



CRISE DE CARBURANT ET PERTURBATION DU BUDGET PREVISIONNEL DES MENAGES DU DISTRICT DE BAMAKO

**Dr. Diakarydja SANGARE¹, Dr. Boubacar Apha BAH², Dr. SIDI Mamadou
DIALLO³**

Faculté Des Sciences Economiques Et De Gestion De Bamako(FSEG)
Ecole Normale d'Enseignement Technique Et Professionnelle(ENETP-Kabala)

Abstract: Ce papier analyse l'impact de la crise du carburant sur la gestion budgétaire des citoyens de Bamako dans un contexte marqué par l'insécurité, les perturbations logistiques et la forte dépendance du Mali aux importations énergétiques. L'objectif principal de cette recherche est de comprendre comment la crise du carburant modifie la structure des dépenses des ménages et d'identifier les stratégies d'adaptation mises en place pour faire face à cette situation. L'étude adopte une posture interprétativiste et une démarche qualitative. Le type d'échantillonnage est non probabiliste, la taille de l'échantillon est de 50 sur 200 personnes. Les outils de collecte des données sont: guide d'entretien, entretien face-à-face, revues documentaires. L'outil d'analyse des données est l'analyse de contenu. Les résultats montrent que les dépenses liées au transport et à l'alimentation sont les plus impactées. La hausse des coûts logistiques entraîne une augmentation des prix des biens essentiels, obligeant les ménages à réorganiser leurs priorités budgétaires. Face à cette pression financière, plusieurs stratégies de résilience ont été observées: réduction des déplacements, rationnement de la consommation, recours au marché parallèle, entraide familiale et communautaire, ainsi que diversification des sources de revenus. L'étude met en évidence la vulnérabilité structurelle des ménages urbains face aux chocs énergétiques et souligne la nécessité de renforcer les politiques publiques de stockage stratégique, de sécurisation des approvisionnements et de protection du pouvoir d'achat. Elle contribue ainsi à la compréhension des mécanismes d'adaptation budgétaire en contexte de crise énergétique dans les pays en développement.

Keywords: Crise du carburant; prevision budgétaire; Ménages ; Résilience.

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.19510168>

1 Introduction

La ville de Bamako, capitale du Mali, fait face depuis plusieurs mois à une crise de carburant d'une ampleur rarement observée. Cette crise trouve ses origines dans une combinaison de facteurs liés à l'insécurité persistante sur les principaux axes de transport, ainsi qu'à des attaques répétées de groupes armés contre des convois de camions-citernes assurant l'acheminement des produits pétroliers vers le pays. Depuis septembre 2025, des groupes affiliés à des organisations extrémistes ont imposé un blocus sur les importations de carburant, ciblant

les routes reliant le Mali à des pays voisins comme le Sénégal ou la Côte d'Ivoire, limitant ainsi fortement l'approvisionnement de la capitale et d'autres centres urbains. Cette rupture de l'approvisionnement a eu des conséquences immédiates et profondes sur la vie quotidienne des populations. Dans toute la ville de Bamako, les stations-service se sont retrouvées à sec, entraînant des queues interminables de voitures et de motos dans l'espoir d'obtenir quelques litres de carburant. Les files d'attente peuvent durer plusieurs heures, voire plusieurs jours, ce qui renforce le sentiment d'incertitude et de frustration chez les citoyens. (Gulf Times, 2025). Parallèlement à cette raréfaction, des pratiques informelles ont émergé sur le marché parallèle, caractérisées par la vente de bidons de carburant à des prix plusieurs fois supérieurs aux tarifs officiels. Dans certains cas, l'essence se vend à des prix exorbitants sur des marchés parallèles, alors que les prix officiels restent théoriquement plafonnés par les autorités. Ces phénomènes ont des impacts directs et significatifs sur la gestion budgétaire des ménages et des citoyens de Bamako. Face à cette situation, les familles, travailleurs indépendants, mototaxis, commerçants et employés doivent réallouer une part plus importante de leurs revenus pour couvrir leurs besoins en carburant, ce qui affecte d'autres postes budgétaires essentiels tels que l'alimentation, l'éducation ou la santé. Sur le plan économique, la crise de carburant a provoqué un ralentissement de nombreuses activités. Les transports publics et privés sont perturbés, les coûts de transport augmentent et certains services essentiels, comme l'électricité produite par des centrales thermiques, fonctionnent de manière réduite en raison du manque d'hydrocarbures. De plus, certaines écoles et universités ont dû fermer temporairement leurs portes, faute de carburant pour assurer les déplacements du personnel et des étudiants, illustrant l'impact étendu de cette crise sur les structures sociales et économiques du pays. (Reuters, 2025) L'impact sur les ménages est multidimensionnel. Au-delà des coûts directs liés à l'achat de carburant, les citoyens sont contraints de modifier leurs habitudes de consommation, de recourir à des moyens de transport alternatifs, de réduire la fréquence de leurs déplacements, ou encore de renoncer à certaines opportunités économiques. Cette situation met en lumière la vulnérabilité des systèmes budgétaires des ménages face aux chocs exogènes et les oblige à développer des stratégies d'adaptation souvent coûteuses ou inefficaces à long terme. Ainsi, l'étude de cette problématique est cruciale pour plusieurs raisons. D'un point de vue académique, elle permet d'analyser comment une crise de ressources essentielles influence les 10 décisions financières et la planification budgétaire des citoyens au niveau urbain, dans un pays en développement confronté à des défis sécuritaires majeurs. D'un point de vue pratique, cette recherche peut éclairer les décideurs publics et les acteurs économiques sur les contraintes rencontrées par les citoyens et proposer des mesures susceptibles d'atténuer les impacts négatifs de telles crises, en particulier en termes de politiques de soutien aux ménages, de systèmes de gestion des approvisionnements ou de plans de résilience économique. Problématique de recherche La crise de carburant à Bamako ne se limite pas à une simple pénurie d'essence et de gasoil. Elle engendre des conséquences économiques, sociales et budgétaires importantes pour les ménages, les commerçants et les travailleurs indépendants. Les files d'attente prolongées, l'achat de carburant à des prix élevés sur le marché parallèle, ainsi que les difficultés de déplacement affectent directement le budget des citoyens, leur mobilité et leur capacité à maintenir leurs activités professionnelles.

La question centrale de cette recherche est donc :

Comment la crise de carburant affecte-t-elle la gestion budgétaire des citoyens de Bamako et quelles stratégies adoptent-ils pour y faire face?

Afin d'analyser de manière approfondie les enjeux liés à la gestion budgétaire des ménages dans un contexte de crise du carburant à Bamako, la présente étude s'articule autour de plusieurs questions spécifiques qui orientent l'analyse et structurent la démarche de recherche.

Questions spécifiques:

Quelles dépenses sont les plus affectées par la crise de carburant dans le budget des ménages ?

Quelles stratégies les citoyens mettent-ils en place pour minimiser les effets financiers de la pénurie ?

Objectif de la recherche

L'objectif principal de ce papier est de comprendre l'impact de la crise de carburant sur la gestion budgétaire des citoyens de Bamako et d'identifier les stratégies qu'ils mettent en place pour faire face à cette situation.

Cette analyse permettra d'évaluer les conséquences financières de la pénurie de carburant et d'apporter des recommandations pratiques pour mieux soutenir les ménages et optimiser leur gestion budgétaire dans des contextes de crise.

Objectifs spécifiques

Pour atteindre cet objectif principal, l'étude se fixe les objectifs spécifiques suivants:

1. Identifier les postes de dépenses les plus affectés par la crise de carburant dans le budget des ménages.
2. Analyser les stratégies financières et organisationnelles adoptées par les citoyens pour minimiser les effets de la pénurie sur leur quotidien.

Proposition de recherche

La présente recherche vise à évaluer de manière approfondie l'impact des perturbations d'approvisionnement en carburant sur la gestion budgétaire des ménages à Bamako, dans un contexte marqué par l'instabilité sécuritaire et la forte dépendance du pays aux importations énergétiques. Elle s'inscrit dans une démarche analytique qui cherche à comprendre comment une crise énergétique prolongée influence les comportements économiques des citoyens et fragilise l'équilibre financier des ménages urbains.

Plus précisément, cette étude analyse les effets combinés de la pénurie de carburant et de la hausse des prix des biens et services essentiels sur la planification financière des ménages. La rareté du carburant entraîne non seulement une augmentation directe des dépenses liées au transport, mais provoque également une hausse généralisée des coûts de nombreux produits de première nécessité, en raison de l'augmentation des coûts logistiques. Cette situation exerce une pression accrue sur les budgets des ménages, contraints de réallouer leurs ressources financières pour faire face à des dépenses devenues prioritaires.

La recherche s'attache également à examiner la capacité des ménages à maintenir un équilibre entre leurs revenus et leurs dépenses dans un environnement économique instable. La réduction du pouvoir d'achat, les incertitudes liées à la disponibilité du carburant et la volatilité des prix obligent les citoyens à revoir leurs choix de consommation, à réduire certaines dépenses non essentielles et, dans certains cas, à renoncer à des besoins fondamentaux. Ces ajustements budgétaires révèlent les limites de la résilience financière des ménages face à des chocs exogènes répétés.

Propositions spécifiques de recherche

- La pénurie de carburant entraîne une modification significative de la structure des dépenses des ménages à Bamako.
- Face à la hausse continue des prix et aux perturbations d'approvisionnement en carburant, les ménages développent diverses stratégies d'adaptation financières et organisationnelles

2 Définition des concepts

2.1. La Gestion Budgétaire des Ménages

La gestion budgétaire des ménages renvoie à l'ensemble des pratiques mises en œuvre par les individus ou les familles pour planifier, organiser et contrôler leurs revenus et leurs dépenses sur une période donnée. Elle vise à assurer un équilibre entre les ressources disponibles et les besoins à satisfaire, tout en anticipant les dépenses futures et les imprévus.

Selon Bénassy-Quéré et al. (2019), la gestion budgétaire constitue un mécanisme central de prise de décision économique des ménages, permettant d'arbitrer entre consommation, épargne et endettement en fonction des contraintes de revenus et de prix.

Elle repose sur la hiérarchisation des dépenses, notamment entre les besoins essentiels (alimentation, logement, transport, santé, éducation) et les dépenses secondaires.

De son côté, Deaton (1992) explique que les ménages ajustent leur gestion budgétaire afin de lisser leur consommation dans le temps, surtout en période d'incertitude économique ou de choc externe.

Cette capacité d'ajustement devient cruciale lorsque les ménages font face à une hausse brutale des prix ou à une raréfaction des ressources essentielles. Dans le contexte des pays en développement, Banque mondiale (2020) souligne que la gestion budgétaire des ménages est souvent rendue complexe par l'irrégularité des revenus, la prédominance de l'emploi informel et l'absence de mécanismes formels de protection sociale. Toute perturbation économique, telle qu'une crise énergétique, affecte donc directement l'équilibre budgétaire et le niveau de vie des ménages.

Ainsi, la gestion budgétaire apparaît comme un outil fondamental d'adaptation et de survie économique, particulièrement en milieu urbain, où les ménages dépendent fortement du marché pour satisfaire leurs besoins quotidiens.

2.2. La crise d'approvisionnement en carburant (ou choc d'offre énergétique)

La crise d'approvisionnement en carburant désigne une situation dans laquelle la disponibilité des produits pétroliers devient insuffisante pour satisfaire la demande, entraînant des pénuries, des hausses de prix et des dysfonctionnements économiques.

En analyse économique, ce phénomène est généralement assimilé à un choc d'offre.

Selon Mankiw (2021), un choc d'offre correspond à un événement externe qui modifie brutalement les conditions de production ou de distribution d'un bien, provoquant une baisse de l'offre et une augmentation des coûts. Lorsqu'il concerne les produits énergétiques, ce choc affecte l'ensemble de l'économie, en raison du rôle central de l'énergie dans le transport, la production et les services.

Pour Hamilton (2009), les crises pétrolières ont historiquement montré que la raréfaction du carburant entraîne une augmentation rapide des prix, une contraction de l'activité économique et une détérioration du pouvoir d'achat des ménages. Ces effets sont particulièrement marqués dans les pays fortement dépendants des importations de carburant.

Dans le cas des pays enclavés et confrontés à des contraintes sécuritaires, FMI (2023) souligne que les perturbations logistiques, les blocages des corridors d'approvisionnement et l'insécurité aggravent la vulnérabilité énergétique et accentuent les pénuries. Cette situation favorise également l'émergence de marchés parallèles et de pratiques spéculatives. Ainsi, la crise d'approvisionnement en carburant ne se limite pas à un

problème technique de distribution, mais constitue un choc économique majeur aux répercussions sociales et budgétaires importantes pour les ménages.

2.3. Le comportement du consommateur et les stratégies de résilience des ménages

Le comportement du consommateur désigne l'ensemble des décisions prises par les individus ou les ménages concernant la consommation de biens et de services, en fonction de leurs préférences, de leurs revenus et des prix. Ces décisions sont prises sous contrainte budgétaire et visent à maximiser la satisfaction des besoins.

Selon Varian (2019), la théorie du consommateur repose sur l'hypothèse que les ménages arbitrent leurs choix de consommation afin d'optimiser leur bien-être, compte tenu de ressources limitées.

En période de stabilité économique, ces arbitrages sont relativement prévisibles. En revanche, lors d'une crise, les comportements évoluent de manière significative.

Pour Dercon (2002), les ménages confrontés à des chocs économiques développent des stratégies de résilience, définies comme l'ensemble des mécanismes d'adaptation permettant de faire face à une baisse de revenus ou à une hausse des prix.

Ces stratégies incluent la réduction des dépenses non essentielles, la modification des habitudes de consommation, le recours à la solidarité familiale ou communautaire, ainsi que l'endettement informel.

Dans les contextes urbains africains, ODHD/LCP (2022) souligne que la résilience des ménages repose largement sur des mécanismes informels, tels que l'entraide sociale, la diversification des sources de revenus et l'ajustement quotidien des dépenses.

La crise du carburant accentue ces comportements en raison de son impact direct sur la mobilité, l'accès au travail et le coût de la vie. Ainsi, l'analyse du comportement du consommateur et des stratégies de résilience permet de mieux comprendre comment les ménages réorganisent leur budget et leurs priorités face à une crise énergétique prolongée.

3. Revue de littérature

Selon Ahmadou Touré (2026), dans son article Résilience économique face à la crise du carburant : une étude empirique à Tombouctou, Mopti et Bamako (*Interdisciplinary Finance and Development Journal*, 3(1), 58-69), la crise du carburant qui a frappé le Mali entre septembre et novembre 2025 a provoqué des conséquences économiques sévères dans les villes de Tombouctou, Mopti et Bamako.

L'étude empirique, basée sur 135 entretiens semi structurés et des questionnaires, révèle des hausses de 150 % des prix du transport à Tombouctou, 65 % de pertes agricoles à Mopti et une chute de 70 % des revenus à Bamako.

Malgré ces effets négatifs, les mécanismes de résilience collective — la bravoure des FAMa (91 % d'approbation), le courage des chauffeurs (87 %), l'efficacité des autorités (74 %) et la solidarité populaire (84 %) ont contribué à atténuer l'impact de la crise et à maintenir une cohésion sociale.

De manière complémentaire, Etienne Fakaba Sissoko (2025), dans son article "Le jihad de la rareté" : L'asphyxie économique comme stratégie de domination au Mali (*Revue Internationale de la Recherche Scientifique et de l'Innovation*, 3(6), 1631-1651), montre que le blocus des flux pétroliers orchestré par le JNIM entre juillet et novembre 2025 a transformé la dépendance énergétique nationale en instrument de domination politique. L'étude met en évidence que l'État reste visible mais limité, tandis que la société s'adapte sous contrainte et que l'économie se fragmente en circuits de survie.

Ces résultats soulignent comment la crise de carburant peut être utilisée comme levier de pression sociale et économique, renforçant la vulnérabilité des citoyens. La littérature économique sur les crises et pénuries souligne également les effets sur les prix.

Selon Capelli, Ferreira et Lambey-Checchin (2013), dans leur article: Comment faire évoluer les prix en situation de crise ?

Le cas d'une pénurie de carburant (Décisions Marketing, 71(3), 77-92), les mécanismes de fixation des prix peuvent provoquer des écarts significatifs entre groupes de consommateurs, illustrant comment certaines populations peuvent subir des coûts disproportionnés en période de pénurie?

Damien Glez, 2026, Jeune Afrique, La crise de carburant au Mali se poursuit en 2026, avec des mesures de rationnement imposées aux automobilistes et motards, limitant l'accès aux stations-service et accentuant les contraintes sur la population.

Les autorités maliennes reconnaissent indirectement la persistance de la pénurie, alors que le ministre de l'Industrie affirmait, le 19 janvier, que la situation tendait « progressivement vers un retour à la normale ». Toutefois, la mise en place d'un système de rationnement et la sécurisation des convois de camions-citernes par le JNIM montrent que les problèmes logistiques et sécuritaires continuent de peser sur l'approvisionnement.

Selon Faye et Bah (2025, BBC Afrique), Bamako et d'autres villes maliennes ont subi un blocus économique imposé par le JNIM pendant près de cinq mois, interdisant aux routiers de convoier du carburant vers la capitale. La situation a nécessité l'arrivée d'un convoi de près de 300 camions-citernes sous escorte des Forces armées maliennes (FAMA), illustrant l'importance de la sécurité pour rétablir l'approvisionnement et la continuité économique.

Ces événements confirment que l'insécurité et la perturbation des flux logistiques sont des facteurs déterminants dans la crise de carburant, affectant directement la gestion budgétaire des citoyens et la planification de leurs dépenses quotidiennes.

Pour pallier ces perturbations, Abdel Latif Boureima & Wilfried Assogba (2025, Agence Ecofin) rapportent que le Niger a envoyé 82 camions-citernes chargés d'hydrocarbures vers le Mali en coordination avec les autorités maliennes. Cette intervention, bien que temporaire, a permis de réduire la pression sur l'approvisionnement, mais la crise reste présente et continue d'impacter la vie économique et la gestion budgétaire des citoyens.

Cette coopération régionale illustre l'importance des partenariats pour maintenir la disponibilité de ressources vitales dans un contexte de fragilité sécuritaire et logistique.

Modou Mamoune Tine (2025, Senenew) souligne que la signature d'un protocole d'accord par le ministre de l'Industrie et du Commerce avec le Groupement Malien des Professionnels du Pétrole (GMPP) et le Groupement Professionnel des Pétroliers (GPP) vise à accélérer les formalités douanières pour fluidifier l'arrivée des camions-citernes et réduire les délais de distribution.

Désormais, la déclaration des camions-citernes doit être effectuée dans un délai maximal de 24 heures à leur arrivée, tandis que la Direction générale des Douanes et la Direction générale du Commerce peuvent procéder directement à la distribution du carburant si ce délai est dépassé.

Cette mesure exceptionnelle illustre les efforts des autorités pour réduire les files d'attente et renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement face aux menaces sécuritaires.

Selon Studio Tamani (2025, 13 octobre), la pénurie de carburant à Bamako et dans d'autres localités maliennes impacte fortement l'économie nationale. Les files interminables devant les rares stations-service et l'attente prolongée des consommateurs illustrent la gravité de la situation.

D'après le Pr Madou Cissé, enseignant à la faculté des sciences économiques et de gestion de Bamako, une journée sans carburant entraîne une contraction immédiate de la production de biens et services, ce qui se traduit également par une réduction des recettes fiscales.

Le transport, les activités professionnelles, le commerce et l'approvisionnement du marché étant étroitement liés au carburant, cette pénurie perturbe l'ensemble de l'économie. Malgré l'arrivée d'un convoi de près de 300 camions-citernes le 7 octobre 2025, la crise reste un problème structurel affectant directement la gestion budgétaire des citoyens et la dynamique économique du pays.

Selon le Bureau des Nations Unies pour les affaires humanitaires (OCHA, 13 novembre 2025), le blocus des axes routiers et la pénurie de carburant ralentissent les opérations humanitaires au Mali, perturbant la livraison de services essentiels comme la santé et les cliniques mobiles dans plusieurs régions du centre et du sud du pays.

Cela accentue la pression socio-économique sur les populations locales, démontrant que la crise touche non seulement l'économie formelle mais aussi les besoins vitaux de la population.

Le Journal du Mali (Bulletin N°546, octobre 2025) rapporte que la pénurie de carburant est aggravée par une insuffisance structurelle de stockage et des perturbations logistiques.

Les carburants stratégiques représentent 42 % des importations du pays et les prix atteignent jusqu'à 2 000 F CFA le litre dans certaines zones, ce qui témoigne de la forte pression économique sur les ménages et les activités productives. Ces chiffres soulignent l'ampleur des contraintes budgétaires auxquelles les citoyens doivent faire face.

Au-delà des contraintes financières, la crise du carburant a également favorisé l'émergence de stratégies d'adaptation fondées sur la solidarité et la résilience des citoyens.

Un article intitulé « Pénurie de carburant : quand les citoyens font preuve de résilience », publié le 27 octobre 2025 (Studio Tamani), met en évidence des mécanismes d'entraide développés par les populations, notamment le partage de carburant et l'assistance mutuelle dans les files d'attente.

Cette dynamique de solidarité s'inscrit dans un contexte marqué par des attaques répétées contre les citernes d'approvisionnement en hydrocarbures sur les principaux axes routiers du pays, perturbant durablement l'accès à l'énergie. Face à ces difficultés, les citoyens ont réorganisé leurs pratiques de mobilité et de consommation afin de limiter les dépenses et d'assurer la continuité de certaines activités économiques et sociales.

Ces comportements traduisent une forme de gestion collective des ressources rares et témoignent de la capacité d'adaptation des ménages maliens face à une crise énergétique prolongée. À la suite des mesures exceptionnelles prises par les autorités maliennes en collaboration avec les acteurs du secteur pétrolier, des signes d'accalmie ont été observés dans la capitale.

Selon Africa24 (30 novembre 2025), les longues files d'attente devant les stations-service ont progressivement disparu à partir du 27 novembre 2025, traduisant une amélioration notable de la disponibilité du carburant à Bamako.

Cette normalisation de l'approvisionnement a eu des répercussions directes sur la mobilité urbaine, avec un retour à une circulation dense et fluide, reflet de la reprise des déplacements et des activités économiques quotidiennes. Cette évolution est notamment liée au protocole d'accord signé le 21 novembre 2025 entre le

gouvernement malien et les groupements pétroliers, lequel a permis d'accélérer les procédures de dédouanement des camions-citernes et de réduire les délais de distribution.

À Bamako, la pénurie de carburant observée à la fin du mois d'octobre 2025 a continué de peser lourdement sur les activités économiques et sociales, malgré l'arrivée de plusieurs convois de camions-citernes escortés.

Les stations-service, largement prises d'assaut dès les premières heures de la journée, sont restées insuffisamment approvisionnées, entraînant de longues files d'attente et une forte réduction de la mobilité urbaine.

Selon Agence Anadolu (AA), Amara Maiga, 31 octobre 2025, cette situation a provoqué un ralentissement significatif des transports urbains, une hausse marquée des coûts de déplacement et des pertes de revenus pour de nombreux acteurs économiques, notamment les chauffeurs de taxi, les motocyclistes et les vendeurs ambulants. Les témoignages recueillis mettent en évidence les difficultés quotidiennes des ménages, confrontés à l'impossibilité de travailler normalement et à une augmentation générale du coût de la vie. Face à cette crise, les autorités maliennes ont engagé plusieurs actions institutionnelles. Un comité interministériel de gestion des crises et catastrophes s'est réuni sous la présidence du Premier ministre afin d'évaluer la situation et de renforcer les mesures d'approvisionnement.

Les autorités ont notamment annoncé le déploiement de la police militaire dans certaines stations-service et l'acheminement sécurisé de nouveaux convois vers Bamako et d'autres capitales régionales, tout en appelant les populations à la résilience et à la solidarité.

La pénurie de carburant au Mali a provoqué des perturbations significatives dans les chaînes d'approvisionnement, entraînant une augmentation considérable des prix des produits alimentaires et des coûts de transport.

Cette situation a entraîné des répercussions directes sur le budget des ménages, en particulier dans les zones urbaines, où les habitants dépendent fortement des marchés pour leurs achats quotidiens.

Selon China.org.cn (2025), « Dans les marchés urbains, les vendeurs ont rapporté une hausse importante des prix des produits alimentaires (huile, légumes...) liée aux coûts de transport accrus, forçant de nombreux ménages à réduire d'autres dépenses pour faire face à ces charges supplémentaires ».

Cette hausse des coûts n'a pas seulement affecté le pouvoir d'achat immédiat, mais a également eu des effets durables sur les revenus et la sécurité alimentaire des familles. Les ménages à faibles revenus ont dû ajuster leurs dépenses, souvent au détriment de l'alimentation, de la santé ou de l'éducation, accentuant la vulnérabilité économique et sociale.

En conséquence, la crise énergétique a amplifié les inégalités économiques, mettant en lumière la dépendance du pays aux importations de carburant et la fragilité de sa chaîne logistique face aux perturbations sécuritaires.

3. Methodologie de recherche

La posture interprétativiste considère que la réalité sociale est construite à travers les perceptions, les expériences et les représentations des individus. Dans cette perspective, le chercheur cherche à comprendre le sens que les acteurs donnent à leurs actions. L'objectif n'est pas de généraliser des lois universelles, mais d'analyser en profondeur un phénomène dans son contexte spécifique. le phenomene repose sur la crise energetique liée à l'insolvabilité de certains fournisseurs(50 fournisseurs, seulement 14 sont solvables vis-à-vis de leur créanciers) mais aussi aux attaques des bandits armées sur les corridors.

La démarche adoptée est qualitative, le type d'échantillonnage est non probabiliste, la taille de l'échantillon est de 50 composées de conducteurs de moto taxi, chauffeur taxi et sotrama, chefs de menages, soudeurs et les fonctionnaires. Les outils de collectes des données sont: guide d'entretien, entretien face à face, observations participantes, revues documentaires. L'outil d'analyse des données est l'analyse de contenu.

4. Présentation des Resultats

Tableau 1: Répartition de l'échantillon par catégorie socio-professionnelle.

Categorie	Effectifs	Pourcentage
Moto-taxi	18	36%
Chauffeur-taxi sotrama	6	12%
Chefs de menage	10	20%
Menagères	7	14%
Soudeurs	3	6%
Fonctionnaires	2	4%
Total	50	100

Source: auteurs à partir des données collectées sur le terrain

- **Impact de la crise du carburant sur les conducteurs de moto-taxis**

Les conducteurs de moto-taxis figurent parmi les acteurs les plus touchés par la pénurie de carburant. Les témoignages recueillis auprès de plus de dix-huit (18) conducteurs révèlent que la crise a eu un impact direct et significatif sur leur activité quotidienne et sur leur niveau de revenus. Avant la crise, les conducteurs de moto-taxis déclaraient pouvoir exercer leur activité normalement et générer un revenu suffisant pour subvenir à leurs besoins essentiels, même si ces revenus restaient modestes. Toutefois, avec l'apparition de la pénurie du carburant, les conditions de travail se sont fortement dégradées. La rareté du carburant a entraîné une augmentation importante des prix du transport, ce qui a provoqué une baisse de la clientèle. À titre illustratif, le trajet reliant l'axe Rails Da à Djélibougou, qui coûtait auparavant 1 000 FCFA, est passé à 2 000 FCFA durant la crise. Cette hausse s'explique par la difficulté d'accès au carburant et par les longues heures, voire les jours entiers, passés dans les files d'attente devant les stations-service. Certains conducteurs ont déclaré avoir passé jusqu'à deux jours dans les rangs, parfois en effectuant des nuits blanches, dans l'espoir d'obtenir du carburant. Par ailleurs, les autorités ayant fixé un prix plafond pour le transport, les conducteurs se sont retrouvés dans une situation délicate, contraints d'augmenter les tarifs afin de couvrir leurs coûts, tout en faisant face au refus de certains clients. En l'absence de carburant dans les stations, ils étaient souvent obligés de s'approvisionner sur le marché parallèle, où 1,5 litre d'essence pouvait coûter jusqu'à 4 000 FCFA. Cette situation a considérablement réduit leurs revenus, au point que certains conducteurs ont été contraints de suspendre temporairement leur activité. Pour faire face à cette baisse de revenus, ils ont dû puiser dans leurs épargnes ou recourir à l'endettement. Ces constats montrent que la crise du carburant a fragilisé la situation économique des conducteurs de moto-taxis et accentué leur vulnérabilité financière.

- **Effets de la pénurie sur les chauffeurs de taxis et de Sotrama**

Les chauffeurs de taxis et de Sotrama ont également été fortement affectés par la crise du carburant. Les résultats de l'enquête, basés sur les témoignages de plusieurs conducteurs, mettent en évidence des difficultés majeures liées à l'accès au gasoil. Les chauffeurs interrogés ont indiqué passer de longues heures dans les files d'attente pour s'approvisionner en carburant. Dans certains cas, l'attente pouvait durer au minimum six heures, voire plusieurs jours. Cette situation réduisait considérablement le temps de travail effectif et, par conséquent, les revenus journaliers. Face à l'augmentation des coûts liés à l'approvisionnement en carburant, les tarifs de transport ont été revus à la hausse. Par exemple, sur l'axe Badjanbougou – Doumanzana – Djélibougou –

RailsDa, le prix du transport en Sotrama est passé de 250 FCFA à 275 FCFA. Bien que cette augmentation paraisse faible, elle a suscité des tensions avec les usagers et a parfois entraîné une baisse de la demande. Les chauffeurs ont également déclaré être contraints de recourir à l'emprunt ou à l'utilisation de leurs épargnes personnelles pour subvenir à leurs besoins quotidiens, en raison de l'irrégularité de leurs revenus durant la crise. Ces résultats confirment que la pénurie de carburant a perturbé le secteur du transport urbain et affecté les conditions de vie des chauffeurs. La raréfaction du carburant a provoqué une chute brutale des recettes journalières, particulièrement pour les conducteurs.

- **Conséquences de la crise sur les ménages et chefs de famille**

Les chefs de ménages interrogés ont souligné les lourdes conséquences de la crise du carburant sur la gestion du budget familial. En raison de la pénurie, de nombreux ménages ont été contraints de laisser leurs véhicules personnels à domicile, faute de carburant disponible à un prix abordable.

Pour se rendre au travail, certains chefs de famille ont dû recourir aux moto-taxis, dont les tarifs avaient fortement augmenté. Cette situation a entraîné une hausse importante des dépenses de transport, absorbant une part significative du revenu mensuel. Un chef de ménage a notamment déclaré avoir acheté 20 litres de carburant à 40 000 FCFA, alors que le prix officiel était fixé à 775 FCFA le litre, représentant ainsi près de la moitié de son salaire mensuel.

Dans certains cas, l'impossibilité de se déplacer quotidiennement a conduit des chefs de famille à rester plusieurs jours sur leur lieu de travail, laissant leur famille seule à domicile. Ces situations traduisent les effets sociaux et familiaux de la crise du carburant, au-delà de son impact économique.

- **Impact sur les ménagères et le coût de la vie**

Les résultats de l'enquête révèlent que les ménagères ont également subi les conséquences indirectes de la pénurie du carburant. Sept (7) femmes interrogées ont déclaré une augmentation notable des prix des denrées alimentaires et des condiments sur les marchés. Selon elles, les commerçants justifiaient ces hausses par les difficultés de transport liées au manque de carburant. Face à cette situation, les ménagères ont été contraintes de revoir à la baisse les quantités achetées et de faire preuve d'une gestion rigoureuse des ressources financières mises à leur disposition par leurs époux. Cette adaptation budgétaire visait à assurer, tant bien que mal, l'alimentation quotidienne de la famille.

- **Effets sur les artisans (soudeurs) et autres jeunes**

Les soudeurs interrogés ont indiqué que leur activité dépend fortement du carburant, utilisé pour alimenter les groupes électrogènes. Or, durant la crise, l'achat de carburant en bidon leur était interdit, les obligeant à déplacer leurs équipements dans les stations-service et à patienter pendant plusieurs jours. Pour continuer à travailler, ils étaient contraints d'acheter du carburant sur le marché parallèle à des prix très élevés, allant de 3 000 à 4 000 FCFA pour 1,5 litres.

Cette situation a considérablement réduit leur rentabilité et fragilisé leur activité. Les jeunes, de manière générale, ont également déclaré avoir subi des nuits blanches dans les files d'attente et avoir renoncé à certaines activités ou courses en raison du manque de carburant.

- **Cas des fonctionnaires**

Le témoignage d'un fonctionnaire met en lumière l'impact de la crise sur les salariés à revenu fixe. Avec un salaire mensuel de 175 000 FCFA, ce dernier a déclaré consacrer plus de 5 000 FCFA par jour aux frais de transport en moto-taxi. Il a également acheté 20 litres de carburant à 50 000 FCFA, soit une part très importante

de son revenu mensuel. Cette situation illustre la pression exercée par la crise du carburant sur le pouvoir d'achat des fonctionnaires et sur leur capacité à maintenir un équilibre budgétaire.

5. Conclusion

la présente recherche, intitulée « Crise de carburant et perturbation des budgets previsionnels des menages du district de bamako », arrive à son terme. L'objectif de ce papier est d'analyser les effets d'un choc énergétique majeur sur les finances des ménages urbains, dans un contexte où les contraintes sécuritaires et logistiques accentuent leur vulnérabilité. Cette étude a adopté une démarche méthodologique qualitative, combinant entretiens qualitatifs et observations participantes permettant de mesurer l'ampleur des perturbations tout en saisissant la signification que les ménages attribuent à leurs arbitrages budgétaires.

Les résultats montrent que la crise de septembre 2025 n'est pas un incident passager, mais un phénomène structurel aggravé par la dépendance aux importations et les perturbations sur les principaux axes d'approvisionnement mais aussi aux capacités des fournisseurs de rembourser leurs dettes à l'endroit des producteurs d'hydrocarbures. La pénurie de carburant a profondément bouleversé les dépenses domestiques, imposant une réallocation des ressources au détriment de besoins essentiels tels que l'alimentation, l'épargne et l'investissement productif.

Cette reconfiguration des priorités budgétaires met en lumière la vulnérabilité des ménages face à des chocs externes, même de courte durée, et souligne la nécessité d'une réflexion plus large sur les politiques de résilience économique et énergétique.

L'impact de la crise est toutefois hétérogène. Les ménages à revenus fixes, notamment les fonctionnaires et salariés du secteur privé, subissent une diminution significative de leur pouvoir d'achat, tandis que les acteurs du secteur informel, artisans, transporteurs et petits commerçants se trouvent particulièrement exposés, tant financièrement que logistiquement. Cette disparité confirme que les stratégies d'adaptation ne sont pas uniformes et que certaines catégories sociales absorbent davantage de risques.

L'étude révèle que les ménages déploient des mécanismes d'adaptation variés pour maintenir un équilibre fragile.

La réduction des déplacements non essentiels, le recours au covoiturage et la planification rigoureuse des trajets illustrent une agilité organisationnelle notable.

Sur le plan financier, l'épargne de précaution et l'endettement informel permettent de répondre aux besoins immédiats, tandis que la solidarité familiale et communautaire constitue un filet de sécurité complémentaire.

Ces mesures, efficaces à court terme, montrent leurs limites lorsque la crise se prolonge, révélant la fragilité structurelle de la résilience budgétaire.

L'analyse qualitative confirme que l'accès régulier au carburant réduit les ajustements drastiques des dépenses, alors que la dépendance au marché parallèle expose les ménages à une volatilité extrême et à des arbitrages contraints.

Les coûts logistiques induits hausse des transports, retard dans les approvisionnements et inflation des biens alimentaires exacerbent la pression financière, soulignant que la résilience individuelle reste conditionnée par la disponibilité du carburant et la sécurité des corridors d'approvisionnement.

À partir de ces constats, il apparaît que la résolution durable de la crise de carburant à Bamako nécessite une action coordonnée à plusieurs niveaux.

Sur le plan étatique, la sécurisation et la diversification des flux d'approvisionnement, ainsi que la constitution de stocks stratégiques décentralisés, sont essentielles pour stabiliser les prix et garantir l'accès au carburant. Le soutien à la mobilité collective, par la promotion et la subvention de transports professionnels partagés, peut réduire la pression sur la demande individuelle et limiter les tensions sociales.

Au niveau individuel, l'éducation financière et l'optimisation énergétique des déplacements représentent des instruments de résilience complémentaires. Sensibiliser les citoyens à la planification budgétaire et à la rationalisation de la consommation de carburant permet de protéger le pouvoir d'achat et de limiter l'endettement informel.

D'un point de vue académique, ce papier enrichit la littérature sur la finance des ménages en contexte de crise énergétique et sécuritaire, en articulant données qualitatives et expériences vécues. Il met en évidence la réallocation forcée des ressources, la fragilisation du pouvoir d'achat, la vulnérabilité différenciée selon les profils socio-professionnels et l'émergence de stratégies adaptatives temporaires.

Ces constats confirment que la résilience individuelle et collective, bien qu'efficace pour absorber les chocs ponctuels, ne se substitue pas à des politiques publiques structurantes et préventives.

Certaines limites méthodologiques doivent toutefois être signalées.

L'étude s'est concentrée sur le district de Bamako, ce qui restreint la généralisation des résultats à l'ensemble du territoire malien. La taille de l'échantillon, bien que représentative de certaines catégories socio-professionnelles, reste exploratoire.

Enfin, certaines informations reposent sur des déclarations personnelles, exposant aux biais de mémoire ou de sous-déclaration.

Ces limites invitent à poursuivre les recherches, notamment via des enquêtes longitudinales, l'extension de l'échantillon à d'autres zones et l'intégration de données économiques officielles pour une triangulation renforcée.

La crise du carburant à Bamako révèle un ensemble de vulnérabilités structurelles liées à la dépendance énergétique, à la sécurité des corridors d'approvisionnement et à la fragilité des budgets domestiques. La gestion budgétaire des citoyens constitue un indicateur clé de résilience nationale.

Malgré l'ingéniosité et l'adaptabilité des ménages, ces stratégies de survie épargne de précaution, mutualisation des ressources, covoiturage et solidarité familiale restent temporaires et nécessitent des interventions publiques coordonnées.

Cet article apporte ainsi une contribution à la compréhension des enjeux énergétiques et financiers à Bamako, tout en soulignant l'importance d'intégrer les dimensions géopolitiques et sécuritaires dans toute analyse financière et budgétaire.

REFERENCES

- [1] Bénassy-Quéré, A. et al. (2019). Politique économique.
- [2] Deaton, A. (1992). Understanding Consumption. Oxford University Press.
- [3] Hamilton, J. D. (2009). Causes and Consequences of the Oil Shock of 2007–2008. Brookings Papers on Economic Activity. Mankiw,
- [4] N. G. (2021). Principes de l'économie. De Boeck Supérieur.
- [5] Varian, H. R. (2019). Introduction à la microéconomie. De Boeck Supérieur.
- [6] Capelli, S., Ferreira, C., & Lambey-Checchin, D. (2013). « Comment faire évoluer les prix en situation de crise ? Le cas d'une pénurie de carburant ». *Décisions Marketing*, 71(3), 77-92.
- [7] Dercon, S. (2002). « Income risk, coping strategies, and safety nets ». *World Development*, 30(9), 1415-1434.
- [8] Sissoko, E. F. (2025). « Le jihad de la rareté : L'asphyxie économique comme stratégie de domination au Mali ». *Revue Internationale de la Recherche Scientifique et de l'Innovation*, 3(6), 1631-1651.
- [9] Touré, A. (2026). « Résilience économique face à la crise du carburant : une étude empirique à Tombouctou, Mopti et Bamako ». *Interdisciplinary Finance and Development Journal*, 3(1), 58-69. 60
- [10] Banque mondiale. (2020). Rapport sur la gestion budgétaire des ménages dans les pays en développement.
- [11] Banque mondiale. (2025). Transport au Sahel et vulnérabilités énergétiques.
- [12] Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali. (2025). Rapport sur la dépendance du Mali aux importations de carburant. Commission Nationale des Droits de l'Homme.
- [13] Analyses sur la vulnérabilité énergétique et perspectives économiques du Mali. Office des Nations Unies pour la Coordination des Affaires Humanitaires (OCHA). (13 novembre 2025).
- [14] Observatoire du Développement Humain Durable et de la Lutte contre la Pauvreté. (2022). Rapport sur la résilience des ménages en milieu urbain africain. Office National des Produits Pétroliers. (2024-2026).
- [15] Directives relatives aux stocks stratégiques et au rationnement administratif. Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA). (2025).
- [16] Articles de presse et médias Africa24. (2025). Reportage sur la coordination gouvernementale face à la pénurie. Agence Anadolu. (2025).
- [17] Article sur la sécurisation des convois pétroliers. Boureima, A. L., & Assogba, W. (26 novembre 2025). « Le blocage des routes d'approvisionnement en carburant au Mali impacte l'économie et les ménages ».
- [18] Agence Ecofin. British Broadcasting Corporation Afrique. (2025).
- [19] Couverture du blocus économique imposé à Bamako. China.org.cn. (2025).
- [20] Article sur la hausse des coûts de transport et des prix alimentaires. Glez, D. (2026).
- [21] Article sur le système de rationnement au Mali. Jeune Afrique. Journal du Mali. (Octobre 2025).
- [22] Bulletin n°546. Article sur l'insuffisance structurelle de stockage. Maliactu.net. (2025-2026). Articles sur la spéculation et l'arrivée des convois sécurisés.
- [23] Reuters. (2025). Dépêche sur l'impact social de la crise énergétique au Mali. Senenews. (2025).

- [24] Article sur le protocole d'accord avec les groupements pétroliers. Studio Tamani. (13 et 27 octobre 2025). « Pénurie de carburant : quand les citoyens font preuve de résilience ».
- [25] WEBOGRAPHIE • Africa24. (2025, 30 novembre). Disparition des files d'attente à Bamako après signature d'un protocole pétrolier. Consulté sur : <https://africa24tv.com>
- [26] Agence Anadolu. (2025, 31 octobre). Pénurie de carburant : impact sur les transports et l'économie malienne. Consulté sur : <https://www.aa.com.tr>
- [27] Agence Ecofin. (2025, 26 novembre). Blocage des routes d'approvisionnement et impact économique au Mali. Consulté sur : <https://www.agenceecofin.com>
- [28] BBC Afrique. (2025). Blocus économique et acheminement des convois vers Bamako. Consulté sur : <https://www.bbc.com/afrique>
- [29] China.org.cn. (2025). Hausse des prix alimentaires liée à la crise énergétique au Mali. Consulté sur : <http://www.china.org.cn>
- [30] Jeune Afrique. (2026). Rationnement du carburant au Mali. Consulté sur : <https://www.jeuneafrique.com>
- [31] Journal du Mali. (2025, octobre). Bulletin N°546 – Pénurie de carburant et stockage national. Consulté sur : <https://www.journaldumali.com>
- [32] Maliactu.net. (2026, 6 janvier). Crise du carburant au Mali : accalmie ou nouvelle détresse ? Consulté sur : <https://www.maliactu.net>
- [33] Senenews. (2025). Protocole d'accord entre le gouvernement malien et les groupements pétroliers. Consulté sur : <https://www.senenews.com>
- [34] Studio Tamani. (2025, 13 octobre). Pénurie de carburant et résilience des citoyens. Consulté sur : <https://www.studiotamani.org>