

**Le carburant manque,
l'État vacille.**

**Le Mali face à l'asphyxie organisée du
JNIM.**





Du contrôle du carburant à l'asphyxie nationale

En septembre 2025, le gouvernement malien interdit la vente de carburant en jerricanes dans les zones rurales afin de couper les réseaux d'approvisionnement des groupes armés jihadistes.

En réaction, le JNIM, affilié à Al-Qaïda, décrète un embargo total sur les importations de carburant depuis le Sénégal, la Côte d'Ivoire, la Guinée et la Mauritanie, par où transitent 95 % des produits pétroliers du Mali.

Le groupe met en place des points de contrôle, attaque les convois et incendie des camions-citernes, bloquant progressivement les principaux corridors d'approvisionnement et isolant Bamako dans une crise énergétique sans précédent.



Un blocus organisé et ciblé

Le JNIM met en œuvre une véritable guerre économique: ses combattants attaquent les convois, brûlent les citernes, et imposent des taxes sur les routes qu'ils contrôlent.

La Route Nationale 1 (RN1), qui relie Bamako à Dakar via Kayes, est devenue l'un des points névralgiques du conflit : elle représente près d'un tiers des importations terrestres du pays, soit plus de 2,2 millions de tonnes de marchandises par an.

Les attaques ont déjà détruit plus de cent camions-citernes, dont quarante en une seule journée le 14 septembre, provoquant la mort et l'enlèvement de chauffeurs et de soldats escortant les convois.

Même les corridors secondaires par la Guinée et la Côte d'Ivoire sont désormais visés, rendant tout approvisionnement aléatoire.



Une économie à l'arrêt

Les stocks stratégiques de l'Office national des produits pétroliers (ONAP), censés couvrir trois jours de consommation nationale, sont épuisés.

Bamako, jusque-là prioritaire dans les livraisons, connaît désormais des files d'attente interminables devant les rares stations encore ouvertes.

La production d'électricité a chuté de 70 %, passant de 19 à 6 heures de fourniture par jour, faute de carburant pour les centrales thermiques.

Le prix du litre d'essence dépasse 3 000 francs CFA (4,57€) sur le marché noir, et les taxis-motos, moteurs de l'économie urbaine, sont à l'arrêt.

Le secteur minier, pilier des exportations (80 % du total), est menacé : plus de 70 camions destinés à la mine d'or de Sadiola (Allied Gold) sont bloqués dans l'ouest du pays depuis des semaines.



Réponses limitées du gouvernement

Face à la crise, la junte d'Assimi Goïta tente de reprendre la main.

Un comité interministériel a été créé pour sécuriser les convois, construire de nouveaux dépôts régionaux et soutenir les importateurs.

Le 7 octobre, un convoi de 300 camions venus de Côte d'Ivoire a atteint Bamako sous escorte, apportant un répit temporaire.

Mais ces opérations restent rares et les attaques reprennent aussitôt.



Le pouvoir se fragilise, le JNIM s'affirme

Le 22 octobre, Assimi Goïta a limogé plusieurs hauts responsables militaires, dont le chef d'état-major adjoint et le directeur de la sécurité militaire, pour « mauvais résultats des troupes et défaillance du renseignement ».

En parallèle, des négociations officieuses avec le JNIM ont débuté, mais le groupe exige un dialogue public que la junte refuse.

Dans le même temps, le JNIM impose de nouvelles règles dans les zones qu'il contrôle (principalement le centre et le nord-est du Mali), comme le port du voile intégral pour les femmes et la séparation des sexes dans les transports urbains, **signe d'un pouvoir d'influence croissant face à un État impuissant**.



Les failles structurelles d'un État sous pression

Cette crise révèle les fragilités profondes d'un État enclavé sans raffinerie, totalement dépendant des importations terrestres. Elle met aussi l'exposition des corridors logistiques aux pressions régionales.

Sur le plan militaire, le remplacement du groupe Wagner par l'Africa Corps en juin 2025, censé renforcer la coopération avec Moscou, n'a pas permis d'enrayer la détérioration sécuritaire.

En effet, les revers se multiplient : après la perte de Tin Zaouatine (84 morts en 2024) et la défaite de Boulikessi en juin 2025 (plus de 100 soldats tués), le JNIM contrôle désormais plusieurs zones rurales et impose sa propre gouvernance locale.

L'armée malienne, sursollicitée, peine à sécuriser simultanément les axes, les villes et les sites miniers.



Un précédent géopolitique pour le Sahel ?

Le blocus pétrolier marque une évolution majeure de la stratégie jihadiste au Sahel. Le JNIM ne se contente plus d'affronter militairement les États : il les étouffe économiquement pour affaiblir leur légitimité.

En perturbant les échanges commerciaux et l'approvisionnement énergétique, il s'impose comme un acteur de gouvernance parallèle, capable de réguler les flux et d'offrir une “stabilité” relative dans les zones qu'il contrôle. **À l'image des Houthis au Yémen, qui consolident leur pouvoir en contrôlant les ports et les flux énergétiques face à un État affaibli, le JNIM transforme les routes terrestres sahéliennes en instruments de pression économique.**

Cette guerre met à nu les vulnérabilités structurelles des États sahéliens : dépendants, fragmentés et incapables de garantir les services de base.