

**JOURNAL OF APPLIED ECONOMICS AND
MANAGEMENT OF ORGANIZATIONS
(JAEMO)**

***REVUE D'ECONOMIE APPLIQUÉE ET DE
GESTION DES ORGANISATIONS
(REAGO)***



ISSN 1987-1694

Vol. 2 – N° 1 – december / décembre 2025

Email : jaemoeditor@gmail.com

Online : www.lread.ml



<http://esjindex.org/search.php?id=7919>



<https://www.ascidatabase.com/masterjournalist.php?v=17501>

EDITORIAL LINE

Journal of Applied Economics and Management of Organizations (JAEMO) publishes scientific manuscripts in the field of economics and management sciences as well as in very close fields. Nowadays, economics and management sciences have progressed a lot to the point that they have made alliances with neighboring sciences. This journal aims to promote very specialized, original and innovative scientific research.

Currently, the journal publishes in two languages: French and English. The JAEMO journal is biannual (one issue in June and the second in December). The articles to be published by the journal must deal with a very clear problem in the fields as defined above, present the conceptual framework, the well-provided methodology, the quality data with rigorous treatment and the results that can contribute to scientific research and applied policies.

Theoretical articles are also welcome as long as they indicate the modeled stylized facts and the intuitions on advanced theories. These types of manuscripts must demonstrate advanced conceptualization and use rigorous methodological tools to pave the way for future empirical verifications. In any case, the journal remains very demanding on scientific rigor.

PUBLICATION AND FORMAT

The journal is published in electronic and paper versions under the ISSN 1987-1694 twice a year. The online version is available in PDF format in the form of the complete volume or offprints. The edited version is in A4 format.

LIGNE EDITORIALE DE LA REVUE

Journal of Applied Economics and Management of Organizations (JAEMO) publie les manuscrits scientifiques dans le domaine des sciences économiques et de gestion ainsi que dans les domaines très proches. De nos jours, les sciences économiques et de gestion ont beaucoup progressé au point qu'elles ont fait des alliances avec les sciences voisines. Cette revue se veut faire la promotion de la recherche scientifique très pointue, originale et innovante.

Actuellement, la revue publie dans deux langues qui sont le français et l'anglais. La revue JAEMO est semestrielle (un numéro le mois de juin et le second en décembre). Les articles à publier par la revue doivent porter sur une problématique très claire dans les domaines tels que définis ci-dessus, présenter le cadre conceptuel, la méthodologie bien fournie, les données de qualité avec un traitement rigoureux et les résultats pouvant contribuer à la recherche scientifique et aux politiques appliquées.

Les articles théoriques sont aussi les bienvenus pour autant qu'ils indiquent les faits stylisés modélisés et les intuitions sur des théories avancées. Ces types de manuscrits doivent faire preuve d'une conceptualisation avancée et user d'outils méthodologiques rigoureux pour ouvrir la voie à des vérifications empiriques futures. En tout état de cause, la revue reste très exigeante sur la rigueur scientifique.

PARUTION ET FORMAT

La revue paraît en version électronique et en version papier sous l'ISSN 1987-1694 deux fois par an. La version en ligne est disponible en format PDF sous forme du volume complet ou des tirés à part. La version éditée est en format A4.

SCIENTIFIC COUNCIL ECONOMIC SCIENCES

CONSEIL SCIENTIFIQUE SCIENCES ECONOMIQUES

Pr Ahmadou Aly MBAYE, Université Cheikh Anta Diop ; Pr Birahim Bouna NIANG, Université Cheikh Anta Diop ; Pr Maman Nafiou MALAM MAMAN, Université Abdou Moumouni de Niamey ; Pr Jean-Jacques EKOMIE, Université Omar Bongo ; Pr Adama DIAW, Université Gaston Berger de Saint Louis ; Pr Gilbert Marie Aké N'GBO Université Félix Houphouët Boigny ; Pr Kimséyinga SAVADOGO, Université Thomas SANKARA ; Pr Pam ZAHONOGO, Université Thomas SANKARA ; Pr Noel THIOMBIANO, Université Thomas SANKARA ; Pr Omer COMBARY, Université Thomas SANKARA ; Pr Youssoufou HAMADOU DAOUDA, Université Djibo HAMANI ; Pr Denis ACCLASATO, Université d'Abomey Calavi ; Pr Charlemagne IGUE, Université d'Abomey Calavi ; Pr Akoété AGBODJI, Université de Lomé ; Pr AKLESSO Egbendewe-Mondzozo, Université de Lomé ; Pr Akilou AMADOU, Université de Lomé ; Pr Chérif Sidy KANE, Université Cheikh Anta Diop ; Pr Ousmane Papa KANTE, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako.

ECONOMIC SCIENCES READING COMMITTEE

COMITE DE LECTURE SCIENCES ECONOMIQUES

Pr Birahim Bouna NIANG, Université Cheikh Anta Diop ; Pr Pam ZAHONOGO, Université Thomas SANKARA ; Pr Noel THIOMBIANO, Université Thomas SANKARA ; Pr Omer COMBARY, Université Thomas SANKARA ; Pr Maman Nafiou MALAM MAMAN, Université Abdou Moumouni de Niamey ; Pr Youssoufou HAMADOU DAOUDA, Université Djibo HAMANI de Tahoua ; Pr Denis ACCLASATO, Université d'Abomey Calavi ; Pr Charlemagne IGUE, Université d'Abomey Calavi ; Pr Akoété AGBODJI, Université de Lomé ; Pr AKLESSO Egbendewe-Mondzozo, Université de Lomé ; Pr Akilou AMADOU, Université de Lomé ; Pr Chérif Sidy KANE, Université Cheikh Anta Diop ; Pr PILO Mikémina, Togo, Université de KARA ; Pr Ndiack FALL, Université Cheikh Anta Diop ; Pr MOHAMED BELLO Ibrahim, Université Djibo HAMANI ; Pr LOKONON Kounagbè Odilon Boris, Université de Parakou ; Pr ZOUNGRANA Tibi Didier, Université Thomas SANKARA.

SCIENTIFIC COUNCIL MANAGEMENT SCIENCES

CONSEIL SCIENTIFIQUE SCIENCES DE GESTION

Pr Tidjani Bassirou, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ; Pr Augustin Anassé Adja Anassé, Université de Bouaké ; Pr Nadédjo Bigou-Lare, Université de Lomé ; Pr El Bachir Wade, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ; Pr Serge Francis Simen Nana, Université Cheik Anta Diop de Dakar ; Pr Zakari Yaou KAKA, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako ; Pr Bertrand Sogbossi Bocco, Université de Parakou ; Pr Jean Paul Mamboudou, Université Omar Bongo de Libreville ; Pr Emmanuel Hounkou, Université d'Abomey-Calavi ; Pr Judith B. Glidja, Université d'Abomey-Calavi ; Pr Rosaline Worou H., Université d'Abomey-Calavi ; Pr Karima Sylla Doucouré, Université d'Abomey-Calavi ; Pr Yao Messah Kounetsron, Université de Lomé ; Pr Mamadou Toe, Université Thomas Sankara de Ouagadougou ; Pr Jean-Max Kono Abe, Université de Yaoundé II ; Pr Adama Tahirou Younoussi Meda, Université Djibo Hamani de Tahoua ; Pr Birahim Gueye, Université Gaston Berger de Saint Louis ; Pr Seydou Sané, Université Gaston Berger de Saint Louis ; Pr Balibié Serge Auguste Bayala, Université Ouaga II ; Pr Boubacar Baïdari, Université Abdou Moumouni de Niamey ; Pr Désirée Altante Biboum, Université de Douala ; Pr Raphaël Nkakleu, ESSEC de Douala ; Pr Fatou Diop Sall, Université Gaston Berger de Saint Louis.

MANAGEMENT SCIENCES READING COMMITTEE

COMITE DE LECTURE SCIENCES DE GESTION

Pr Serge Francis Simen Nana, Université Cheik Anta Diop de Dakar ; Pr Yaou Zakari Kaka, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako ; Pr Boubacar Baidari, Université Abdou Moumouni de Niamey ; Pr Balibié Serge Auguste Bayala, Université Ouaga II ; Pr Désirée Altante Biboum, Université de Douala ; Pr Judith Glidja, Université d'Abomey-Calavi ; Pr Karima Sylla Doucouré, Université d'Abomey-Calavi ; Pr Birahim Gueye, Université Gaston Berger Saint Louis ; Pr Yao Messah Kounetsron, Université de Lomé ; Pr Raphaël Nkakleu, ESSEC de Douala – Tsotso Kouévi, Université de Lomé ; Pr Djaoudath Alidou, Université de Parakou ; Pr Tanko A. Tankpé, Université de Kara ; Pr Fatou Diop Sall, Université Gaston Berger de Saint Louis ; Pr Augustin Anassé Adja Anassé, Université de Bouaké ; Pr Nadédjo Bigou-Lare, Université de Lomé ; Pr El Bachir Wade, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ; Pr Houdou Attikou Diallo, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako ; Pr Amara Nimaga, Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako

PUBLICATION DIRECTOR / DIRECTEUR DE PUBLICATION

Issoufou SOUMAILA MOULEYE, Maître de Conférences Agrégé

EDITORIAL TEAM / EQUIPE DE REDACTION

Dr Amadou BAMBA, Dr Boubacar KAMISSOKO, Dr Abdoulaye MAÏGA, Dr Abdoulaye Soumaïla MOULAYE, Dr Yaya SIDIBE, Dr Souaïbou Samba Lamine TRAORE, Dr Abdoulaye N'Tigui KONARE, Dr Aminata S. Coulibaly, Dr Khalid DEMBELE, Dr Kadia CISSE, Dr Bakary BERTHE, Dr Bakary KONE, Dr Sidiki KOUMA.

TECHNICAL TEAM AND SECRETARIAT

EQUIPE TECHNIQUE ET SECRETARIAT

Djimé Silamakan DIAWARA

Fousseyni BAGAYOGO

Ibrahim Ahmadou TOURE

© *Journal of Applied Economics and Management of Organizations*

SUMMARY / SOMMAIRE

Titres et Auteurs / Titles and Authors	Pages
<p>Stratégies de diversification des riziculteurs face au changement climatique au sud du Mali</p> <p><i>Diversification strategies of rice farmers in response to climate change in southern Mali</i></p> <p>Madou SIDIBE, Moussa MACALOU et Abdoulaye NIENTAO</p>	1-19
<p>Asymptotic tests of exponential variation index against alternatives</p> <p><i>Tests asymptotiques de l'indice de variation exponentielle contre des alternatives</i></p> <p>Aboubacar Yacouba TOURE, Amadou BAMBA et Alhousseyni Amadou MAÏGA</p>	20-26
<p>Déterminants de la Fidélité des Clients dans les Compagnies d'Assurance Non-Vie au Mali : Cas des Assurances Automobiles</p> <p><i>Determinants of Customer Loyalty in Non-Life Insurance Companies in Mali: The Case of Motor Insurance</i></p> <p>M. Brahima DAOU, Pr Salia Sinaly TRAORE, Dr Falingué KEITA et Dr Mohamed Amadou Salia DICKO</p>	27-37
<p>Dépenses publiques et croissance économique : vérification de la Loi Wagner pour le Mali</p> <p><i>Public Expenditure and Economic Growth: Testing Wagner's Law in Mali</i></p> <p>Abdoulaye TOURÉ, Lamine TRAORE, Dramane Lassana TRAORÉ</p>	38-54
<p>Analyse de la rentabilité économique de la digitalisation de l'état civil au Mali</p> <p><i>Analysis of the economic profitability of the digitization of civil registration in Mali</i></p> <p>Abdoulaye KONATE, Fousseny DIALLO et Bakary BERTHE</p>	55-69
<p>Financement par le marché régional des titres publics et mobilisation des ressources fiscales en zone UEMOA : substitution ou complémentarité ?</p> <p><i>Financement par le marché régional des titres publics et mobilisation des ressources fiscales en zone UEMOA : substitution ou complémentarité ?</i></p> <p>Djimé Silamakan DIAWARA, Amadou BAMBA, Issoufou SOUMAÏLA MOULEYE et Abdoulaye MAIGA</p>	70-80

<p>L'influence de la rupture de carburant causée par les attaques terroristes contre les camions-citernes sur la mobilité des Bamakois</p> <p><i>The influence of fuel shortages caused by terrorist attacks on tankers on the mobility of the people of Bamako</i></p> <p>KAKA Zakari Yaou, SAMASSEKOU Sory, TOGOLA Boubacar et TRAORE Bintou</p>	81-96
<p>Investissement public en infrastructure de transport et croissance économique au Mali</p> <p><i>Public investment in transport infrastructure and economic growth in Mali</i></p> <p>M. Mahmoud Ag ALY, Dr Cheick Kader M'BAYE et Dr Falingué KEITA</p>	97-109
<p>Analyse de la contribution par secteur du PIB sur la croissance et la pauvreté humaine au Niger comparé à l'Inde</p> <p><i>Analysis of the contribution of GDP by sector to growth and human poverty in Niger compared to India</i></p> <p style="text-align: center;">ALI ISSAKA ABIBOULAH</p>	110-123
<p>L'instabilité politique comme facteur de vulnérabilité de la dette publique au Mali</p> <p><i>Political instability as a factor of public debt vulnerability in Mali</i></p> <p>Kalifa DIARRA, Aly Badara SAMASSEKOU, Jacob COULIBALY et Sory DOLO</p>	124-136
<p>Incidences des redevances et impositions additionnelles sur les échanges des produits pétroliers au sein de la Confédération de l'AES : Éléments de preuve fondés sur le prix à l'export</p> <p><i>Impact of royalties and additional taxes on trade in petroleum products within the AES Confederation: Evidence based on export prices</i></p> <p>Boukari DAN BOUGA et Tarno MAMANE</p>	137-158



L'influence de la rupture de carburant causée par les attaques terroristes contre les camions-citernes sur la mobilité des Bamakois

The influence of fuel shortages caused by terrorist attacks on tankers on the mobility of the people of Bamako

KAKA Zakari Yaou¹ - SAMASSEKOU Sory² - TOGOLA Boubacar³ - TRAORE Bintou⁴

- 1- *Professeur Titulaire CAMES en sciences de gestion ; Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB), Centre Universitaire de Recherche Economique et Sociale (CURES) ; Email : zakari_yaou@yahoo.fr*
- 2- *Docteur en sciences de gestion ; Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB), Mali ; Centre Universitaire de Recherche Economique et Sociale (CURES) ; Email : nayete@hotmail.fr*
- 3- *Docteur en sciences de gestion ; Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB), Mali ; Centre Universitaire de Recherche Economique et Sociale (CURES) ; Email : bouatog89@gmail.com*
- 4- *Docteur en Sciences de Gestion ; Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB), Mali ; Centre Universitaire de Recherche Economique et Sociale (CURES) ; Email : Inabintou99@gmail.com*

Résumé

La mobilité quotidienne en cette situation de crise à Bamako s'avère problématique pour la majorité des habitants (coût élevé, longs déplacements à pied, souvent immobilité totale...). L'objectif de cette étude est de comprendre l'influence de la pénurie de carburant causée par les attaques terroristes contre les camions-citernes sur les déplacements quotidiens des Bamakois. Pour comprendre les conséquences du manque de moyens sur les conditions de déplacement à Bamako causé par la crise de carburant, nous nous sommes posés la question de recherche suivante : « Comment la pénurie de carburant causée par les attaques terroristes contre les camions-citernes affecte-t-elle les déplacements quotidiens des Bamakois ? » Pour répondre à cette question de recherche, nous avons utilisé des données secondaires mais aussi nous avons recolté des données primaires suite à une entretien avec 28 personnes de toutes les couches affectées par la crise de carburant causée par les attaques terroristes contre les camions citernes. Les entretiens ont eu lieu du 27 Octobre au 8 Novembre 2025. Les résultats montrent que les déplacements des Bamakois ont été négativement affecté par la pénurie de carburant causée par les attaques terroristes contre les camions-citernes.

Mots clés : Crise, Carburant, Attaque terroriste, Mobilité, Bamako.

Abstract

Daily mobility in this crisis situation in Bamako proves problematic for the majority of residents (high cost, long walks, often complete immobility...). The aim of this study is to understand the impact of the fuel shortage caused by terrorist attacks on tanker trucks on the daily movements of Bamako residents. To understand the consequences of the lack of resources on travel conditions in Bamako caused by the fuel crisis, we asked ourselves the following research question : " How does the fuel shortage caused by terrorist attacks on tankers affect the daily travel of Bamako residents ? " To answer this research question, we used secondary data but also collected primary data through interviews with 28 people from all groups affected by the fuel crisis caused by terrorist attacks on tanker trucks. The interviews took place from October 27th to November 8th, 2025. The results show that the movements of the people of Bamako were negatively affected by the fuel shortage caused by the terrorist attacks on tanker trucks.

Keywords : Crisis, Fuel, Terrorist attack, Mobility, Bamako.

Introduction

Dans le dernier quart du vingtième siècle, la population urbaine de l'Afrique subsaharienne a crû à un rythme annuel supérieur à 5 %. Ce processus rapide d'urbanisation a été permis par la conjonction d'une forte croissance naturelle des villes et d'importants flux migratoires issus du milieu rural. Il semble aujourd'hui se ralentir, du fait d'un certain essoufflement de ces deux moteurs depuis la fin des années quatre-vingt : les villes, et tout particulièrement les capitales, connaissent une baisse, différenciée, des taux de fécondité ; le contexte économique défavorable entraîne un ralentissement des flux migratoires en provenance des campagnes (Arnaud, 1998, cité par Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, 2007).

Depuis les années 1980, la gestion de crise est devenue un sujet majeur d'études et de recherches. Des savoirs scientifiques et réfléchis se sont diffusés dans la société et ont permis d'affiner une organisation dite de gestion de crise, à la suite de crises passées et de catastrophes emblématiques, Merad. M. Dechy. N et Dehouck. L, (2016). Depuis le 18e siècle, les économistes ont cherché à comprendre les crises, pour mieux prévenir leur réédition, Lucette. L. V-L., (2004). Depuis le 19e siècle, la récurrence des crises économiques a suscité des réflexions contradictoires. Dès le milieu du siècle elles ne paraissent plus liées à la seule pénurie des subsistances, aux conséquences des mauvaises récoltes de céréales. Elles naissent désormais dans le secteur des échanges et de leurs outils : monnaie, crédit, bourse...

Le pétrole constitue un produit primaire indispensable au fonctionnement des économies mondiales. La dépendance des économies vis-à-vis du pétrole, malgré de nombreux investissements dans la production de l'énergie nucléaire et de certains hydrocarbures, devrait permettre à l'or noir de conserver son importance dans le long terme (MECHERI. K, 2017). Pour Piram. K, (2021), le pétrole constitue un produit primaire indispensable au fonctionnement des économies mondiales. La dépendance des économies vis-à-vis du pétrole, malgré de nombreux investissements dans la production de l'énergie nucléaire et de certains hydrocarbures, devrait permettre à l'or noir de conserver son importance dans le long terme.

Depuis début septembre, les attaques des djihadistes du groupe de soutien à l'islam et aux musulmans (JNIM), qui serait dirigé par Iyad Ag Ghaly, visent les principaux corridors d'approvisionnement en pétrole du Mali, perturbant ainsi le circuit d'approvisionnement en carburant. Ce blocus provoque une pénurie d'essence et de gasoil sans précédent depuis plusieurs semaines et cette pénurie semble avoir affecté les déplacements quotidiens des Bamakois. Au regard de ce qui précède, nous avons posé la question de recherche suivante : Comment la pénurie de carburant causée par les attaques terroristes contre les camions-citernes affecte-t-elle les déplacements quotidiens des Bamakois ? ». Notre objectif de recherche découlant de cette question de recherche est de comprendre l'influence de la pénurie de carburant causée par les attaques terroristes contre les camions-citernes sur les déplacements quotidiens des Bamakois. Pour comprendre avec exhaustivité le phénomène étudié et contextualiser le sujet dans un cas concret et précis, nous avons choisi d'adopter la posture épistémologique interprétativiste, la démarche qualitative avec l'induction.

Ce travail présente un triple d'intérêts. Sur le plan théorique, ce travail enrichit le débat entre la crise de carburant et la mobilité, surtout le cas de Bamako, Mali. Sur le plan méthodologique, nous allons contribuer modestement à la valorisation de l'approche qualitative basé sur l'analyse thématique de contenu version Paillé et Michielli (2021) appuyée par Thietard et al. (2014). Dans le cadre managérial, les autorités maliennes peuvent exploiter les résultats pour améliorer la situation et prévenir d'éventuelles crises de carburant dans le pays.

Nous abordons, dans un premier temps, le cadre conceptuel de l'étude, ensuite dans un deuxième axe, la démarche méthodologique adoptée et enfin, nous présentons les résultats et effectuons leur discussion et les propositions de solution.

1. Revue de littérature

Dans le souci d'une compréhension fluide du sujet, nous abordons cette partie afin de clarifier non seulement les concepts, mais aussi pour montrer l'existence de données sur le thème de façon générale.

1.1.La notion de mobilité

La mobilité urbaine et les transports entretiennent de multiples liens avec l'activité économique (Quinet 1998), constituent l'un des secteurs de cette activité et représentent une part de la production. Ils sont également un moyen indispensable pour la réalisation de cette production sachant que leur développement est tributaire de la croissance économique et qu'il est utile d'apprécier la nature et l'intensité de ce lien.

Selon Orfeuil, 1996, un déplacement est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre, dans le but de réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Le déplacement est donc défini par la notion de motif, ou encore, de réalisation d'une activité, par le biais de l'utilisation d'un mode de transport.

Pour Meribai. A. M. & Lazri. Y, (2020), l'augmentation du besoin de déplacement dans la ville oblige à repenser la façon dont on les gère.

Ceci dit nous faisons face à trois facteurs qui sont la surpopulation dans les villes, l'évolution des villes et la pollution urbaine.

1.2.La population face à la difficulté de se déplacer

Pour le travail ou l'école, les achats ou les visites, à pied ou en transport en commun, les habitants des grandes villes africaines se déplacent pourtant, en dépit des difficultés que ces déplacements impliquent au quotidien, comme l'attestent de nombreux indicateurs de mobilité. Les données quantitatives présentées ici s'appuient sur des travaux de terrain menés dans diverses villes depuis le début des années quatre-vingt-dix : Bamako en 1993, Conakry en 2003, Dakar en 2000, Dar es Salaam en 1998, Douala en 2003, Niamey en 1996, Ouagadougou en 1992. Les informations (comportements de mobilité, dépenses de transport...) reposent tant sur des enquêtes originales auprès des ménages (Diaz Olvera et al., 1998 ; SYSCOM, 2000 ; SITRASS, 2004a et b) que sur l'analyse secondaire d'enquêtes existantes, notamment de type consommation.

Quel que soit le lieu, la mobilité liée aux activités du quotidien résulte d'arbitrages qu'effectuent les individus entre leurs diverses obligations professionnelles et sociales, à l'aune de leurs capacités de déplacement [Orfeuil & Ripoll, 2015]. Même si les loisirs génèrent également des formes de mobilité dans les villes d'Afrique subsaharienne, les pratiques de déplacement apparaissent indissociables des besoins essentiels. Le manque de moyens est généralisé à l'échelle des ménages et des individus.

1.3.Formes de mobilité

Ciattoni, A., & Veyret, Y. (2003) trouve que les formes de mobilité varient selon les disciplines des sciences humaines. Il en existe 4 principales :

- La mobilité résidentielle : changements de résidence dans ou hors du bassin de vie, avec une certaine temporalité ;

- Les migrations : déplacements avec changement de résidence sur une durée minimale relativement longue, de quelques mois jusqu'à 1 an selon les sources ;
- Les voyages : déplacements plus ou moins longs hors du bassin de vie ;
- La mobilité quotidienne : l'ensemble des déplacements faits ou susceptibles de l'être par un individu dans son bassin de vie, au cours d'une journée.

Pour Kaufmann, Vincent (2008), au niveau global, trois grands pôles d'activités motivent les déplacements. En semaine, les déplacements liés à l'activité professionnelle ou scolaire constituent le premier motif (généralement de 40 à 50 % du total des déplacements), devant la sphère domestique (approvisionnement, démarches, santé, accompagnements), tandis que la sociabilité suscite de l'ordre d'un déplacement sur quatre. Ces proportions se modifient sensiblement le week-end, et tout particulièrement le dimanche, moment privilégié de la sociabilité (près de la moitié des déplacements). Mais, la conséquence de la prédominance du secteur informel, et tout particulièrement des commerces de micro-détail, le travail est loin de disparaître les samedi et dimanche puisqu'il suscite encore environ un déplacement sur cinq en fin de semaine. La place de la sociabilité, et notamment des visites, manifeste le rôle vital pour l'individu de son insertion dans des réseaux de relation multiples (familiaux, amicaux, d'originaires, professionnels...), susceptibles de favoriser son accès à un ensemble de ressources : obtention d'un travail, aide monétaire d'urgence ou récurrente...

1.4. Les éléments constitutifs de la mobilité

Le système urbain contemporain est inscrit dans un cycle à mobilité forte et perpétuelle, cette mobilité constitue une demande primordiale dans une société en mouvement car c'est elle qui donne l'accès au logement, au travail, à l'éducation, à la culture et au loisir...etc. En effet, c'est une source de tous types de développement (Terrin, 2011 cité par Louani, K. 2022).

1.4.1. Mode

Les déplacements en ville se font particulièrement par l'utilisation de plusieurs moyens de transport mécanisés et d'autres modes doux, tandis que la marche à pied constitue une bonne alternative aux modes mécanisés en permettant de se déplacer librement et sans aucune dépense, contrairement aux autres moyens de transport qui nécessitent des coûts importants ainsi que de lourdes conséquences environnementales. La mobilité urbaine ou mobilité tous modes regroupe l'ensemble des déplacements réalisés sans tenir en compte du mode de transport utilisé elle s'exprime par le nombre de déplacement/personne/jour et elle est divisée en deux types : mobilité motorisée et mobilité non motorisée.

- **Mobilité motorisée** : considère tous les modes de transport mécanisés comme la voiture privée, le transport collectif, la moto...etc., à l'exception de la marche à pied et tous les modes de transport non automatisés (bicyclette).
- **Mobilité non motorisée** : considère seulement les modes doux en déplacement qui sont à la fois des modes de déplacement économiques et écologiques comme la marche à pied (MAP) et le vélo.

1.4.2. Motif :

Chaque déplacement se caractérise par des besoins particuliers car il répond à des objectifs spécifiques individuels ou collectifs, c'est l'habitude qui permet à l'individu de promouvoir ces nécessités. En effet, chaque mobilité se caractérise par un mouvement de déplacement pour un motif spécifique et en utilisant des modes de transport divers, sachant qu'un déplacement sans besoin n'existe pas (Ries, 2003).

1.4.3. Accessibilité

« La mobilité n'est pas une fin en soi » (Florence, 2010) c'est en fonction de la localisation des activités que les mouvements de déplacement se réorganisent dans l'espace selon les nécessités, on peut parler de la dynamique spatiale. Le développement de la mobilité provient en grande partie du renforcement de l'offre en matière d'accessibilité (Bavoux, 2005 ; Beaucire, 2007). Autrement dit, l'accessibilité désigne une relation spatiale définie par des interactions entre le lieu géographique et la répartition des ressources (Bavoux, 2005). Dans le même contexte, elle offre nécessairement l'opportunité d'accéder aux ressources mais tout dépend des facteurs temps tels : budget monétaire, la vitesse et la durée du trajet ainsi que plusieurs d'autres facteurs d'ordre qualitatif comme la fiabilité et la qualité de l'offre en transport (Florence, 2010).

2. Théories de la mobilité

Nous entendons par théorie, l'ensemble des expérimentations faites pour démontrer l'applicabilité d'une idée dans la pratique. De ce fait, nous mobilisons quelques théories afin de faire le lien entre la théorie et la pratique.

2.1. La théorie néo-classique et la théorie du capital humain

Le tout premier modèle théorique de mobilité de la main-d'œuvre, l'approche néo-classique, a été proposé par Smith dès la fin du XVIIIe siècle (1776) puis développé par la suite, à la fin du XIXe siècle, par Ravenstein (1889). Dans ce modèle purement économique la décision de migrer est présentée comme dépendant principalement du facteur de différentiel de salaire entre deux régions ou pays. Le principal motif des flux migratoires est le désir de l'homme d'améliorer son statut sur le plan matériel. Le seul autre facteur pris en compte dans ce modèle est celui du coût migratoire qui correspond au coût matériel de déplacement, lui-même fonction de la distance et des obstacles naturels. La majeure partie des études consacrées à la migration et à l'intention de migrer confirme que le différentiel de salaire est bien un déterminant important de la mobilité humaine (Neto et Mullet, 1998, Van Dalen et al, 2005, Sandu et De Jong, 2006).

Cependant, Harris et Todaro (1970) apportent une nuance à la théorie néo-classique en faisant valoir que, de leur point de vue, la décision de mobilité est déterminée par le différentiel de salaire espéré plutôt que par le différentiel de salaire réel et par la probabilité perçue de trouver un emploi plutôt que l'offre d'emploi réelle. Cette distinction est un élément d'explication du fait que le flux migratoire rural-urbain reste important dans certains pays en développement alors même qu'il y a pénurie de travail dans les régions urbaines.

2.2. La migration familiale et la théorie des réseaux

Pour ce courant d'analyse, la migration repose sur un choix collectif et par un groupe d'individus liés entre eux, le plus souvent la famille ou le ménage (Mincer, 1978). Ce courant met en évidence l'interdépendance complexe entre les migrants et leur environnement et le rôle décisif de la famille dans la migration (Arango, 2000). Selon ce courant, la migration n'est plus uniquement déterminée par les écarts de revenus mais répond à une logique de diversification des revenus du foyer pour couvrir les risques inhérents au marché du travail local ou à la perte d'autres sources de revenus du ménage (récoltes...). Les coûts et avantages associés à la mobilité seront évalués sur une base familiale. Dans le cas du déplacement d'un couple, l'un des deux conjoints peut perdre toute chance de continuer à travailler. D'un autre côté, les coûts psychologiques associés à une séparation peuvent être estimés plus élevés que les avantages financiers espérés (Mullet et al, 2002).

Des études récentes montrent également l'importance de l'influence des normes familiales en ce qui concerne la migration en particulier dans les pays en développement (De Jong, 2000). En parallèle de la famille, un autre facteur social a été mentionné et validé à de nombreuses

reprises dans les modèles de décision migratoire : le réseau. Massey et Espana (1987) ont proposé une vue dynamique du processus de mobilité en mentionnant le facteur « réseau » dans le modèle de décision de migrer.

Cette théorie stipule que la présence d'un réseau de connaissances à l'étranger réduit considérablement les coûts et les risques associés à la migration parce que les individus peuvent s'attendre à une aide de la part de leurs connaissances ayant précédemment migré, notamment pour trouver un travail, une aide à l'hébergement ou de l'information. Cette réduction des coûts et des risques conduit à une rentabilité espérée plus importante de la mobilité et par conséquent à une plus grande probabilité de mobilité (Mullet et al, 2002). De nombreuses recherches ont confirmé l'importance de l'effet du réseau sur la migration mais également sur l'intention de mobilité géographique (Bauer et Zimmerman, 1997, Neto et Mullet, 1998, De Jong, 2000, Van Dalen et al, 2005, 2007).

Devant l'aspect multidimensionnel du processus de migration mis en évidence par les précédentes théories citées, Mullet et al (2000) proposent une approche de type psychosociologique qui doit permettre d'unifier les approches précédentes et que les auteurs appellent 2PAP (Pull/Push, Anti-Pull/Anti-Push).

3. Méthodologie

Pour comprendre avec exhaustivité le phénomène étudié et contextualiser le sujet dans un cas concret et précis, nous avons choisi d'adopter la posture épistémologique interprétativiste, la démarche qualitative avec l'induction, basée sur des études de cas puisqu'elle est la mieux adaptée pour mener des recherches sur des problématiques en management en raison du caractère exploratoire d'un contexte évolutif tel que la crise actuelle de carburant au Mali, plus précisément la ville de Bamako. Ce choix est motivé par son adaptation à la problématique, et ce pour trois raisons : (1) cette recherche répond à la question « comment ? », en cherchant à comprendre la rupture de carburant causée par les attaques terroristes contre les camions-citernes influence-t-elle sur la mobilité des Bamakois ; (2) nous avons peu de contrôle sur les phénomènes étudiés vu leur complexité. La gestion de la mobilité dans une telle période de crise de carburant implique la coordination de nombreuses parties prenantes, et nécessite une compréhension approfondie de différents aspects techniques, économiques, sociaux et environnementaux liés à la mobilité; (3) cette recherche se concentre sur des événements actuels et non historiques puisqu'elle inclut l'analyse de la gestion de la mobilité actuelle, modifiée par la crise de carburant, c'est dans ce sens qu'elle est considérée comme une thématique contemporaine.

3.1.Echantillonnage et collecte des données pour l'approche qualitative

La recherche qualitative a été mise en œuvre grâce à l'utilisation des données secondaires et l'entretien. Les données secondaires ont été effectuées sur la base d'une recherche documentaire des données. Les entretiens ont été menés avec 28 personnes à Bamako de toutes les couches (élèves/étudiants, enseignants, transporteurs, travailleurs, ouvriers...) selon la méthode de convenance et de choix raisonné.

3.2.Outils et méthodes d'analyse de données qualitatives

Ces entretiens ont été administrés en entretiens semi-directifs et analysés sur la base de l'analyse de contenu thématique. Nous avons utilisé une recherche documentaire basée sur l'analyse des discours pour les données secondaires. Quant aux données primaires, nous avons utilisé une analyse thématique de contenu sur la base d'un entretien semi directif.

Les entretiens réalisés ont fait l'objet d'une transcription intégrale, suivie d'une analyse de contenu thématique. Cette méthode consiste à identifier, regrouper et interpréter les thèmes

récurrents issus du discours des participants en lien avec la problématique de recherche (Paillé & Mucchielli, 2021 ; Jolibert & Jourdan, 2020).

3.3.La codification

Pour bien mener notre analyse, nous avons codifié nos interviews effectués sur le terrain dans différentes stations à travers la ville de Bamako.

Tableau 1 : Tableau de codification des interviews

Libellés	Codes
Interviewé 1	Code I1
Interviewé 2	Code I2
Interviewé 3	Code I3
Interviewé 4	Code I4
Interviewé 5	Code I5
Interviewé 6	Code I6
Interviewé 7	Code I7
Interviewé 8	Code I8
Interviewé 9	Code I9
Interviewé 10	Code I10
Interviewé 11	Code I11
Interviewé 12	Code I12
Interviewé 13	Code I13
Interviewé 14	Code I14
Interviewé 15	Code I15
Interviewé 16	Code I16
Interviewé 17	Code I17
Interviewé 18	Code I18
Interviewé 19	Code I18
Interviewé 20	Code I20
Interviewé 21	Code I21
Interviewé 22	Code I22
Interviewé 23	Code I23
Interviewé 24	Code I24
Interviewé 25	Code I25
Interviewé 26	Code I26
Interviewé 27	Code I27
Interviewé 28	Code I28

Source : Auteurs

4. Résultats

L'objectif de toute étude étant de présenter des résultats, nous présentons nos résultats issus de nos enquêtes menées auprès d'un échantillon tiré de la population de cible.

- **Lien entre la crise de carburant et les attaques terroristes contre les camions-citernes**

Nos interviewés trouvent qu'il y a un lien direct entre les attaques terroristes contre les citernes et la crise de carburant. Cette affirmation se confirme par les verbatims suivants :

L'attaque des moyens de transport de carburant provoque un manque de d'essence causé par un déficit de réapprovisionnement, *Code I1 Code I2 et Code I13*. Cela asphyxié l'économie, *Code*

I5. Pour le *code I7*, ces attaques rendent les routes dangereuses, bloquent le transport des marchandises et poussent les commerçants à fuir. Cela désorganise l'approvisionnement, fait monter les prix et ralentit l'économie. *Le code I16 et le code I23* trouvent que le lien est purement politique : « C'est une politique de déstabilisation planifiée depuis l'extérieur et depuis fort longtemps. En attaquant les itinéraires de ravitaillement, c'est l'économie du pays qui est directement prise pour cible ». Pour *le code I19 et le code I25*, les attaques ont perturbé l'acheminement du carburant. À cause de l'insécurité, les camions-citernes n'arrivaient plus régulièrement, ce qui a provoqué la pénurie.

Nous pouvons retenir que le rapport entre les attaques des camions citernes transportant du carburant et la pénurie est purement politique et commandité par des puissances afin créer un soulèvement populaire pour chasser les militaires au pouvoir qui ont changé de partenaires et menacé des intérêts vitaux de ces puissances.

- **La mobilité des Bamakois affectée par la crise de carburant**

De manière générale, la pénurie a affecté la mobilité des citoyens. *Réduit ma disponibilité au niveau professionnel par manque de carburant, Code I3. Mes fréquences de déplacement ont baissé. Je me déplace que pour l'essentiel voire l'urgence, Code I7. La pénurie a diminué mes déplacements, Code I10. La pénurie a rendu mes déplacements plus difficiles. Il était difficile de trouver du carburant et je devais parfois marcher ou utiliser d'autres moyens de transport. Code I11. La pénurie a rendu mes déplacements plus difficiles, car il est devenu compliqué de trouver du carburant. J'ai dû réduire mes trajets, Code I17. Un peu difficile et des changements parmi les moyens de déplacement, Code I19. Elle a diminué mon déplacement et affecté mon revenu, Code I20. Ma mobilité a été atteinte de manière sérieuse, Code I23. Elle m'empêche de vaguer librement à mes préoccupations, Code I26.*

Cependant, certains citoyens ont pu tenir jusque-là sans incident majeur. A ce stade, ça n'a pas vraiment affecté nos activités vues que nous nous sommes adaptés en mettant en place des solutions alternatives jusqu'ici. De plus la position géographique de nos activités nous épargne un peu de la pénurie, Code I13.

Nous retenons que la pénurie a affecté les déplacements des citoyens majoritairement mais, à des niveaux différents. Cela s'explique par la situation géographique des uns et des autres. Le constat général à Bamako est que la plupart de population résident en moyen à quinzaine de kilomètre de leur lieu de travail. Plus la distance entre la résidence et le domicile est longue, plus la crise de carburant affecte.

- **Une réduction de l'offre de transport et une augmentation du coût du transport**

Cette pénurie a provoqué plusieurs changements à la circulation Bamakoise tels que la rareté des moyens de transport à la circulation, augmentation du coût du transport (public ou privé), le ralentissement des activités économiques... *Les interviews suivants appuient ce qu'on a dit. Les transports en communs sont peu dans la circulation, Code I1. Les tronçons sont fluides, Code I2. Rareté des moyens de transport, Code I5. Raretés des moyens de transport et fils d'attente au niveau des transports en commun, Code I8. Faible trafic, Code I4 et Code I18. Ralentissement considérable des déplacements, Code I9. Quasi arrêt des activités, Code I14. Arrêt de certains moyens de transport public et privé, Code I21.*

Le prix des transports publics coûte plus chers, Code I3. Ils sont un peu plus chers et moins fréquent qu'avant la pénurie, Code I20. Au Mali, la pénurie de carburant a fortement perturbé les transports publics et privés. Beaucoup de véhicules ne circulent plus faute d'essence, ce qui réduit la disponibilité des taxis, bus et motos. Les files d'attente s'allongent devant les stations-service et les usagers attendent plus longtemps pour se déplacer. Les prix du transport ont

augmenté et certains services (comme les trajets interurbains ou scolaires) sont parfois interrompus..., Code I6.

Les moyens de transport public sont rares dans la circulation et même certains moyens de déplacement privés comme des motos et voitures personnelles fréquentent moins la circulation, Code I19. Les transports sont devenus plus chers, Code I10. On a constaté moins de transports disponibles et beaucoup de files d'attente. Les taxis, SOTRAMA et motos-taxis étaient plus rares et plus chers, Code I1. Coûts élevés et rareté de l'offre de transport, Code I13.

On constate une diminution notable de la disponibilité des transports, surtout des taxis et des motos-taxis. Les files d'attente aux stations-service se sont allongées, entraînant des retards et une hausse du coût des trajets. Certains transporteurs ont réduit leurs activités par manque de carburant, Code I17.

Les transports publics sont plus convoités par la population car ils n'ont pas trop d'options, Code I7. Les changements sont d'ordre organisationnel et relatifs avec des montants de prix et difficultés d'octroi, Code I23. Augmentation des prix et surcharge, Code I24.

Cette pénurie nous a permis de constater beaucoup de changement dans les déplacements à l'intérieur de Bamako. Il est rare de voir un motocycliste seul sur sa moto maintenant, de même, le covoiturage a pris de l'ampleur ainsi que l'utilisation du transport en commun par presque toutes les couches de la population.

- Les activités économiques et professionnelles affectées par la crise de carburant

Cette crise de carburant a affecté des activités économiques et professionnelles telles que le ralentissement des affaires, l'arrêt des cours qui a directement impacté le revenu des enseignants, surtout ceux du secteur privé, l'absentéisme ou le retard aux services tant soit publics que privés. A cela s'ajoute l'augmentation du prix du transport. Ces affirmations sont confirmées par nos interviews. *La crise de carburant a provoqué : La baisse de revenus journaliers, Code I1. La baisse de revenus, Code I9. Le blocage et pertes clients, Code I18. Cette rupture a eu des impacts économiques parce que certains ont perdu des clients et de l'argent. Beaucoup de personnes n'arrivaient pas à travailler normalement à cause du manque de carburant, Code I10. Le chômage, Code I2. Dans mon entourage la majeure partie des gens n'arrivent plus à aller travailler et ça a stoppé le travail de ceux qui vivent le jour au jour, Code I7.*

La suspension des cours pendant 2 semaines a retardé l'avancement de mon programme universitaire, Code I3. Arrêt des cours signifie pour moi, arrêt de revenu, je suis dans les privés, Code I14.

La pénurie de carburant au Mali a provoqué une hausse des coûts de transport, une baisse des revenus pour les chauffeurs et commerçants, ainsi qu'un ralentissement des activités économiques. Beaucoup de travailleurs ont du mal à se déplacer, ce qui réduit la productivité et fait augmenter les prix sur les marchés, Code I6. Beaucoup de difficultés car certains vivent des déplacements et utilisent du carburant pour leurs petits business, Code I8. La rupture a entraîné une hausse des dépenses liées au transport et une baisse de la productivité. Certains collègues ont eu du mal à se rendre régulièrement au travail, ce qui a perturbé le déroulement des activités, Code I17.

Au niveau du service les recettes commencent à diminuer, aussi de difficultés à approvisionner les groupes électrogènes en carburant, Code I20. Perte énorme des profits liés aux activités quotidiennes, Code I21. Tant que les mouvements sont arrêtés, l'économie est stoppée, Code I24. Impact significatif car je n'arrive pas à approvisionner ma boutique à temps, Code I27.

Nous utilisons des produits chimiques transportés par des citernes, et certains de nos fournisseurs ont suspendu leur service. Rupture momentanée de certains stocks, Code I13.

Comme le dit un jargon malien, la majorité de la population Bamakoise vivent de leur pieds (les déplacements). Alors, l'arrêt ou le ralentissement de la mobilité est synonyme de perte de revenus.

- **Des avis divers sur des répercussions de la crise de carburant sur les prix des denrées ou services**

Les avis diffèrent quant à l'augmentation du prix des denrées. Si certains trouvent qu'il y a eu une augmentation du prix des denrées, d'autres trouvent le contraire, sauf ceux qui essaient de profiter de la situation pour augmenter illégalement leur prix.

La pénurie de carburant au Mali a provoqué une hausse générale des prix : les denrées alimentaires et les services (comme le transport ou les livraisons) sont devenus plus chers à cause de l'augmentation des coûts de transport, Code I5. Oui forcément vu que tout devient rare donc les prix augmentent, Code I24.

Non sauf des gens qui voulus en tiré profit illégalement, Code I9. Pour le moment non, Code I27.

Cette divergence des avis peut s'expliquer par le fait que les détaillants et demi-grossistes qui se font livrer à partir du marché Bamakois sont confrontés au problème de logistique de dernier kilomètre. Avec cette situation, certains transporteurs à l'intérieur de la ville de Bamako ont augmenté leur prix même s'il n'y a eu aucun changement quant au prix du carburant à la pompe. Pour des raisons de file d'attente, certains s'approvisionnent en carburant dans « le marché noir », dont le prix est exorbitant valant de 40 000f à 100 000f le bidon de 20 litres, 1 500f à 4 000f pour 1 litre et 3 000f à 6 000f pour le bidon 1,5 litre.

- **Les difficultés majeures rencontrées à cause de la pénurie de carburant**

Face à cette crise de carburant, les difficultés rencontrées sont d'ordre économique et de déplacement. *Les transporteurs trouvent qu'il n'y a pas de clients sur les routes. Pas de clients sur la route, Code I1.*

Certains, particuliers parlent des difficultés liées à leur approvisionnement en carburant. Difficulté de réapprovisionnement de ma moto et suspension des activités professionnelles, Code I2.

Problème de se déplacer, Code I5, Code I7, Code I9, Code I12, Code I13, Code I15, Code I17, Code I19, Code I21, Code I24, Code I25

Difficultés à se déplacer ; files d'attente longues et épuisantes ; augmentation des couts ; baisse de revenus et activité ; ralentissement général de la vie quotidien, Code I6.

Face à la rupture, les Bamakois ont trouvé des solutions alternatives au ralentissement des mobilités. J'ai réduit mes déplacements au strict minimum, Code I3. J'ai diminué les déplacements inutiles et je marche plus souvent. A cela s'ajoute la résilience, Code C7, Code C8, Code C9, Code C10, Code C13, Code C17 Code C18, Code C24. Pour faire face à la pénurie de carburant, les gens ont réduit leurs déplacements, partagé les transports, acheté du carburant en petites quantités, adapté leurs horaires pour éviter les files d'attente et utilisé des moyens de transport moins gourmands comme les motos ou tricycles, Code C5. Pour faire face à la rareté du carburant, j'ai limité mes déplacements, utilisé les transports en commun et partagé les trajets avec d'autres personnes, Code C11. Je fais le plein de ma voiture au cas où j'en trouve et je fais mes courses de manière groupée. Je ne fais plus de social, Code C26.

Comme solution à court terme, les gens ont considérablement réduit leurs déplacements. Les déplacements pour le social ont considérablement réduit. Le covoiturage et a été une solution, mais également le recours au marché noir.

- **Les alternatives de transport, (marche, vélo, covoiturage, transport en commun, etc.) face à la crise**

Si certains ont pu faire recours d'autres alternatives de transport comme la marche à pied, le vélo, le covoiturage et le transport en commun, d'autres ne l'ont pas fait. Cela se confirme par nos verbatims. *Comme solution alternative, j'ai fait recours au vélo et la marche à pied, Code I6, Code I14, Code I15, Code I19, Code I21, Code I22, Code I23, Code I24, Code I25, Code I26, Code I27. En plus de la marche à pied et le vélo, j'utilise le transport en commun, Code I7. Oui, j'ai utilisé la marche et le transport en commun pour mes déplacements quotidiens. J'ai aussi fait du covoiturage quand c'était possible, Code I11. Maintenant j'ai laissé le véhicule, maintenant je suis en moto, Code I20.*

Pour le moment, je n'ai fait recours à aucune autre alternative, Code I4, Code I5, Code I6, Code I7, Code I9, Code I10, Code I17.

Cette divergence quant au recours à des solutions de transport alternative s'explique par le fait que les gens n'utilisent pas les mêmes moyens de transport. Certains voituriers ont fait recours aux motos et transport en commun. Quelques motocyclistes ont fait recours au transport en commun, vélo, ou marche à pied. D'autre par contre ont pu tenir jusque-là. Force est de constater que des citoyens n'ont comme moyen de transport que leur pied, alors n'ont pas d'autres alternatives.

- **La gestion de la crise par la population à travers les entraides**

Pour atténuer leur souffrance, la population a reçu les aides les unes des autres. *La population s'entre-aide en faisant du covoiturage et en partageant du carburant lorsqu'ils en ont, Code I2. Ceux qui vont dans les mêmes secteurs font le trajet ensemble, Code I7. On fait du transport libre tarif, et on donne un peu de carburant a ses proches, Code I8. Les habitants de mon quartier s'entraident en partageant des informations sur les stations où il y a du carburant, en faisant du covoiturage et en s'échangeant des conseils pour réduire les déplacements, Code I9. On s'entre-aide à travers l'acceptation de l'autre pour auto et moto stop, et les conseils en vue de la résilience, comme chaque difficulté à une fin, Code C14. On se prévient et une seule personne peut récupérer l'argent des autres pour faire les courses, Code 25.*

Les habitants se sont entre-aidés sous plusieurs formes. Le pic de la pénurie, c'était presque impossible de voir un motocycliste seul sur sa moto. Autrement dit, la population a fait le partage des moyens de transport. Il faut ajouter à cela le partage du carburant pour ceux qui en avaient.

5. Discussion des résultats implications managériales

Après avoir discuté les résultats, nous allons présenter les implications managériales.

5.1. Discussion des résultats

Les résultats l'étude empirique de AOUMER, A. & AOUMER, N. (2017) convergent avec nos résultats expliquant que le volume des exportations algériennes dépend des variations des prix du pétrole, vu que l'Algérie n'exporte que les hydrocarbures et que la croissance économique russe est fortement dépendante des prix des différentes matières premières notamment du pétrole. Mais il faut mentionner que la Russie a d'autres sources de revenu tirées par le secteur de l'industrie, des services et du tourisme, ce qui explique que l'économie russe est plus diversifiée

et plus développée que celle de l'Algérie. Cette analyse des faits confirme l'hypothèse que les prix pétroliers exercent un impact sur la croissance économique des pays exportateurs selon leur degré de dépendance vis-à-vis de cette énergie.

Pour (Boudjemil, A. & Saadaoui, M, 2015), l'impact négatif de la hausse du prix du pétrole sur l'offre et la demande de biens nationaux a des conséquences négatives sur l'emploi et les salaires. Un pétrole plus cher rend moins rentable l'emploi et diminue la demande de travail. La hausse du prix du pétrole réduit aussi l'offre de travail. À coût du travail égal pour les entreprises, le renchérissement de leur consommation de fioul et de carburants diminue le pouvoir d'achat des ménages. Il les incite donc à être plus exigeantes en matière de salaires. La hausse du prix de ces consommations joue finalement comme une taxe pesant sur l'offre de travail, qu'elle va donc réduire. Ces résultats confirment également les nôtres selon lesquels, cette crise de carburant a impacté des activités économiques et professionnelles telles que le ralentissement des affaires, l'arrêt des cours qui a directement impacté le revenu des enseignants, surtout ceux du secteur privé, l'absentéisme ou le retard aux services tant soit publics que privés.

La crise pétrolière de 1973 a montré que les secteurs économiques étroitement liés au pétrole, tels que l'automobile, le bâtiment, les textiles ou bien encore l'emballage, ont été durement touchés par la crise. La hausse des prix du pétrole a entraîné une baisse de la demande et une contraction de ces secteurs, entraînant par conséquent une période de récession économique et des pertes d'emplois significatives

Selon le studio Tamani dans sa parution du 27 octobre 2025, au Mali, le manque de carburant paralyse une partie des activités économiques et sociales. Pourtant, au milieu de cette crise, entre partage de carburant et entraide dans les files d'attente, les Maliens s'organisent et font preuve d'une solidarité remarquable. Une situation née des récentes attaques contre des citernes d'approvisionnement en hydrocarbures sur les axes routiers du pays. Cela approuve nos résultats stipulant que pour atténuer leur souffrance, la population a reçu les aides les unes des autres.

5.2. Implications managériales

A la suite de notre étude, nous proposons des solutions pour le court, moyen et long terme.

Les résultats de cette étude montrent que la pénurie de carburant causée par les attaques terroristes contre les camions-citernes a mis la population dans des difficultés tant sur le plan de la mobilité que sur le plan économique. Elle a aussi montré des failles dans la gestion de l'Etat, surtout sur le plan prévisionnel.

Pour les managers, cela implique de renforcer les mesures préventives face à une éventuelle crise de ce genre en adoptant des solutions qui vont permettre au pays de tenir sans importation de carburant pendant une longue période contrairement à aujourd'hui où une semaine sans importation paralyse le pays. Cela sera possible en mettant en application nos suggestions.

5.2.1. Pour le court terme

Face la crise de carburant, l'Etat malien a pris des mesures d'urgence telles que :

- **L'escorte des camions-citernes :** Depuis le début de la crise, les camion-citerne sont escortés de la frontière ivoirienne à Bamako.

- **L'accélération du processus de dédouanement du carburant** : Cela a consisté à l'ouverture du bureau des produits pétroliers 24h/24h, réduire le délai de dédouanement à 24h au maximum au lieu de 72h.
- **Le secours des partenaires** : En novembre 2025, un convoi exceptionnel de 82 camions-citernes nigériens chargés d'hydrocarbures est arrivé à Bamako sous escorte militaire de l'Alliance des États du Sahel (AES), afin de briser le blocus imposé par des groupes armés et d'atténuer la grave crise énergétique au Mali. A cela s'ajoute l'aide de la Russie qui consiste à envoyer du carburant par vol.
- **L'offensive contre les terroristes** : Depuis la nomination du général Famouké Camara le 25 octobre 2025 à la tête de l'Opération Spéciale Autonome « Fuga Kènè », une partie de la région de Bougouni et de Sikasso ont connu une offensive sans précédente afin d'affaiblir les terroristes et faciliter le passage du carburant.

5.2.2. Pour le moyen terme

Pour le moyen terme, le Mali doit élargir sa capacité de stockage du pétrole. Le pays est doté d'un dépôt de stockage, Office Malien des Produits Pétroliers (OMAP) qui ne peut pas tenir au-delà de 15 jours. Il faut d'abord élargir ce dépôt pour une capacité qui peut tenir pendant au minimum 6 mois, ensuite, il faut avoir un dépôt dans chaque capitale régionale du pays.

5.2.3. Pour le long terme

Installer des gazoducs entre Bamako et les ports à partir desquels le pétrole transite pour le Mali. Il faut également ajouter à cela l'exploitation et le raffinement sur place du pétrole du Mali afin de mettre fin ou diminuer l'importation du pétrole.

Conclusion

Nous avons travaillé sur l'influence de la rupture de carburant causée par les attaques terroristes contre les camions-citernes sur la mobilité des Bamakois. Il est clair que la mobilité urbaine est un souci majeur à gérer, et le fait de se déplacer en ville est devenu un défi quotidien pour ses usagers, surtout dans une situation de crise de carburant comme le cas du Mali aujourd'hui.

L'objectif de cette étude est de comprendre l'influence de la pénurie de carburant causée par les attaques terroristes contre les camions-citernes sur les déplacements quotidiens des Bamakois. Suite à cette recherche, nous pouvons retenir comme principaux résultats :

- La pénurie a affecté la mobilité des citoyens,
- Cette pénurie a provoqué plusieurs changements à la circulation Bamakoise tels que la rareté des moyens de transport à la circulation, augmentation du coût du transport (public ou privé), le ralentissement des activités économiques...
- Cette crise de carburant a impacté des activités économiques et professionnelles telles que le ralentissement des affaires, l'arrêt des cours qui a directement impacté le revenu des enseignants, surtout ceux du secteur privé, l'absentéisme ou le retard aux services tant soit publics que privés,
- Les avis diffèrent quant à l'augmentation du prix des denrées. Si certains trouvent qu'il y a eu une augmentation du prix des denrées, d'autres trouvent le contraire, sauf ceux qui essaient de profiter de la situation pour augmenter illégalement leur prix,

- Si certains ont pu faire recours d'autres alternatives de transport comme la marche à pied, le vélo, le covoiturage et le transport en commun, d'autres ne l'ont pas fait,
- Pour atténuer leur souffrance, la population a reçu les aides les unes des autres.

Suite aux résultats, nous avons proposé des solutions. Ces solutions concernent le court terme, le moyen terme et le long terme.

Bibliographie

Adam Smith (1776). Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations, W. Strahan and T. Cadell

Aoumer, A. & Aoumer, N. (2017), L'impact des fluctuations des prix du pétrole sur la croissance économique des pays exportateurs Cas de l'Algérie et de la Russie 1980-2015, Faculté des Sciences Économiques, Commerciales et des Sciences de Gestion, Département des Sciences Économiques

Arango, J. (2000). Enfoques conceptuales y teóricas para explicar la migración, Revista Internacional de Ciencias Sociales, V52, N°165, Page 283–296

Arnaud, M. (1998), Dynamique de l'urbanisation de l'Afrique au sud du Sahara, Paris, ISTE-Ministère des Affaires Étrangères-Coopération et francophonie, 182 p.

Bavoux, J.-J. (2005). Géographie des transports. Paris : Armand Colin.

Beaucire, F. (2007). La mobilité urbaine. Paris : La Documentation française.

Blindenbach-Driessen, F.P., Van Dalen, J., & Van Den Ende, J. (2005). *A Critical Assessment of Performance Measurement of NPD Project*. In *Proceedings of the 12th International Product Development Management Conference*, Copenhagen

Boudjemil, A. & Saadaoui, M (2015), Évolution Des Prix Du Pétrole : Moteurs Et Conséquences Économiques, DIRASSAT Journal Economic Issue (ISSN : 2676-2013) Vol 6. N0 01 - January 2015. PP : 236-254

Ciattoni, A., & Veyret, Y. (2003), Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne. Étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble. In Les différents types de la mobilité humaine, pp. 42–46.

De Jong, G. F. (2000). Expectations, Gender, and Norms in Migration Decision-Making, *Population Studies*, V54, N°3, Page 307–319

De Jong, G. F. (2000). Expectations, Gender, and Norms in Migration Decision-Making. *Population Studies*, V54, N°3, Page 307–319.

De Jong, J.P., & Vermeulen, P.A. (2006). *Determinants of Product Innovation in Small Firms: A Comparison across Industries*. *International Small Business Journal*, V24, N°, Page 587–609.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (2002), Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines, in BUSSIERE Y., MADRE J.-L., (éds), Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud, Paris, Le Harmattan, pp. 289-315.

DIAZ OLVERA, L., PLAT, D., POCHET, P. (2007), Mobilité quotidienne en temps de crise Belgeo – Revue Belge de Géographie, n°2, pp. 173-187.

- Duffy, M. J., Van Dalen, A., Haglund, C., et al. (2007). Tumour markers in colorectal cancer: European Group on Tumour Markers (EGTM) guidelines for clinical use. *European Journal of Cancer*, V43, N°9, Page 1348–1360.
- Florence, A. (2010). *Les facteurs de mobilité urbaine*. Presses Universitaires de France
- Harris, J. R. & Todaro, M. P. (1970). Migration, Unemployment and Development: A Two-Sector Analysis, *American Economic Review*, V60, N°1, Page 126–142.
- JOLIBERT, A. & JOURDAN, P. (2020). *Méthodes qualitatives en marketing et management*. Pearson.
- Lesteven, G., Diongue, M., Pochet, P., & Sakho, P. (2023). *S'adapter face aux difficultés de mobilité ? Éclairages d'une métropole africaine, Dakar*. *Espace Populations Sociétés*, 2023(2).
- LOUANI, K. (2022), Transport en commun à l'épreuve de la production d'une mobilité quotidienne durable à Tizi Ouzou, Université de Constantine 3
- Lucette. L. V-L., (2004), Les théories économiques et la crise de 1973, *Revue d'histoire* 2004/4 n° 84, pages 83 à 92 Éditions Presses de Sciences Po
- Massey, D. S., Alarcón. R, Durand, J., González, H. (1987). *Return to Aztlan: The Social Process of International Migration from Western Mexico*, University of California Press,
- MECHERI, K. (2017), L'impact des fluctuations des prix du pétrole sur la croissance économique des pays exportateurs Cas de l'Algérie et de la Russie 1980-2015, Université ABDERRAHMANE MIRADEBEJAIA, Algérie
- Merad. M. Dechy. N et Dehouck. L, (2016), *Risques majeurs : incertitudes et décisions : approche pluridisciplinaire et multisectorielle*. Paris : MA Editions.
- MERIBAI. A. M. & LAZRI. Y, (2020), mobilité urbaine et politiques de transport à l'ère du développement durable, Conférence : « de l'architecture à l'urbanisme ; quel défi pour la ville de demain ? » 21 Nov 2020 Le Département d'Architecture de l'Université Abou Bekr BELKAID de Tlemcen
- Mincer, J. (1978). *Accumulation du capital humain*, Centre de documentation CERDI / École d'Économie, Clermont-Ferrand
- Mullet, E. & al (2002). *Le modèle des motivations Push/Pull, Antipush/Antipull*.
- Mullet, E. & al. (2000). *Psychologie du jugement, prise de décision, modèles cognitifs*, Presses Universitaires de France (PUF)
- Mullet, E., Chasseigne, G., & Neto, F. (1998). *États d'esprit et motifs d'action*. V2. Paris : Éditions Complicités.
- Mullet, E., Dej, M., Lemaire, C., Raiff, P., & Barthorpe, J. (2002). Motivations for university continuing education: The case of older adults. *Educational Gerontology*, V28, N°6, Page 479–495
- Neto, F., & Mullet, E. (1998). *Personality, self-esteem, and self-construal as correlates of forgiveness*. *European Journal of Personality*.
- ORFEUIL, J.-P., RIPOLL, F., (2015), *Accès et mobilités, les nouvelles inégalités*, Gollion (Suisse), Infolio éditions (Archigraphy Poche), 211 p.

PAILLÉ, P. & MUCCHIELLI, A. (2020). *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales* (3^e éd.). Armand Colin.

Piram, K. (2021) *Le pétrole est-il vraiment une ressource épuisable ?* In : *Questions internationales*, n°109, septembre-octobre 2021, pp. 112-117. Paris

Quinet, E. (1998). *Principes d'Economie des Transports*, Economica.

Ravenstein, E. G. (1889). *The Laws of Migration II*, publié dans le *Journal of the Royal Statistical Society of London*, Oxford University Press.

Ries, R. (2003). *Plan bleu. Transports urbains : quelles politiques pour demain ?*

TERRIN, J. J. (2011). *Le piéton dans la ville l'espace public partagé. Espace public et accessibilité. walking in the city, sharing public space.* ISBN 978-2-86364-228-3. Edition Parenthèses.

Van Dalen, H. P., Groenewold, G., & Schoorl, J. J. (2005). *Out of Africa: What drives the pressure to emigrate?* *Journal of Population Economics*, V18, N°4, Page 741–778

Zimmerman, B. J., & Risemberg, R. (1997). *Self-regulatory dimensions of academic learning and motivation.* In G. D. Phye (Ed.), *Handbook of academic learning: Construction of knowledge*, Page 105–125, Academic Press.