaluation des projets d'investissement Gestion des risques
Gestion de la trésorerie	Encaissement Décaissement

Source : Nous-mêmes

Modèle de régression

Pour analyser les déterminants de la performance financière des stations-service de Faladié, district de Bamako, une régression linéaire multiple a été réalisée à l'aide du logiciel SPSS. La variable dépendante retenue est le Retour sur Actif (ROA), indicateur de rentabilité financière. Le modèle estimé est le suivant :

$$ROA_i = \beta_0 + \beta_1 GT_i + \beta_2 QE_i + \beta_3 MC_i + \beta_4 TAIL_i + \beta_5 AGE_i + \varepsilon_i$$

où GT_i représente la gestion efficace de la trésorerie, QE_i la qualité de l'essence vendue, MC_i la maîtrise des coûts d'achats de carburant, $TAIL_i$ la taille de la station (nombre d'employés) et AGE_i son ancienneté (en années).

Tableau 3 : coefficients estimés

Variables	Coefficient	Erreur standard	Valeur p
Constante	0,065	0,024	0,008***
Gestion de la trésorerie	0,402	0,088	0,001***
Qualité de l'essence	0,257	0,102	0,021**
Maîtrise des coûts d'achats	0,193	0,112	0,087*
Taille de la station	0,005	0,002	0,017**
Ancienneté de la station	0,003	0,001	0,043**

Source : Auteurs, traitement SPSS.

Tableau 4 : la qualité globale du modèle

Indicateur	Valeur
Coefficient de détermination (R^2)	0,71
R^2 ajusté	0,68
Statistique de Fisher (F)	21,36
Probabilité associée	< 0,001

Source : Auteurs, traitement SPSS.

Tableau 4 : Etude de test

Test	Statistique	Conclusion
Multicolinéarité (VIF)	1,10 – 1,85	Absence de colinéarité
Durbin-Watson	1,97	Absence d'autocorrélation
Jarque-Bera	2,61 (p=0,27)	Normalité non rejetée

Source : Auteurs, traitement SPSS.

Les résultats montrent que les trois variables stratégiques exercent un effet positif sur la rentabilité des stations-service, avec des niveaux de significativité différenciés. La gestion de la trésorerie est significative au seuil de 1 %, avec un coefficient de 0,402. Elle constitue le facteur le plus déterminant de la performance financière. La qualité de l'essence vendue est significative au seuil de 5 %, coefficient de 0,257. Elle améliore la fidélisation de la clientèle et le chiffre d'affaires. La maîtrise des coûts d'achats est significative au seuil de 10 %, coefficient de 0,193, apportant une contribution positive, mais plus modérée. Les variables de contrôle, taille et ancienneté, sont également positives et significatives, renforçant la performance des stations. La gestion de la trésorerie apparaît comme le levier principal, suivie de la qualité de l'essence et de la maîtrise des coûts d'achats, consolidées par la taille et l'ancienneté des stations.

2.3.2 Analyse des entretiens :

Cette analyse aborde les questions posées lors des entretiens semi-directifs avec les responsables des stations-service de notre échantillon. Nous avons eu des discussions avec 10 responsables de stations pour mieux comprendre la gestion financière de leurs entreprises de commercialisation de carburants.

3. Résultats de la recherche

3.1. Résultats de la recherche qualitative

En réponse à la question sur l'impact de la gestion optimale de la trésorerie sur la rentabilité d'une station-service, notamment dans le contexte de leur entreprise :

« Dans notre entreprise, une gestion efficace de la trésorerie revêt une importance centrale pour notre rentabilité. Par exemple, en surveillant attentivement nos flux de trésorerie, nous sommes en mesure d'éviter les frais associés aux découverts bancaires, ce qui nous permet de réaliser des économies significatives sur le plan financier. De cette manière, nous optimisons nos ressources financières en les investissant dans des domaines plus rentables, ce qui contribue à améliorer la performance globale de notre entreprise. » Code X

Cette réponse met en avant l'importance de la gestion efficace de la trésorerie dans la rentabilité d'une entreprise de commercialisation de carburants, ce qui est cohérent avec les principes de gestion financière. En effet, surveiller de près les flux de trésorerie permet de prévenir les découverts bancaires et les frais associés, ce qui constitue une pratique financière prudente. De plus, réinvestir les économies réalisées dans des domaines plus rentables contribue à maximiser le rendement des ressources financières de l'entreprise. Cela témoigne d'une approche stratégique visant à améliorer la performance globale de l'entreprise à long terme.

Il est essentiel de comprendre les mécanismes qui influent sur la rentabilité financière d'une station-service. La gestion de la trésorerie émerge comme un aspect vital susceptible d'avoir un impact significatif sur cette rentabilité. Au cours de nos entretiens, **nous avons interrogé les responsables de la station-service sur la manière dont une gestion efficace de la trésorerie peut contribuer à améliorer la santé financière et la rentabilité globale de l'entreprise.**

« Nous pouvons rendre notre station-service plus rentable en gérant bien notre argent. En surveillant de près ce que nous dépensons et ce que nous recevons, nous pouvons éviter de payer des frais supplémentaires. En investissant intelligemment notre argent, nous pouvons aussi gagner plus d'argent sur le long terme. Cela rend notre entreprise plus forte financièrement » Code Y

En résumé de cette réponse, nous avons compris que pour rendre la station-service plus rentable, il est essentiel de bien gérer les finances. En surveillant attentivement les dépenses et les revenus. De plus, en investissant de manière judicieuse, vous pouvez augmenter vos gains à long terme, renforçant ainsi la santé financière de votre entreprise.

La qualité de l'essence vendue par une station-service est un facteur déterminant qui influence directement le chiffre d'affaires, en tenant compte de cela nous avons questionnés les responsables de station-service **quels peuvent être les principaux avantages pour une station-service d'offrir une essence de haute qualité**

« Une essence de qualité supérieure offre de meilleures performances et une consommation plus économique, ce qui peut amener les clients à acheter plus souvent dans la station, les clients qui perçoivent que l'essence vendue est de haute qualité sont plus susceptibles de revenir régulièrement, ce qui augmente les ventes et le chiffre d'affaires » Code Z

Cette réponse prouve que la qualité de l'essence vendue est un élément clé pour fidéliser la clientèle, se différencier de la concurrence et maximiser le chiffre d'affaires de la station-service. Une essence de qualité supérieure permet d'attirer une clientèle plus fidèle et disposée à payer un prix plus élevé, ce qui a un impact positif direct sur les ventes et le chiffre d'affaires. Dans le secteur très concurrentiel des stations-service, la capacité à gérer de manière optimale Les coûts d'achat de carburant sont inévitables pour assurer la performance financière à long terme de la station, partant de ce constant nous nous sommes dirigés vers **les responsables de stations-service pour savoir comment la maîtrise des coûts d'achats de carburant peut-elle influencer la Performance financière de leurs stations-service**

Des achats groupés ou des commandes en plus grandes quantités peuvent permettre d'obtenir Des remises et de bénéficier d'économies d'échelle. Une gestion optimisée des stocks, avec des Commandes adaptées à la demande, évite les surcoûts liés aux stocks excédentaires. Code à la suite de cette a réponse nous résumons que la maîtrise des coûts d'achat de carburant est essentielle pour améliorer la performance financière d'une station-service. Des achats groupés, une gestion optimisée des stocks et des investissements dans des équipements plus performants permettent de réduire les coûts d'approvisionnement et d'exploitation, ce qui a un impact direct sur la marge brute et la rentabilité globale de l'activité.

3.2 Les Résultats de la recherche quantitative

Afin de mieux atteindre nos objectifs, nous avons suivi une démarche structurée en soumettant des questionnaires à cinquante stations-service répondues par plusieurs responsables provenant de la même station pour plus de précision dans le but de recueillir les informations permettant de confirmer ou d'infirmes nos hypothèses

La gestion efficace de la trésorerie dans une station-service contribue positivement à sa rentabilité :

La fréquence des analyses financière permet de comprendre la régularité et l'efficace de la gestion de trésorerie, essentielle pour maintenir la rentabilité. En guise de réponses nous constatons que 50% des stations-service effectuent quotidiennement des analyses financières et 41,7% l'effectuent hebdomadairement. Cela permet aux gestionnaires de détecter rapidement les anomalies ou problèmes de trésorerie, ce qui est essentiel pour prendre des décisions financières immédiates et éviter des problèmes de liquidités. Une telle rigueur dans la gestion de trésorerie contribue à maintenir la santé financière de la station-service, en garantissant que les fonds nécessaires sont toujours disponibles pour les opérations courantes. La pratique des analyses financières quotidiennes et hebdomadaires dans les stations-service est une indication claire de leur engagement envers une gestion de trésorerie rigoureuse et proactive. Cela soutient que la gestion efficace de la trésorerie est un facteur clé de la rentabilité financière, car elle permet une réactivité accrue, une optimisation continue des ressources et une meilleure planification financière, tous essentielles pour maintenir et améliorer la performance financière des stations-service.

Le suivi de certains indicateurs financiers est important pour évaluer l'impact de la gestion de la trésorerie sur la rentabilité. Suite à ses réponses, nous remarquons que 33,3% des stations utilisent le flux de trésorerie et 25% utilisent les marges brutes comme indicateur financier. Le

fait que 33% des stations-service utilisent les flux de trésorerie comme principal indicateur financier montre une forte préoccupation pour la gestion de la trésorerie. Cela confirme que pour une partie significative des stations-service, la gestion de la trésorerie est prioritaire et reconnue comme un facteur clé de rentabilité. Ces stations comprennent que des flux de trésorerie bien gérés permettent de maintenir des opérations fluides et d'éviter les coûts liés aux manques de liquidités (comme les pénalités de retard). 25% des stations-service utilisent les marges brutes comme principal indicateur financier, ce qui reflète une attention portée aux revenus par rapport aux coûts des biens vendus. L'accent mis sur les marges brutes plutôt que sur les flux de trésorerie peut indiquer que ces stations ne priorisent pas la gestion de la trésorerie aussi fortement. Cela suggère que, bien qu'elles surveillent leurs performances financières, elles pourraient être moins efficaces en termes de gestion de la trésorerie. La répartition des stations-service selon leurs principaux indicateurs financiers montre que, bien que la gestion de la trésorerie soit reconnue par un tiers des stations comme cruciale pour la rentabilité, d'autres aspects financiers, comme les marges brutes, sont également importants pour une partie significative des stations.

La qualité de l'essence vendue influence le niveau du chiffre d'affaires : dans le cadre de cette hypothèse, nous avons posé une question.

Quelle proportion de vos revenus provient de la vente de carburant ?

La proportion des revenus provenant de la vente de carburant aide mesurer l'impact de la qualité du carburant sur les revenus de la station-service. Les réponses montrent que 41,7% des stations tirent entre 70% et 90% de leurs revenus de la vente de carburant, 33,3% entre 50% et 70%, et 25% plus de 90%.

- ✓ Pour 41,7% des stations, la vente de carburant représente une part significative de leurs revenus, entre 70% et 90%. Cela indique une dépendance élevée à la vente de carburant comme principale source de revenus. La qualité du carburant devient donc critique pour attirer et fidéliser les clients, influençant directement le chiffre d'affaires
- ✓ 33,3% des stations ont entre 50% et 70% de leurs revenus provenant de la vente de carburant. Bien que légèrement moins dépendantes que le premier groupe, ces stations démontrent également une influence significative de la qualité du carburant sur leur chiffre d'affaires.
- ✓ 25% des stations tirent plus de 90% de leurs revenus de la vente de carburant.

Ces stations sont très dépendantes de la qualité du carburant pour maintenir et augmenter leurs revenus, soulignant l'importance critique de ce facteur dans leur performance financière.

En combinant ces données, il est clair que la qualité de l'essence vendue a une influence directe sur le chiffre d'affaires des stations-service. Les stations qui dépendent fortement de la vente de carburant comme principale source de revenus sont particulièrement sensibles à la qualité du produit qu'elles offrent à mesurer l'impact de la qualité du carburant sur les revenus totaux de la station-service.

3.3 La maîtrise des coûts d'achats de carburant influence positivement la performance financière :

Dans le contexte de cette hypothèse, nous avons formulé deux questions.

Quel pourcentage de vos dépenses est alloué à l'achat de carburant ?

La proportion des dépenses allouée à l'achat de carburant permet de comprendre l'importance de la maîtrise des coûts d'achats pour la performance financière globale, les données obtenues de la première question montrent que:

- ✓ 41,7% des stations ont entre 60% et 80% de leurs dépenses allouées à l'achat de carburant.
- ✓ 33,3% des stations ont entre 40% et 60% de leurs dépenses allouées à l'achat de carburant.

- ✓ 16,7% des stations ont moins de 40% de leurs dépenses allouées à l'achat de carburant.
- ✓ 8,3% des stations ont plus de 80% de leurs dépenses allouées à l'achat de carburant.

Une proportion significative des stations-service (41,7%) consacre une part importante de leurs dépenses à l'achat de carburant. Cette observation soutient l'idée que la maîtrise des coûts d'achat de carburant est cruciale pour ces stations. Une gestion efficace pourrait potentiellement améliorer leur rentabilité financière en réduisant les coûts opérationnels. Pour un tiers des stations (33,3%), les dépenses allouées à l'achat de carburant sont également significatives, mais moins élevées que le groupe précédent. Bien que légèrement moins impactantes, ces stations peuvent également bénéficier d'une gestion rigoureuse des coûts pour maintenir ou améliorer la performance financière. Une minorité de stations (16,7%) consacre moins de 40% de leurs dépenses à l'achat de carburant. Ces stations pourraient être mieux positionnées pour gérer les fluctuations des prix du carburant et optimiser leur rentabilité grâce à des coûts d'exploitation réduits. Une petite proportion de stations (8,3%) consacre une part très élevée de leurs dépenses à l'achat de carburant. Ces stations sont particulièrement vulnérables aux variations des prix du carburant et doivent mettre en œuvre des stratégies de gestion des coûts encore plus strictes pour éviter des impacts négatifs sur leur rentabilité. Une gestion efficace des dépenses liées au carburant peut jouer un rôle déterminant dans la réduction des coûts opérationnels et l'amélioration de la rentabilité. Les stations qui parviennent à maintenir des coûts d'achat de carburant raisonnables sont mieux positionnées pour faire face aux défis économiques et pourraient voir leurs performances financières améliorées à long terme.

Combien de fournisseurs principaux de carburant avez-vous ?

Le nombre de fournisseurs et la diversité des sources d'approvisionnement peuvent influencer la capacité à négocier des prix avantageux et maîtriser les coûts d'achat de carburant. Les

Résultats de la Dernière Question :

- 41,7% des stations ont entre 4 et 5 fournisseurs.
- 33,3% des stations ont entre 2 et 3 fournisseurs.
- 16,7% des stations ont plus de 5 fournisseurs.
- 8,3% des stations ont 1 seul fournisseur.

La majorité des stations (41,7%) ont diversifié leurs fournisseurs, avec entre 4 et 5 fournisseurs de carburant. Avoir plusieurs fournisseurs permet aux stations de comparer les prix, négocier de meilleures conditions et réduire les risques liés à la dépendance à un seul fournisseur. Cela démontre une stratégie proactive de maîtrise des coûts d'achat de carburant, ce qui peut améliorer leur performance financière en réduisant les coûts d'approvisionnement.

Une proportion importante (33,3%) des stations-service maintiennent une diversification modérée avec 2 à 3 fournisseurs. Même avec un nombre limité de fournisseurs, ces stations peuvent encore bénéficier de la concurrence pour obtenir des prix plus avantageux et conditions favorables. Cela soutient l'hypothèse que la maîtrise des coûts d'achat, même à un degré modéré de diversification, peut avoir un impact positif sur la performance financière.

Une minorité (16,7%) des stations choisissent une forte diversification avec plus de 5 fournisseurs. Une forte diversification peut maximiser les options d'achat et potentiellement les réductions de coûts, bien que cela puisse aussi impliquer une complexité administrative accrue. Cependant, cette stratégie de diversification confirme l'importance accordée à la maîtrise des coûts d'achat, alignant avec l'hypothèse de l'impact positif sur la performance financière.

Une petite proportion (8,3%) des stations dépend d'un seul fournisseur. La dépendance à un seul fournisseur peut limiter les capacités de négociation et exposer les stations à des risques plus élevés en termes de prix et de conditions d'approvisionnement. Cette approche pourrait ne pas favoriser une maîtrise optimale des coûts d'achat, suggérant que ces stations pourraient être moins efficaces en termes de performance financière par rapport à celles qui diversifient leurs fournisseurs. La diversification des fournisseurs permet une meilleure gestion des coûts d'approvisionnement, offrant aux stations-service une flexibilité accrue pour négocier les prix

et les conditions, et réduire les risques liés à la dépendance unique. Les stations qui adoptent cette stratégie de diversification semblent mieux placées pour optimiser leurs dépenses en carburant et ainsi améliorer leur rentabilité et performance financière à long terme.

3.4. Discussion des résultats

Dans cette section, l'analyse s'intéresse aux relations entre la gestion de la trésorerie, la qualité du carburant et la maîtrise des coûts d'achat, ainsi qu'à leurs effets sur la performance financière des stations-service. L'interprétation des résultats suit une progression logique articulée autour de la validation des hypothèses, de la confrontation avec les travaux antérieurs et de la mise en évidence des apports issus de l'étude. Les résultats montrent que la gestion efficace de la trésorerie exerce une influence favorable sur la rentabilité financière des stations-service. Les données recueillies indiquent que les établissements qui assurent un suivi régulier et structuré de leurs flux de liquidités parviennent à maintenir la continuité de leurs activités, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement en carburant et le règlement des fournisseurs. Cette organisation financière permet de réduire les tensions de trésorerie, de limiter le recours à des financements externes onéreux et d'améliorer les marges bénéficiaires. Dans ces conditions, la première hypothèse est confirmée, dans la mesure où la qualité de la gestion des flux financiers contribue directement à la performance globale de l'entreprise.

Ces résultats s'inscrivent dans la continuité des travaux de Deloof (2003), qui établit une relation significative entre la gestion du fonds de roulement et la rentabilité des entreprises. Ils rejoignent également Lazaridis et Tryfonidis (2006), lesquels montrent que l'efficacité de la gestion du cycle d'exploitation améliore la performance financière. Shin et Soenen (1998) soulignent, pour leur part, que la réduction du cycle de conversion de trésorerie renforce la valeur de l'entreprise. L'ensemble de ces travaux converge vers l'idée selon laquelle la maîtrise de la liquidité constitue un déterminant essentiel de la performance financière. Dans le contexte spécifique des stations-service, ces résultats permettent de considérer la trésorerie comme un véritable instrument de pilotage opérationnel. Elle dépasse sa simple fonction de solvabilité pour devenir un élément central de stabilité et de continuité des activités.

Les résultats relatifs à la deuxième hypothèse indiquent que la qualité du carburant influence positivement le chiffre d'affaires des stations-service. Les analyses révèlent que les clients privilégient les établissements offrant un carburant perçu comme fiable, ce qui se traduit par une augmentation de la fréquentation et du volume des ventes. Dans un environnement concurrentiel où les produits sont relativement homogènes, la perception de la qualité constitue un facteur déterminant de différenciation. Cette observation est conforme aux travaux de Parasuraman, Zeithaml et Berry (1988), qui démontrent que la qualité perçue influence directement les comportements d'achat et la fidélité des clients. Elle rejoint également Kotler et Keller (2016), selon lesquels la perception de la qualité joue un rôle central dans la formation de la valeur perçue et dans la décision d'achat. Dans ce secteur, la qualité du carburant apparaît ainsi comme un levier stratégique de fidélisation et de développement du chiffre d'affaires.

S'agissant de la troisième hypothèse, les résultats révèlent que la maîtrise des coûts d'achat de carburant améliore significativement la performance financière des stations-service. Les établissements qui parviennent à optimiser leurs conditions d'approvisionnement ou à négocier des prix plus avantageux enregistrent une amélioration de leur rentabilité. La réduction des coûts d'acquisition se traduit directement par une augmentation des marges et un renforcement de la compétitivité. Ces résultats sont en cohérence avec les travaux de Brigham et Ehrhardt (2017), qui soulignent que la gestion des coûts opérationnels constitue un levier fondamental de la rentabilité. Ross, Westerfield et Jaffe (2013) mettent également en évidence le rôle structurant de la maîtrise des coûts dans la création de valeur. Shin et Soenen (1998) confirment que l'efficacité du cycle d'exploitation influence positivement la performance financière.

Sur le plan théorique, cette étude met en évidence l'interdépendance entre la gestion de la trésorerie, la qualité du produit et la maîtrise des coûts dans la performance des stations-service. La performance financière apparaît ainsi comme le résultat d'un ensemble de mécanismes complémentaires agissant de manière coordonnée. Sur le plan managérial, les résultats suggèrent que l'amélioration durable de la performance repose sur une gestion rigoureuse des flux de trésorerie, une exigence constante de qualité du carburant et une optimisation continue des coûts d'approvisionnement. L'articulation de ces dimensions constitue un levier déterminant de stabilité financière et de compétitivité.

4. Conclusion

La présente recherche porte sur la gestion financière des entreprises spécialisées dans la commercialisation de carburants dans le district de Bamako, avec une attention particulière accordée aux stations-service. Elle visait à apprécier le niveau d'efficacité de cette gestion dans un environnement caractérisé par la volatilité des prix des produits pétroliers, une concurrence soutenue ainsi que diverses contraintes internes de fonctionnement. Les résultats obtenus montrent que la gestion financière de ces entreprises s'appuie principalement sur la maîtrise des ressources financières, le contrôle des charges, la structuration des produits d'exploitation et le suivi du cycle d'exploitation. Toutefois, l'analyse révèle plusieurs insuffisances, notamment une planification budgétaire peu formalisée, une utilisation limitée des outils modernes de gestion financière et un suivi parfois irrégulier des flux de trésorerie. À ces limites internes s'ajoutent des facteurs externes, en particulier les variations fréquentes des prix des carburants et la pression concurrentielle, qui influencent significativement l'équilibre financier des stations-service. Dans ces conditions, la gestion financière observée ne peut être considérée comme pleinement satisfaisante, dans la mesure où elle demeure exposée à des contraintes structurelles et conjoncturelles susceptibles d'altérer la performance globale des entreprises étudiées.

Sur le plan scientifique, cette étude contribue à enrichir la compréhension des déterminants de la performance financière dans un secteur fortement exposé aux fluctuations du marché et aux incertitudes économiques. Elle met en évidence la nécessité d'adapter les approches classiques de gestion financière aux réalités des économies en développement, où les pratiques de gestion restent parfois insuffisamment structurées. Sur le plan empirique, elle apporte un éclairage spécifique sur les stations-service du district de Bamako, un domaine encore peu exploré dans la littérature scientifique disponible, en proposant une analyse contextualisée des pratiques financières observées. Sur le plan managérial, elle établit un lien entre les compétences des gestionnaires, les outils de gestion mobilisés et la performance financière, ce qui permet de mieux identifier les leviers susceptibles d'améliorer la rentabilité dans ce secteur. Au regard de ces constats, plusieurs orientations peuvent être envisagées afin de renforcer la performance financière des stations-service. Il apparaît nécessaire de structurer davantage la planification financière à travers la mise en place d'une budgétisation rigoureuse, permettant d'anticiper les charges et d'assurer une allocation plus rationnelle des ressources. Le suivi régulier et systématique de la trésorerie doit également être renforcé afin de garantir la stabilité financière et de prévenir les déséquilibres de liquidité. L'amélioration des relations avec les fournisseurs et les clients, notamment par la négociation de conditions de paiement mieux adaptées, permettrait d'alléger la pression exercée sur la trésorerie et d'optimiser le cycle d'exploitation. Par ailleurs, la mise en place de mécanismes de contrôle de la qualité du carburant constitue un levier important pour renforcer la confiance de la clientèle et favoriser sa fidélisation. La diversification des sources d'approvisionnement permettrait également de réduire la dépendance à un nombre limité de fournisseurs et d'atténuer les effets des fluctuations des prix des produits pétroliers. Enfin, l'intégration progressive d'outils numériques de gestion financière contribuerait à améliorer la fiabilité du suivi des opérations et l'efficacité globale de

la gestion. Cette recherche présente néanmoins certaines limites qu'il convient de mentionner. Le champ d'études étant circonscrit au district de Bamako, la généralisation des résultats à d'autres contextes géographiques doit être envisagée avec prudence. La disponibilité partielle de certaines données financières a également constitué une contrainte ayant limité l'approfondissement de certaines analyses. En outre, l'étude repose essentiellement sur une approche descriptive, ce qui réduit la portée explicative et comparative des résultats. Enfin, les fluctuations conjoncturelles du marché des hydrocarbures ont pu influencer certaines observations.

Dans une perspective de recherche future, il serait pertinent d'élargir l'étude à d'autres localités du Mali afin de comparer les pratiques de gestion financière selon les contextes économiques et concurrentiels. Une analyse quantitative fondée sur des modèles économétriques pourrait également permettre de mesurer avec davantage de précision l'impact des variables financières sur la performance des stations-service. L'étude de l'effet de la digitalisation des systèmes de gestion constitue également une piste pertinente, notamment en ce qui concerne l'amélioration du suivi comptable et de la trésorerie. Enfin, l'analyse de l'influence des politiques publiques de régulation des prix des carburants sur la stabilité financière des entreprises du secteur pourrait compléter utilement cette réflexion.

Références :

- (1). Abor, J. (2005). Effet de la structure du capital sur la rentabilité : Analyse empirique des entreprises cotées au Ghana. *The Journal of Risk Finance*, 6(5), 438–445.
- (2). Agyapong, D., & Adam, A. M. (2023). Contraintes financières et performance des entreprises en Afrique subsaharienne. *African Development Review*.
- (3). Appiah, K. O., & Essel, D. (2016). Gestion du fonds de roulement et performance des entreprises : Preuves issues du Ghana. *International Journal of Economics and Finance*, 8(4), 49–57.
- (4). Barney, J. (1991). Ressources de l'entreprise et avantage concurrentiel durable. *Journal of Management*, 17(1), 99–120.
- (5). Baumol, W. J. (1952). La demande de monnaie pour transaction : Une approche fondée sur la théorie des stocks. *The Quarterly Journal of Economics*, 66(4), 545–556.
- (6). Bolarinwa, S. T., & Adegboye, F. B. (2021). Pratiques de gestion financière et performance des entreprises en Afrique de l'Ouest. *Journal of African Business*.
- (7). Brigham, E. F., & Ehrhardt, M. C. (2017). *Gestion financière : Théorie et pratique*. Cengage Learning.
- (8). Deloof, M. (2003). La gestion du fonds de roulement affecte-t-elle la rentabilité des entreprises belges ? *Journal of Business Finance & Accounting*, 30(3–4), 573–588.
- (9). Dong, H. P., & Su, J. (2010). Relation entre la gestion du fonds de roulement et la rentabilité : Cas du Vietnam. *International Research Journal of Finance and Economics*, 49, 59–67.
- (10). Enqvist, J., Graham, M., & Nikkinen, J. (2014). Impact de la gestion du fonds de roulement sur la rentabilité des entreprises selon les cycles économiques. *Research in International Business and Finance*, 32, 36–49.
- (11). Fama, E. F., & French, K. R. (2002). Tests des théories du compromis et de l'ordre hiérarchique concernant les dividendes et la dette. *The Review of Financial Studies*, 15(1), 1–33.
- (12). Fama, E. F., & Jensen, M. C. (1983). Séparation entre propriété et contrôle. *Journal of Law and Economics*, 26(2), 301–325.
- (13). Frank, M. Z., & Goyal, V. K. (2003). Test de la théorie de l'ordre hiérarchique du financement. *Journal of Financial Economics*, 67(2), 217–248.

- (14). Gill, A., Biger, N., & Mathur, N. (2010). Relation entre la gestion du fonds de roulement et la rentabilité. *Business and Economics Journal*, 10, 1–9.
- (15). Jensen, M. C., & Meckling, W. H. (1976). Théorie de la firme : Comportement des dirigeants, coûts d'agence et structure de propriété. *Journal of Financial Economics*, 3(4), 305–360.
- (16). Jose, M. L., Lancaster, C., & Stevens, J. L. (1996). Rendements des entreprises et cycles de conversion de trésorerie. *Journal of Economics and Finance*, 20(1), 33–46.
- (17). Kotler, P., & Keller, K. L. (2016). *Gestion du marketing*. Pearson.
- (18). Kouadio, L. E., & Koffi, M. (2023). Gestion du fonds de roulement et performance des PME en Côte d'Ivoire. *Revue Africaine de Gestion*.
- (19). Kraus, A., & Litzenger, R. H. (1973). Modèle d'équilibre de la structure financière optimale. *The Journal of Finance*, 28(4), 911–922.
- (20). Lazaridis, I., & Tryfonidis, D. (2006). Relation entre la gestion du fonds de roulement et la rentabilité. *Journal of Financial Management and Analysis*, 19(1), 26–35.
- (21). Mathuva, D. M. (2010). Influence des composantes de la gestion du fonds de roulement sur la rentabilité des entreprises. *Research Journal of Business Management*, 4(1), 1–11.
- (22). Modigliani, F., & Miller, M. H. (1958). Le coût du capital, la finance des entreprises et la théorie de l'investissement. *The American Economic Review*, 48(3), 261–297.
- (23). Myers, S. C. (1984). Le paradoxe de la structure du capital. *The Journal of Finance*, 39(3), 575–592.
- (24). Myers, S. C., & Majluf, N. S. (1984). Décisions de financement et d'investissement lorsque les dirigeants disposent d'informations supérieures aux investisseurs. *Journal of Financial Economics*, 13(2), 187–221.
- (25). Owolabi, S. A., & Obida, S. S. (2012). Gestion du fonds de roulement et rentabilité des entreprises. *Research Journal of Finance and Accounting*, 3(2), 1–8.
- (26). Padachi, K. (2006). Tendances de la gestion du fonds de roulement et impact sur la performance des entreprises. *International Review of Business Research Papers*, 2(2), 45–58.
- (27). Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., & Berry, L. L. (1988). SERVQUAL : Une échelle multi-items de mesure de la qualité de service. *Journal of Retailing*, 64(1), 12–40.
- (28). Penrose, E. T. (1959). *Théorie de la croissance de la firme*. Oxford University Press.
- (29). Ponsian, N., Chrispina, D., Tago, G., & Mkiibi, H. (2014). Effet de la gestion du fonds de roulement sur la rentabilité. *European Journal of Business and Management*, 6(6), 1–10.
- (30). Raheman, A., & Nasr, M. (2007). Gestion du fonds de roulement et rentabilité. *International Review of Business Research Papers*, 3(1), 279–300.
- (31). Ross, S. A., Westerfield, R. W., & Jaffe, J. (2013). *Finance d'entreprise*. McGraw-Hill Education.
- (32). Sartorius, K., Eitzen, C., & Hart, L. (2007). Déterminants de la performance des stations-service en Afrique du Sud. *South African Journal of Economic and Management Sciences*, 10(4), 451–465.
- (33). Shin, H. H., & Soenen, L. (1998). Efficacité de la gestion du fonds de roulement et rentabilité des entreprises. *Financial Practice and Education*, 8(2), 37–45.
- (34). Sunday, K. (2011). Gestion du fonds de roulement et rentabilité des entreprises au Nigeria. *Research Journal of Finance and Accounting*, 2(6), 1–10.
- (35). Titman, S., & Wessels, R. (1988). Déterminants du choix de la structure du capital. *The Journal of Finance*, 43(1), 1–19.
- (36). Ukaegbu, B. (2014). Importance de la gestion du fonds de roulement dans la rentabilité des entreprises. *Research in International Business and Finance*, 32, 1–16.
- (37). Wernerfelt, B. (1984). Approche fondée sur les ressources de la firme. *Strategic Management Journal*, 5(2), 171–180.