

OBSERVATOIRE DES ÉCONOMIES ILLICITES EN AFRIQUE DE L'OUEST

NUMÉRO

12 MAI 2025

En résumé



Conflits, coups d'État et conteneurs : pourquoi les itinéraires de la cocaïne au Sahel ont été perturbés.

Les itinéraires du trafic par le Sahel vers le nord sous-tendent une minorité substantielle des exportations de cocaïne de l'Afrique de l'Ouest vers l'Europe. Alors que les informations disponibles indiquent que ces itinéraires ont connu une résurgence entre 2019 et 2023, des recherches récentes révèlent que cette tendance a probablement été perturbée par les bouleversements politiques et les conflits armés depuis le milieu de l'année 2023. Le volume du trafic passant par le nord du Niger aurait fortement chuté, bien que les itinéraires de trafic passant par le nord du Mali soient restés largement résilients et aient restructuré leurs opérations. Les signes d'un important trafic de cocaïne dans le sud du Mali ne doivent pas en majorité être interprétés comme des flux en direction du nord. Ils reflètent plutôt le rôle croissant de l'Afrique de l'Ouest en tant que plaque tournante de la re-conteneurisation, avec des itinéraires entre les points sur le littoral d'importation et d'exportation façonnés par le potentiel d'exportation des ports maritimes sous-régionaux.



La constellation obscure : comment le système Starlink façonne les conflits et la criminalité dans le Sahel.

La technologie Internet par satellite Starlink exerce une influence croissante sur les dynamiques conflictuelles dans le Sahel. Des groupes extrémistes violents, notamment la Province de l'État islamique en Afrique de l'Ouest (ISWAP) et Jama'at Nasr al-Islam wal Muslimin (JNIM), exploitent ce dispositif de connectivité portable et à haut débit pour améliorer leurs opérations, se coordonner en temps réel et échapper à la détection dans les zones où les infrastructures de télécommunications sont insuffisantes. Bien que le Niger et le Tchad aient légalisé Starlink en mars 2025 afin d'améliorer la réglementation, il est probable que les réseaux de contrebande continuent de trafiquer des appareils en provenance du Nigéria et de la Libye le long de corridors établis, en pratiquant des prix exorbitants tant pour le matériel que pour les abonnements, et permettant ainsi aux groupes armés et aux réseaux criminels d'avoir accès à cette technologie. Si cette technologie offre des avantages en termes de connectivité aux régions éloignées, le fait qu'elle



dynamise les réseaux criminels complique les réponses en matière de sécurité dans le Sahel, une région ravagée par les conflits.



Les passeurs de migrants vers les îles Canaries intensifient leurs activités pour répondre à une demande croissante.

Plus de migrants vers l'Union européenne arrivent aux îles Canaries en provenance d'Afrique de l'Ouest et du Nord que par n'importe quelle autre route, et nombre d'entre eux ont été contraints de renoncer aux routes

alternatives trans-sahéliennes en direction du nord. Les dynamiques des conflits régionaux contribuent à sa popularité croissante. Les réseaux de trafic au Sénégal et en Mauritanie ont réagi en devenant plus professionnels et plus efficaces, et ils servent une gamme de clients de plus en plus éclectique. Les dynamiques conflictuelles et les pressions économiques suggèrent que les mouvements sur cette route, la plus meurtrière au monde pour les migrants, devraient continuer à augmenter.

À PROPOS DE CE NUMÉRO

Le 12e numéro du Bulletin de risque des économies illicites en Afrique de l'Ouest examine comment les dynamiques des conflits dans le Sahel central remodelent — et sont à leur tour façonnées par — les économies criminelles et les grandes tendances de la modernité, y compris l'innovation digitale. De l'Internet par satellite aux routes de trafic trans-sahéliennes, ces articles montrent que les réseaux criminels s'adaptent aux tendances et aux technologies mondialisées, tout en illustrant la façon dont les réseaux illicites changent en réponse à la fragilité des États, à la militarisation et à l'évolution des opportunités économiques.

Au Niger, l'utilisation croissante d'appareils Starlink de contrebande par des groupes armés, des trafiquants et des civils reflète à la fois l'absence d'infrastructures de télécommunications contrôlées par l'État dans les régions périphériques et l'intégration croissante des technologies internationales dans les économies illicites. La large diffusion de ces systèmes portables d'accès à l'internet par satellite — dont beaucoup sont trafiqués depuis les pays voisins — transforme la manière dont les informations sont partagées et les opérations coordonnées de part et d'autre des frontières, y compris par les groupes armés et les réseaux criminels. Cela risque de renforcer les réseaux criminels régionaux dans les zones où l'État est en grande partie absent.

Face à des géographies similaires, la tendance à la hausse du commerce trans-sahélien de cocaïne a vraisemblablement été perturbée par la résurgence du conflit dans le nord du Mali, et par le coup d'État de 2023 au Niger. Tandis que les itinéraires s'adaptent à

l'insécurité, certains trafiquants au Niger délaissent le trafic de drogues pour se tourner vers le secteur lucratif de l'or.

Les dynamiques du conflit dans le nord du Mali ont également influencé les schémas de migration irrégulière, contribuant au report des migrants de l'itinéraire passant par la Méditerranée centrale vers les itinéraires maritimes partant du Sénégal et de la Mauritanie, en direction des îles Canaries. La route des îles Canaries, l'itinéraire de migration irrégulière le plus meurtrier au monde, est de plus en plus liée aux dynamiques des conflits dans le Sahel et commence à redessiner le profil des personnes en mouvement. Les réseaux de passeurs se professionnalisent de plus en plus pour répondre à la demande galopante, ce qui permet de maintenir des prix stables et d'améliorer l'efficacité des opérations.

Ensemble, ces articles montrent comment les économies illicites en Afrique de l'Ouest deviennent de plus en plus régionalisées et façonnées par des forces mondiales, que ce soit sous la forme d'une réorganisation liée aux conflits, de détournement de technologies commerciales ou de l'attraction durable des marchés internationaux. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale) continue de fournir des analyses qui rendent compte de ces dynamiques en évolution, identifiant les liens entre les vulnérabilités locales, les reconfigurations régionales et les opportunités criminelles au niveau mondial.

Conflits, coups d'État et conteneurs : pourquoi les itinéraires de la cocaïne au Sahel ont été perturbés.

Situés au carrefour de routes reliant l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique du Nord, les pays du Sahel sont depuis longtemps traversés par des axes du trafic de cocaïne et de résine de cannabis, principalement à destination de l'Europe.¹ Ces deux marchés de la drogue sont profondément imbriqués dans les dynamiques politiques et sécuritaires de la région, ce qui signifie qu'ils influencent – et sont influencés par – les conflits et l'instabilité de la région.² Alors que la résine de cannabis est plus importante en termes de volume, ce bulletin se concentre sur la cocaïne.

Entre 2019 et 2023, les données disponibles indiquent que le trafic de cocaïne trans-sahélien vers le nord a connu une résurgence. La consommation de cocaïne en poudre et de crack a augmenté dans certaines parties du Sahel,³ de nombreuses parties prenantes proches de ce commerce ont fait état de flux croissants,⁴ et des développements régionaux plus larges (examinés ci-dessous) ont créé des conditions propices à cette résurgence.

En outre, bien qu'il s'agisse d'un indicateur peu fiable des volumes trafiqués, les saisies de cocaïne, concentrées au Niger, au Burkina Faso et au Mali, ont grimpé en flèche, passant d'une moyenne de 13 kilogrammes par an entre 2015 et 2020 à 1 466 kilogrammes en 2022.⁵ Cela

suggère une croissance soutenue du trafic trans-sahélien et a soulevé des préoccupations en matière de sécurité, étant donné les liens bien documentés entre le commerce de cocaïne et certains groupes armés non étatiques – notamment des éléments du Cadre stratégique permanent (CSP, le Cadre stratégique pour la défense du peuple de l'Azawad, aujourd'hui démantelé) – opérant dans la région.⁶

Cependant, des changements dramatiques dans le conflit et le paysage politique du Sahel depuis 2023, et en Libye en février 2025, semblent avoir perturbé le trafic de cocaïne par le nord du Niger et, dans une moindre mesure, par le nord du Mali. Par ailleurs, les signalements d'un trafic important dans le sud du Mali, souvent considérés comme un indicateur des flux en direction du nord,⁷ sont probablement liés aux itinéraires côtiers du trafic.

Conflits et coups d'État poussent les trafiquants à changer de cap

Deux événements survenus en 2023 ont significativement contribué à remodeler les flux du trafic de cocaïne vers le nord en direction de l'Europe. Tout d'abord, le coup d'État de juillet au Niger, qui a ébranlé des liens de longue date entre les réseaux de trafiquants et des acteurs et soutiens financiers intégrés à l'État. Et

COMMENT EXPLIQUER LA RÉSURGENCE DU TRAFIC DE COCAÏNE ENTRE 2019 ET 2023 ?

- L'augmentation du trafic de cocaïne en Afrique de l'Ouest en général, due à la hausse de la production en Amérique latine, à la consommation accrue en Europe et à la pression croissante des forces de l'ordre sur les itinéraires de trafic maritime directs ;
- la fermeture en juillet 2019 de la base avancée française liée à l'opération Barkhane à Madama, dans le nord du Niger, et la surveillance internationale réduite qui en a résulté ;⁸
- la stabilité relative de la région de Kidal, dans le nord du Mali, qui a permis aux trafiquants d'y opérer avec un certain degré de prévisibilité ;
- la consolidation du pouvoir entre les mains des Forces armées arabes libyennes (FAAL) dans le Fezzan et le sud de la Cyrénaïque, ce qui a créé un environnement plus stable pour les trafiquants ; et
- l'implication suspectée de hauts responsables des FAAL qui protégeraient le commerce de la drogue.

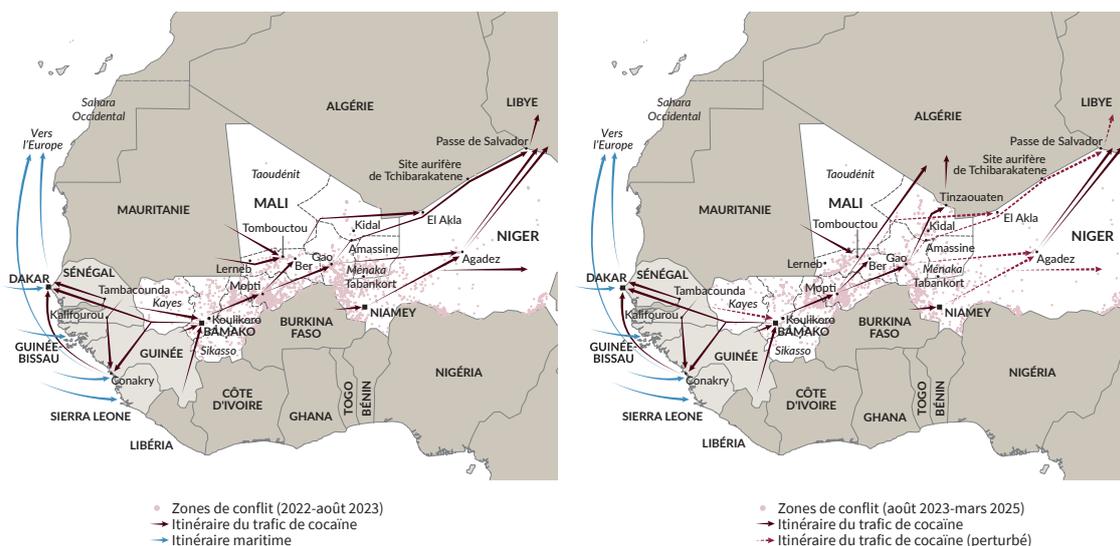


FIGURE 1 Itinéraires du trafic de cocaïne avant et après la résurgence du conflit dans le nord du Mali et le coup d'État au Niger en 2023.

Source : données de la GI-TOC et d'ACLED

ensuite, l'éclatement en août d'un conflit dans le nord du Mali entre les groupes armés rebelles et le groupe extrémiste Jama'at Nasr al-Islam wal Muslimin (JNIM) d'une part, et les forces armées maliennes soutenues par le groupe russe Wagner d'autre part.

À la fin de l'année 2023, le nord du Mali connaissait des niveaux de violence inédits dans la région depuis 2013,⁹ et de nombreux itinéraires de trafic ont été modifiés pour éviter les zones touchées par le conflit armé et les changements dans le contrôle territorial. Dans certains cas, cela a entraîné un ajustement au sein d'un corridor de trafic plus large ; par exemple, Tabankort était une plaque tournante logistique et de stockage majeure pour la cocaïne et la résine de cannabis transitant par le nord du Mali, mais ces activités se seraient déplacées à In-Afarak, qui reste sous le contrôle du Front de libération de l'Azawad, une coalition de groupes armés séparatistes formée en décembre 2024.¹⁰ Dans d'autres cas, les itinéraires ont été encore davantage réorganisés, vers des axes terrestres passant par le sud de l'Algérie, le sud du Mali, la Mauritanie ou les pays côtiers, ou vers des itinéraires aériens et maritimes.¹¹

La réorganisation des itinéraires a particulièrement touché l'est de la région de Kidal, au Mali, où le CSP a perdu le contrôle de nœuds de trafic clés et la capacité de protéger les convois de drogues. La flambée de

violence armée a augmenté le risque d'attaques contre les convois, réduisant les flux vers le Niger et entraînant une perte d'activité significative pour plusieurs intermédiaires opérant dans cette zone.¹²

Le coup d'État de juillet 2023 au Niger a également perturbé un système de protection existant de longue date qui permettait à de nombreux trafiquants d'opérer avec un fort degré d'impunité,¹³ et le résultat direct a été une forte baisse du trafic de cocaïne et de résine de cannabis par le nord du Niger. Un trafiquant impliqué dans le transport de drogues à travers le désert de Mauritanie et le nord du Mali a signalé que les réseaux au Niger n'ont pas pu se relever en raison de leur défiance à l'égard des nouvelles autorités.¹⁴ Plusieurs trafiquants de haut niveau qui avaient des liens étroits avec l'ancien régime font profil bas et ont réduit leurs opérations.¹⁵

Bien que l'infrastructure de protection soit susceptible de se reconstituer avec le temps, la perturbation du commerce a été importante et certains acteurs de haut niveau liés à l'ancien régime se sont tournés vers d'autres sources de revenus. Par exemple, immédiatement après le coup d'État, les activités de trafic de Ghoumour Itouwa Bidika, soupçonné depuis longtemps d'être un acteur du transport de cocaïne et de résine de cannabis par le nord du Niger,¹⁶ auraient

diminué. Plus récemment, des sources proches de Bidika ont affirmé qu'il s'était reconverti dans le commerce informel de l'or dans le sud de l'Algérie.¹⁷ Cette situation contraste avec les marchés maliens de la cocaïne et de la résine de cannabis, où les principaux acteurs restent, selon les éléments disponibles, largement inchangés.¹⁸

Les patrouilles des forces étatiques accrues le long des corridors de trafic clés¹⁹ et une instabilité croissante fomentée par les groupes de bandits nigériens et tchadiens, qui ont fréquemment attaqué et capturé des convois de drogues, ont également contribué à la baisse des flux à travers le nord du Niger depuis 2023.²⁰ Dans l'ensemble, à partir de la mi-2023, les trafiquants au Niger ont signalé une diminution durable des convois de drogues, en particulier ceux reliant le nord du Mali à la Passe de Salvador, un nœud clé du trafic de drogues à la frontière entre le Niger et la Libye, en route vers les marchés de consommation européens.²¹

De l'autre côté de la Passe, à Qatrun, dans le sud de la Libye, des affrontements ont éclaté en février 2025 entre les FAAL et des mercenaires tchadiens liés à la brigade 128 des FAAL, aujourd'hui dissoute.²² Ces mercenaires seraient liés à un trafiquant et auraient participé à la protection de cargaisons de drogues en direction du nord.²³

Au moment de la rédaction de ce rapport, les combats ont chassé les mercenaires et le trafiquant de Qatrun et les ont repoussés vers le nord du Niger. Ils ont également mis un terme à la plupart des trafics dans le sud de la Libye, l'instabilité et le manque de clarté quant aux actions futures des FAAL dans la région rendant les opérations trop risquées. Conjugué aux événements survenus dans le nord du Niger, ce développement souligne la volatilité et le risque croissant pour les trafiquants opérant dans des régions théoriquement « stables » du Sahel et de l'Afrique du Nord.

Dynamiques en mutation dans le sud du Mali

Depuis la fin de l'année 2022, les flux de cocaïne transitant par le sud du Mali et du Sénégal auraient augmenté.²⁴ Cependant, cela ne doit pas être interprété comme le signe d'une augmentation des flux trans-sahéliens en direction du nord.²⁵ Une partie de l'augmentation est probablement attribuable au transfert des itinéraires du nord du Mali depuis 2023, comme indiqué ci-dessus, vers des itinéraires passant par la région occidentale de Kayes en direction de la Mauritanie ou du Sénégal.²⁶ Plus important encore, les

flux passant par le sud du Mali sont souvent liés au transit entre les points d'entrée et de sortie sur la côte, plutôt qu'à des chargements en direction du nord.²⁷

La direction principale qu'emprunte le trafic passant la frontière entre le Sénégal et le Mali se serait inversée depuis la fin de l'année 2022 et est désormais principalement vers le Sénégal, vers les points d'exportation sur la côte et, à terme, vers l'Europe.²⁸ Outre les difficultés accrues auxquelles sont confrontés les itinéraires passant par le nord, l'utilisation croissante par les trafiquants de l'Afrique de l'Ouest pour conteneuriser la cocaïne pourrait également jouer un rôle dans cette inversion.

Depuis 2019, un volume croissant de cargaisons de cocaïne arrivant en Afrique de l'Ouest est acheminé depuis le Brésil, le Suriname ou la Guyane sur des bateaux de plaisance, des navires de pêche et des navires de transport de marchandises, plutôt que par conteneurs. Dans le golfe de Guinée, ces navires déchargent (directement ou par le biais de la méthode de « drop off ») sur des navires en provenance d'Afrique de l'Ouest, où la cocaïne est débarquée, stockée, reconditionnée et redistribuée avant d'être exportée, en grande partie vers l'Europe. Bien qu'il subsiste des lacunes dans les renseignements concernant l'étape du voyage entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe, on pense qu'une proportion importante des envois à destination de l'Europe est conteneurisée.

Les parties prenantes au Sénégal signalent que la cocaïne trafiquée par le sud-est, notamment en provenance du Mali, est souvent débarquée initialement en Sierra Leone ou en Guinée avant d'être acheminée vers Dakar.²⁹ Le port sénégalais a un débit plus élevé et de meilleures liaisons avec l'Europe que les ports des États voisins, ce qui offre de meilleures possibilités pour dissimuler la cocaïne dans des cargaisons licites. Bien qu'il n'y ait pas eu de saisies significatives de cargaisons de cocaïne dans le port de Dakar ces dernières années, les capacités de scanning et de contrôle sont concentrées sur les importations, comme c'est le cas dans les ports maritimes du monde entier, ce qui signifie que les flux sortants ont moins de chances d'être saisis.

Les itinéraires passant par le Mali sont plus longs que d'autres options reliant les points d'entrée (la Sierra Leone et la Guinée) et de sortie (Dakar), notamment plus à l'ouest autour de Kalifourou au Sénégal, qui est également un itinéraire de trafic important. Alors

pourquoi faire passer la cocaïne par le Mali ? Les efforts des trafiquants pour diversifier les itinéraires, pour éviter les perturbations, sont probablement un élément de réponse. Mais ce trajet plus long reflète également l'importance de longue date de Bamako en tant que base pour plusieurs trafiquants clés.

L'analyse des marchés de la drogue dans d'autres pays suggère que les cargaisons sont souvent transportées des points d'entrée vers des zones proches des lieux où sont basés les principaux acteurs, où elles sont stockées jusqu'à ce que les conditions soient réunies pour leur redistribution (lorsqu'un acheteur est confirmé ou la logistique mise en place), même si cela implique des itinéraires plus longs.³⁰ Certaines informations indiquent également que, bien que de nombreux acteurs du commerce de cocaïne au Mali restent inchangés, certains réseaux qui opéraient auparavant dans le nord privilégient de plus en plus les itinéraires passant par le sud et les États voisins, principalement le Sénégal, la Guinée, la Guinée-Bissau et la Mauritanie, ainsi que par la mer.³¹ Cela pourrait avoir renforcé l'importance de Bamako en tant que plaque tournante logistique dans les itinéraires sous-régionaux de la cocaïne.

Notes

- 1 Mark Micallef et al, *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*, GI-TOC, novembre 2019.
- 2 International Crisis Group, *Drug trafficking, violence and politics in northern Mali*, 13 décembre 2018.
- 3 Il s'agit par exemple d'Agadez, dans le nord du Niger : entretiens avec des consommateurs et des revendeurs de crack et d'héroïne, ainsi qu'avec des professionnels de la santé, à Agadez, novembre et décembre 2020 ; entretien avec des représentants du Conseil régional d'Agadez, décembre 2020. Les entretiens menés dans le cadre de la cartographie des plaques tournantes illicites de la GI-TOC ont étayé ce constat dans un certain nombre d'autres régions du Sahel, notamment à Bamako.
- 4 Alexandre Bish, *Soldiers of fortune: The future of Chadian fighters after the Libyan ceasefire*, GI-TOC, décembre 2021; entretien avec un agent des douanes, Kidira, 2022 ; entretien avec un agent de l'OCRTIS opérant à Kidira et Tamabacounda, 2022 ; entretiens au Tchad, à Zinder, Niamey, Ouagadougou et Agadez, entretien avec un chercheur de l'OCRTIS à Sebha, en Libye, et avec une source policière italienne ayant de nombreux contacts dans le sud de la Libye et au Niger, août 2021-2022.
- 5 Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, *Drug trafficking in the Sahel*, 2024.
- 6 Ibid.
- 7 *Mali faces an explosion in drug trafficking: more than 1 466 kg of cocaine seized in 2023*, Maliweb.net, 27 juin 2024.
- 8 Ceci affecterait particulièrement les dynamiques du trafic autour de la Passe de Salvador et les itinéraires contournant le passage frontalier de Toummo. Voir Alexandre Bish, *Soldiers of fortune: The future of Chadian fighters after the Libyan ceasefire*, GI-TOC, décembre 2021.
- 9 Ladd Serwat, *Regional overview: Africa 2023*, Armed Conflict Location and Event Data, novembre 2023.
- 10 Entretien à distance avec un membre de CM-FPR 2, un groupe armé affilié aux FAMA dans la région de Gao, août 2024.
- 11 Bien que l'utilisation du transport aérien ne soit pas nouvelle, les trafiquants privilégieraient également les routes aériennes reliant les capitales du Sahel, telles que Bamako et Niamey, à l'Europe, la France étant un pays de destination clé ; *Guinea-Bissau police seize over 2 tons of cocaine on plane from Venezuela*, Reuters, 9 septembre 2024.
- 12 Entretien avec un chercheur malien, août 2024. Cela a eu un impact plus important sur le trafic de haschisch, car la cocaïne entre également au Niger depuis d'autres pays, notamment du Bénin.
- 13 Conseil de sécurité des Nations Unies, *Final report of the Panel of Experts Established pursuant to Security Council resolution 2374 (2017) on Mali and renewed pursuant to resolution 2484 (2019), 2020; Letter dated 3 August 2022 from the Panel of Experts established pursuant to Resolution 2374 (2017) on Mali addressed to the President of the Security Council*, 2022; International Crisis Group, *Managing trafficking in northern Niger*, 6 janvier 2020; L Raineri and F Strazzari, *Drug smuggling and the stability of fragile states: The diverging trajectories of Mali and Niger*, *Journal of Intervention and Statebuilding*, 16, 2, 2022.

Conclusion

Les réseaux de trafic à travers le Sahel ne cessent de démontrer leur capacité à s'adapter aux dynamiques changeantes en matière de sécurité et de conflit, en modifiant leurs itinéraires et leurs allégeances afin de protéger les volumes de drogues trafiqués.³² Certains éléments des récentes perturbations ne seront probablement que temporaires : au Niger, par exemple, les effets du coup d'État de 2023 s'estomperont probablement avec le temps, à mesure que les réseaux s'adapteront au nouveau paysage politique et forgeront de nouvelles relations afin de relancer leurs opérations. Cependant, les dynamiques de conflit volatiles entre les acteurs étatiques et leurs auxiliaires, et la constellation croissante de groupes armés non étatiques (insurgés, extrémistes violents et criminels) dans les zones septentrionales du Mali et du Niger, signifient que de nombreuses régions resteront sous le contrôle hétéroclite d'un certain nombre d'acteurs différents. Les trafiquants qui cherchent à traverser ces régions continueront à courir un risque élevé de perdre leur cargaison lors d'attaques, car aucun acteur ne peut garantir une protection suffisante. À moyen terme, le trafic trans-sahélien de cocaïne devrait donc continuer à être limité, les routes maritimes ou les routes terrestres traversant les États côtiers constituant une option plus fiable.

- 14 Entretien avec un trafiquant de drogues du département d'Arlit, août 2024, par téléphone.
- 15 Entretien avec un membre du Conseil régional de sécurité d'Agadez, août 2024.
- 16 Bidika était un acteur clé dans le transport de cargaisons de drogues pour le compte de Cherif Ould Abidine, ancien député et président du bureau régional du Parti nigérien pour la démocratie et le socialisme à Agadez jusqu'à sa mort en 2016. En 2021, Bidika a été arrêté après la saisie de 17 tonnes de résine de cannabis. Après un peu plus d'un an d'emprisonnement à Niamey, les charges retenues contre lui ont été abandonnées en raison d'une erreur de procédure. Le rôle de Bidika dans le trafic de drogues au Niger, et son arrestation, ont été documentés par le Groupe d'experts sur le Mali, voir : Conseil de sécurité des Nations Unies, *Final report of the Panel of Experts established pursuant to Security Council resolution 2374 (2017) on Mali and renewed to resolution 2484 (2019), S/2020/785/Rev.1*, 6 août 2020; *Letter dated 6 August 2021 from the Panel of Experts on Mali established pursuant to Resolution 2374 (2017) addressed to the President of the Security Council*, 2021.
- 17 Suivi en cours et entretiens, janvier-février 2025.
- 18 Entretiens (forces de l'ordre, membres de la communauté, spécialistes du commerce de cocaïne), Niger, nord du Mali, juillet et août 2024 et février 2025.
- 19 Cela inclut l'opération Garkuwa, lancée en 2022, qui a intensifié les patrouilles sur les corridors clés du trafic, en particulier dans les départements d'Arlit et d'Iferouan. Ces patrouilles ont ciblé les routes reliant Arlit à Assamaka et aux sites aurifères de Tchibarakaten, ainsi que les routes reliant Iferouan à Tchibarakaten.
- 20 Voir la section sur le banditisme dans Alice Fereday, *Niger: Regional migration and goldmining consolidate as smuggling to Libya stagnates*, GI-TOC, juillet 2023.
- 21 Entretien avec un transporteur de drogues du département d'Iferouane, août 2024, par téléphone. Entretiens (forces de l'ordre, membres de la communauté, spécialistes du commerce de cocaïne), Niger, nord du Mali, juillet et août 2024 et février 2025.
- 22 Plus précisément les combattants de Saleh Anakazi, principalement les Shuhada Waw (martyrs de Waw).
- 23 Entretien avec un chercheur local, février 2025, par téléphone.
- 24 Entretien avec un fonctionnaire du bureau de lutte contre les stupéfiants du gouvernement guinéen, Conakry, mars 2024 ; entretien avec un agent des eaux et forêts, Tambacounda, juin 2024 ; entretiens avec des officiers des forces de l'ordre maliennes travaillant dans le sud du Mali, février 2025 ; Anta Seck, *Senegal: Record seizure of more than a ton of cocaine in Tambacounda*, TV5Monde, 17 avril 2024 ; Douanes sénégalaises, *Fight against illicit trafficking*, 18 juin 2024; *Mali faces an explosion in drug trafficking: more than 1,466 kg of cocaine seized in 2023*, Maliweb.net, 27 juin 2024 ; l'OCTRIS a déclaré que la plupart des saisies avaient eu lieu dans le sud. Les douanes maliennes ont signalé une augmentation significative des flux de cocaïne depuis 2022 dans les régions de Kayes, Koulikoro et Sikasso ; entretiens avec les forces de l'ordre, des membres de la communauté et des spécialistes du commerce de cocaïne, Bamako, juillet et août 2024.
- 25 Il s'agit d'une interprétation courante dans les médias. Voir, par exemple : Afrique — La drogue en Afrique : des pays de transit aux marchés émergents pour les narcos, Agenzia Fides, 29 juin 2024.
- 26 Entretien à distance avec un chercheur local de Gao, août 2024. Les flux le long du corridor bien établi entre Bamako et la Libye via Gao et le nord du Niger auraient diminué, certaines cargaisons étant trafiquées par le sud-est du Mali vers le Sénégal ou la Mauritanie, en route vers le Maroc. Au début de l'année 2025, une partie des cargaisons circulaient à nouveau sur ce corridor, mais l'instabilité et les rivalités entre les groupes continuent à être des obstacles.
- 27 Les liaisons terrestres entre les points d'entrée et de sortie sur la côte sont un moteur courant des mouvements trans-sahéliens de cocaïne au-delà du Mali. Par exemple, en mai 2022, 115 kilogrammes de cocaïne ont été interceptés au Burkina Faso dans un véhicule à destination du Ghana qui était passé par la Sierra Leone, la Guinée et le Mali.
- 28 Entretien avec un représentant de l'OCTRIS, Dakar, novembre 2024 ; la saisie en octobre 2022 de 300 kilogrammes de cocaïne à Kidira (région de Tambacounda) dissimulés dans un camion frigorifique immatriculé au Mali, suspecté de provenir de Bamako, était à l'époque la plus importante saisie terrestre de cocaïne au Sénégal.
- 29 Entretien avec un agent des eaux et forêts sénégalais, Tambacounda, mai 2024 ; entretien avec un douanier sénégalais, Dakar, décembre 2024 ; entretien avec un représentant de l'OCTRIS, Dakar, novembre 2024 ; discussion avec un journaliste à Tambacounda, mai 2024.
- 30 Voir l'analyse des flux de cocaïne à Madagascar dans Lucia Bird et al, *Changing tides: The evolving illicit drug trade in the western Indian Ocean*, GI-TOC, mai 2021.
- 31 Entretiens avec les forces de l'ordre, des membres de la communauté et des spécialistes du commerce de cocaïne, Bamako, juillet et août 2024 ; et nord du Niger et nord du Mali, février et mars 2025.
- 32 Peter Tinti, *Drug trafficking in northern Mali: a tenuous criminal equilibrium*, ENACT, septembre 2020.

La constellation obscure : comment le système Starlink façonne les conflits et la criminalité dans le Sahel.

Les groupes extrémistes violents au Sahel, notamment Jama'at Nasr al Islam wal Muslimin (JNIM) et la Province de l'État islamique en Afrique de l'Ouest (ISWAP), exploitent Starlink pour renforcer leurs capacités opérationnelles. Les acteurs criminels ne se contentent pas de trafiquer des dispositifs Starlink, ils les utilisent aussi pour échapper aux forces de l'ordre et pérenniser les économies illicites. Pour ce faire, ils dépendent d'une chaîne d'approvisionnement illicite qui leur permet d'obtenir des dispositifs Starlink et de contourner les réglementations naissantes relatives à leur utilisation.

Starlink, une constellation de satellites en orbite terrestre basse, a lancé ses 60 premiers satellites en 2019. En mars 2025, elle en comptait plus de 7 100 en orbite.¹ Elle a été saluée comme une solution permettant de combler la fracture numérique mondiale. Cela pourrait être particulièrement précieux dans certaines parties de l'Afrique rurale où des facteurs tels que les conflits, les investissements privés limités et un contrôle étatique précaire continuent d'entraver la connectivité à internet.

Les kits Starlink se composent de petits éléments portables : une parabole, une alimentation électrique, des câbles, une base et un routeur Wi-Fi. Ils permettent aux utilisateurs de se connecter à l'internet par satellite, éliminant ainsi le besoin d'une infrastructure de télécommunication locale. Toutefois, cette technologie offre également de nouvelles possibilités aux groupes armés et aux réseaux criminels, ce qui aggrave les problèmes sécuritaires.

Les innovations technologiques ont toujours fait l'objet d'une exploitation rapide par les intérêts criminels ou les acteurs violents, et Starlink ne fait pas exception à la règle. Les acteurs non étatiques de conflits et les réseaux criminels opérant dans des zones où les réseaux mobiles habituels ne sont pas disponibles ou peu fiables utilisent de plus en plus Starlink pour échapper à la détection. Cette technologie facilite la coordination en temps réel et peut être utilisée pour diffuser des messages publics.² Les forces gouvernementales signalent que l'utilisation croissante de Starlink pour les

communications sécurisées rend plus difficile l'interception des plans des groupes armés.³

La disponibilité croissante de Starlink redessine la physionomie des conflits et de la criminalité dans le Sahel. Une connaissance plus approfondie des méthodes et des itinéraires des trafiquants permettra de mieux comprendre les implications d'une connectivité accrue sur les dynamiques des conflits.

La légalisation de Starlink

Le Sahel central reste l'épicentre mondial du terrorisme, comptant 51 % des décès dans le monde causés par le terrorisme en 2024. Après le coup d'État de 2023, le Niger a connu une augmentation de 94 % de la violence extrémiste en 2024, soit la hausse la plus marquée au monde. Bien que la violence soit concentrée dans le nord du pays, des signes indiquent qu'elle se propage.⁴ Certains éléments portent à croire que la technologie Starlink joue un rôle important dans les opérations de ces groupes.

En mars 2025, le Niger et le Tchad ont légalisé Starlink afin de mieux réglementer cette technologie en exigeant que les kits soient enregistrés.⁵ Le Mali envisage de faire de même.⁶ Pour certains consommateurs, la légalisation peut réduire le recours à la contrebande. Mais les circuits d'approvisionnement illicites continueront probablement à fournir les groupes armés et les réseaux criminels désireux d'échapper à la réglementation.

La légalisation de Starlink a représenté une étape importante dans les efforts du Niger pour améliorer la connectivité numérique. La vitesse de téléchargement allant jusqu'à 200 mégabits par seconde (Mbps) pour un coût mensuel de 24 000 à 25 000 FCFA (environ 37 €) a considérablement amélioré la connectivité dans le pays.⁷ À titre de comparaison, Niger Telecoms, l'opérateur public de télécommunications, propose un plan ADSL de 2 Mbps pour 55 157 FCFA (84 €).⁸

La justification officielle pour l'octroi de la licence s'est focalisée sur la connectivité. Toutefois, des inquiétudes en matière de sécurité au sein du gouvernement militaire

ont également influencé la décision. Alors que des kits Starlink sont introduits clandestinement au Niger depuis le Nigéria, où le service est déjà opérationnel,⁹ un responsable de la sécurité à Zinder a déclaré : « La [licence] de Starlink nous aidera également à mieux réglementer l'utilisation de cette technologie qui, jusqu'à présent, entrait dans le pays sans aucun contrôle ». ¹⁰

La demande de légalisation de Starlink au Niger était en attente depuis 2021. Alors que l'autorisation d'opérer a été théoriquement accordée en 2024, des discussions sur des points techniques ont retardé son lancement et alimenté l'expansion du marché illicite.¹¹ De nombreux Nigériens se sont abonnés à Starlink via le Nigéria avant sa légalisation.¹²

Comment les contrebandiers trafiquent les kits Starlink

Parmi les facteurs qui facilitent le trafic des kits Starlink, il faut citer leur portabilité, la méconnaissance des agents frontaliers et la corruption généralisée. Un trafiquant de Maradi a expliqué : « Il est facile de transporter les kits. Il suffit de payer les chauffeurs et la police une petite somme d'argent et ils vous laissent passer sans problème. Tout le monde sait comment cela fonctionne. »¹³ Après la légalisation, les douaniers ont continué à saisir les kits Starlink car aucune instruction officielle n'avait été émise pour permettre leur entrée légale. Un douanier de Zinder a déclaré : « On ne nous a pas dit que ces appareils étaient autorisés. Pour l'instant, nous les traitons comme n'importe quelle autre marchandise de contrebande et nous les saisissons lorsque nous les trouvons. »¹⁴

Un douanier d'Aderbissinat, une ville du centre du Niger située sur la route menant d'Agadez au sud, a déclaré que les contrebandiers exploitent le manque de familiarité des forces de l'ordre avec la technologie Starlink : « Le temps que nous comprenions ce que c'est, des centaines d'appareils avaient déjà été introduits en contrebande ». ¹⁵ Pour éviter d'être détectés, les kits sont souvent démontés, dissimulés ou mélangés à des marchandises légitimes telles que des produits agricoles. Un douanier de Diffa a déclaré : « Pour chaque kit intercepté, dix autres ont déjà traversé la frontière. »¹⁶

Les réseaux de contrebande savent également s'adapter. Un officier de police basé dans la ville de Mainé-Soroa, dans le sud-est du pays, a fait remarquer que « comme tout autre réseau de trafiquants, l'augmentation des patrouilles sur un itinéraire entraîne l'émergence d'un

autre itinéraire ». ¹⁷ Ces activités sont généralement menées après la tombée de la nuit, en utilisant des routes secondaires, des pistes non asphaltées et des motos plutôt que des voitures. Selon un trafiquant d'Agadez : « Nous nous plions au vent — les itinéraires changent mais les marchandises circulent. »¹⁸

Les trafiquants demandent 260 000 à 400 000 FCFA (396 à 609 euros) pour faire entrer chaque kit en contrebande. Ces frais comprennent les pots-de-vin versés aux forces de l'ordre, qui s'élèvent généralement à 20 000 à 30 000 FCFA (30 à 45 euros). Les réseaux de trafiquants tirent également profit des frais d'abonnement, facturant aux utilisateurs finaux 50 000 à 75 000 FCFA (75 à 120 euros) par mois, soit plus du double du prix réel au Niger.¹⁹ Les trafiquants gardent le contrôle des comptes des clients et utilisent des intermédiaires pour collecter les paiements des clients, dont beaucoup n'ont pas de compte bancaire. Les trafiquants exploitent donc le faible taux de pénétration bancaire au Niger pour générer un flux continu de revenus illicites.²⁰

Les dispositifs Starlink sont acheminés par les corridors de contrebande existants au sud, à l'est et au nord du Niger, qui relient des centres clés tels qu'Agadez, Maradi et Zinder à des groupes armés et à des réseaux criminels dans tout le Sahel. Les kits sont importés du Nigéria via les villes méridionales de Maradi et Zinder, puis continuent vers les principaux centres urbains, notamment la capitale, Niamey, et Agadez. Il existe également un flux de kits du nord vers le sud, en provenance de Libye.²¹

À partir d'Agadez, les kits sont transportés à Arlit, dans le nord du Niger, ou à Tinzaouaten, à la frontière entre l'Algérie et le nord du Mali, une zone contrôlée par les groupes extrémistes armés et violents, notamment le JNIM et l'ISWAP. Depuis Niamey, les kits sont distribués par le biais de réseaux de contrebande établis vers les régions de Ménaka et de Gao, au Mali, où ils sont vendus.²²

Le corridor sud achemine les kits Starlink vers le Niger depuis les villes du nord du Nigéria, notamment Kano et Maiduguri. Maradi et Zinder sont des plaques tournantes de stockage et de distribution sur ce corridor. Les kits sont souvent stockés dans des entrepôts ou des complexes résidentiels avant d'être envoyés vers d'autres destinations, qui comprennent les enclaves de banditisme de Tillabéri, les bastions d'extrémistes

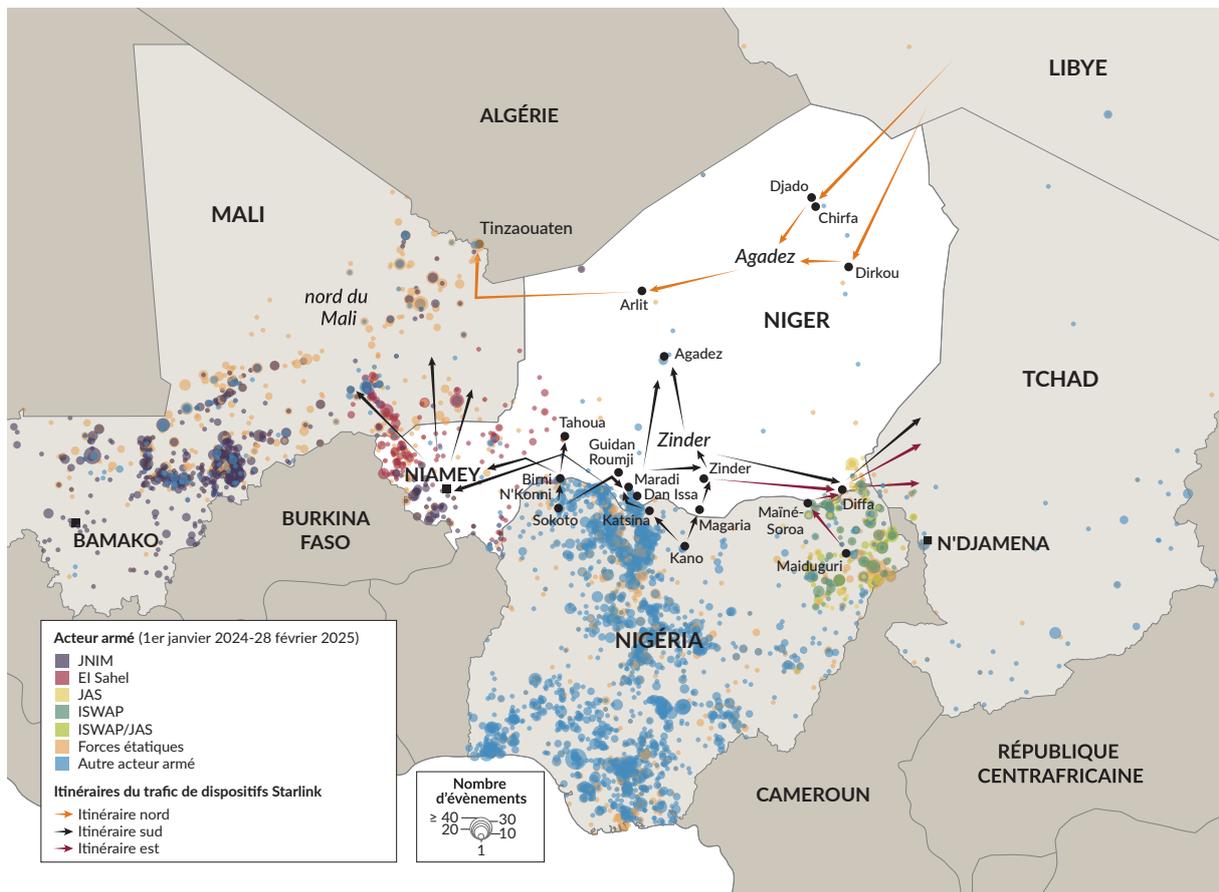


FIGURE 1 Itinéraires du trafic d'appareils Starlink.

Source : Entretiens avec des revendeurs d'appareils Starlink, Maradi, Zinder et Agadez, février 2025

violents à Tahoua, ou via Niamey vers d'autres régions sous l'influence de groupes armés, y compris Ménaka (El Sahel) et Gao (Katibat Macina, un groupe djihadiste aligné avec le JNIM).²³

Le corridor est s'étend de Zinder ou Maiduguri jusqu'au Tchad, en passant par la ville frontalière de Diffa. Les commerçants nomades et les bateliers qui transportent les kits Starlink à travers la frontière poreuse du Tchad constituent une filière essentielle qui fournit des kits Starlink et d'autres produits aux groupes armés dans le bassin du lac Tchad, notamment les milices tchadiennes et l'ISWAP.²⁴

Le corridor nord a son origine dans le sud-ouest de la Libye, où les réseaux touaregs et tebu dominent les opérations de contrebande. Les appareils Starlink sont acheminés au Niger par la frontière sud de la Libye, en passant par des avant-postes dans le désert tels que Djado et Dirkou avant d'atteindre Agadez. Cette plaque tournante établie de la contrebande est une escale importante où les caches sont consolidées puis dispersées.²⁵

Comment les extrémistes et les criminels utilisent Starlink

Starlink améliore les capacités des réseaux criminels. En effet, les trafiquants utilisent les mêmes kits Starlink que ceux qu'ils font passer en contrebande. Un trafiquant de la région d'Agadez a expliqué l'intérêt de cette technologie : « Starlink a simplifié la communication. C'est beaucoup plus pratique et plus abordable que les téléphones satellitaires Thuraya. Auparavant, il était difficile de contacter quelqu'un en ville avec Thuraya, mais maintenant il est facile d'appeler ou d'envoyer un message à n'importe qui grâce à WhatsApp. »²⁶ Un gendarme d'Agadez a observé que Starlink aidait les trafiquants à échapper à la détection : « Ils connaissent le désert mieux que nous, et avec Starlink, ils sont toujours connectés. C'est comme s'ils jouaient à un jeu où ils peuvent voir tous les mouvements et où nous, on joue aux devinettes. »²⁷

Starlink a également un impact significatif sur la dynamique des conflits. Depuis 2023, on assiste dans le nord du Mali à la résurgence d'un conflit violent opposant l'armée malienne, soutenue par les auxiliaires

du groupe russe Wagner (aujourd'hui sous le contrôle de l'Africa Corps russe), au Cadre stratégique permanent (le Cadre stratégique pour la défense du peuple de l'Azawad, aujourd'hui démantelé), entraînant une augmentation du nombre de victimes civiles. Une partie du Cadre stratégique permanent est devenue le Front de libération de l'Azawad (FLA), une coalition de groupes rebelles séparatistes. Le FLA utilise largement Starlink, tout comme les forces armées maliennes (FAMA).²⁸ Selon un responsable du FLA dans la région de Tinzaouaten, la coalition se sert de Starlink pour coordonner ses opérations, partager des renseignements et diffuser son message. Lors de la bataille de trois jours à Tinzaouaten fin juillet 2024, au cours d'affrontements intenses avec les FAMA et les mercenaires de Wagner, le FLA a utilisé Starlink pour maintenir une communication



Un appareil Starlink utilisé par des séparatistes de l'Azawad dans le désert du Mali.

Photo : capture d'écran sur Telegram

sécurisée entre ses unités dispersées et diffuser les dernières actualités sur les réseaux sociaux, amplifiant ainsi les efforts de communication externe.²⁹

Ce phénomène ne se limite pas aux groupes séparatistes. Des vidéos circulant fréquemment sur les réseaux sociaux montrent des groupes extrémistes violents utilisant des kits Starlink. Par exemple, en juin 2024, le JNIM a publié une vidéo revendiquant une opération à Fitili, Gao, contre Abdul Aziz Maza, un commandant de l'EI Sahel. Cette vidéo montrait clairement un kit Starlink parmi les objets récupérés par le JNIM.³⁰ De même, les forces de sécurité nigériennes rapportent que des dispositifs Starlink ont été confisqués lors d'opérations contre le JNIM et l'EI Sahel dans des régions telles que Tillabéri et Tahoua.³¹

Cette utilisation de Starlink par des groupes armés et des extrémistes violents va au-delà du Sahel central. L'ISWAP, principalement actif au Nigéria, dans le nord du Cameroun et dans la région de Diffa au Niger, est un utilisateur de longue date de technologies satellitaires pour sa connectivité. Auparavant, il utilisait des routeurs Wi-Fi Thuraya prêts à l'emploi.³² Selon une source proche de la Force multinationale mixte, créée en 2014 pour lutter contre l'ISWAP et d'autres groupes extrémistes violents dans le bassin du lac Tchad, de nombreux appareils Starlink ont été saisis lors d'opérations menées contre l'ISWAP en 2024 et 2025.³³

De nombreux groupes armés opérant dans le Sahel et en Afrique de l'Ouest utiliseraient des dispositifs Starlink. Un dirigeant de l'Union des nigériens pour la vigilance et le patriotisme (UNVP), un groupe de soutien au Conseil national pour la sauvegarde de la patrie, composé d'habitants et d'anciens rebelles de la région d'Agadez, a déclaré : « Ces jours-ci, chaque véhicule suspect semble être équipé d'un de ces appareils Starlink. Les groupes armés près d'Emi Lulu, les milices que Haftar [Khalifa Haftar, commandant des Forces armées arabes libyennes] a repoussées et qui se cachent désormais le long de la frontière nigérienne, tous dépendent de ces appareils pour rester connectés et coordonner leurs mouvements ».³⁴

Un horizon trouble

La prolifération des dispositifs Starlink au Niger et dans l'ensemble du Sahel met en évidence la manière dont l'innovation numérique remodèle les dynamiques des conflits et de la criminalité dans des régions historiquement défavorisées sur le plan technologique et

dotées d'une faible connectivité. Si Starlink joue un rôle important en renforçant la connectivité pour le commerce licite dans des régions reculées, il est également devenu un outil utilisé par les groupes armés et les réseaux criminels, permettant une meilleure communication en temps réel pendant les opérations et créant des obstacles supplémentaires aux réponses.

La légalisation des kits Starlink dans l'ensemble du Sahel pourrait contribuer à atténuer certains aspects de leur utilisation par des acteurs illicites, mais il est probable que le trafic se poursuive. La légalisation de Starlink peut entraîner ses propres complications, puisque l'entreprise sera soumise aux lois nationales sur l'utilisation de la technologie et pourrait avoir à se conformer aux demandes des États pour restreindre la connectivité. Des mesures telles que la suspension de la connexion Starlink dans certaines zones (connue sous le nom de « ring-fencing ») peuvent temporairement inhiber la

connectivité des groupes armés, mais créer un mécontentement parmi les civils et priver des vastes zones des avantages de cette nouvelle connectivité.

Les facteurs géopolitiques et les relations étroites entre Elon Musk, coactionnaire de Starlink, et le président américain Donald Trump peuvent également influencer le déploiement de Starlink. En Ukraine, l'évolution de la position des États-Unis, qui prend ses distances avec Kiev, s'est traduite par une dégradation de la connectivité Starlink et une interdiction d'utiliser les appareils dans le cadre d'actions offensives contre la Russie, ce qui a des répercussions importantes sur les dynamiques du conflit.³⁵ La dépendance croissante des groupes armés à l'égard des appareils Starlink pourrait conférer aux États-Unis une influence inattendue sur les dynamiques des conflits au Sahel, bien que cette influence puisse diminuer si des rivaux du secteur privé lancent des produits concurrents.

Notes

- 1 Tereza Pultarova, *Starlink satellites: Facts, tracking and impact on astronomy*, Space.com, 28 mars 2025.
- 2 Gaetano Siculo, *Dark signals: the growing threat of satellite internet in extremist networks*, Global Network on Extremism and Technology, 18 décembre 2024.
- 3 Entretien avec un responsable de la sécurité à Niamey, mars 2025.
- 4 ReliefWeb, *Global Terrorism Index 2025*, 5 mars 2025.
- 5 John Tanner, *Starlink launches in Niger, signs operator licence in Chad*, Developing Telecoms, 17 mars 2025; Starlink enfin disponible officiellement au Niger: l'espoir d'une connexion fiable et rapide devient réalité, ActuNiger, 13 mars 2025.
- 6 Katarina Höjje, *Mali lifts ban on Musk's SpaceX in bid to control Starlink usage*, BNN Bloomberg, 10 octobre 2024.
- 7 Abdoulaye Mamane, *Signature d'accord sur l'internet haut débit: Global licensing and activation | Starlink s'engage à fournir l'internet haut débit au Niger*, Le Sahel, 31 octobre 2024.
- 8 Starlink enfin disponible officiellement au Niger: l'espoir d'une connexion fiable et rapide devient réalité, ActuNiger, 13 mars 2025.
- 9 AK Moumouni, *Révolution numérique : le Niger signe un partenariat avec Starlink pour offrir un Internet fiable à tous*, ActuNiger, 30 octobre 2024.
- 10 Lennox Yieke, *Musk's Starlink snaps up market share in Nigeria amid African push*, African Business, 7 mars 2025.
- 11 John Tanner, *Starlink launches in Niger, signs operator licence in Chad*, Developing Telecoms, 17 mars 2025.
- 12 Ousmane Mamoudou, *Starlink au Niger, une révolution numérique silencieuse dans les villages éloignés*, Studio Kalangou, 15 août 2024.
- 13 Entretien avec un trafiquant de dispositifs Starlink, Maradi, février 2025.
- 14 Entretien avec un douanier, Zinder, février 2025.
- 15 Entretien avec un douanier, Aderbissinat, février 2025.
- 16 Entretien avec un douanier, Zinder, février 2025.
- 17 Entretien avec un officier de police, Zinder, février 2025.
- 18 Entretien avec un trafiquant à Agadez, février 2025.
- 19 Ousmane Mamoudou, *Starlink désormais disponible au Niger*, Studio Kalangou, 14 mars 2025.
- 20 Entretiens avec des revendeurs de dispositifs Starlink, Maradi, Zinder et Agadez, février 2025.
- 21 Ibid.
- 22 Entretien avec un revendeur de dispositifs Starlink entre le Niger et le Mali, février 2025.
- 23 Ibid.
- 24 Entretien avec un douanier, Zinder, février 2025.
- 25 Entretien avec un trafiquant à Agadez, février 2025, par téléphone.
- 26 Ibid.
- 27 Entretien avec un officier de police à Agadez, février 2025, par téléphone.
- 28 Entretien avec un responsable politico-militaire du FLA, août 2024, par téléphone.
- 29 Ibid.
- 30 Wassim Nasr, X, 7 juin 2024.
- 31 Entretien avec un représentant de la Direction de la surveillance du territoire, mars 2025.
- 32 Gaetano Siculo, *Dark signals: The growing threat of satellite internet in extremist networks*, Global Network on Extremism & Technology, 18 décembre 2024.
- 33 Conversation avec une source proche de la Force multinationale mixte, 2 février 2025, par téléphone.
- 34 Entretien avec un dirigeant de l'UNVP, février 2025, par téléphone.
- 35 Joscha Abels, *Private infrastructure in geopolitical conflicts: The case of Starlink and the war in Ukraine*, *European Journal of International Relations*, 30, 4, juin 2024.

Les passeurs de migrants vers les îles Canaries intensifient leurs activités pour répondre à une demande croissante.

Au cours du premier trimestre 2025, la route maritime de trafic de migrants entre l'Afrique de l'Ouest et du Nord et les îles Canaries est restée l'itinéraire le plus actif (et le plus meurtrier) pour entrer dans l'Union européenne.¹ Après une tendance à la hausse marquée depuis 2020, le nombre de migrants empruntant la route des Canaries (également connue sous le nom de route de l'Atlantique ou route de l'Afrique du Nord et de l'Ouest) a fortement augmenté en 2023 (40 330) et 2024 (46 843) pour atteindre environ le double des arrivées annuelles enregistrées en 2020 et 2021.²

Cette augmentation s'explique en partie par le fait que les migrants maliens et d'autres pays d'Afrique de l'Ouest délaissent les itinéraires trans-sahéliens vers le nord. Ainsi, entre 2023 et 2024, la route de la Méditerranée centrale a connu une réduction de 59 % du nombre de migrants.³ La résurgence du conflit dans le nord du Mali, le durcissement de la politique migratoire en Tunisie et les violations des droits de l'homme en Libye ont

encouragé des milliers de migrants — souvent conseillés par leurs passeurs — à se diriger vers les côtes de la Mauritanie et du Sénégal et à faire appel à des passeurs pour atteindre les îles Canaries en bateau. Les passeurs (terme largement utilisé en Afrique de l'Ouest pour désigner divers intermédiaires dans la chaîne du trafic de migrants) au Mali n'ont pas tardé à promouvoir cet itinéraire alternatif.

Alors que la plupart des mouvements sur la route de l'Atlantique étaient autrefois motivés par des raisons économiques, ils sont de plus en plus liés aux dynamiques régionales de conflit. Les migrants marocains et sénégalais dépassaient autrefois largement les autres nationalités, mais en 2024 et 2025, le groupe le plus important de migrants sur cette route (environ 40 %) était constitué de Maliens.⁴ Un nombre croissant d'entre eux sont originaires des régions touchées par le conflit, et la route de l'Atlantique est également bien placée pour absorber les mouvements secondaires

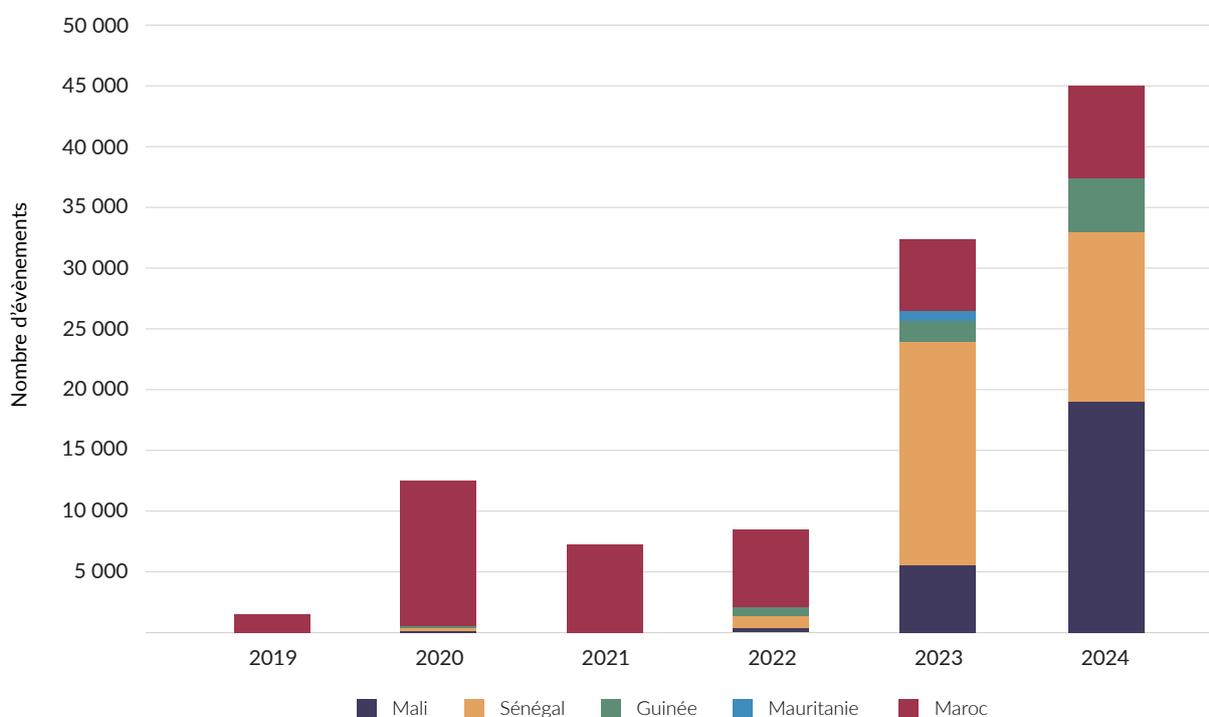


FIGURE 1 Nombre de personnes arrivant aux îles Canaries par nationalité, 2019-2024.

Source : Frontex, Carte des migrations

probables de Maliens déplacés depuis les camps de réfugiés en Mauritanie.

Les réseaux de passeurs au Sénégal et en Mauritanie sont de plus en plus organisés pour répondre à une demande ininterrompue et en pleine expansion. Avec des intermédiaires dans les États côtiers voisins et au Mali, les réseaux ont amélioré la logistique des départs et répondent aux besoins d'un éventail de plus en plus large de clients, ce qui indique clairement une professionnalisation croissante et que le trafic d'êtres humains est un vecteur de migration.⁵

La situation en matière de conflits ne montrant aucun signe d'amélioration, les mouvements sur la route des îles Canaries devraient encore se multiplier. Comme il s'agit de la route migratoire la plus meurtrière au monde, cela a de graves conséquences humanitaires.⁶

Facteurs expliquant la réorientation vers la route des îles Canaries

Les évolutions politiques et sécuritaires en Afrique du Nord et dans le nord du Mali ont remodelé les itinéraires du trafic de migrants depuis la fin de l'année 2023.⁷ En septembre, après des négociations avec l'Union européenne, le durcissement de la politique migratoire de la Tunisie a conduit à des expulsions massives et à une diminution de 80 % du nombre de migrants et de réfugiés transitant par le pays.⁸ En Libye, les signalements d'abus, d'enlèvements contre rançon et de ventes de détenus à des trafiquants se sont diffusés vers le sud, renforçant la prise de conscience des risques liés au transit parmi les migrants.⁹

En outre, deux bouleversements sécuritaires dans le nord du Mali ont altéré l'équilibre sécuritaire qui permettait aux migrants et aux réfugiés de voyager via des plaques tournantes clés telles que Tombouctou. Tout d'abord, la reprise des hostilités entre le Cadre stratégique permanent (le Cadre stratégique pour la défense du peuple de l'Azawad, aujourd'hui dissous) et les Forces armées maliennes (FAMA), opérant avec le soutien du groupe russe Wagner (aujourd'hui rebaptisé Africa Corps) depuis le milieu de l'année 2023. Deuxièmement, les groupes extrémistes violents (dont Jama'at Nasr al-Islam wal Muslimin (JNIM), un affilié d'Al-Qaïda, et la Province de l'État islamique au Sahel), ont intensifié leurs activités, notamment en imposant des blocus aux grandes villes du nord, ainsi qu'à la ville de Tombouctou entre août et décembre 2023.¹⁰

Au cours du dernier trimestre 2023, les passeurs ont commencé à rediriger leurs clients des itinéraires qui traversent le nord du Mali vers l'Algérie vers les itinéraires qui traversent la région de Kayes, dans le sud-ouest du Mali, vers le Sénégal et la Mauritanie.¹¹ Bien qu'il soit difficile d'évaluer l'ampleur de cette réorientation, l'observation des nœuds clés du trafic fournit des éclairages. Les personnes travaillant avec des migrants et des réfugiés à Tombouctou, un nœud clé sur les routes vers le nord, estiment que les flux entre 2023 et 2024 ont diminué de plus de 30 %. En revanche, les flux passant par Gogui – un nœud clé du trafic de migrants dans la région de Kayes, à la frontière avec la Mauritanie – auraient augmenté à peu près dans les mêmes proportions. Cette augmentation est largement attribuée aux mouvements croissants de migrants et de réfugiés en provenance des États voisins et à une augmentation plus faible du nombre de ressortissants maliens.¹² Les passeurs à Kayes ont également indiqué que leur activité avait connu une forte expansion en 2024 : un passeur interrogé en février 2025 a déclaré qu'il aidait plus de 40 migrants et réfugiés par jour, contre 15 en 2022.¹³

Cette réorientation est organisée et communiquée aux migrants et aux réfugiés par les passeurs, ce qui façonne les voyages des Maliens et des ressortissants d'autres États voisins de manière distincte.

Pour la plupart des migrants et des réfugiés d'Afrique de l'Ouest – principalement de Guinée, de Côte d'Ivoire, de Gambie et du Burkina Faso – qui cherchent à traverser le Mali vers le nord, Bamako est souvent l'endroit où ils entrent en contact avec un passeur pour poursuivre leur voyage. Dans la capitale, beaucoup apprennent que le voyage vers le nord est devenu trop dangereux. Les menaces clés identifiées par les passeurs sont les patrouilles des FAMA et de Wagner (désormais Africa Corps), ainsi que le risque de frappes aériennes et de drones sur les convois de passeurs. Les passeurs recommandent plutôt de voyager vers l'ouest, mettant en contact les migrants et les réfugiés avec des passeurs de la région de Kayes qui organisent leur voyage vers le Sénégal ou la Mauritanie.¹⁴ Les recruteurs travaillant pour les réseaux sénégalais et mauritaniens qui opèrent la route de l'Atlantique ont également des intermédiaires dans les États côtiers voisins, ce qui permet à certains migrants et réfugiés d'Afrique de l'Ouest de se rendre à des points d'embarquement via des itinéraires qui évitent complètement le Mali.

La plupart des ressortissants maliens voyageant sur la route des îles Canaries continuent d'être originaires des régions de Kayes et de Sikasso, où les migrations via cet itinéraire sont une tradition de longue date.¹⁵ La détérioration des conditions économiques et sécuritaires¹⁶ a contribué à l'augmentation des déplacements depuis la fin de l'année 2023.¹⁷ Fait notable, la plupart des Maliens interrogés sur cette route ont mentionné des raisons économiques comme principal déclencheur de leur voyage. Cependant, c'est généralement le cas, les problèmes de sécurité n'étant cités qu'ensuite.

Le JNIM opère de plus en plus dans l'ouest et le sud du Mali, doublant le nombre d'attaques entre 2022 et 2023 avant qu'elles ne se stabilisent à ce niveau en 2024.¹⁸ On assiste également à une escalade des déplacements liés au conflit dans le centre et le nord du Mali, où les pertes civiles, notamment aux mains des FAMA et de Wagner, s'élèvent à près de 1 500 entre janvier 2024 et mars 2025 (contre 350 aux mains du JNIM).¹⁹ La plupart fuient vers les camps de réfugiés à la frontière mauritanienne, où plus de 260 000 Maliens étaient déjà arrivés en septembre 2024.²⁰ Pour l'instant, la plupart restent dans les camps ; beaucoup d'entre eux sont en mauvaise condition physique, manquant de ressources pour poursuivre leur voyage

et ont besoin de permis pour se déplacer entre les différentes régions de la Mauritanie.

Cependant, les organisations internationales travaillant sur les migrations au Sénégal et en Mauritanie signalent qu'un nombre croissant de réfugiés maliens déplacés par les conflits empruntent la route des îles Canaries.²¹ Certaines estimations suggèrent que 10 à 15 % des demandeurs d'asile dans les camps de réfugiés en Mauritanie atteignent la côte et entreprennent le voyage par voie maritime vers les îles Canaries.²² On craint que l'afflux de Maliens déplacés en Mauritanie n'entraîne une nouvelle hausse des mouvements sur la route des îles Canaries et que la pression exercée par les flux migratoires n'intensifie les difficultés économiques en Mauritanie, ce qui provoquerait des mouvements secondaires de plus en plus importants sur cette route.²³

Contribuant à cette émigration accrue depuis le sud du Mali, certains habitants du nord et du centre du Mali, qui auraient normalement émigré vers le nord en empruntant les itinéraires traditionnels du trafic partant de Tombouctou ou de Gao vers l'Algérie, choisissent également de plus en plus souvent d'emprunter l'itinéraire de l'ouest, via la région de Kayes.

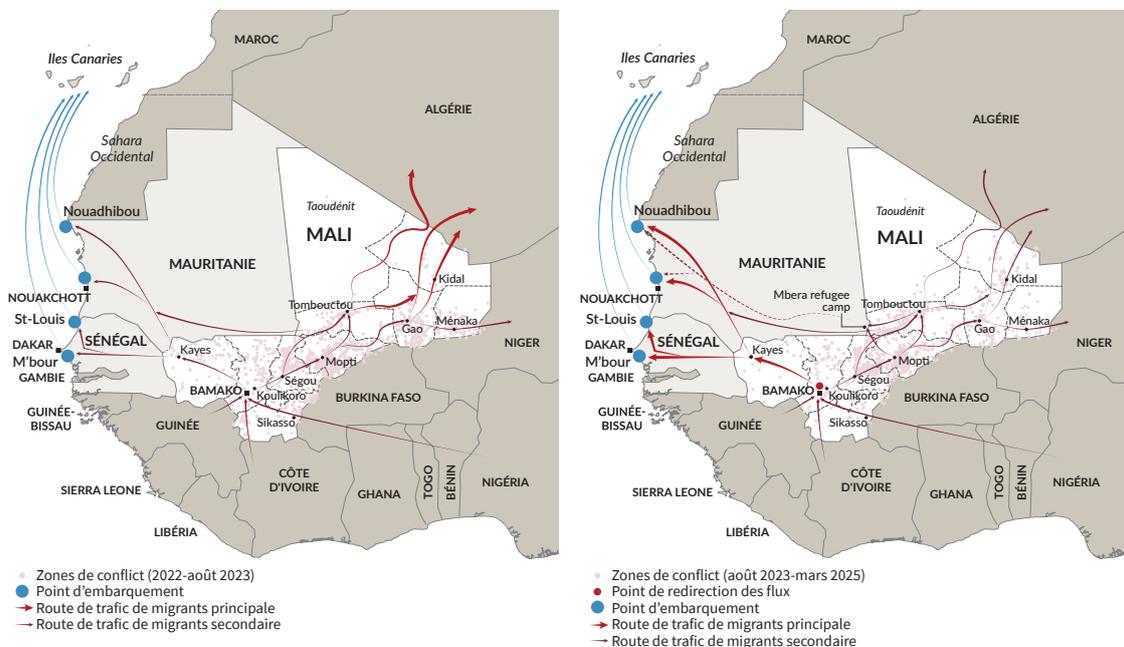


FIGURE 2 Incidents liés aux conflits dans le Sahel et évolution des routes migratoires, 2019-2024.

Source : données de la GI-TOC et d'ACLED

La professionnalisation de l'industrie du trafic de migrants au Sénégal et en Mauritanie

On observe que les réseaux de passeurs deviennent de plus en plus professionnels et efficaces aux nœuds clés d'embarquement afin de répondre à la demande accrue sur la route des îles Canaries. Bien que les points d'embarquement soient dispersés dans plusieurs pays, la plupart des migrants redirigés des routes trans-sahéliennes se dirigent vers la Mauritanie et, dans une moindre mesure, vers le Sénégal, et les dynamiques à ces points nodaux montrent des signes évidents de professionnalisation.

Par exemple, le passage par les points d'embarquement est devenu beaucoup plus rapide. Cela a été particulièrement relevé pour M'Bour, un point de départ clé situé à environ 70 kilomètres au sud de Dakar. Les migrants et les réfugiés arrivent et partent souvent le même jour, alors qu'auparavant ils passaient souvent des jours ou des semaines dans la ville avant de prendre la mer.²⁴

La logistique des départs est bien coordonnée. À l'heure prévue, des petits bateaux de pêche arrivent sur la plage et chacun transporte 10 à 15 personnes à la fois vers un plus grand bateau en mer. Cela contraste avec le début des années 2020, lorsque la plupart des migrants et des réfugiés embarquaient directement sur les bateaux plus grands.²⁵ Les capitaines de ces petites embarcations sont bien rémunérés : ils gagneraient entre 300 000 et 500 000 FCFA (environ 460 à 760 euros) à la fin de chaque opération. Ce montant reflète probablement le risque important d'être intercepté. Chaque migrant ou réfugié doit présenter une carte d'embarquement pour monter sur le bateau de pêche. Ce système a été mis en place en 2023 lorsque le nombre croissant de clients a nécessité de meilleurs systèmes pour éviter les impayés. D'autres membres du réseau de passeurs surveillent les mouvements de la police à terre et les positions des garde-côtes en mer, et transmettent les informations au capitaine de la grande pirogue qui attend au large.

Deuxièmement, le profil des migrants et des réfugiés partant du Sénégal et de la Mauritanie a changé, devenant plus diversifié et de plus en plus distinct du profil ethnolinguistique de leurs passeurs. Ce contraste croissant entre les profils des migrants et de leurs passeurs indique souvent une organisation plus poussée de l'industrie du trafic de migrants.²⁶

Les parties prenantes à M'Bour ont estimé qu'en 2023 et 2024, plus de 80 % des personnes embarquant sur la route des îles Canaries n'étaient pas sénégalaises, avec plus de la moitié d'origine malienne.²⁷ Auparavant, la plupart des voyageurs étaient sénégalais.²⁸ Au Mali, la majorité des recruteurs restent des Maliens qui mettent en relation des clients voyageant vers M'Bour avec des passeurs de la ville, généralement des ressortissants sénégalais, souvent de l'ethnie lébou.²⁹

Depuis 2024, un nombre croissant de ressortissants de pays asiatiques, en particulier du Pakistan, empruntent également la route des îles Canaries depuis la Mauritanie (et, dans une moindre mesure, depuis le Sénégal). Les restrictions croissantes sur d'autres itinéraires privilégiés (notamment la route des Balkans, sur laquelle les migrants et les réfugiés sont redirigés vers le Sénégal via les Émirats arabes unis par avion) ont contribué à cette tendance.³⁰ De plus, les restrictions croissantes sur les itinéraires au départ du Sénégal et de la Mauritanie — via l'Espagne et la Turquie vers le Nicaragua, puis par voie terrestre vers les États-Unis — ont également contribué à l'augmentation du trafic sur la route des Canaries, car de nombreux ressortissants de pays asiatiques se sont retrouvés en Mauritanie et au Sénégal sans pouvoir poursuivre leur plan de voyage initial.³¹

Les prix et les modalités de paiement offrent des éclairages supplémentaires sur l'écosystème du trafic de migrants. Les prix pour les ressortissants sénégalais embarquant à M'Bour sont restés relativement stables : 350 à 760 € en février 2025 contre 450 à 760 € en 2022.³² De même, les prix pour les ressortissants ouest-africains (non sénégalais),

Point de départ	Prix 2021 (EUR)	Prix 2025 (EUR)
Mauritanie	1 300-1 500	1 200-1 800
Sénégal (locaux)	450-750	350-750
Sénégal (étrangers)	<1 500	900-1 000

FIGURE 3 Prix de la traversée maritime, 2021 et 2025.

Source : GI-TOC

bien que beaucoup plus élevés (900 à 1 000 €), sont restés globalement stables depuis 2022.³³ À Nouakchott, en Mauritanie, les prix étaient compris entre 1 200 et 1 800 € en mars 2025,³⁴ contre 1 300 à 1 525 € en 2022.³⁵ La relative stabilité des prix suggère que les réseaux de passeurs ont été en mesure de répondre à la hausse de la demande en développant l'offre.

Un horizon volatile

L'observation des dynamiques sur l'itinéraire des îles Canaries sera essentielle, alors que le JNIM continue d'étendre ses opérations dans le sud du Mali et que les mouvements secondaires en provenance de Mauritanie augmentent. Les pressions économiques croissantes dans les États sahéliens et côtiers, y compris un ralentissement économique prévu au Sénégal,³⁶ sont susceptibles de s'ajouter aux autres moteurs des flux sur cet itinéraire. L'observation devrait analyser la

professionnalisation des réseaux de passeurs, un vecteur de la mobilité et un facteur clé déterminant les risques pour ceux qui se déplacent.

Les réponses apportées par les États d'Afrique de l'Ouest affecteront également l'écosystème du trafic de migrants. À court terme, les mesures prises par la Mauritanie en mars 2025, notamment l'expulsion de migrants et de réfugiés vers le Mali et le Sénégal à une échelle sans précédent et le démantèlement d'un certain nombre de réseaux,³⁷ peuvent temporairement redessiner les itinéraires via le Sénégal, qui pourrait connaître une recrudescence des départs au cours de l'été. Cette situation a des répercussions sur la sûreté et la sécurité des personnes qui se déplacent, contraintes d'entreprendre un voyage maritime plus long – et donc plus dangereux – à partir des points d'embarquement situés au Sénégal.

Notes

- 1 Haut-Commissariat pour les réfugiés des Nations Unies (UNHCR), *Operational Data Portal: Europe sea arrivals*. Au 28 février, 107 migrants et réfugiés étaient déclarés morts ou disparus en 2025, contre 83 sur la route de la Méditerranée occidentale ; voir Caminando Fronteras, *Monitoring the Right to Life – 2024*. Selon les calculs, la route de l'Atlantique aurait représenté 93 % des décès sur les routes migratoires vers l'Espagne en 2024.
- 2 UNHCR, *Operational Data Portal: Europe sea arrivals*.
- 3 Frontex, *Irregular border crossings into EU drop sharply in 2024*, 14 janvier 2025.
- 4 UNHCR, *Operational Data Portal*. En 2024, 14 000 Maliens sont arrivés aux îles Canaries, contre 9 554 Sénégalais et 2 953 Marocains ; voir Mixed Migration Centre, *Beyond restrictions: how migration and smuggling adapt to changing policies across the Mediterranean, the Atlantic and the English Channel*, mars 2025.
- 5 Lucia Bird Ruiz-Benitez De Lugo, *North-west passage: the resurgence of maritime irregular migration to the Canary Islands*, GI-TOC, décembre 2022.
- 6 Caminando Fronteras, *Monitoring the Right to Life – 2024*. Selon les calculs, la route de l'Atlantique aurait représenté 93 % des décès sur les routes migratoires vers l'Espagne en 2024.
- 7 Mixed Migration Centre, *Beyond restrictions: how migration and smuggling adapt to changing policies across the Mediterranean, the Atlantic and the English Channel*, mars 2025.
- 8 Adel al-Thabiti, Tunisie: baisse de 80% des migrants irréguliers vers l'Europe en 2024, Agence Anadolu, 24 janvier 2025.
- 9 Rupert Horsley, *Libya: Hybrid human smuggling systems prove resilient*, GI-TOC, septembre 2024; Leslie Carretero, Libye: nouvelle vidéo d'un migrant violemment torturé dans une prison de Bani Walid, InfoMigrants, 28 mars 2024.
- 10 Flore Berger, *Mali: Human smuggling resilient amid major political and security upheaval*, GI-TOC, mai 2024.
- 11 Entretiens avec des migrants et des représentants de la société civile, Bamako, Kayes et Gogui, septembre 2024-février 2025.
- 12 Les données du point de surveillance des flux de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) à Gogui montrent que les migrants d'Afrique de l'Ouest sont passés de 2 500 en 2022 à 4 000 en 2024. Les migrants maliens sont passés de 7 700 à 8 200.
- 13 Entretien avec un passeur à Kayes, février 2025.
- 14 Interviews with dozens of migrants in Kayes and Bamako, November 2024-February 2025.
- 15 Entretiens avec des journalistes et des représentants de la société civile dans la région de Kayes, à M'Bour, à Nouadhibou et aux îles Canaries.
- 16 Mixed Migration Centre, *Beyond restrictions: how migration and smuggling adapt to changing policies across the Mediterranean, the Atlantic and the English Channel*, mars 2025.
- 17 Banque mondiale, *The World Bank in Mali: Overview*, 27 octobre 2024 ; Flore Berger, *Mali: Human smuggling resilient amid major political and security upheaval*, GI-TOC, mai 2024.
- 18 Régions incluses dans les données : Kayes, Sikasso, Koulikoro et Bamako. Selon les données de l'ACLEED, le JNIM est recensé comme l'auteur de 13 attaques en 2021, 67 en 2022, 124 en 2023 et 126 en 2024.
- 19 Données de l'ACLEED.
- 20 Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, Mauritanie : Un soutien accru est nécessaire pour faire face aux besoins croissants des réfugiés maliens, novembre 2024.
- 21 Table ronde avec des professionnels de la migration, Dakar, Sénégal, février 2025.
- 22 Discussions avec des organisations internationales travaillant sur les migrations au Sénégal et en Mauritanie, février 2025.
- 23 Rubén Pulido, *Un informe interno de FRONTEX revela que 100 000 malienses se movilizan para llegar a Canarias*, *La Gaceta*, 6 mai 2024.
- 24 Lucia Bird Ruiz-Benitez De Lugo, *North-west passage: the resurgence of maritime irregular migration to the Canary Islands*, GI-TOC, décembre 2022.
- 25 Ibid.
- 26 GI-TOC, *Understanding contemporary human smuggling as a vector in migration: a field guide for migration management and humanitarian practitioners*, mai 2018.

- 27 Entretiens avec un pêcheur associé à de nombreux réseaux de trafic de migrants à M'Bour, au Sénégal, avec le responsable d'une association luttant contre l'immigration illégale et avec d'anciens migrants, février 2025.
- 28 Lucia Bird Ruiz-Benitez De Lugo, *North-west passage: the resurgence of maritime irregular migration to the Canary Islands*, GI-TOC, décembre 2022 ; OIM, *Displacement tracking matrix*; Frontex, *Monitoring and risk analysis: migratory map*.
- 29 Entretien avec un pêcheur associé à de nombreux réseaux de trafic de migrants à M'Bour, Sénégal, février 2025.
- 30 Mixed Migration Centre, *Quarterly mixed migration update: West Africa*, Quarter 4, 2024 ; Joaquín Vera, *The Spanish migration route is widening due to the increase in arrivals of Asians*, *La Vanguardia*, 9 décembre 2024.
- 31 Tables rondes du Mixed Migration Centre, octobre 2024 et février 2025; Emma Wallis, *Du Pakistan aux Canaries, l'émergence d'une nouvelle route migratoire meurtrière*, InfoMigrants, 31 janvier 2025 ; tables rondes avec des professionnels de la migration, Dakar, octobre 2024 et février 2025.
- 32 Lucia Bird Ruiz-Benitez De Lugo, *North-west passage: the resurgence of maritime irregular migration to the Canary Islands*, GI-TOC, décembre 2022.
- 33 Les données pour 2025 proviennent d'un entretien avec un individu qui collabore avec des passeurs à M'Bour, Sénégal, février 2025.
- 34 Entretien avec un individu qui collabore avec des passeurs à Nouakchott, Mauritanie, mars 2025.
- 35 Ibid.
- 36 Moody's, *Moody's Ratings downgrades Senegal to B1, places ratings on review for downgrade*, 4 octobre 2024.
- 37 Marlene Panara, Mauritanie : des centaines de migrants en situation irrégulière arrêtés et placés en rétention, InfoMigrants, 5 mars 2025; La Mauritanie procède à une vaste campagne d'arrestations et de refoulements de migrants, *Le Monde*, 10 mars 2025.

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 eleanor.beevor@globalinitiative.net.

À PROPOS DE LA GLOBAL INITIATIVE

The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) est un réseau international de 700 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