

OBSERVATOIRE DES ÉCONOMIES ILLICITES EN AFRIQUE DE L'OUEST

NUMÉRO

**11 OCTOBRE
2024**

En résumé



L'IS Sahel: consolider le territoire et relancer les économies.

Depuis 2023, la province du Sahel de l'État islamique (IS Sahel) a étendue et renforcé son influence dans la région de Ménaka, dans le nord-est du Mali. Après avoir éliminé les groupes armés non étatiques qui représentaient une menace, l'approche du groupe a évolué d'une violence de masse contre les civils à des efforts de construction d'un soutien communautaire, en facilitant notamment les activités économiques licites et illicites. Il est probable que l'IS Sahel poursuive cette approche, même si elle s'accompagne d'une violence ciblée contre des éléments perçus comme une menace pour sa domination locale. Si elle se maintient, cette stratégie naissante de conquête des « cœurs et des esprits » pourrait renforcer la résilience et la pérennité locales du groupe.



Les bandits redéfinissent leur stratégie d'enlèvements, dans le nord du Nigéria, des zones rurales vers les villes.

Longtemps un fléau des zones rurales et reculées, les enlèvements par des bandits dans le nord-ouest et le centre-nord du Nigéria touchent de plus en plus les

zones urbaines, comme l'indique une série d'incidents depuis le mois de mai. Les régions urbaines et péri-urbaines offrent aux bandits des opportunités plus importantes de gains financiers, car elles présentent un plus grand nombre de cibles, ainsi que de possibles passerelles vers d'autres activités illicites. L'augmentation des enlèvements dans les villes peut s'expliquer, en partie, par les opérations militaires qui ont déplacé les activités des bandits vers les zones rurales. Une stratégie efficace de lutte contre le banditisme doit inclure le suivi de la propagation du banditisme et la prévention du risque d'autres déplacements géographiques.



Une extorsion politique? Le blocus de Boni par le JNIM au Mali

Le blocus de la ville de Boni, dans le centre du Mali, imposé par le Jama'at Nasr al-Islam wal Muslimin (JNIM) s'est intensifié depuis juin 2024, perturbant fortement l'économie locale et la mobilité des civils. Sous une pression accrue de l'armée, le JNIM s'est livré à des extorsions, des vols et des incendies criminels contre des conducteurs et véhicules qui tentaient de contourner le blocus. Ce comportement s'écarte de l'objectif habituel



du JNIM, à savoir la construction d'un certain consentement populaire. Deux facteurs clés sont à l'œuvre. Le premier est le recours classique du JNIM à des mesures extrêmes, mais ciblées pour parvenir à des fins précises, en l'occurrence une rupture des relations entre la population de Boni et les forces étatiques. Le second est la nature du comportement du JNIM sur les routes. Les populations en transit sont toujours perçues comme une source de danger par le groupe, et elles resteront exposées à un risque plus important de violence et de criminalité que des populations statiques, du moins jusqu'à ce que le groupe ait une confiance absolue dans leur contrôle.

À PROPOS DE CE NUMÉRO

Le 11e numéro du bulletin de risque des économies illicites en Afrique de l'Ouest a pour objectif de souligner les conséquences des collisions entre les acteurs illicites, les États et les communautés sur lesquelles reposent les réseaux illicites.

L'un de ces acteurs illicites, la province du Sahel de l'État islamique (IS Sahel), a connu un revirement spectaculaire depuis la fin de l'année 2021. Après avoir été quasiment éradiqué en tant que groupe armé en 2021, l'IS Sahel contrôle désormais presque entièrement la région de Ménaka, dans le nord-est du Mali, en proie à une extrême brutalité. Si cela a permis de purger la région de résistants potentiels, cela a aussi entraîné l'assèchement des économies locales et remis en cause les capacités du groupe à lever des fonds pour ses opérations et à obtenir des provisions vitales. L'IS Sahel a depuis changé de tactique et cherche désormais à nouer des relations plus bienveillantes avec les civils. Une approche qui semble lui réussir et pourrait conduire à une augmentation de son pouvoir en tant que groupe.

Au Nigéria, il y a des signes d'un changement de géographie du banditisme. Une vague d'enlèvements dans des zones urbaines, apparemment perpétrés par les mêmes groupes de bandits qui ont déstabilisé de larges pans du nord-ouest du Nigéria, inquiète les résidents et les observateurs de la sécurité. Plusieurs facteurs



La fermeture de la frontière entre le Bénin et le Niger augmente les profits du trafic de migrants.

Après un coup d'État militaire au Niger en juillet 2023, les États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ont fermé leurs frontières avec le pays. Cela a mis fin aux flux migratoires régionaux légaux du Bénin vers le Niger, à travers le fleuve Niger, et a entraîné une augmentation parallèle du trafic de migrants. En plus de renforcer les réseaux de trafic, la fermeture de la frontière a fortement affecté les moyens de subsistance des commerçants, une évolution de mauvais augure pour la sécurité, d'autant plus que les groupes extrémistes violents avaient déjà pris pied dans l'économie criminelle locale. Bien qu'il n'y ait aucun indice à ce stade d'une augmentation du recrutement extrémiste, plus la frontière reste fermée, plus le risque augmente.

peuvent être à l'œuvre, notamment les opérations militaires menées dans le territoire rural des bandits. Cependant, il peut également s'agir d'une conséquence de la surexploitation par les bandits de leurs zones d'origine, de nombreuses familles étant désormais incapables de payer les rançons alors qu'elles les ont déjà payées plusieurs fois auparavant. Dans le centre du Mali, Jama'at Nusrat al-Islam wal Muslimin (JNIM) a intensifié son blocus contre la ville de Boni, dans la région de Mopti, en réponse au déploiement des forces armées maliennes et de troupes russes dans une base à proximité. Craignant que les habitants de Boni ne collaborent avec les forces armées et ne compromettent leur emprise sur la région, le JNIM a eu recours à des comportements extrêmes, notamment en pillant et en volant les personnes qui tentaient d'entrer dans Boni. Cet article analyse également les raisons pour lesquelles les usagers de la route entrant dans la ville, mais aussi les usagers de la route plus largement au Sahel, demeurent systématiquement vulnérables à la prédation du JNIM.

La fermeture de la frontière du Niger avec le Bénin après le coup d'État de juillet 2023 a perturbé les routes migratoires habituelles et a conduit à une hausse importante du trafic de migrants à travers le fleuve Niger. Les traversées légales ayant été bloquées, la demande de services de contrebande a augmenté, ce qui a accru les profits des trafiquants et mis à rude épreuve

les revenus locaux. Bien que le Bénin ait rouvert son côté de la frontière en février 2024, le Niger n'a pas suivi, entraînant ainsi une instabilité persistante et renforçant la résilience du commerce illicite. La réouverture de la frontière du côté nigérien pourrait être la clé pour rétablir la sécurité et la stabilité économique.

Ces cas illustrent comment les recherches menées par Global Initiative Against Transnational Organized Crime

(l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) visent systématiquement à contextualiser l'étude des économies criminelles organisées, en apportant à la fois des informations approfondies sur le fonctionnement des marchés illicites à l'échelle locale et sur les facteurs externes qui les influencent.

L'IS Sahel: consolider le territoire et relancer les économies.

Depuis 2023, l'approche de la province du Sahel de l'État islamique (IS Sahel), une organisation extrémiste violente affiliée à l'État islamique, est passée d'un niveau élevé de violence aveugle contre les civils à la construction d'un soutien communautaire dans les zones où elle a consolidé son influence. Elle a également commencé activement à relancer les économies locales (y compris les activités illicites) qui avaient été fortement affectées précédemment par son usage indiscriminé de la violence.

Après près de 10 ans d'insurrection au Sahel, le groupe a enregistré des gains territoriaux importants ces deux dernières années. Selon le panel d'experts de l'ONU sur

le Mali, de janvier à août 2023 seulement, il a doublé la région sous son contrôle dans le pays.¹ Depuis mi-2022, l'IS Sahel a également commencé à agir au-delà du Sahel, et notamment dans le nord-est du Bénin.²

Certaines des avancées les plus importantes du groupe ont eu lieu dans la région de Ménaka, dans le nord-est du Mali, qu'il contrôle presque totalement, à l'exception de la ville même de Ménaka. L'IS Sahel contrôle cependant toutes les routes menant à la ville et en partant, ce qui lui permet de surveiller la circulation des biens et des personnes. La mainmise du groupe sur la région de Ménaka représente la première occurrence

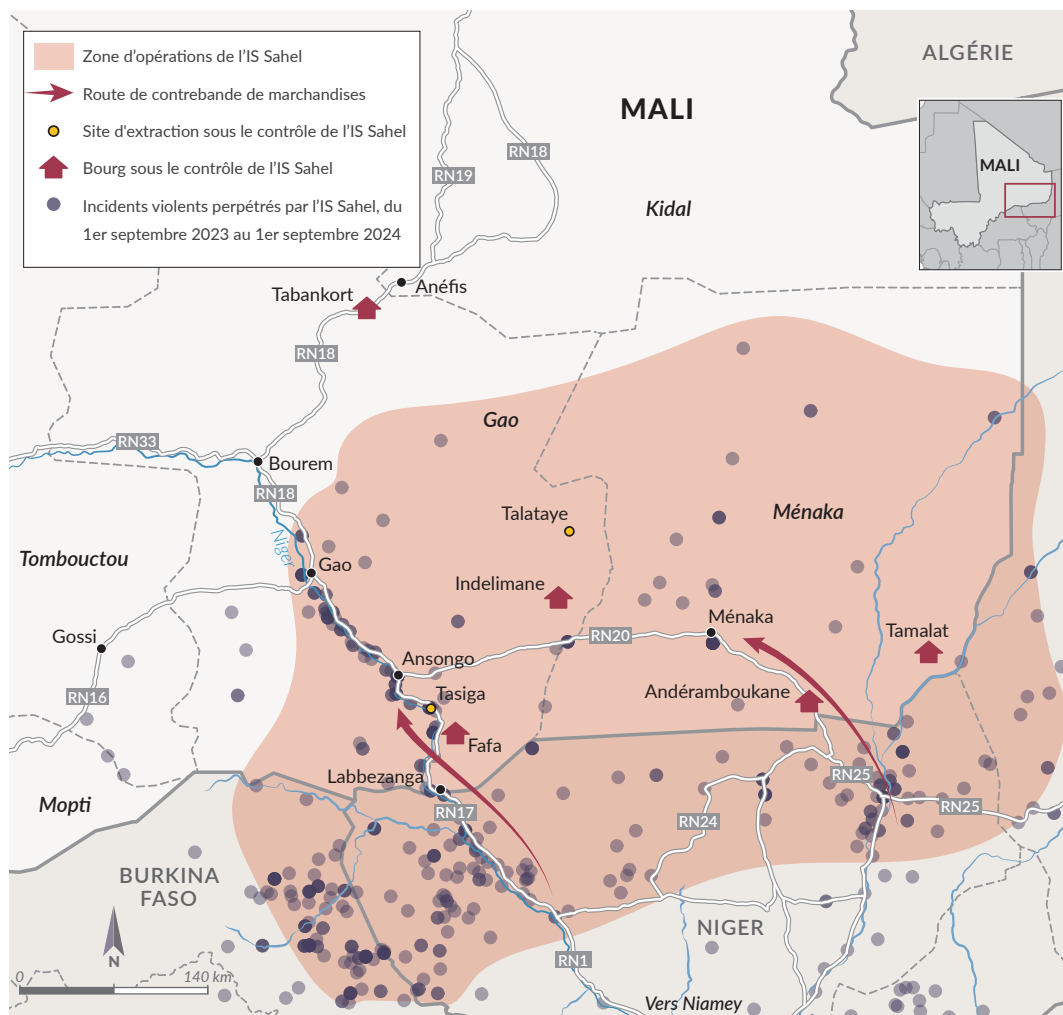


FIGURE 1 Zone sous le contrôle de l'IS Sahel et principales routes de contrebande.

de son influence incontestée sur de vastes étendues de territoire.³

L'évolution du comportement de l'IS Sahel – qui diminue son usage indiscriminé de la violence pour se positionner comme un pourvoyeur d'opportunités économiques – a été particulièrement prononcée à Ménaka. Cette évolution stratégique devrait probablement permettre au groupe de gagner un certain degré de légitimité locale, et lui permettre d'exploiter et de bénéficier d'opportunités économiques annexes, qu'elles soient licites ou illicites.

Le contrôle territorial permet une réduction de la violence.

Créé en mai 2015, IS Sahel a été territorialement vaincu à la fin de l'année 2021 grâce à une pression militaire venant de deux fronts très différents : l'opération française de contre-insurrection Barkhane et la concurrence du Jama'at Nusrat al-Islam wal-Muslimin (JNIM) affilié à al-Qaeda.

Cependant, la filiale de l'État islamique a réalisé un retour remarqué dans la région de Ménaka en 2022, profitant du retrait de l'armée française cette année-là. La dépendance de l'IS Sahel à un usage important de violence indiscriminée au début de sa résurgence territoriale – ainsi que le recours au pillage, à l'extorsion, à la *zakat*⁴ et au vol de bétail – ont entraîné des déplacements importants. Ces déplacements de masse ont vidé des régions, et laissé d'autres peuplées uniquement d'habitants ayant collaboré avec le groupe et ne représentant pas une menace. Ces dernières régions sont devenues des espaces de soumission, réduisant la nécessité du groupe de recourir à des niveaux élevés de violence et ouvrant la voie à une stratégie locale plus nuancée.

Depuis début 2023, l'IS Sahel a ainsi réduit son recours à la violence. Le nombre de victimes civiles dans la région de Ménaka au cours des sept premiers mois de l'année 2024 a été huit fois inférieur à celui de la même période en 2022 (66 et 525 victimes respectivement).⁵ Seuls trois cas de vols de bétail ont été enregistrés au cours des sept premiers mois de l'année 2024, ce qui représente une baisse drastique par rapport aux milliers de têtes de bétail volées en 2022.⁶

Le niveau mais aussi la nature de la violence utilisée par le groupe a changé. L'IS Sahel a fait un usage largement plus discriminé de la violence, bien que certaines

attaques, à priori aléatoires sur des villages, et des vols de troupeaux aient persisté. Le recours à la violence est désormais motivé par deux objectifs clairs : la punition des « traîtres » et l'exercice d'un contrôle sur les biens transitant par son territoire. La violence cible donc les communautés perçues par l'IS Sahel comme alliées des groupes pro-gouvernementaux, notamment la communauté Daoussahak. En même temps, le contrôle territorial est consolidé par l'arrestation des conducteurs de véhicules et la saisie (ou l'incendie) des biens dont l'IS Sahel n'a pas autorisé le passage (ou qu'il n'a pas taxés).

Cette corrélation entre un contrôle territorial de moins en moins contesté et une réduction de la violence est en adéquation avec les schémas plus généraux suivis par les analystes qui surveillent l'activité du groupe armé.⁷ La comparaison du comportement de l'IS Sahel par rapport aux civils à Ménaka et Gao – une région voisine à l'est de Ménaka – est particulièrement révélatrice. Dans la région de Gao, l'IS Sahel a étendu son influence de manière significative ces deux dernières années, y compris dans le district d'Ansongo, et le long de routes stratégiques, dont celle reliant Gao à Niamey, la capitale du Niger voisin. Toutefois, l'IS Sahel doit faire face à la concurrence du JNIM, des milices pro-gouvernementales, et des forces armées maliennes et de leurs partenaires russes du groupe Wagner (désormais rebaptisé « Africa Corps »).

Au cours des sept premiers mois de 2024, le nombre d'incidents violents perpétrés par l'IS Sahel contre des civils dans la région de Gao était près de 10 fois supérieur (65 incidents au total) à celui dans la région de Ménaka (7 incidents), malgré une présence de l'IS Sahel beaucoup plus étendue géographiquement dans la région de Ménaka.⁸ Le changement de comportement de l'IS Sahel à Ménaka apparaît donc comme le résultat du contrôle renforcé qu'il a établi dans la région.⁹

La relance économique renforce le contrôle du territoire.

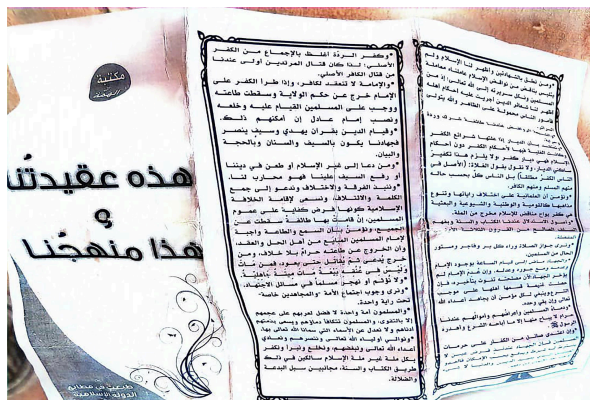
Depuis début 2023, l'IS Sahel a commencé à participer à l'activité économique conventionnelle dans la région de Ménaka, pour deux raisons. Premièrement, le groupe avait besoin de relancer les chaînes d'approvisionnement et l'économie locale, qui s'étaient écroulées après son offensive de 2022, pour reconstituer ses propres ressources. Deuxièmement, il a reconnu que le contrôle territorial serait mieux assuré sur le long terme en encourageant des relations positives avec les communautés locales.

En se présentant comme un pourvoyeur de revenus, et en s'engageant activement dans les économies stratégiques locales (notamment l'extraction d'or et la contrebande de marchandises), le groupe a cherché à redorer son blason en matière de gouvernance.

Pour encourager les communautés à revenir, l'IS Sahel a fait des efforts pour gagner leur confiance. Entre mars et juillet 2023, il a distribué des brochures, prêché dans les mosquées et utilisé des plateformes comme WhatsApp et Al-Naba pour partager ses méthodes et valeurs.¹⁰ En promettant de les protéger, l'IS Sahel a invité les communautés déplacées à se réinstaller dans ses territoires - une promesse rendue plus crédible par l'élimination des résistances locales.

Bien qu'hésitantes au début, des communautés sont progressivement revenues. Le bétail étant vital pour survivre dans les zones rurales, l'IS Sahel a rendu les animaux qu'il avait volés, y compris aux communautés localisées au nord-est de Ménaka, en mai 2023.¹¹ Le groupe a aussi investi dans la reconstruction des infrastructures, dont des maisons et des points d'eau.¹²

De plus, la police des mœurs du groupe, connue sous le nom de « Hisba », a lancé des campagnes contre le crime, arrêtant des criminels et bandits non-affiliés. Dans une affaire de juillet 2023 à Anderamboukane, des membres de l'IS Sahel ont amputé les mains et les pieds de deux jeunes dans un marché pour avoir extorqué des taxes au nom du groupe.¹³



Une brochure distribuée par l'IS Sahel à Ménaka, au Mali, dans le cadre des efforts menés pour gagner la confiance de la communauté.

Photo: Wassim Nassr/ X

Le contrôle territorial stimule les revenus

L'IS Sahel cherche également à relancer les connexions économiques et les routes d'approvisionnement entre le Mali et le Niger, avec des liens s'étendant jusqu'au Nigéria. Le groupe a collaboré avec des commerçants, leur fournissant des véhicules et les mandatant pour approvisionner les marchés en plein air, centres économiques des zones rurales du nord-est du Mali. Des marchés à Tabankort, Tamalat, Indelimane, Fafa et Anderamboukane ont ainsi reçu des marchandises - comprenant du carburant, des motos, de la nourriture et des médicaments - principalement passées en contrebande à travers les frontières.¹⁴

La dépendance aux marchandises provenant du Niger et de l'Algérie s'est accrue après que Gao et Ménaka ont été coupées du sud du Mali à cause du blocus du JNIM, commencé en juin 2023 à Boni, sur la route nationale reliant Mopti à Gao. Ces efforts ont non seulement assuré l'accès du groupe à des marchandises essentielles mais aussi renforcé son rôle de facilitateur économique pour les commerçants et les communautés sous son contrôle.

Les commerçants qui ne sont pas directement associés à l'IS Sahel, comme ceux présentés ci-dessus, doivent payer le groupe pour accéder aux territoires (et emprunter les routes) sous son contrôle. Un commerçant qui transporte des marchandises sur la route Gao-Niamey a affirmé à GI-TOC : « Aucun camion de marchandises ou bus ne peut passer par cette route sans l'accord préalable de l'IS Sahel qui, dans cette zone, est sous l'autorité de Moussa Moumouni ».¹⁵

Les compagnies régionales de bus opérant entre Niamey et Gao - un itinéraire très emprunté par les migrants ouest-africains allant travailler dans les mines d'or artisanales dans les régions de Gao et Kidal, ou au-delà - ont confirmé ces arrangements mais n'ont pas souhaité donner plus de détails¹⁶. Des sources ont révélé que ces compagnies de bus payaient en général une redevance mensuelle d'environ 500 000 francs CFA, soit 762 €, ou une redevance trimestrielle de 1,2 million de francs CFA (1 829 €) pour emprunter cette route.¹⁷ L'existence d'autres taxes pour les camions transportant des marchandises a été rapportée, mais cette information n'a pas pu être vérifiée de façon indépendante par la GI-TOC.

L'IS Sahel a renforcé son influence sur les mines d'or artisanales dans les régions de Ménaka et de Gao, près

de Talataye (au nord-est de la ville de Gao) et dans le district d'Ansongo (sud de Gao). Le groupe a aussi le contrôle d'un site de manganèse à Tassiga depuis fin 2022.¹⁸ L'IS Sahel n'exploite pas la mine directement, et ne réglemente pas non plus beaucoup les activités environnantes (contrairement à d'autres groupes armés). Toutefois, il contrôle les routes et les accès aux mines, impose des taxes aux mineurs en échange de sa protection, et interdit les armes sur les sites.¹⁹

Si, à ce jour, le changement de comportement de l'IS Sahel semble étroitement lié au degré de contrôle qu'il exerce sur le territoire, certains éléments indiquent que le groupe met en œuvre des approches différentes dans les zones plus contestées. Un bon exemple est le nord du Bénin, où il semble construire des relations avec les communautés et se présenter comme un pourvoyeur d'opportunités économiques.

Pour le moment, les preuves de l'engagement de l'IS Sahel dans les activités économiques au Bénin se concentrent sur le département d'Alibori et restent très anecdotiques. Le groupe achèterait des petits bateaux (pirogues) pour les commerçants qui font de la contrebande de marchandises vers le Niger, via le fleuve Niger, et financerait le crédit téléphonique de ces commerçants.²⁰ De plus, l'IS Sahel taxe les communautés pour entrer dans le parc national du W du Bénin et collecte la *zakat*.²¹ Aucune taxation de marchandises illicites ou de contrebande n'a été identifiée au Bénin.²²

Le département d'Alibori au Bénin semble donc en passe de devenir une zone prioritaire pour les opérations de l'IS Sahel. L'implication du groupe est en partie motivée par la volonté de se présenter comme une alternative crédible au JNIM,²³ et par les opportunités qu'offre le parc

national du W en tant que repaire pour lancer des attaques. D'autres raisons incluent le fait de se positionner comme un pourvoyeur de moyens de subsistance pour les communautés et l'opportunité de s'assurer de nouvelles sources de revenus et ressources.²⁴

Enfin, Alibori pourrait servir de tremplin à l'IS Sahel pour se lier à une autre branche de l'État islamique, l'État islamique en Afrique de l'Ouest (ISWAP), étant donné que ce département est frontalier du Nigéria, où l'ISWAP est basé. Cette connexion potentielle crée un risque évident de résurgence régionale de l'activité djihadiste.²⁵

Conclusion: la conquête des cœurs et des esprits au Bénin?

Tirant parti du vide sécuritaire généré par le retrait militaire de la France du Mali, l'IS Sahel semble avoir tiré des leçons précieuses d'une décennie très mitigée dans la région. Au cours de l'année dernière, il a opéré un changement de cap important dans ses relations avec les principales communautés et dans son approche de la génération de revenus.

Alors que le groupe djihadiste tourne toujours plus son attention vers le Bénin, un élément important à surveiller est dans quelle mesure il appliquera la feuille de route assouplie employée avec succès au Mali. Il sera particulièrement intéressant de voir jusqu'où l'IS Sahel va chercher à construire sa légitimité auprès des communautés dans les zones où son contrôle territorial n'est pas encore consolidé. Si l'expansion territoriale continue du groupe s'accompagne d'une nouvelle réduction de son recours à la violence au profit de la construction de relations apaisées, cela indiquerait un changement de stratégie à moyen ou long terme, qui faciliterait probablement sa pérennité dans la région.

Notes

- 1 Conseil de sécurité des Nations unies, *Final report of the Panel of Experts on Mali*, août 2023.
- 2 Clingendael, *Conflict in the Penta-Border area: Explaining ISGS activity in Benin*, décembre 2022.
- 3 Il n'y a pas d'autres groupes armés présentant une menace pour l'IS Sahel et les opérations des forces armées contre le groupe sont rares.
- 4 La *zakat*, lorsqu'elle est appliquée légitimement, est une aumône exigée des musulmans pour financer l'aide aux pauvres.
- 5 Armed Conflict Location and Event Data (Projet de données sur les lieux et les événements des conflits armés, ACLED)
- 6 Selon les données de l'ACLED.
- 7 ACLED, *Gang violence: Concepts, benchmarks and coding rules* février 2023; Hédi Nsaibia, *Insecurity in southwestern Burkina Faso*

in the context of an expanding insurgency, ACLED, 17 janvier 2019; ACLED & GI-TOC, *Non-state armed groups and illicit economies in West Africa: JNIM*, 18 octobre 2023; Vanda Felbab-Brown, Harold Trinkunas et Shadi Hamid, *Local Orders in an Age of International Disorder, Militants, Criminals and Warlords*, Taylor & Francis, 2017.

- 8 Selon des données de l'ACLED.
- 9 Royal United Services Institute, *Protecting civilians as strategy: Supporting a conflict sensitive response to the strategic challenge of 'jihadist' armed groups in the wider Sahel*, juin 2024; Dans le nord-est du Mali, l'État islamique en voie de normalisation, Afrique XXI, 13 novembre 2023.
- 10 Voir par exemple la brochure « *This is our dogma and this is our method* », partagée par Wassim Nassr sur X.

- 11 Dans le nord-est du Mali, l'État islamique en voie de normalisation, *Afrique XXI*, 13 novembre 2023.
- 12 Ibid. Des points d'eau ont été réhabilités à Tajalalt, Tabankort, Inchinane, Tamalat et Aghazraghan.
- 13 Selon des données de l'ACLED.
- 14 Entretien avec un homme d'affaires, région de Ménaka, juillet 2024.
- 15 Entretien avec un transporteur à Gao, mars 2023. Information confirmée à distance en juillet 2024.
- 16 Entretien de terrain avec des représentants de deux compagnies de transport (anonymes pour des raisons de sécurité), mars 2023. Information confirmée à distance en juillet 2024.
- 17 Entretien de terrain avec plusieurs transporteurs opérant sur la route Niamey-Gao, mars 2023. Information confirmée à distance en juillet 2024.
- 18 Conseil de sécurité des Nations unies, *Final report of the Panel of Experts on Mali*, août 2023.
- 19 Entretien de terrain avec des mineurs d'or, Gao, juillet 2024.
- 20 Entretien avec un expert, nord du Bénin, juillet 2024.
- 21 Jusqu'en 2023, l'IS Sahel réquisitionnait un bovin sur 10 ; puis deux sur 10 en 2024. Entretiens à distance avec des bergers, Alibori, juillet 2024.
- 22 Eleanor Beevor et al, *Reserve assets: Armed groups and conflict economies in the national parks of Burkina Faso, Niger and Benin*, GI-TOC, mai 2023.
- 23 Clingendael, *Conflict in the Penta-Border area: Explaining ISGS activity in Benin*, décembre 2022.
- 24 Eleanor Beevor et al, *Reserve assets: Armed groups and conflict economies in the national parks of Burkina Faso, Niger and Benin*, GI-TOC, mai 2023.
- 25 Clingendael, *Dangerous liaisons: Exploring the risk of violent extremism along the border between northern Benin and Nigeria*, juin 2024.

Les bandits redirigent leur stratégie d'enlèvements, dans le nord du Nigéria, des zones rurales vers les villes.

Le 19 mai 2024, des bandits ont attaqué Dawaki, une communauté d'Abuja, la capitale du Nigéria, enlevant 20 personnes.¹ Cet incident a marqué le début d'une série d'enlèvements dans des zones urbaines et péri-urbaines. La GI-TOC a identifié depuis le mois de mai au moins six autres incidents d'enlèvements dans les périphéries des centres urbains, à Kaduna, Zamfara, Katsina et Abuja, qui semblent avoir été perpétrés par des groupes de bandits.² L'incident le plus récent a entraîné la mort d'un résident de Bwari, à Abuja, et l'enlèvement de son épouse et de ses enfants le 29 août.³

Dès janvier 2024, le ministre nigérian de la Défense Mohammed Badaru Abubakar a accusé des bandits venant de Kaduna et des États du Niger d'être responsables d'une nouvelle vague d'enlèvements à Abuja, après qu'un père et ses six filles ont été enlevés à Bwari, une banlieue de la capitale fédérale. Les bandits ont plus tard relâché la famille dans la forêt de Kajuru, un haut lieu du banditisme à Kaduna, mais

seulement après avoir tué l'une des jeunes filles et reçu une rançon.⁴

Auparavant, les activités des bandits armés – agissant avec des gangs impliqués dans des vols de bétail, des enlèvements, des extorsions et des attaques meurtrières contre des communautés locales – étaient localisées principalement dans les villages et zones rurales du nord-ouest et du centre-nord du Nigéria. La propagation apparente des activités d'enlèvement vers les centres urbains a des conséquences importantes pour la sécurité et la stabilité dans le nord-ouest et le centre-nord du Nigéria, et pourrait aussi marquer une évolution dans les stratégies de génération de revenus des bandits.

Un épuisement des cibles d'enlèvements dans les zones rurales?

Le banditisme a une longue histoire dans le nord-ouest du Nigéria, qui remonte à l'époque précoloniale. Toutefois, il s'est considérablement aggravé en 2011, évoluant du vol de bétail à petite échelle et des vols à



Gusau, la capitale de l'État de Zamfara, connaît un banditisme de plus en plus violent depuis 2011.

Photo: Shawn Baldwin/Bloomberg via Getty Images

main armée, à des vols massifs de bovins, ainsi qu'à des enlèvements et attaques meurtrières, en grande partie à cause de l'intensification des conflits entre agriculteurs et éleveurs, et de l'augmentation du chômage.

À mesure que les bandits ont étendu leurs opérations, leurs activités sont devenues de plus en plus violentes, notamment à Maru, une région administrative locale dans l'État de Zamfara, et à Gusau, la capitale de l'État.⁵ Le banditisme armé s'est par la suite propagé à Kaduna et dans d'autres États voisins, jusqu'à ce que l'épuisement des stocks de bétail, et l'exode des bergers vers le sud et des zones plus sûres du Nigéria, entraînent un changement de stratégie vers la pratique de l'enlèvement.⁶

Entre 2019 et 2022, les enlèvements ont augmenté dans le nord-ouest du Nigéria, devenant la première source de revenus des groupes de bandits armés. On estime à 662 le nombre d'incidents liés à des enlèvements sur cette période.⁷

Toutefois, les enlèvements d'individus ont commencé à baisser au premier trimestre 2023 et ont poursuivi leur déclin en 2024.⁸ Cette baisse est probablement due à une diminution de leur rentabilité, les cibles les plus fortunées ayant soit quitté la région, soit été épuisées financièrement par des enlèvements et demandes de rançons répétés.

Les enlèvements de masse par les bandits ont connu, eux, une nouvelle hausse au premier trimestre 2024,⁹ mais ils sont restés concentrés dans les zones rurales. Ce pic est probablement dû à plusieurs facteurs, notamment la baisse de rentabilité des enlèvements individuels – un élément qui a sans doute aussi contribué à l'augmentation plus récente des enlèvements dans les villes.

Les enlèvements collectifs dans les campagnes ont diminué à partir de mars 2024, laissant place aux enlèvements par les bandits dans les milieux urbains et péri-urbains.

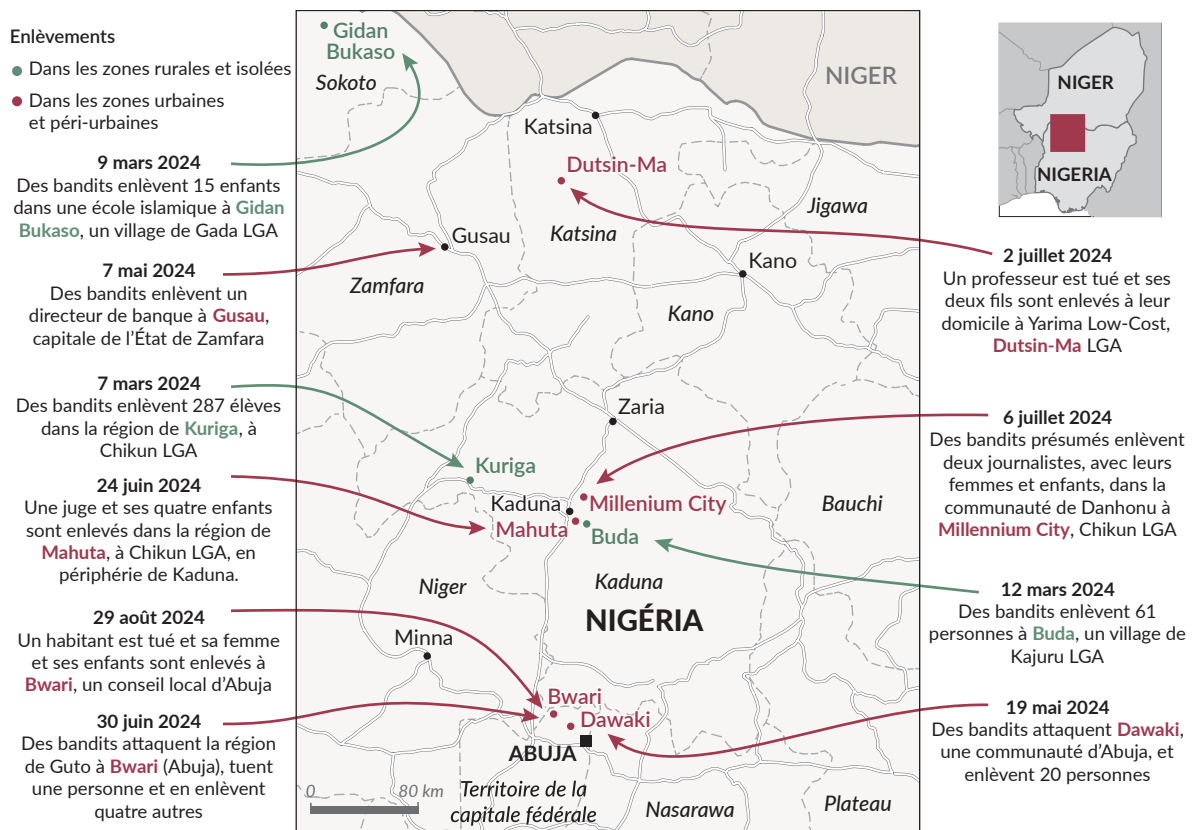


FIGURE 1 Enlèvements dans les zones rurales et urbaines du Nigéria, de mars à août 2024.

Remarque: LGA fait référence à une « région administrative locale », une zone administrative dirigée par un conseil local, troisième niveau de gouvernance après les niveaux fédéral et étatique.

Source: Basée sur une compilation de sources médiatiques

Enlèvements urbains et péri-urbains : facteurs clés

Les enlèvements récents autour d'Abuja ont suscité la peur chez les habitants de la ville, selon un policier de la capitale fédérale. « Les gens pensaient que les enlèvements étaient un problème qui ne concernait que les villageois mais maintenant c'est aussi un problème important pour les habitants des villes ». ¹⁰ Les enquêtes sur les enlèvements ont révélé que certains bandits arrêtés à Abuja venaient de Zamfara et Kebbi. ¹¹ Cela indique que les responsables de ces nouveaux enlèvements en ville sont les mêmes groupes de bandits qui agissaient dans les zones rurales du Nord-Ouest.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer la hausse des enlèvements dans les zones urbaines et péri-urbaines. En plus de la disparition des cibles fortunées dans les milieux ruraux, l'intensification des opérations militaires depuis 2023 a cantonné les activités des bandits aux régions du Nord-Ouest et du Centre-Nord, y compris dans les zones stratégiques comme les principaux couloirs de transport. Cela a contraint les bandits à chercher de nouvelles zones d'opérations, notamment dans les régions urbaines et péri-urbaines.

Un haut-responsable gouvernemental à Kaduna a affirmé que les bandits ciblaient davantage les régions péri-urbaines de l'État car les forces de sécurité les ont empêchés d'agir le long de la route principale reliant Kaduna et Abuja. « Leur objectif est de s'emparer de l'autoroute Abuja-Kaduna mais ils en ont été empêchés », a-t-il déclaré. « Donc ils vont vers des cibles faciles et attaquent les périphéries du centre-ville ».

Le dialogue noué depuis 2023 entre les groupes de bandits et les communautés pourrait également avoir influencé cette redirection des zones rurales vers les villes. Un nombre croissant de communautés, notamment à Zamfara, ont négocié avec les groupes de

bandits. Les accords conclus dans le cadre de ces négociations visent à empêcher les bandits de cibler ces communautés, ce qui a contribué à déplacer géographiquement leurs activités. ¹² Toutefois, de nombreux accords précédents conclus entre bandits et communautés se sont avérés fragiles, et suggèrent que ces trêves peuvent rapidement s'effondrer.

Les conséquences à venir des enlèvements urbains

La redirection des enlèvements vers les zones urbaines et péri-urbaines crée de nouvelles opportunités de revenus pour les bandits, qui se sont révélés agiles pour naviguer entre différents flux de revenus et gagneront sûrement accès à d'autres formes de criminalité.

En outre, les enlèvements dans les villes remettent en cause le rôle des centres urbains comme espaces sûrs pour ceux fuyant la violence dans les zones rurales. Comme les bandits commencent à sévir également dans ces milieux, les habitants des communautés touchées se retrouvent avec toujours moins d'options de refuges. Cela pourrait accélérer la perte de confiance dans les autorités parmi les communautés ciblées de façon répétée par les bandits.

La propagation des enlèvements dans les milieux urbains souligne les dangers des approches actuelles, essentiellement militaires, pour combattre les groupes dans la région du nord-ouest du Nigéria, à savoir le déplacement géographique plutôt que la réduction dans son ensemble des activités de banditisme. L'évaluation des risques causés par ce déplacement, et une surveillance étroite de l'infiltration des bandits dans de nouvelles régions, devraient être intégrées aux stratégies de réponse. Ces dernières devraient aussi compléter les réponses sécuritaires avec des initiatives de résilience communautaire.

Notes

- 1 Abiodun Sanusi, *Bandits abduct 20 in Abuja night raid*, Punch, 21 mai 2024.
- 2 D'autres attaques ont été signalées à Gusau et à Katsina, les capitales respectives des États de Zamfara et de Katsina, notamment à Janyau et à Kofar Jange à Gusau, ainsi qu'à FMC Layout et dans d'autres zones de la métropole de Katsina. Entretien avec un analyste basé à Katsina, 6 août 2024.
- 3 *Bandits kill Abuja resident, abduct wife, kids*, Channels TV, 30 août 2024.
- 4 *'Daddy, don't allow them to kill us' - father of abducted girls recounts daughters' plight in captivity*, Vanguard, 22 janvier 2024.

- 5 Kingsley L Madueke et al, *Non-state armed groups and illicit economies in West Africa: Armed bandits in Nigeria*, GI-TOC et ACLED, juillet 2024.

6 Ibid.

- 7 D'après des données de l'ACLED. Bien qu'il n'existe pas de statistiques vérifiables sur les enlèvements avant 2019, les analyses indiquent que le nombre d'enlèvements était plus faible avant 2019. Par exemple, l'ACLED n'a enregistré qu'une cinquantaine d'enlèvements en 2018, voir: Olajumoke Ayandele et Curtis Goos, *Mapping Nigeria's kidnapping crisis: Players, targets, and trends*, ACLED, mai 2021.

- 8 Kingsley L Madueke, Lawan Danjuma Adamu et Ladd Serwat, *What does the recent escalation of mass abductions in Nigeria tell us?*, GI-TOC et ACLED, 15 mars 2024.
- 9 Ibid.
- 10 Entretien à distance avec un policier d'Abuja, 7 août 2024.
- 11 Isaac Kaledzi et Idris Uwaisi, *Nigeria: Kidnappings in Abuja spark new fears*, Deutsche Welle, 19 janvier 2024; Entretien à distance avec un policier d'Abuja, 4 juin 2024.
- 12 Entretien téléphonique avec un journaliste basé dans le nord-ouest du Nigéria, 5 août 2024.

Une extorsion politique? Le blocus de Boni par le JNIM au Mali.

En juin 2024, des combattants du sous-groupe de Jama'at Nusrat al Islam wal Muslimin (JNIM), Katiba Serma, ont redoublé d'efforts pour isoler la ville de Boni, dans la région de Mopti, dans le centre du Mali.¹ C'est la dernière itération du blocus imposé par le groupe djihadiste de manière intermittente, pendant plus de neuf mois, sur la route nationale (RN) 16.² Les blocus font partie intégrante des outils du JNIM dans ses zones d'influence au Mali, mais aussi au Burkina Faso voisin.

Jusqu'au mois de juin, des habitants de Boni avaient réussi à négocier des entrées et sorties ponctuelles de la ville, mais leur liberté de mouvement était imprévisible et extrêmement restreinte, avec des conséquences négatives profondes pour l'économie locale. Cependant, le 25 mai, le JNIM a annoncé un renforcement prochain du blocus. Le groupe a envoyé des messagers dans la ville pour prévenir les habitants qu'ils soupçonnaient certains d'entre eux de collaborer avec les forces de sécurité.³

Ces soupçons sont nés du fait que l'armée malienne a récemment établi une base à Boni, abritant le groupe russe « Africa Corps » aux côtés de ses propres soldats.⁴ D'après un travailleur humanitaire, les dirigeants du JNIM ont acquis la conviction qu'une collaboration entre des civils et des soldats du camp expliquait la perte de plusieurs chefs locaux dans des attaques surprises.⁵

Quelques jours après avoir délivré son message, le JNIM a concrétisé ses menaces. Des informations ont été rapportées selon lesquelles le groupe a dépouillé des passagers de bus et voitures de tout leur argent ainsi que de leurs biens alors qu'ils tentaient d'entrer dans Boni. Un travailleur humanitaire a également affirmé que le JNIM avait saisi des véhicules de civils tentant de rentrer dans la ville.⁶ Un chercheur universitaire de la région a confirmé que les extorsions locales avaient augmenté significativement depuis le mois de mai.⁷

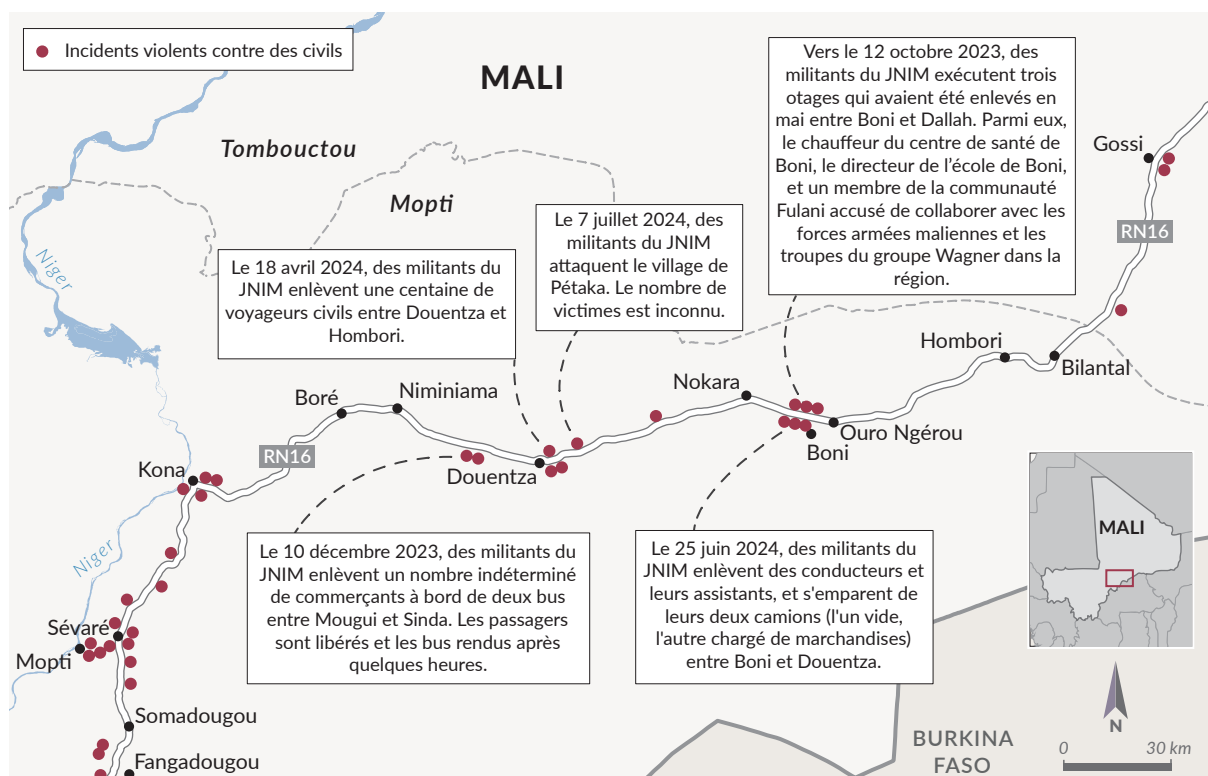


FIGURE 1 Incidents violents contre des civils sur la route nationale dans la région malienne de Mopti, août 2023-août 2024.

Source: Basée sur les données de l'ACLED

Les conducteurs de camion ont aussi été sérieusement affectés par ces développements. Le 18 juin, quatre camions ont été incendiés par le JNIM sur la RN 16, près de Boni.⁸ Certains civils se rendraient encore dans les bases du JNIM, dans la brousse près de Boni, pour négocier des déplacements, y compris dans la ville. Toutefois, cela garantit difficilement une quelconque protection de leur part puisque de tels déplacements risquent d'attirer les soupçons de l'armée.⁹

Le JNIM essaye généralement de se différencier de son rival djihadiste local, la province du Sahel de l'État islamique (IS Sahel), en traitant mieux les civils. Il exerce aussi habituellement un très haut niveau de contrôle sur ses combattants pour les empêcher d'extorquer les civils. La violence exercée par le JNIM sur ces derniers est essentiellement ciblée et répond à des objectifs politiques bien déterminés.¹⁰ Toutefois, ces actes d'extorsion et les attaques apparemment indiscriminées contre des usagers de la route et conducteurs de camion près de Boni, ne doivent pas être interprétés comme l'adoption générale d'une stratégie plus criminelle et prédatrice par le JNIM.

Les routes en tant qu'espaces privilégiés de ciblage des civils

Cela ne veut pas dire que le JNIM n'a pas besoin d'argent ni qu'il n'est jamais tenté par la criminalité. En effet, les cellules du JNIM à Mopti seraient à court d'argent, en partie à cause de l'intensification de la surveillance aérienne sur la forêt de Serma, qui a limité leur capacité de voler le bétail de ces communautés, considérées comme des cibles acceptables.¹¹

Toutefois, la saisie des biens des rares usagers de la route qui tentent d'entrer dans Boni ne constitue pas une stratégie sérieuse de génération de revenus. Le JNIM n'essaie pas non plus de revendre les camions saisis. Au contraire, il les brûle après s'être emparé des cargaisons.

La saisie et l'incendie de camions, ainsi que la violence brutale et aveugle exercée contre les usagers de la route, ont été perpétrés par le JNIM dans d'autres régions. Si les objectifs du blocus de Boni sont locaux, et visent à obtenir l'obéissance des habitants, le JNIM tend à exercer un degré de violence plus fort et des comportements injustes envers les personnes en déplacement, notamment les usagers de la route passant dans les zones que le groupe essaie de contrôler. La violence et les pillages à Boni reflètent non seulement les objectifs locaux du JNIM, mais aussi le défi que

représentent pour le JNIM les routes en tant qu'espaces mobiles, plutôt qu'une évolution du groupe vers une plus grande criminalité. Une tendance similaire peut être observée dans l'histoire de la violence du JNIM sur les routes au Burkina Faso.

La circulation sur les grandes routes du Burkina Faso, notamment dans le Nord-Est, a presque été complètement arrêtée en 2022, entraînant des pénuries locales de marchandises. Cela était en grande partie dû au fait que le JNIM attaquait régulièrement les transports de passagers et les camions. Les camions étaient arrêtés par des hommes armés sur la route et les conducteurs contraints d'obéir aux combattants et de conduire dans la brousse jusqu'à un endroit isolé.¹² Les marchandises du camion étaient alors saisies, puis le camion était généralement abandonné ou incendié.¹³ Bien que les conducteurs soient généralement relâchés, le traumatisme de cette épreuve et la perte de leur camion signifiaient pour la plupart la privation de leurs moyens de subsistance.¹⁴

L'armée a essayé d'escorter de grands convois de camions pour que les marchandises continuent de circuler, mais ceux-ci sont devenus les cibles des pires attaques de masse. En septembre 2022 par exemple, 11 soldats et plus de 50 civils ont été tués dans une embuscade du JNIM contre un convoi qui s'approchait de la ville de Djibo sous blocus.¹⁵

Les bénéfices de ces attaques du JNIM sur les routes sont doubles. En s'en prenant aux convois nommément protégés par l'État, le groupe envoie le message clair que celui-ci n'est pas en mesure de protéger les civils. Une quelconque association avec l'État vient ainsi à être considérée comme une source de danger. Le deuxième avantage d'une limitation importante de la circulation sur les routes est que cela aide le groupe à renforcer son contrôle sur les territoires déjà conquis.

Une forme défensive de comportement offensif

Un objectif important pour le JNIM du recours à la violence est d'empêcher l'infiltration dans les zones sous son contrôle d'individus liés à l'État. Une paranoïa autour des espions travaillant pour le compte de l'État, et qui partageraient des informations avec les forces de sécurité, est un facteur important pour expliquer certains comportements du JNIM, comme son large recours aux enlèvements.¹⁶

Article	Prix avant le blocus (Franc CFA)	Prix pendant le blocus – d'environ juin à septembre 2024 (si disponible) (Franc CFA)
Huile de cuisson (1 litre)	900 (1.40€)	3 000 (4.50€)
Viande grillée (0.5 kg)	500 (0.75€)	1 000 (1.50€)
Carburant (1 litre)	600–800, selon la saison (0.90–1.20€)	2 500 (€3.80)
Farine (1 kg)	300 (0.45€)	3 500 (5.30€)
Sucre (1 kg)	450 (0.70€)	1 000 (1.50€)

FIGURE 2 Comparaison des prix des produits de base à Boni, avant le blocus et en août 2024.

Source : Entretiens téléphoniques avec des résidents de Boni, août 2024.

Pour le JNIM, la violence sur les routes est enfin une stratégie défensive impliquant une violence offensive. Toutefois, cette forme d'attitude défensive mine de façon substantielle la légitimité populaire locale que le JNIM avait voulu construire au Sahel, et qui reposait plutôt sur l'offre d'incitations économiques. Le JNIM peut toujours faire valoir que les civils seront plus libres de chercher en paix des opportunités économiques locales sous leur contrôle. C'est particulièrement efficace dans les lieux où la majorité des opportunités économiques ont une dimension illicite, comme la contrebande, l'exploitation artisanale de l'or, ou le pâturage du bétail dans des zones protégées.

Toutefois, dans le cadre du blocus de Boni, le JNIM semble peu perturbé par les dommages collatéraux sur les moyens de subsistance des communautés locales. Il est difficile de mesurer l'ampleur de l'impact sur les personnes touchées. A Boni, certains produits se vendent à 10 fois leur prix d'avant le blocus (voir Figure 2).¹⁷

Les habitants de la ville soulignent cependant que le principal problème est la pénurie extrême plutôt que l'augmentation des prix. La farine, par exemple, n'est plus disponible depuis le mois d'avril 2024. Les habitants se contentent des fruits et des herbes, ainsi que des réserves de viande, mais la situation humanitaire est grave. Une habitante a même rapporté avoir été empêchée par des combattants du JNIM de récolter des herbes.

Le 7 août, je suis sortie de la ville pour chercher de l'« oulo », une herbe qui pousse beaucoup dans la région et est consommée en période de famine... une unité de trois motos des djihadistes est arrivée et ils m'ont demandé de laisser ce que j'avais récolté... Leur chef m'a dit qu'ils allaient continuer le

siège de Boni jusqu'à ce que la population s'en remette à Dieu.¹⁸

Dernièrement, le JNIM a calculé que les coûts du blocus de Boni étaient dépassés par les risques de collusion de résidents avec le personnel de la nouvelle base militaire. En d'autres termes, l'objectif de construction de la légitimité du groupe a été suspendu jusqu'à ce que la perception du risque par les dirigeants diminue à un niveau considéré comme proportionnel à la levée du blocus. Si le JNIM est généralement davantage enclin à employer la violence contre les populations mobiles et en transit, il est aussi prêt à utiliser la coercition extrême contre celles qu'il espère un jour rallier à sa cause, ou même contre celles dans lesquelles il avait déjà beaucoup investi.

En Afrique de l'Ouest notamment, la mobilité physique d'une personne (c'est à dire son accès à des transports de qualité et fiables) est étroitement liée à sa mobilité sociale, au point que les personnes disposant de peu de possibilités de transport sont désavantagées économiquement dès la naissance.¹⁸ Dans ce contexte, la stratégie du JNIM à Boni est considérée comme un extrême temporaire, qui vise à compenser l'intensification de la pression militaire.

Conclusion

Le blocus en cours de Boni par le JNIM nous aide à comprendre pourquoi les groupes armés ont tendance à évoluer vers des comportements prédateurs relativement importants sur les routes, même quand de tels comportements endommagent la légitimité qu'ils tentent de bâtir sur le long terme. Dans ce cas, la violence et les pillages visent à contraindre les résidents à se conformer à leurs ordres, mais aussi à décourager toute circulation éventuelle sur les routes qui pourrait représenter une menace. La légitimité locale du JNIM à

Boni sera profondément affectée, mais ces dégâts sont considérés par le groupe comme temporaires. Selon l'expérience du groupe au Burkina Faso, les populations circulant sur les routes sont perçues comme une menace plus persistante, et elles resteront en danger jusqu'à ce que le groupe soit absolument assuré de leur contrôle.

Dans les zones touchées par les conflits, le danger sur les routes (et ses conséquences économiques) représente l'une des formes les plus aiguës de l'instabilité vécue par de nombreux civils. Cette situation n'est pas propre au Sahel, mais est une conséquence de

l'activité des groupes armés dans le monde, y compris dans d'autres régions d'Afrique de l'Ouest.¹⁹ Par conséquent, les routes sont des lieux critiques - et opportuns - pour des interventions positives de l'État. Les efforts étatiques pour garantir la mobilité pourraient avoir des bénéfices économiques profonds et permettre de lutter contre la rhétorique des groupes armés sur la façon dont l'État restreint les libertés. Mais pour qu'une telle mesure fonctionne, il est essentiel que les agents de l'État n'extorquent pas eux-mêmes les citoyens vulnérables en déplacement.

Notes

- 1 David Baché, Mali: Les jihadistes punissent les habitants de Boni, RFI, 2 juin 2022.
- 2 La circulation a été régulièrement perturbée entre Douentza et Hombori. Mali Tribune, Boni sous blocus: Les populations réfugiées à Douentza, Maliweb.Net, 8 juin 2024.
- 3 David Baché, Mali: Les jihadistes punissent les habitants de Boni, RFI, 2 juin 2022.
- 4 L'Africa Corps est une organisation créée par le ministère russe de la défense pour remplacer les opérations africaines du groupe Wagner. Ce groupe était une organisation mercenaire affiliée au Kremlin, active sur le théâtre ukrainien, en Afrique et au Moyen-Orient, jusqu'à ce que son chef Yevgeny Prigozhin se mutine contre le président Vladimir Poutine en juin 2023, et soit tué plus tard dans un accident d'avion.
- 5 Entretien téléphonique avec un travailleur humanitaire basé dans le centre du Mali, 22 juillet 2024.
- 6 Ibid.
- 7 Entretien téléphonique avec un chercheur universitaire et expert du centre du Mali, de la région de Mopti, 22 juillet 2024.
- 8 Échange de messages avec un conseiller en accès humanitaire, Mopti, 29 juillet 2024.
- 9 Entretien téléphonique avec un travailleur humanitaire basé dans le centre du Mali, 22 juillet 2024. Ibid.
- 10 Heni Nsaibia, Flore Berger et Eleanor Beevor, *Non-state armed groups and illicit economies in West Africa: JNIM*, GI-TOC et ACLED, 18 octobre 2023.
- 11 Entretien téléphonique avec un travailleur humanitaire basé dans le centre du Mali, 22 juillet 2024. Sur le caractère ciblé des vols de bétail perpétrés par le JNIM, voir : Flore Berger, *Locked horns: Cattle rustling and Mali's war economy*, GI-TOC, mars 2023.
- 12 Eleanor Beevor, *Car thieves of the Sahel: Dynamics of the stolen vehicle trade*, GI-TOC, juin 2023.
- 13 Ibid.
- 14 Ibid.
- 15 Flore Berger, *The silent threat: Kidnappings in Burkina Faso*, GI-TOC, mars 2023.
- 16 Entretien téléphonique avec un résident de Boni, 19 Août 2024.
- 17 Ibid.
- 18 Daniel Agbibo, *Mobility, Mobilization and Counter/Insurgency: The Routes of Terror in an African Context*, University of Michigan Press, 2022.
- 19 Le Nigéria par exemple est sévèrement touché par la violence des groupes armés sur les routes. Selon l'ACLED, 178 incidents de violence contre des civils sur les routes ont été perpétrés par des groupes armés entre août 2023 et août 2024. Pour plus d'informations, voir Daniel Agbibo, *Mobility, mobilization and counter insurgency: The routes of terror in an African context*, University of Michigan Press, 2022.

La fermeture de la frontière entre le Bénin et le Niger augmente les profits du trafic de migrants.

Quand le président nigérien démocratiquement élu, Mohamed Bazoum, a été renversé en juillet 2023 par un coup d'État militaire, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a pris dans les jours suivants des mesures qui, espérait-elle, pourraient permettre un retour à l'ordre constitutionnel. Ces mesures comprenaient des sanctions financières contre le Niger et la fermeture de toutes les frontières des États membres avec le pays.¹ Le pont sur le fleuve Niger, reliant la ville béninoise de Malanville à la ville de Gaya au Niger - un point de passage important pour les migrants et pour le commerce licite et illicite - a donc été officiellement fermé.

Les mois suivants, les gouvernements du Niger et du Bénin ont pris différentes mesures qui ont provoqué une escalade des tensions (voir Figure 2).² Le conflit régional a culminé en janvier 2024, lorsque les juntes militaires du Niger, du Burkina Faso et du Mali ont annoncé leur décision de quitter la CEDEAO.³ Acculé après avoir échoué à imposer un retour à l'ordre civil, le bloc régional a levé à la fin du mois de février la majorité des sanctions.⁴ Toutefois, bien que le Bénin ait rouvert son côté de la frontière à Malanville, les autorités nigériennes n'ont pas fait de même.

La fermeture prolongée de la frontière a alimenté le trafic par bateaux de migrants mais aussi de marchandises licites à travers le fleuve Niger. Elle a gonflé les profits tirés du transport illicite et des pots-de-vin, tout en affectant les moyens de subsistance des commerçants locaux. Le Nord du Bénin était déjà devenu une zone de préoccupation importante ces cinq dernières années, du fait d'une présence toujours plus importante d'organisations extrémistes violentes.

La fermeture de la frontière a eu peu d'effet sur la capacité de ces groupes armés à utiliser Malanville comme un point de transit pour l'approvisionnement de marchandises faisant l'objet d'un commerce illicite, comme le carburant.⁵ Les individus vivant dans et autour de Malanville, et qui avaient déjà des liens avec les groupes extrémistes, ont également continué de leur fournir des renseignements. Bien qu'il n'y ait aucune

preuve à ce stade d'une augmentation du recrutement extrémiste, les difficultés économiques et la détérioration des relations entre l'État et la communauté sont des moteurs bien connus du recrutement des groupes extrémistes violents.⁶

Les dynamiques à l'œuvre au point de passage Malanville-Gaya illustrent le caractère contre-productif des fermetures de frontières qui alimentent invariablement et simplement le trafic clandestin. Le flux croissant des migrants, facilité par les passeurs à travers le fleuve Niger, souligne que le trafic de migrants compte parmi les activités illicites les plus résilientes aux chocs extérieurs. Au mois de mai, le Bénin a pris des mesures strictes contre le trafic de migrants à travers le fleuve. Toutefois, le principal effet de ces mesures semble avoir été la hausse du prix de la traversée et l'augmentation des profits des passeurs.



Le fleuve Niger est un point de passage important pour la contrebande de carburant entre Malanville et Gaya.

Photo: GI-TOC

Les flux migratoires régionaux redéfinis par l'insécurité

La fermeture de la frontière entre le Bénin et le Niger n'est toutefois que le dernier facteur en date à avoir influencé au cours de ces dernières années les flux migratoires régionaux. Les conséquences de l'insécurité dans la région du Sahel sur la mobilité régionale ont été plus particulièrement marquées avant même la fermeture de la frontière.

La route entre la capitale du Burkina Faso, Ouagadougou, et la capitale du Niger, Niamey, est un itinéraire clé connectant les pays côtiers d'Afrique de l'Ouest au Niger. Elle est donc cruciale pour les mouvements migratoires régionaux. Par cette route, les migrants cherchent à se déplacer vers le Nord depuis le Burkina Faso, ainsi que d'autres pays de la région (Gambie, Guinée, Sénégal, Sierra Leone, Ghana, Côte d'Ivoire et Mali), jusqu'au Niger.

Le Niger est l'avant-dernière étape africaine du voyage des migrants vers l'Europe, avant les tremplins méditerranéens que sont l'Algérie et la Libye. L'abrogation par le Niger en novembre 2023 d'une loi contre le trafic de migrants a largement facilité le voyage, du moins une fois les migrants arrivés sains et saufs dans le pays. Cette route est aussi prisée des migrants cherchant à rejoindre les régions d'extraction de l'or au Niger ou au Mali.⁷

Avant la fermeture de la frontière, l'itinéraire traversant le Bénin était devenu populaire chez les migrants, notamment ceux venant du Burkina Faso.⁸ Mais une augmentation de la violence et des comportements prédateurs des organisations extrémistes – en premier lieu le Jama'at Nusrat al Islam wal Muslimin (JNIM), et aussi dans une certaine mesure, la province du Sahel de l'État islamique – dans les régions du Sahel et de l'Est du Burkina Faso, a rendu le passage dans la région très risqué pour les migrants se rendant directement au Niger. Les compagnies régionales de bus, principal moyen de transport des migrants traversant le Sahel, ont été forcées de s'adapter. En 2021, une des grandes lignes de bus entre Ouagadougou et Niamey, qui traversait la ville de Kantchari, dans l'est du Burkina Faso, a été fermée à cause des menaces et des violences perpétrées par le JNIM.⁹

Une route alternative plus au nord, via Dori au Burkina Faso et Téra au Niger, a donc été privilégiée. Mais le JNIM a également attaqué à plusieurs reprises en 2022

des bus le long de cette route.¹⁰ Début 2023, après une nouvelle attaque d'une organisation extrémiste présumée contre deux bus près de Dori, les compagnies régionales de bus ont suspendu leurs services sur cette route.¹¹ Les compagnies de bus et les migrants les utilisant se sont alors tournés vers la route reliant le Togo et le Bénin (voir Figure 1).

Une large proportion de migrants ouest-africains se rendant en Libye ou en Algérie, avec l'objectif de rejoindre l'Europe, passe donc par le Bénin. En 2023, les déplacements internes au Burkina Faso ont atteint des niveaux records, dépassant deux millions, et avec un nombre croissant de personnes fuyant vers les pays voisins, dont le Bénin.¹² Tandis que la plupart des Burkinabés fuyant l'insécurité sont déplacés à l'intérieur du pays – cherchant refuge dans des grandes villes – ou s'installent dans des pays voisins (Côte d'Ivoire en tête), on note aussi une augmentation des migrations au-delà de la région, et notamment vers l'Italie.¹³

La fermeture de la frontière entre le Bénin et le Niger renforce l'industrie de la contrebande

Le long de la plus grande partie de la frontière du Bénin avec le Niger, les deux pays sont séparés par le fleuve Niger. Des pirogues (canoés en bois) ont longtemps été utilisées pour passer clandestinement des marchandises et des personnes à travers la frontière. Le fleuve est un point de passage stratégique pour les migrants partant des pays côtiers vers le Nord, et qui traversent le Niger avant de continuer vers l'Afrique du Nord.¹⁴ Jusqu'à la fermeture de la frontière en juillet 2023, les voyageurs entraient généralement au Niger via le pont reliant Malanville et Gaya.

Si le nombre total de personnes arrivant (légalement) à la frontière Bénin-Niger depuis d'autres régions d'Afrique de l'Ouest a légèrement baissé avec la fermeture du pont, l'impact a été de courte durée. Quand la traversée du pont a été interrompue, les opérateurs des pirogues ont vu la demande de leurs services exploser et les traversées du fleuve ont augmenté. Comme souligné plus tôt, le nombre de migrants se déplaçant via le Bénin a augmenté de manière significative après la fermeture de la ligne de bus entre Dori et Téra. Le suivi de la GI-TOC suggère que juste avant le coup d'État en juillet, entre 7 000 et 8 000 personnes par mois entraient au Niger par le pont Malanville-Gaya, contre quelque 3 000 par mois avant avril 2023.

Tandis que les traversées terrestres ont été suspendues, l'activité des bus commerciaux a elle aussi été paralysée. Au cours des mois qui ont suivi la fermeture de la frontière, Malanville ressemblait à un « parc de stationnement », des files de camions et de bus s'étirant sur des kilomètres à la frontière, bloqués et incapables de poursuivre leur route vers le Niger.¹⁵ Toutefois, le système des passeurs s'est adapté, facilitant les déplacements transfrontaliers de migrants qui, autrement, se seraient déplacés légalement.

clandestinement le fleuve à bord de pirogues, pour la somme de 5 000 francs CFA (environ 7,60 €) par personne.¹⁶ En décembre 2023, on estimait à 850 le nombre de personnes traversant le fleuve en pirogue chaque jour, soit une hausse de 70% en seulement quatre mois.¹⁷

Des sources locales à la frontière entre le Bénin et le Niger, à Gaya, estiment qu'en août 2023, près de 500 voyageurs par jour - dont beaucoup arrivés en bus du Burkina Faso en passant par le Togo - ont traversé

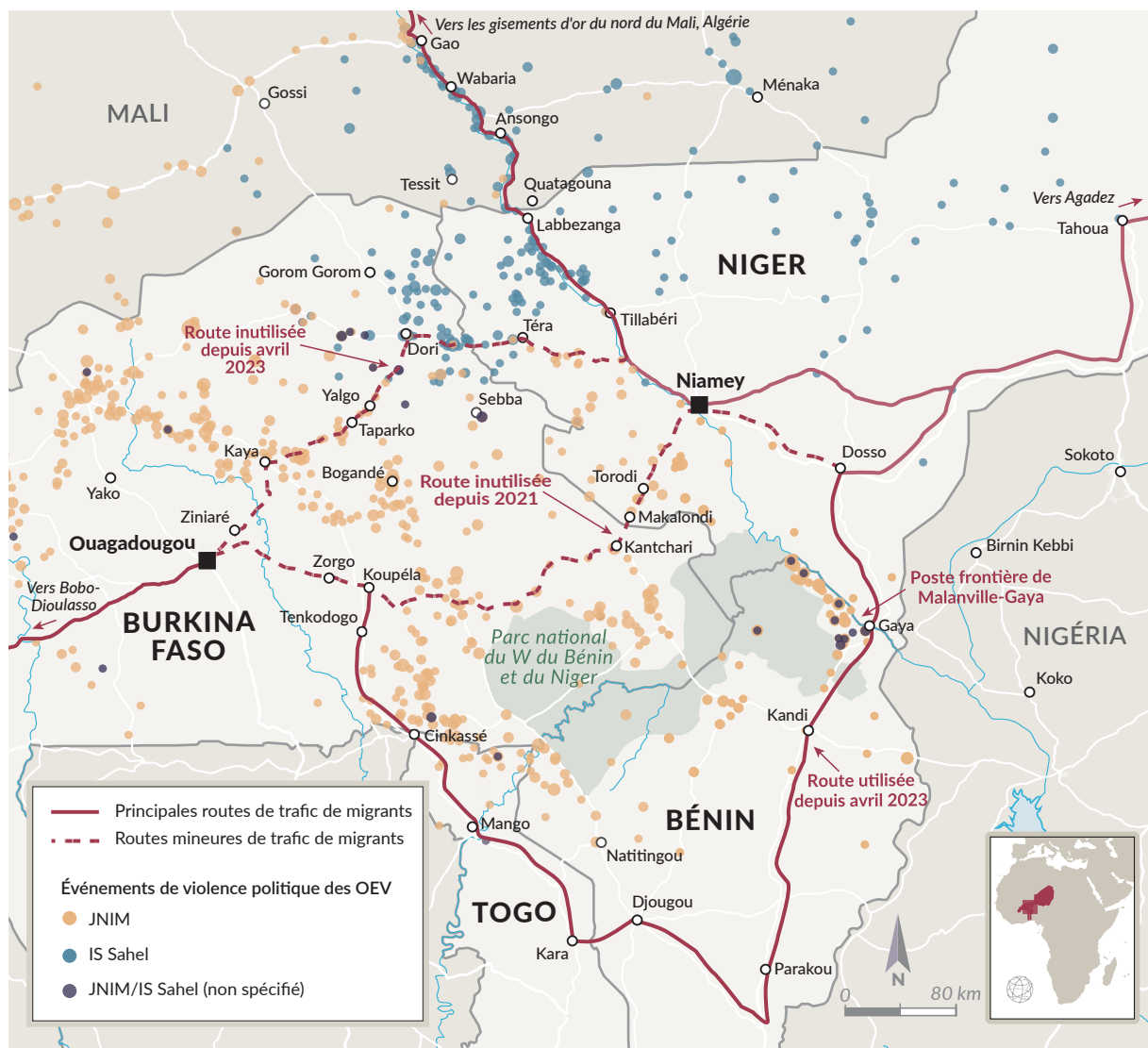


FIGURE 1 Insécurité le long des routes empruntées par les compagnies de bus entre Ouagadougou et Niamey, juillet à décembre 2023.

Source: Données de l'ACLED et de la GI-TOC, publiées dans Alice Fereday, *Niger: Coup reverses 2015 human smuggling ban amid major political and security upheaval*, GI-TOC, juin 2024.

Date	Événement
26 juillet 2023	Un coup d'État militaire renverse le président démocratiquement élu du Niger, Mohamed Bazoum. Le général Abdourahmane Tiani est proclamé président du Conseil national pour la sauvegarde de la patrie (CNSP).
30 juillet 2023	Le bloc régional de la CEDEAO impose des sanctions financières contre le Niger et ordonne la fermeture des frontières de tous les États membres avec le pays.
12 septembre 2023	Le Niger annonce la fin de l'accord de coopération militaire avec le Bénin voisin.
25 octobre 2023	Le port autonome de Cotonou bloque les importations destinées au Niger.
26 novembre 2023	La junte militaire du Niger signe un décret révoquant une loi de 2015 criminalisant le trafic de migrants.
28 décembre 2023	Le Bénin met fin au blocus des importations destinées au Niger passant par le port de Cotonou.
28 janvier 2024	Les juntes du Niger, du Mali et du Burkina Faso annoncent leur décision de quitter la CEDEAO.
24 février 2024	La CEDEAO lève la majorité de ses sanctions économiques et financières à l'encontre du Niger. Le Bénin rouvre sa frontière à Malanville; les autorités nigériennes gardent leur côté de la frontière fermée à Gaya.
6 mai 2024	Le président du Bénin, Patrice Talon, bloque les exportations de pétrole nigérien via le terminal de l'oléoduc béninois Sèmè-Kpodji en réponse au refus du Niger de rouvrir son côté de la frontière entre le Bénin et le Niger.
8 mai 2024	Le gouvernement du Bénin annonce l'interdiction temporaire d'exportation de divers produits alimentaires dans une tentative de lutter contre l'inflation et de protéger son marché intérieur des denrées alimentaires.
11 mai 2024	La junte du Niger annonce un accord bilatéral avec le gouvernement du Togo, interdisant officiellement aux camions béninois de transporter des marchandises nigériennes depuis le port de Lomé, ou n'importe où sur le territoire togolais.
15 mai 2024	Le Bénin renonce provisoirement à son blocus des exportations de pétrole nigérien via Sèmè-Kpodji.
22 mai 2024	La police béninoise est déployée aux points d'embarquement sur le fleuve Niger à Malanville et ordonne l'arrêt de toutes les traversées. Une interdiction de voyage en bus est aussi imposée dans le département de Malanville.
5 juin 2024	Les autorités béninoises arrêtent cinq ressortissants nigériens qui auraient pénétré dans le terminal de l'oléoduc Sèmè-Kpodji sous de faux prétextes. Le président Tiani décrit l'incident comme un « enlèvement suivi d'une prise d'otages ».
24 juillet 2024	Les bus sont à nouveau autorisés à entrer et sortir de Malanville, mettant fin à l'interdiction décrétée deux mois plus tôt.
24 juillet 2024	Le Bénin reçoit une délégation nigérienne de haut niveau à Cotonou, signalant une possible détente bilatérale.
6 août 2024	L'ambassadeur du Bénin au Niger prend ses fonctions après avoir présenté ses lettres de créance aux autorités du CNSP.

FIGURE 2 Développements dans les relations entre le Bénin et le Niger depuis juillet 2023.

D'abord le pont, ensuite le fleuve

Le 22 mai 2024, les autorités béninoises interviennent contre les traversées informelles du fleuve Niger qu'elles toléraient depuis dix mois.¹⁸ Au début, l'impact sur la route de trafic de migrants a été important, et le nombre d'arrivées à Malanville a chuté.¹⁹ « La fermeture du fleuve a une incidence directe sur notre commerce », a déclaré un responsable d'une compagnie de bus opérant sur les routes entre Ouagadougou et Malanville. « Après la nouvelle, les chefs nous ont ordonné de fermer temporairement la station. Si les voyageurs ne peuvent pas traverser le fleuve, il n'y a aucun intérêt à les amener à Malanville et vice-versa. Nos services à Malanville sont donc suspendus jusqu'à nouvel ordre ».²⁰

Les systèmes de contrebande se sont toutefois une nouvelle fois adaptés. Les lignes de bus se terminant

désormais dans la ville béninoise de Kandi, à 100 kilomètres au sud de Malanville, les chauffeurs de taxi ont observé une forte augmentation de la demande. Les traversées se sont éloignées du pont Malanville-Gaya et les nouveaux lieux d'embarquement se sont multipliés.²¹

L'augmentation des risques liés au trafic de migrants s'est accompagnée d'une évolution de son organisation et de ses profits. Le prix des traversées en pirogue est passé de 1 500-2 000 francs CFA (2,30-3,00 €) à 3 000-4 500 francs CFA (4,50-7,50 €), et les pots-de-vin versés aux forces de sécurité pour pouvoir voyager ont augmenté de 1 000 francs CFA (1,50 €) à 3 000-4 000 francs CFA (4,60-6 €) par personne.²²

Les gens ont commencé à traverser à partir de différents points d'embarquement sur le fleuve Niger ou sur l'un de

ses affluents, les fleuves Sota ou Alibori, plus éloignés du pont officiel entre Malanville et Gaya (voir Figure 3).²³ Les traversées sont souvent organisées de façon collaborative entre les chauffeurs de motos-taxis et les opérateurs de pirogues, et ont lieu la nuit, quand la surveillance policière est moins forte.

Le trafic de migrants résiste à l'insécurité et l'incertitude

En septembre 2024, l'interdiction de traverser les rivières était toujours en vigueur. Mais les récents développements politiques, dont des visites réciproques de délégations des deux pays, suggèrent une désescalade des tensions bilatérales. Il est donc imaginable, voire probable, que la frontière rouvre prochainement.

La hausse du trafic de migrants à Malanville, dans la foulée de la fermeture de la frontière, a renforcé les relations entre les principaux protagonistes, des chauffeurs de motos-taxis aux opérateurs de pirogues, en passant par les agents des forces de police et les intermédiaires qui assurent le fonctionnement de l'ensemble. De la même façon que l'augmentation de l'insécurité au Burkina Faso a entraîné une réorganisation des routes migratoires vers le Bénin, les migrants, et ceux facilitant leurs déplacements à travers les frontières, se sont adaptés aux difficultés créées par la fermeture de la frontière entre le Bénin et le Niger.

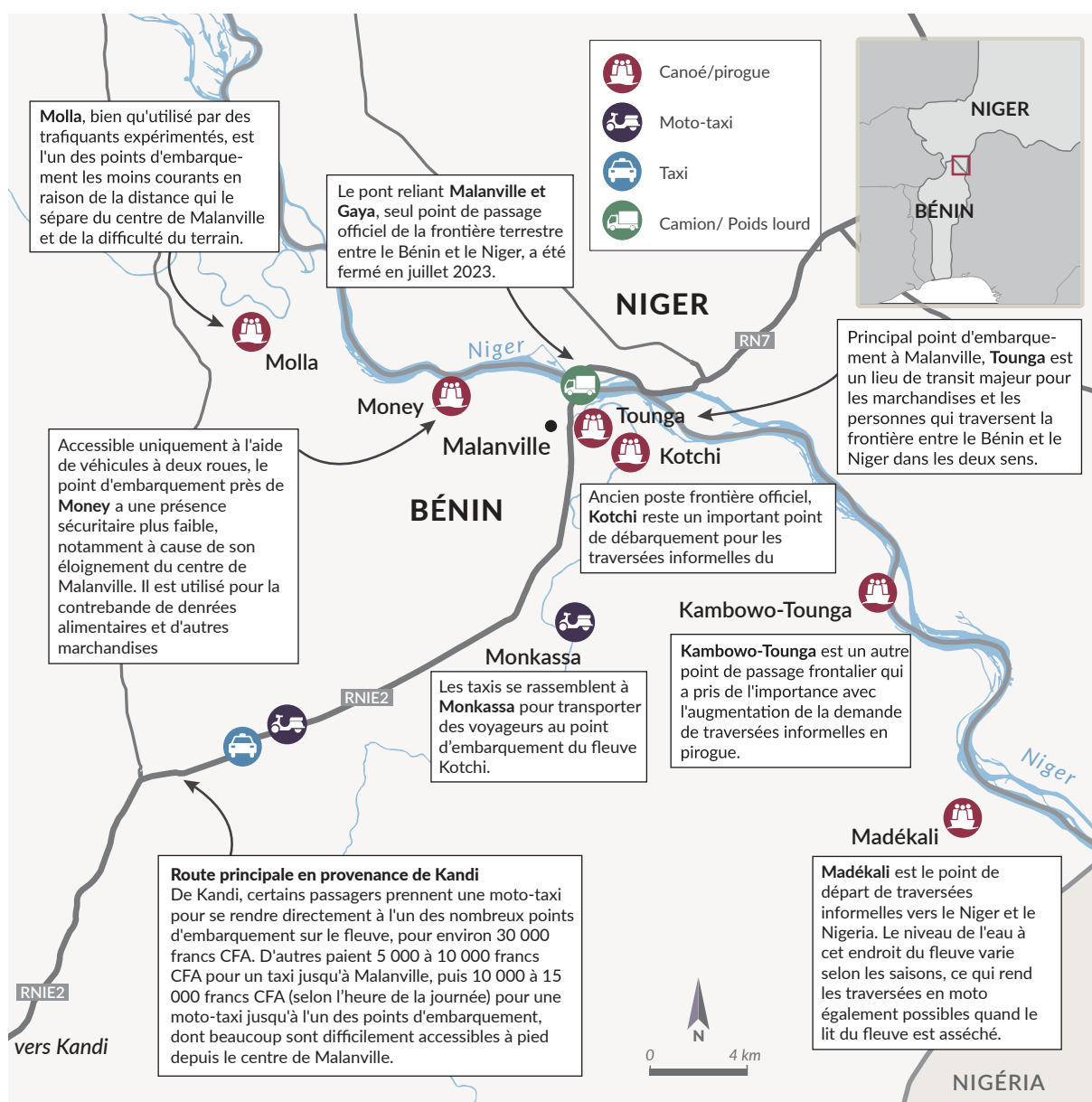


FIGURE 3 Points d'embarquement fluviaux du côté béninois de la frontière entre le Bénin et le Niger.

L'itinéraire via le Togo et le Bénin est beaucoup plus sûr que les routes empruntées auparavant et reliant directement le Burkina Faso au Niger. Mais le développement des activités des organisations extrémistes vers le sud du Sahel, et dans les zones septentrionales des États côtiers de l'Afrique de l'Ouest, créé de nouveaux risques importants pour les individus voyageant dans ces régions. En avril 2024, le JNIM a pris pour cible un poste de douane à Monkassa, un village juste au sud de Malanville, tuant deux civils et un soldat. Il y a aussi eu des incidents de sécurité à Kandi et Djougou, à 30 kilomètres à l'ouest de la frontière du Togo.²⁴

L'ouverture de la frontière, essentielle à la sécurité

L'adaptation des trafiquants de migrants à la hausse de l'insécurité et aux fermetures de frontières souligne la résilience de ce commerce et présente l'insécurité accrue comme un facteur clé des flux migratoires. Les

autorités au Bénin et au Niger devraient rouvrir la frontière pour permettre aux déplacements légaux de reprendre leur cours, et de diminuer le volume et la rentabilité du trafic de migrants.

La réouverture de la frontière allégerait aussi la pression sur les moyens de subsistance légitimes dans les deux pays, qui ont été fortement atteints par la fermeture du pont et l'interdiction de traverser la rivière qui a suivi. Cette pression n'a pas déclenché – ou du moins pas encore – de manifestations contre les autorités, ni alimenté de recrutement notable au sein des groupes armés, mais les expériences d'autres pays suggèrent que le ressentiment envers les dirigeants politiques peut renforcer le soutien aux groupes insurgés. Plus la frontière reste fermée et nuit aux revenus des commerçants locaux, plus ces résidents deviennent vulnérables au recrutement.

Notes

- 1 Boureima Balima et Felix Onuah, *West Africa threatens force on Niger coup leaders, French embassy attacked*, Reuters, 31 juillet 2023.
- 2 *Niger denounces military cooperation agreement with Benin*, Africa News, 13 septembre 2023; Abdoulaye Sey, *Cotonou port closed to Niger bound goods*, APA News, 27 octobre 2023.
- 3 *Proposed ECOWAS exits leave West Africa at a crossroads*, ISS Today, 8 février 2024.
- 4 *ECOWAS lifts sanctions on Niger amid tensions in West Africa bloc*, Al Jazeera, 24 février 2024.
- 5 Informations récoltées auprès de migrants, d'agents des douanes et des forces de l'ordre, de piroguiers, de responsables de compagnies de bus et de résidents locaux, août 2024.
- 6 Flore Berger, Mouhamadou Kane et Patrick Gnonsekan, *Community resilience to violent extremism and illicit economies: Community resilience dialogues in Atakora (Benin) and Bounkani (Côte d'Ivoire)*, GI-TOC, février 2024.
- 7 Suivi continu de la GI-TOC.
- 8 Alice Fereday, *Niger: Coup reverses 2015 human smuggling ban amid major political and security upheaval*, GI-TOC, juin 2024.
- 9 Alice Fereday, *Niger: Regional migration and gold mining consolidate as smuggling to Libya stagnates*, GI-TOC, juillet 2023.
- 10 Niger: au moins 19 morts dans l'attaque d'un bus qui revenait de Ouagadougou, RFI, 17 mars 2022.
- 11 L'insécurité au Burkina pousse deux sociétés de bus nigériennes à revoir leurs trajets, RFI, 18 avril 2023.
- 12 Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR), Burkina Faso, Aperçu des personnes déplacées de force au 31 juillet 2024, juillet 2024.
- 13 HCR, *Sahel situation: 2023 situation overview*
- 14 Les citoyens de la CEDEAO peuvent normalement se déplacer librement à travers les frontières des États membres (à condition de posséder une carte d'identité valide), mais des facilitateurs de mobilité - ou passeurs - sont toujours nécessaires face à certains obstacles naturels, notamment les rivières, qui exigent une navigation.
- 15 *After Niger coup, sanctions pain strikes at shutdown Benin border*, Africa News, 21 septembre 2023.
- 16 Alice Fereday, *Niger: Coup reverses 2015 human smuggling ban amid major political and security upheaval*, GI-TOC, juin 2024.
- 17 Ibid.
- 18 Judicaël Kpehoun, *Frontière Bénin-Niger: voyageurs et colis en souffrance à Malanville*, Banouto, 24 mai 2024.
- 19 La décision de bloquer les passages fluviaux s'est accompagnée d'une interdiction, imposée par les autorités de Malanville, pour les bus arrivant et partant de la zone.
- 20 Entretien avec un représentant d'une compagnie de bus, Malanville, mai 2024.
- 21 Au départ, certains passagers ont cherché à passer au Niger via le Nigéria, en traversant ce dernier par Segbana, mais cela a été de courte durée, du fait de la longueur de l'itinéraire et l'importance des postes de contrôle routier du côté nigérian de la frontière. Informations récoltées auprès de migrants, d'agents des douanes et des forces de l'ordre, de piroguiers, de responsables de compagnies de bus et de résidents locaux, août 2024; Entretien téléphonique avec un chercheur sur la sécurité dans le nord du Bénin, août 2024.
- 22 Entretien avec un migrant, Malanville, août 2024; Informations récoltées auprès de migrants, d'agents des douanes et des forces de l'ordre, de piroguiers, de responsables de compagnies de bus et de résidents locaux, août 2024; Entretien téléphonique avec un chercheur sur la sécurité dans le nord du Bénin, août 2024.
- 23 Entretien téléphonique avec un chercheur sur la sécurité dans le nord du Bénin, août 2024.
- 24 Données de l'ACLED.

Les bulletins de risque sont des productions régulières de nos observatoires régionaux, qui mobilisent des réseaux de la société civile pour fournir de nouvelles données, et contextualiser les tendances liées aux réseaux criminels organisés, au commerce illicite ainsi qu'aux réponses qu'y apportent les États. Si vous souhaitez vous abonner aux prochains numéros du bulletin de risque, inscrivez-vous ici ou bien envoyez un e-mail à l'adresse Lyes.Tagziria@globalinitiative.net.

À PROPOS DE THE GLOBAL INITIATIVE

The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) est un réseau international de 600 experts répartis à travers le monde. Global Initiative fournit une plateforme destinée à promouvoir un débat plus large et des approches innovantes comme composantes d'une stratégie mondiale inclusive contre le crime organisé.

www.globalinitiative.net

Ce bulletin de risque est un résultat du projet « *Support to the Mitigation of Destabilizing Effects of Transnational Organised Crime* » (M-TOC) financé par le ministère fédéral allemand des Affaires étrangères et mis en œuvre par la GIZ et le GI-TOC. Les opinions exprimées dans ce bulletin ne sont pas nécessairement celles de la GIZ ou du ministère fédéral des Affaires étrangères.

Soutenu par



ECOWAS COMMISSION
COMMISSION DE LA CEDEAO



cooperation
germany – ecowas
ZUSAMMENARBEIT DEUTSCHLAND – ECOWAS

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME