

OBSERVATOIRE DES ÉCONOMIES ILLICITES EN AFRIQUE DE L'OUEST

NUMÉRO

13 DÉCEMBRE 2025

En résumé



Les itinéraires du trafic d'armes vers le nord du Mali ont été perturbés. Pourquoi cela s'est-il produit et quelles en sont les implications ?

Depuis mi-2023, les itinéraires du trafic d'armes vers le nord du Mali ont été fortement perturbés à la suite d'une offensive majeure menée par les forces maliennes et leurs alliés à l'époque, le groupe russe Wagner, ce qui a déclenché d'intenses affrontements avec les groupes rebelles. Cette perturbation a entraîné une hausse des prix pour les armes illicites et contraint les trafiquants à trouver d'autres itinéraires et sources d'approvisionnement. Parallèlement, de nouveaux types d'armes prolifèrent, tels que les drones. La hausse des prix des armes et l'émergence de nouveaux itinéraires de contrebande confirment une demande persistante en armes parmi les groupes armés de la région. Cela a des implications importantes pour la stabilité dans tout le Sahel, car le trafic d'armes joue un rôle clé dans le contexte conflictuel régional.



Le marché aux bestiaux de Cinkassé au Togo, qui avait été fermé car soupçonné de servir au blanchiment de bétail volé, a rouvert après des réformes strictes, mais les risques persistent.

L'initiative de cartographie des plaques tournantes illicites 2025 de The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) a identifié le vol de bétail comme l'un des marchés criminels les plus déstabilisateurs au Sahel et en Afrique de l'Ouest. Le vol de bétail se développe particulièrement dans les zones de plus en plus touchées par les organisations extrémistes violentes (OEV), notamment dans des centres clés tels que Cinkassé au Togo. Lorsque les autorités ont fermé le marché aux bestiaux de Cinkassé en octobre 2024, elles ont ciblé un centre majeur du commerce de bétail entre le Burkina Faso, le Togo et le Ghana. Cette fermeture a été motivée par des allégations selon lesquelles le marché servait à blanchir du bétail volé et à financer des OEV, notamment le JNIM, affilié à Al-Qaïda, qui utilise des marchés dans les États côtiers pour vendre le bétail qu'il vole au Sahel. Un mois plus tard, le marché de Cinkassé



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

a rouvert avec moins de négociants, des règles plus strictes pour le traçage du bétail et une surveillance accrue de la part des autorités et de la direction. Ces changements en font un cas d'essai pour la réglementation du commerce régional du bétail.



Lakurawa étend rapidement son contrôle territorial et augmente ses revenus dans le nord-ouest du Nigéria, et pourrait contribuer à créer le pont tant redouté entre les groupes armés nigérians et sahéliens.

Lakurawa, un groupe armé du nord-ouest du Nigéria qui aurait des liens avec l'État islamique au Grand Sahara (ISGS), a intensifié les violences depuis janvier 2025, causant de nombreux morts et des déplacements massifs dans les États de Sokoto et de Kebbi. Lakurawa se finance grâce à plusieurs sources de revenus illicites, notamment le vol de bétail, l'extorsion déguisée sous la forme de l'aumône islamique (*zakat*), les enlèvements contre rançon et le vol de carburant le long des oléoducs transfrontaliers et chez les commerçants du marché noir. Avec au moins 1 000 combattants et une présence territoriale en expansion, Lakurawa représente une menace stratégique car il pourrait constituer un pont potentiel entre les groupes extrémistes du Sahel et ceux du Nigéria. Ce lien pourrait faciliter le partage des ressources, des combattants et des revenus entre l'ISGS et la Province de l'État islamique en Afrique de l'Ouest. Il est essentiel de perturber les sources de revenus diversifiées de Lakurawa afin d'affaiblir le groupe et d'empêcher de nouvelles incursions de groupes extrémistes en Afrique de l'Ouest côtière.



Le blocus imposé par le JNIM dans le sud-ouest du Mali illustre l'importance stratégique de contrôler les principales routes d'approvisionnement licites et illicites pour tirer des bénéfices opérationnels, financiers et politiques.

Le blocus du carburant dans le sud et le sud-ouest du Mali imposé par le JNIM depuis septembre 2025 a mis en évidence le rôle central du contrôle des routes dans l'économie politique des conflits en Afrique de l'Ouest. En ciblant les convois de carburant et les principales routes nationales reliant le Mali aux États côtiers, le JNIM cherche à démontrer sa force et la faiblesse de la junte militaire en asphyxiant l'économie de Bamako. En plus d'utiliser l'accès routier comme levier politique, le JNIM, d'autres groupes armés et des réseaux criminels exploitent plus largement les infrastructures routières de différentes manières. Les résultats de la cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest réalisée en 2025 montrent que 87 % des plaques tournantes illicites sont situées à proximité des principaux axes routiers, ce qui souligne à quel point les corridors de transport facilitent les flux licites et illicites de marchandises, de l'or et du carburant aux armes et aux drogues. Les routes fournissent aux groupes armés des ressources opérationnelles et des sources de revenus essentielles, tout en servant d'espaces de gouvernance et de coercition. Alors que la violence et l'extorsion se concentrent le long de ces corridors, il est essentiel de reconquérir les routes d'Afrique de l'Ouest grâce à des systèmes de mobilité équitables, transparents et sûrs afin de rétablir la stabilité et la circulation économique légitime.

À PROPOS DE CE NUMÉRO

Le 13ème numéro du Bulletin de risque des économies illicites en Afrique de l'Ouest explore la relation d'interdépendance entre les économies illicites et les conflits armés. Les recherches présentées dans ce numéro s'appuient sur les conclusions de la cartographie 2025 des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest réalisée par la GI-TOC, une étude à l'échelle régionale analysant la géographie des économies illicites et leurs intersections avec les conflits.

La cartographie 2025, qui met à jour une version précédente publiée en 2022, fournit un aperçu des dynamiques qui caractérisent les économies illicites dans la région. Elle présente également les conclusions du

Illicit Economies and Instability Monitor (Dispositif de surveillance des économies illicites et de l'instabilité, IEIM), un outil piloté par des experts qui fournit une évaluation quantitative de la mesure dans laquelle les économies illicites alimentent la violence et l'instabilité, offrant ainsi aux décideurs politiques des éclairages précis sur les principaux nœuds où la criminalité et les conflits se recoupent dans la région. L'IEIM attribue un score et classe chaque pôle et identifie ceux qui alimentent le plus les conflits et la violence.

Cette étude transversale a révélé que certaines économies illicites jouent un rôle beaucoup plus important que d'autres dans l'instabilité. Cinq économies

illicites spécifiques (les enlèvements, le vol de bétail, le commerce illicite d'armes, le commerce illicite d'or, ainsi que le racket d'extorsion et chantage à la protection) ont une influence particulièrement significative sur le paysage conflictuel régional. Nous les qualifions de « marchés accélérateurs ».

Les articles de ce numéro du bulletin de risque expliquent comment ces marchés accélérateurs alimentent les conflits. Par exemple, Lakurawa, un groupe armé du nord-ouest du Nigéria, a pu étendre considérablement ses opérations et augmenter le nombre de ses combattants au cours des derniers mois. L'un des facteurs clés de son essor est l'exploitation de plusieurs sources de revenus illicites, notamment le vol de bétail, l'extorsion, les enlèvements contre rançon et le vol de carburant.

Il est toutefois possible de prendre des mesures pour endiguer l'effet accélérateur de ces marchés. Les réformes mises en œuvre au marché aux bestiaux de Cinkassé, au Togo, qui était soupçonné d'être utilisé pour blanchir du bétail volé et financer des groupes armés, notamment Jama'at Nasr al-Islam wal Muslimin (JNIM), affilié à Al-Qaïda, en sont un exemple. Le JNIM utilise des marchés dans les États côtiers pour vendre les milliers de têtes de bétail qu'il vole au Sahel. Les réformes mises en œuvre à Cinkassé pour améliorer la traçabilité du bétail constituent un exemple concret de la manière dont les marchés exploités par des acteurs illicites peuvent être réformés.

Les marchés illicites peuvent toutefois se révéler résistants face à l'action des gouvernements. Par exemple, les itinéraires du trafic d'armes vers le nord du Mali depuis la Libye ont été gravement perturbés à la suite d'une offensive majeure menée en 2023 par les forces malientes et leurs alliés à l'époque, le groupe russe Wagner. Les plaques tournantes du trafic d'armes sont passées sous le contrôle du gouvernement et la circulation d'armes illicites est devenue plus difficile. Cependant, les groupes armés se sont adaptés pour trouver d'autres sources d'approvisionnement en armes et d'autres itinéraires de trafic.

On peut examiner ces marchés accélérateurs et d'autres formes de commerce illicite sous l'angle de la géographie et des itinéraires partagés qu'ils empruntent. En Afrique de l'Ouest et au Sahel, les axes routiers constituent des corridors essentiels pour le commerce, qu'il soit licite ou illicite. Cela signifie que le contrôle des routes est une source de pouvoir tant pour les gouvernements que pour les groupes armés. Le blocus du carburant imposé par le JNIM dans le sud et le sud-ouest du Mali a mis en évidence l'importance cruciale du contrôle des routes dans l'économie politique des conflits en Afrique de l'Ouest.

Ces articles montrent comment certaines économies illicites en Afrique de l'Ouest sont un facteur clé dans l'évolution des conflits régionaux. À travers le bulletin de risque, la cartographie des plaques tournantes illicites et d'autres études, la GI-TOC cherche à fournir une analyse qui rend compte de ces dynamiques.

Les itinéraires du trafic d'armes vers le nord du Mali ont été perturbés. Pourquoi cela s'est-il produit et quelles en sont les implications ?

Les itinéraires du trafic d'armes vers et à travers le nord du Mali ont subi des changements majeurs depuis le milieu de l'année 2023. Cette perturbation a été déclenchée, en partie, par une offensive majeure vers le nord dans le territoire contrôlé par les rebelles, menée par les Forces armées maliennes (FAMA) et leurs partenaires à l'époque, le groupe russe Wagner (aujourd'hui remplacé par l'Africa Corps), entre août et novembre 2023. Cela a provoqué une recrudescence de la violence dans le nord du Mali et des affrontements intenses entre les forces gouvernementales et les groupes rebelles.

En conséquence, les itinéraires bien établis du trafic d'armes vers le nord du Mali sont devenus moins viables, les prix des armes illicites ont considérablement augmenté et de nouveaux itinéraires vers d'autres régions (telles que le nord du Nigéria) ont commencé à émerger. Parallèlement, de nouveaux types d'armes sont trafiqués vers le nord du Mali et des stocks d'armes provenant de nouvelles sources, notamment du conflit au Soudan, commenceront à faire surface.

Les changements dans le trafic d'armes ont des implications plus larges pour la stabilité dans le centre du Sahel. L'initiative de cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest 2025 de la GI-TOC identifie le trafic d'armes comme l'une des cinq économies illicites « accélératrices » (avec le vol de bétail, les enlèvements, le commerce illicite d'or, le racket d'extorsion et le chantage à la protection), c'est-à-dire des marchés qui jouent un rôle important dans le contexte conflictuel régional.¹ Dans le cadre de cette cartographie, le Illicit Economies and Instability Monitor (Dispositif de surveillance des économies illicites et de l'instabilité, IEIM) a été développé. C'est un outil piloté par des experts qui fournit une évaluation quantitative de la manière dont les économies illicites de chaque plaque tournante alimentent la violence et l'instabilité. Les données 2025 de l'IEIM montrent que le trafic d'armes est présent dans les trois quarts de toutes les plaques tournantes d'Afrique de l'Ouest qui jouent un

rôle important dans l'instabilité.² Les perturbations du marché malien du trafic d'armes influencent la manière dont les groupes extrémistes et insurgés du pays s'arment, ce qui a des conséquences considérables sur le paysage conflictuel dans son ensemble.

Perturbations des itinéraires établis du trafic d'armes

Outre la reprise de territoires par le gouvernement, notamment des villes telles que Kidal, Ber et Anéfis,³ l'offensive de 2023 a perturbé toute une série de flux licites et illicites de marchandises, y compris d'armes. Cette restructuration du contrôle territorial dans le nord du Mali a perturbé des itinéraires de trafic d'armes établis de longue date depuis la Libye, traversant le sud de l'Algérie, qui alimentaient historiquement le nord du Mali. (La Libye est un fournisseur majeur d'armes utilisées dans les conflits au Sahel.)

Les réseaux de trafic sont confrontés à des risques accrus le long de ces itinéraires bien établis. Pour atteindre les marchés de destination, ils doivent composer avec une surveillance aérienne accrue, des frappes de drones et une présence militaire terrestre le long des routes principales et dans les villes. La violence dans le nord du Mali s'est maintenue à un niveau élevé tout au long de l'année 2025, avec des attaques terroristes visant les positions des FAMA, des actes de banditisme sur les routes principales et des affrontements entre groupes armés.⁴

Ces perturbations sont également dues au retour du contrôle gouvernemental sur des villes clés qui étaient historiquement des plaques tournantes du commerce d'armes.⁵ Les réseaux de trafic étroitement liés aux groupes armés, et dépendants de leur protection, ne peuvent plus opérer librement dans ces villes.⁶ Par exemple, Ber était un marché et un point de stockage essentiel pour les marchandises licites et illicites, notamment les produits de consommation tels que le carburant de contrebande en provenance d'Algérie, les véhicules volés et interceptés, les stupéfiants transitant par le nord du Mali et l'or des régions de Kidal et de

Gao.⁷ Sous l'influence des groupes armés, notamment de la structure alors connue sous le nom de Cadre stratégique pour la défense du peuple de l'Azawad, une coalition de mouvements politiques et militaires dans le nord du Mali, et Jama'at Nusr al-Islam wal Muslimin (JNIM), un affilié d'Al-Qaïda et l'organisation extrémiste violente la plus active au Sahel, les trafiquants pouvaient ouvertement stocker et vendre leurs marchandises.

En août 2023, le rôle de Ber en tant que plaque tournante du trafic d'armes a pris fin lorsque les FAMa ont pris le contrôle de la ville, forçant les groupes armés et les trafiquants associés à se retirer. La ville ne pouvait plus servir d'entrepôt pour les marchandises illicites comme auparavant, mais elle reste un point chaud pour des activités illicites moins sensibles, telles que la vente de biens de consommation de contrebande et de drogues de synthèse.⁸ Des sources dans la région suggèrent que d'autres villes, également connues pour être des points chauds sur les itinéraires du trafic d'armes, sont également devenues moins actives.⁹ Cela se reflète dans les données recueillies pour l'IEIM. Les scores pour le trafic d'armes dans les plaques tournantes du nord du Mali, tels que Foïta, Lerneb et Taoudenit, ont tous diminué entre l'édition 2022 de l'IEIM et la dernière série de données.

Cela a entraîné une hausse des prix des armes sur le marché illicite et l'émergence de nouveaux itinéraires de trafic d'armes. Les données sur les prix proposés pour les armes illicites indiquent une augmentation significative sur les marchés du nord du Mali, ce qui suggère une offre limitée et une demande élevée. D'après des entretiens avec des marchands d'armes, des intermédiaires et des membres de groupes armés, cette augmentation des prix des armes remonte à environ 2022.¹⁰ Avec le retrait des forces internationales telles que l'opération Barkhane menée par la France, les violences entre groupes armés se sont intensifiées et la demande en armes a augmenté.¹¹ Cette demande s'est poursuivie en 2023 en raison de l'offensive vers le nord, entraînant une nouvelle hausse des prix. En 2025, les prix se sont stabilisés mais restent élevés. Les données recueillies à Gao, Ménaka et Kidal en février et août 2025 ont confirmé que les prix se maintiennent au même niveau.¹²

En février, le prix d'une AK-47 à Gao atteignait environ 600 000 francs CFA (environ 920 €), contre 200 000 à 300 000 francs CFA (300 à 450 €) avant l'offensive vers le nord de Wagner et des FAMa. Les prix des AK-47 à

Gao étaient encore plus élevés en août. Près de la frontière mauritanienne, ils se situaient entre 900 000 et 1 million de francs CFA (1 370 à 1 520 euros) pour une arme similaire.¹³ Les AK-47 dans cette région se vendaient apparemment entre 600 000 et 700 000 francs CFA en 2023. La même évolution est observée pour les munitions des AK-47, vendues entre 800 et 1 000 francs CFA (1,20 à 1,50 €) l'unité avant 2023, mais qui coûtent désormais entre 1 250 et 1 500 francs CFA (1,90 à 2,30 €) dans la région frontalière de la Mauritanie.¹⁴ Les AK-47 et les armes légères (telles que les pistolets Makarov PM et les mitrailleuses polyvalentes Kalachnikov PKM) restent les armes les plus couramment vendues, en particulier dans les grandes villes. Des armes de plus gros calibre (telles que des mitrailleuses lourdes, des fusils antichars et des lance-roquettes) sont également disponibles, mais elles sont vendues de manière plus discrète.

Outre la perturbation des chaînes d'approvisionnement, divers facteurs contribuent à l'augmentation de la demande en armes, ce qui fait grimper les prix. Il existe une demande soutenue parmi les nombreux groupes armés du Mali, qui s'arment grâce à des approvisionnements illicites et aux armes saisies aux forces gouvernementales, mais d'autres facteurs augmentant la demande sont plus contre-intuitifs. Le gouvernement malien a récemment annoncé un nouveau processus de désarmement, de démobilisation et de réintégration, visant à réintégrer les groupes armés dans les forces armées maliennes.¹⁵ En 2018, lorsqu'un processus similaire avait été mis en œuvre de manière désordonnée, la demande d'armes avait augmenté.¹⁶ Des individus avaient cherché à se « mobiliser » en achetant des armes afin de participer au processus, et les groupes armés avaient gonflé leurs rangs afin de pouvoir « démobiliser » des combattants sans réduire de manière significative leurs capacités militaires. Des sources au sein de la commission nationale mise en place pour gérer ce processus et des membres du Mouvement pour le salut de l'Azawad (MSA) suggèrent que cela est en train de se reproduire.¹⁷

Les groupes armés trouvent de nouveaux itinéraires et des armes pour le trafic d'armes

L'une des conséquences de cette disruption est que les groupes armés recherchent des itinéraires alternatifs. Par exemple, plusieurs sources indiquent qu'un itinéraire reliant le nord du Nigéria au nord du Mali via le Niger prend de l'importance, en particulier pour la Province de l'État islamique au Sahel (EI Sahel). Selon une source

proche du groupe, des dirigeants de haut rang de l'EI Sahel se seraient rendus au Nigéria fin 2024 et début 2025 afin de consolider leurs liens avec les insurgés de la Province de l'État islamique en Afrique de l'Ouest (ISWAP) et de renforcer leurs réseaux d'approvisionnement mutuels.¹⁸ Cela pourrait se traduire par une augmentation des livraisons d'armes de l'ISWAP à ses alliés de l'EI Sahel au Mali et représente une évolution par rapport aux tendances antérieures en matière d'itinéraires du trafic d'armes : les armes étaient généralement acheminées des États du Sahel vers le Nigéria, plutôt que l'inverse, comme le suggèrent ces nouvelles informations. Le Niger a été confronté à une recrudescence de la violence liée à l'État islamique en 2025. Selon un rapport de Human Rights Watch, près de 130 personnes ont été « sommairement exécutées » par des insurgés islamistes lors d'attaques perpétrées entre mars et septembre.¹⁹

Si les itinéraires bien établis du trafic d'armes de la Libye vers le nord du Mali ont été perturbés, des armes continuent d'être acheminées par ces routes (désormais plus risquées), mais en quantités moindres qu'auparavant. Il semblerait que les groupes armés cherchant à s'approvisionner en drones et en pièces détachées utilisent ces mêmes routes depuis la Libye.

Le changement le plus important sans doute sur les marchés illicites des armes au Mali et au Sahel est l'émergence de la guerre des drones au cours des deux dernières années. Les drones de surveillance et d'attaque, y compris les drones dits « kamikazes » où le drone est le missile, sont désormais largement utilisés par les groupes armés à travers le Sahel, tels que le JNIM et le Front de libération de l'Azawad (FLA), une

coalition de groupes séparatistes touaregs qui revendique l'indépendance ou l'autonomie de la région de l'Azawad, dans le nord du Mali.²⁰ Cette évolution a été décrite par les observateurs comme « la période d'adoption des innovations la plus rapide de l'histoire de la guerre asymétrique ». ²¹ Les images filmées par des drones à vue subjective sont largement diffusées sur les réseaux sociaux à l'intention des partisans des rebelles et du grand public.²²

Par exemple, les 23 août et 5 septembre 2025, le FLA a lancé deux attaques de drones contre les camps des FAMa et de l'Africa Corps à Tessalit, dans la région de Kidal.²³ Dans les deux cas, les images filmées par les drones à vue subjective ont été diffusées sur les réseaux sociaux. Après l'attaque du mois d'août, l'Africa Corps a affirmé qu'il n'y avait eu aucune victime et a publié en ligne une image des débris supposés du drone. Ces attaques font partie d'une série d'attaques similaires revendiquées par le FLA.

Ces nouvelles armes proviennent des mêmes sources que les armes conventionnelles. Selon un responsable du FLA, les drones, leurs explosifs et leurs pièces détachées proviennent principalement de Libye. Il a laissé entendre que les combattants étaient également formés en Libye à l'utilisation des drones.²⁴ Des articles de presse ont suggéré que la prolifération des drones au Sahel était le signe d'un soutien et de formations fournis par les forces spéciales ukrainiennes, en particulier pour contrer les mercenaires russes en Afrique.²⁵

De même, la guerre au Soudan a entraîné une augmentation des flux d'armes dans la région du Sahel. Il s'agit notamment de flux vers le Soudan provenant de



FIGURE 1 Flux d'armes illicites vers le nord du Mali, en septembre 2025.

sponsors externes au conflit qui acheminent du matériel via la Libye et le Tchad, et de flux sortants, une partie des armes destinées au Soudan se répandant dans la région. Si la majorité de ce « débordement » reste confiné au Tchad et à la Libye, pays voisins, les recherches de la GI-TOC suggèrent que depuis fin 2024, certaines armes se retrouvent plus loin, au Niger et au Mali. Ces armes transitent par la région du Tibesti, dans le nord du Tchad,²⁶ ou par des plaques tournantes clés du commerce dans le sud de la Libye, tels qu'Ubari et Ghat, via la route de contrebande empruntant la Passe de Salvador, vers le nord du Niger.²⁷

Les réseaux touaregs, qui ont des liens familiaux et commerciaux à travers le Mali et le Niger, jouent un rôle déterminant dans l'approvisionnement des groupes armés du nord du Mali.²⁸ Ces réseaux sont impliqués dans le transport d'armes vers le sud via la Passe de Salvador jusqu'au nord du Niger, pour finalement atteindre le nord du Mali.²⁹ D'autres sources suggèrent que le JNIM, plutôt que de s'appuyer sur les réseaux touaregs pour s'approvisionner en armes, a des individus chargés d'acheter des armes à Ubari et de les transporter vers le nord du Mali. De même, le FLA enverrait des individus acheter des armes et les ramener dans les zones sous son contrôle.³⁰

Effets de la perturbation sur les marchés illicites d'armes

L'offre limitée d'armes illicites au Mali dans un contexte de forte demande soutenue pourrait avoir des conséquences difficiles à prévoir. Certains acteurs pourraient être incités à vendre leurs stocks d'armes excédentaires, ce qui augmenterait la circulation de marchandises illicites. Selon certaines sources, des

membres du JNIM auraient saisi cette opportunité pour vendre des armes pillées lors d'affrontements ou saisies dans les stocks du gouvernement.³¹ Dans les régions de Gao et de Kidal en particulier, le JNIM utilise les zones d'exploitation aurifère auxquelles il a accès, notamment la plus grande mine d'or du nord du Mali, N'thaka, comme marchés pour le commerce de marchandises illicites, y compris d'armes.³² Cela a été confirmé par plusieurs mineurs d'or de la région.³³ Il n'est pas clair si les ventes d'armes par le JNIM aux groupes miniers sont motivées par les prix élevés ou simplement par la nécessité de se débarrasser des stocks dont les combattants du JNIM n'ont pas besoin. Des entretiens avec des membres de groupes armés ont révélé que certaines troupes des FAMa vendent illégalement des armes appartenant à l'État.³⁴ De même, il est difficile de déterminer si les prix élevés constituent une incitation à cette pratique ou s'il s'agit simplement d'une continuation du mauvais contrôle des armes chez les FAMa, observé au cours des années précédentes.

Le commerce illicite d'armes est un marché « accélérateur » car il fournit les armes, les munitions et le matériel nécessaires à la poursuite du conflit. La hausse des prix des armes dans le nord du Mali et l'émergence de différents itinéraires pour acheminer des armes aux groupes armés témoignent d'une demande constante en armes. Ils révèlent également les liens entre les organisations extrémistes violentes au Mali et d'autres groupes dans la région plus large. Ces liens peuvent contribuer à renforcer les groupes armés face à la perturbation de l'approvisionnement en armes, aux offensives du gouvernement et à la surveillance accrue au Mali.

Notes

1 Lyes Tagziria et Lucia Bird, Économies illicites et instabilité : cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest 2025, GI-TOC, octobre 2025.

2 Ibid.

3 Morgane le Cam, Malian army drones strike Kidal, northern rebel stronghold, *Le Monde*, 9 novembre 2023.

4 International Crisis Group, *CrisisWatch*, août-septembre 2025.

5 Lyes Tagziria et Lucia Bird, Économies illicites et instabilité : cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest 2025, GI-TOC, octobre 2025.

6 Entretiens avec des marchands d'armes dans la région frontalière de la Mauritanie, février 2025.

7 Lyes Tagziria et Lucia Bird, Economies illicites et instabilité : cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest en 2025, GI-TOC, octobre 2025.

8 Ibid.

9 Entretiens avec des marchands d'armes dans la région frontalière de la Mauritanie, février 2025.

10 Entretiens avec des intermédiaires du trafic d'armes à Gao, Ménaka et Kidal, février 2025 et août 2025.

11 Ibid. Les forces françaises participant à l'opération Barkhane se sont retirées en août 2022.

12 Ibid.

13 Entretiens avec des marchands d'armes, des groupes d'autodéfense et des mineurs, Gao, février 2025.

14 Entretiens sur le terrain avec des marchands d'armes dans la région frontalière de la Mauritanie, février 2025.

15 Radio France Internationale (RFI), Mali : des combattants des groupes alliés à la Transition vont être intégrés dans l'armée, 12 février 2025.

- 16 Lucia Bird et Lyes Tagziria, Criminalité organisée et dynamiques d'instabilité : cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest, septembre 2022.
- 17 Entretiens avec des sources au sein de la commission nationale chargée de gérer le processus de désarmement, de démobilisation et de réintégration, et avec des membres du MSA, août-septembre 2025.
- 18 Entretiens avec une source liée à l'État islamique, septembre 2025.
- 19 Human Rights Watch, *Niger: Islamist armed group executes civilians, burns homes*, 10 septembre 2025 ; Wyckiffe Muia et Chris Ewokor, *Jihadists 'summarily executed' 127 people in Niger, says rights group*, BBC, 10 septembre 2025.
- 20 Rida Lyammouri et Niccola Milnes, *Countering JNIM's drone proliferation in the Sahel*, Policy Center for the New South, 14 juillet 2025.
- 21 Rida Lyammouri et Niccola Milnes, *Drone warfare and cartel convergence in West Africa: Risks to American safety, security, and prosperity*, Policy Center for the New South, 19 septembre 2025.
- 22 Benjamin Roger et Emmanuel Grynspan, Dans le nord du Mali, les drones ukrainiens éclaircissent l'horizon des rebelles, *Le Monde*, 10 octobre 2024.
- 23 Exemples de vidéos partagées sur les réseaux sociaux : exemple 1, exemple 2.
- 24 Entretien avec un responsable du FLA, septembre 2025.
- 25 Benjamin Roger et Emmanuel Grynspan, Dans le nord du Mali, les drones ukrainiens éclaircissent l'horizon des rebelles, *Le Monde*, 10 octobre 2024.
- 26 Circuits collatéraux : l'impact de la guerre au Soudan sur les marchés des armes et les réseaux de mercenaires au Tchad et en Libye, GI-TOC, à paraître.
- 27 Entretiens avec des observateurs (LY3 et LY4) à Fezzan, en Libye, avril 2025.
- 28 Hassane Koné, juillet 2022, Le trafic d'armes entre la Libye et le Niger reprend, Institut d'études de sécurité.
- 29 Ibid.
- 30 Entretien avec un observateur (LY4) à Fezzan, en Libye, avril 2025.
- 31 Entretien avec un expert du commerce des armes, juin 2025.
- 32 Entretien avec un observateur local des activités du JNIM à Kidal, septembre 2025.
- 33 Ceci est confirmé par plusieurs mineurs d'or et des membres de groupes armés actifs dans la région, août-septembre 2025.
- 34 Entretien avec un membre du MSA à Ansongo, février 2025.

Le marché aux bestiaux de Cinkassé au Togo, qui avait été fermé car soupçonné de servir au blanchiment de bétail volé, a rouvert après des réformes strictes, mais les risques persistent.

Le vol de bétail est devenu une caractéristique déterminante de l'économie de guerre au Sahel, utilisé par les groupes armés pour se financer et acquérir un certain degré de légitimité auprès des communautés. Les données de la cartographie des plaques tournantes illicites menée par la GI-TOC en 2025 ont mis en évidence le vol de bétail comme l'un des marchés criminels qui alimentent le plus l'instabilité (qualifié de « marché accélérateur ») au Sahel et en Afrique de l'Ouest : il est présent dans 15 des 23 plaques tournantes illicites qui affectent le plus l'instabilité régionale.¹

Depuis 2015, le centre du Mali et le Burkina Faso sont l'épicentre des conflits et du vol de bétail. Cependant, cet écosystème criminel dépasse les frontières, et les États côtiers sont des plaques tournantes clés pour le blanchiment du bétail volé. Dans la région des Savanes, au nord du Togo, Cinkassé est depuis longtemps un centre important de commerce. Le marché aux bestiaux de Cinkassé, situé à la frontière avec le Burkina Faso et le Ghana (zone trifrontalière), est devenu l'une des principales plaques tournantes pour le commerce licite et illicite de bétail, en particulier après la fermeture par les autorités togolaises du marché de Koudjouaré, plus à l'est près de la frontière avec le Bénin, pour des raisons de sécurité en 2022.

Depuis 2022, les organisations extrémistes violentes (OEV), au premier titre Jama'at Nasr al-Islam wal Muslimin (JNIM), ont gagné du terrain dans les zones frontalières entre le sud-est du Burkina Faso et la région des Savanes, et la violence a augmenté. Dans la seule région des Savanes, l'Armed Conflict Location & Event Data (ACLED) montre une augmentation des incidents violents liés à l'extrémisme, passant d'un incident entre 2020 et 2021 à 60 entre 2022 et 2024.²

Parallèlement, le vol de bétail a augmenté et s'est transformé, passant de petits larcins largement non violents (souvent le fait de membres de la communauté

ou de bandits) à des pillages violents de troupeaux entiers, souvent liés au JNIM.³ L'initiative de cartographie des plaques tournantes identifie une augmentation du vol de bétail dans les régions septentrionales du Bénin et du Togo, toutes deux de plus en plus touchées par les activités du JNIM. Cela reflète les tendances observées dans les zones de conflit de la région : les régions infiltrées par le JNIM connaissent une augmentation du vol de bétail et une transformation de l'économie criminelle.⁴

Après avoir saisi le bétail, le JNIM s'appuie sur un vaste réseau pour le vendre. Grâce à une chaîne complexe d'intermédiaires, le bétail volé est soit vendu sur les marchés régionaux des zones septentrionales des États côtiers (comme la Côte d'Ivoire et le Togo), soit sur de petits marchés non-officiels (principalement au Ghana), puis acheminé plus au sud vers les grands marchés de consommation. Si ceux-ci se trouvent principalement dans les régions du centre ou du sud (y compris les capitales), les grands marchés régionaux de bétail sont souvent plus proches des zones frontalières, ce qui les rend plus vulnérables à l'infiltration par les intermédiaires des groupes armés.⁵

L'infiltration croissante du JNIM a entraîné des changements dans les économies illicites au-delà du vol de bétail, transformant l'écosystème criminel de Cinkassé. Le Togo est une zone d'importation et de transit importante pour les marchandises arrivant à son grand port maritime, à destination des pays sahéliens enclavés. Étant un point de passage pour la quasi-totalité du commerce, licite et illicite, vers le nord, Cinkassé est depuis longtemps un nœud commercial clé.

Les données 2022 et 2025 de la cartographie des plaques tournantes illicites retracent l'évolution de Cinkassé, qui est passé d'une plaque tournante générale du commerce illicite à un écosystème dans lequel les organisations extrémistes violentes (OEV), en particulier

le JNIM, sont davantage intégrées dans les économies et la logistique locales.⁶ Jusqu'en 2022, la principale préoccupation, reflétée dans les conclusions de la cartographie des plaques tournantes de 2022, était le rôle potentiel des réseaux de trafic dans la facilitation des activités des groupes extrémistes et leur implantation dans la région, comme ils l'ont fait dans d'autres zones frontalières des pays côtiers, notamment dans le complexe W-Arly-Pendjari, à la frontière entre le Bénin, le Burkina Faso et le Niger.⁷ En 2025, la cartographie des plaques tournantes illicites montre que le JNIM opérait dans le nord du Togo et s'appuyait entièrement sur Cinkassé comme nœud clé pour son approvisionnement et son financement, en particulier sur le commerce de motos, de carburant et de bétail.⁸

Efforts de lutte contre le blanchiment du bétail sur les marchés régionaux

À l'instar d'autres pays de la région, l'État togolais a réagi à l'évolution de la criminalité à Cinkassé en imposant des restrictions. Il a limité les ventes informelles de carburant⁹ et surtout, fermé le marché aux bestiaux de la ville en octobre 2024. Les porte-paroles du gouvernement ont déclaré que ce marché était un nœud important du JNIM pour le blanchiment d'animaux volés et une source de financement clé pour le groupe.¹⁰

Les marchés aux bestiaux en Afrique de l'Ouest subissent une pression intense des autorités qui cherchent à limiter les flux financiers vers les groupes armés. Les centres du commerce de bétail jouent

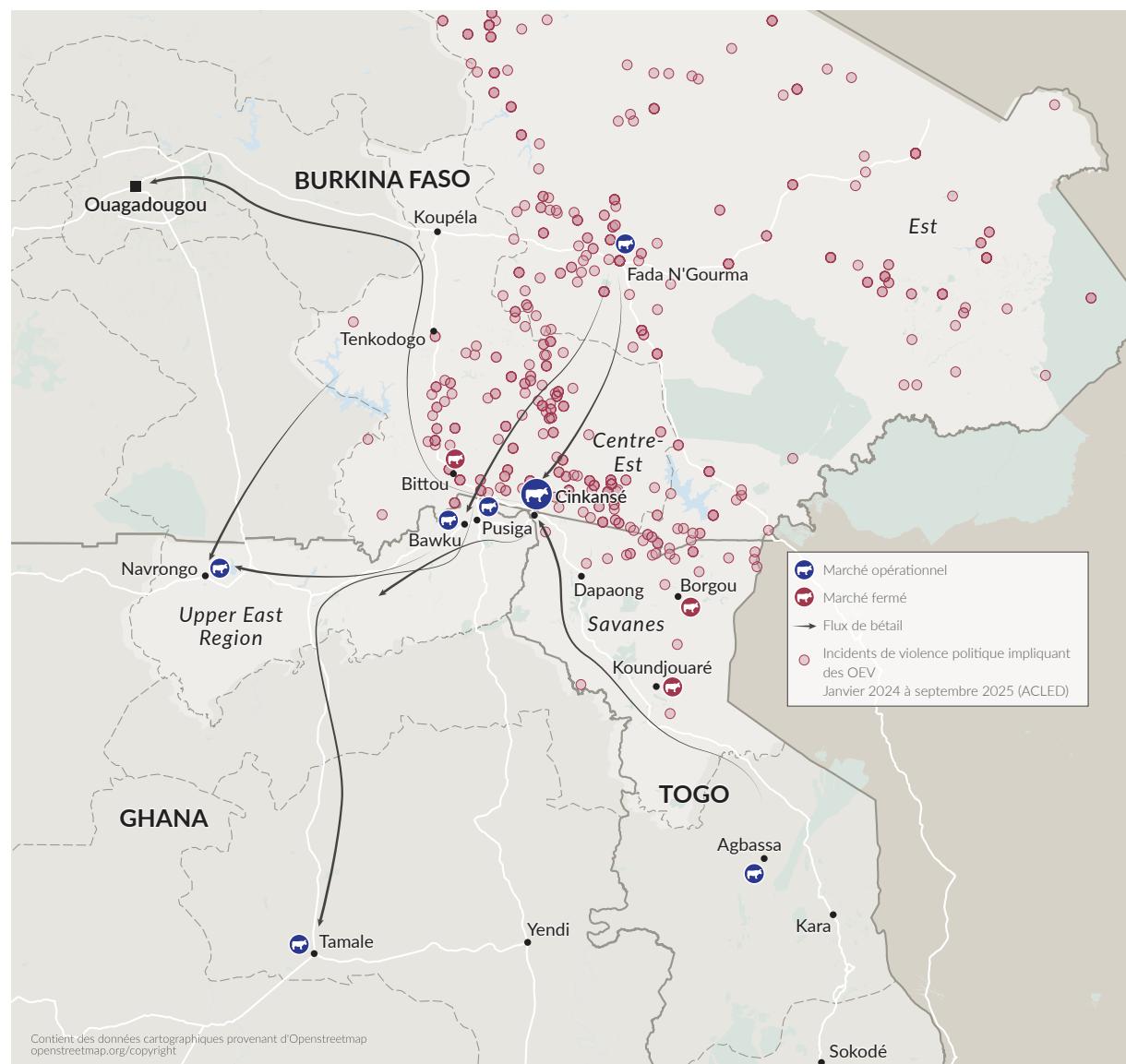


FIGURE 1 Flux du commerce de bétail, fermetures de marchés et insécurité dans la zone trifrontalière entre le Togo, le Burkina Faso et le Ghana.

Source : D'après les données recueillies par la GI-TOC, Acting For Life et ACLED

désormais un rôle clé dans les stratégies de lutte contre les insurrections mises en place par les autorités nationales.¹¹ Au Mali, plusieurs grands marchés de Bamako ont été temporairement fermés en septembre 2024 après une attaque meurtrière du JNIM contre la capitale. Dans la région Est du Burkina Faso, le dernier grand marché aux bestiaux de la capitale régionale, Fada N'Gourma, est sous pression. Le ministre burkinabé de la sécurité s'est rendu sur le marché fin 2024 afin de discuter des méthodes pour empêcher les insurgés d'y accéder.¹² La fermeture des marchés n'est pas une approche spécifique au Sahel et ne constitue pas une stratégie nouvelle. Dans le nord-est du Nigéria, les autorités ont fermé des marchés aux bestiaux dès 2016 afin de couper des sources de financement de Boko Haram, tandis que dans l'État de Zamfara, au nord-ouest, des dizaines de marchés ont été fermés entre 2018 et 2022.¹³

La stratégie visant à priver les groupes extrémistes violents de ressources et de financements va bien au-delà du vol de bétail et s'inscrit dans une tendance politique plus large. En Afrique de l'Ouest et au Sahel, cette logique s'applique de plus en plus aux chaînes d'approvisionnement opérationnelles, avec des mesures ciblant des produits tels que le carburant, les motos et même l'or, partant du principe que des restrictions d'accès affaibliront les groupes armés. Cependant, ces approches comportent des risques similaires aux différents contextes : elles ne tiennent souvent pas compte des stratégies d'adaptation des acteurs armés, tout en imposant des coûts élevés aux communautés qui dépendent de ces mêmes flux pour leur subsistance.¹⁴

Depuis 2022, les autorités togolaises ont fermé temporairement ou définitivement tous les marchés principaux de la région des Savanes, y compris Koudjouaré et Borgou, à la suite de l'infiltration du JNIM et de l'intensification de ses attaques dans la région. Ces fermetures ont eu des conséquences importantes pour les éleveurs, les commerçants¹⁵ et l'économie en général : les marchés générèrent des taxes et des redevances municipales pour les autorités locales et soutiennent des activités économiques connexes telles que le transport, la vente de nourriture et d'eau, la vente de fourrage et des emplois informels pour les intermédiaires et les porteurs.¹⁶

De plus, la fermeture des marchés n'élimine pas le blanchiment du bétail volé. Au contraire, elle déplace le commerce vers des cadres informels (tels que les

marchés noirs), où les transactions sont encore moins réglementées et plus opaques.¹⁷

L'expérience de Cinkassé

Un mois après la fermeture du marché de Cinkassé en octobre 2024, les négociations entre le comité de gestion du marché et les autorités ont abouti à sa réouverture. Sous la pression de l'État, le comité de gestion a introduit des mesures visant à renforcer la traçabilité, à assurer un contrôle plus strict des transactions et à faciliter une surveillance accrue par les autorités, y compris les forces de défense et de sécurité.¹⁸ Ces mesures incluent :

- La réduction de moitié du nombre de courtiers agréés autorisés à opérer sur le marché, qui passe de plus de 40 à 21, sélectionnés sur la base de leur réputation et de leur fiabilité selon leurs pairs.
- L'enregistrement des courtiers et la délivrance de badges, ce qui facilite le contrôle des transactions.
- L'enregistrement des négociants qui souhaitent vendre des animaux sur le marché et l'obligation pour eux de présenter une pièce d'identité.
- L'obligation d'utiliser des reçus standardisés pour toutes les ventes, sur lesquels figurent le nom du courtier, ainsi que le nombre et la race des animaux.
- Le partage de copies des reçus avec les autorités (y compris la police et la gendarmerie aux points de contrôle) afin qu'elles soient informées des mouvements vers et hors du marché.
- Vérifier les reçus et le nombre d'animaux aux points de contrôle lorsque les négociants quittent le marché.
- Limiter les mouvements de bétail entrant et sortant du marché à la journée.

Ensemble, ces réformes constituent l'une des tentatives les plus ambitieuses à ce jour pour réglementer un marché régional du bétail. Elles ont permis de protéger l'activité du marché : au cours des huit premiers mois de 2025, 23 000 animaux ont été vendus à Cinkassé, soit 59 % de plus que les 14 500 vendus en 2024, année où le commerce a été affecté par l'insécurité à la frontière avec le Burkina Faso et les restrictions (qui ont abouti à la fermeture du marché en octobre) imposées par les autorités.¹⁹



Le marché aux bestiaux de Cinkassé au Togo est un exemple clé des efforts déployés pour réformer les marchés précédemment exploités par des acteurs illicites.

En octobre 2025, un an après la fermeture du marché pendant un mois, les autorités locales, le comité du marché et les forces de sécurité décrivent tous les réformes comme des garanties crédibles contre le blanchiment du bétail volé par le JNIM. Ils ont comblé trois lacunes principales qui permettaient auparavant au bétail volé d'entrer sur le marché. Premièrement, la forte réduction du nombre de courtiers a limité la marge de manœuvre pour des intermédiaires plus opportunistes, en particulier de jeunes courtiers soupçonnés de faciliter des ventes douteuses. Deuxièmement, des règles plus strictes en matière de documentation et des enquêtes lorsqu'il y a un doute sur la provenance d'un animal ont augmenté les coûts et les risques liés aux tentatives d'introduire du bétail volé. Troisièmement, l'interdiction de déplacer le bétail de nuit signifie que les transactions ne peuvent avoir lieu que pendant les heures d'ouverture officielles du marché, sous le regard du comité et des forces de sécurité. Ensemble, ces mesures sont considérées comme comblant les failles que des groupes tels que les intermédiaires liés au JNIM exploitaient autrefois, tout en améliorant la conformité et la transparence.²⁰ Il est important de noter qu'il n'y a aucune indication que des marchés parallèles émergent ou que les commerçants évitent Cinkassé ; au contraire, les ventes ont augmenté.²¹

Notes

- 1 Lyes Tagziria et Lucia Bird, Économies illicites et instabilité : cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest 2025, GI-TOC, octobre 2025.
- 2 ACLED, Data Export Tool.
- 3 Pour une analyse plus approfondie du vol de bétail dans cette région, voir James Courtright et Kars de Bruijne, *Cattle Wahala:*

Néanmoins, ce modèle n'est pas infaillible. Certains courtiers continuent d'éviter de produire des reçus, et une sensibilisation continue ainsi qu'une application stricte de la loi sont essentielles pour garantir que la conformité aux règles ne baisse pas. Plus fondamentalement, le succès de Cinkassé ne peut pas entièrement protéger le commerce du bétail volé plus en amont. Le bétail volé peut toujours être blanchi plus tôt dans la chaîne d'approvisionnement, en particulier sur les marchés du Burkina Faso, avant d'atteindre la frontière. Pour beaucoup, la leçon à tirer est que les pratiques mises en œuvre à Cinkassé devraient idéalement être étendues à l'ensemble du réseau commercial.

La leçon tirée de Cinkassé est claire : une forte pression réglementaire, associée à un engagement local inclusif, peut transformer un marché plutôt que le fermer. La fermeture des marchés peut sembler être une solution rapide en matière de sécurité, mais elle prive les communautés et les États de revenus tout en poussant le commerce vers des structures informelles, sans parvenir à réduire la menace. En revanche, des réformes négociées, soutenues par la menace crédible d'une fermeture, peuvent aligner les incitations pour une meilleure traçabilité. Les autorités des États côtiers et sahariens voisins devraient donc considérer Cinkassé comme un modèle pour lutter contre le blanchiment d'animaux volés et le financement d'organisations extrémistes violentes.

How Ghana, Burkina Faso and Togo can jointly address the political economy of cattle rustling and smuggling in the tri-border region, Clingendael, 8 juillet 2025.

4 Flore Berger, *De la chair à canon : le vol de bétail et l'économie de guerre au Mali*, GI-TOC, mars 2023.

- 5 Flore Berger, Vol de bétail et insécurité : dynamiques dans la zone trifrontalière entre le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Ghana, GI-TOC, juillet 2025.
- 6 Cette comparaison est réalisée à partir des données de la cartographie des plaques tournantes de 2022 et 2025.
- 7 Antônio Sampaio et al., Une réserve de ressources : les groupes armés et l'économie des conflits dans les parcs nationaux du Burkina Faso, du Niger et du Bénin, GI-TOC, mai 2023.
- 8 Lyes Tagziria et Lucia Bird, Économies illicites et instabilité : cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest 2025, GI-TOC, octobre 2025.
- 9 Edouard Samboe, Interdiction du carburant frelaté : Les reconvertis tentent de joindre les deux bouts, Laabal, 13 août 2024.
- 10 27avril, Togo : Fermeture du marché de Cinkansé : une économie locale asphyxiée, 8 novembre 2024.
- 11 Bernard Bonnet et Sergio Dario Magnani, Défendre les droits des acteurs du commerce régional de bétail face à l'insécurité et aux crises sécuritaires, Comité permanent inter-États de lutte contre la sécheresse dans le Sahel, 2021.
- 12 James Courtright, *How stolen cattle links Ghana to the jihadist conflict in the Sahel*, The New Humanitarian, 16 juillet 2025.
- 13 Kingsley L Maduke, *Driving destruction: Cattle rustling and instability in Nigeria*, GI-TOC, janvier 2023.
- 14 GI-TOC, Écueils lors de la réponse aux chaînes d'approvisionnement des groupes armés : leçons tirées du Cameroun et du Sahel, Bulletin de risque n°10, janvier 2024.
- 15 Jeune Afrique, Entre gouvernement et djihadistes, les marchés aux bestiaux du nord du Togo, au cœur d'un casse-tête sécuritaire, 15 juillet 2025.
- 16 27avril, Togo : Fermeture du marché de Cinkansé : une économie locale asphyxiée ; Zana Coulibaly, *Livestock markets: a goldmine for local authorities?*, Acting for Life, 25 octobre 2022.
- 17 Atelier à Lomé avec des représentants de comités de gestion des marchés, des organisations pastorales et les autorités de la zone trifrontalière entre le Ghana, le Togo et le Burkina Faso, juillet 2025.
- 18 Ibid.
- 19 Statistiques fournies par Acting For Life dans le cadre de son suivi des principales infrastructures liées à l'élevage.
- 20 Entretiens ultérieurs à l'atelier de Lomé avec des représentants de comités de gestion des marchés, des organisations pastorales et les autorités de la zone trifrontalière, septembre 2025.
- 21 Ibid.

Lakurawa étend rapidement son contrôle territorial et augmente ses revenus dans le nord-ouest du Nigéria, et pourrait contribuer à créer le pont tant redouté entre les groupes armés nigérians et sahéliens.

Les violences liées à Lakurawa, un groupe armé du nord-ouest du Nigéria qui aurait prêté allégeance à l'État islamique au Grand Sahara (ISGS), ont augmenté depuis janvier 2025.¹ Elles ont fait des dizaines de morts,² causé la destruction à grande échelle de maisons et provoqué des déplacements massifs de population à Sokoto et Kebbi.³ Cette recrudescence de la violence, concentrée dans une région instable, où se rejoignent le Nigéria, le Niger et le Bénin, pourrait constituer un pont inquiétant pour l'expansion des groupes extrémistes violents du Sahel vers le nord du Nigéria.

Les économies illicites alimentent et soutiennent Lakurawa, et l'expansion du groupe vers de nouveaux territoires lui permet d'accéder plus facilement à des sources de revenus essentielles. Le groupe tire ses revenus du vol de bétail, des enlèvements, de l'extorsion dans le cadre de la *zakat* qu'il a imposée (une forme d'aumône obligatoire dans l'islam) et du commerce illicite de carburant, notamment en vandalisant des oléoducs transfrontaliers et en saisissant les stocks de carburant des négociants du marché noir.⁴ Ces revenus illicites renforcent les capacités opérationnelles du groupe et consolident encore davantage sa présence dans la région.

Cela reflète les tendances observées dans toute l'Afrique de l'Ouest, où les groupes armés sont impliqués dans les économies illicites. Comme le soulignent les conclusions du Dispositif de surveillance des économies illicites et de l'instabilité 2025,⁵ les groupes armés en Afrique de l'Ouest participent aux économies illicites pour trois raisons principales : générer des revenus, obtenir des ressources opérationnelles telles que des armes, du carburant ou des véhicules, et renforcer leur légitimité auprès des communautés dans lesquelles ils opèrent. L'extorsion des communautés par Lakurawa, qui impose une forme de « gouvernance » extra-légale pour collecter des revenus et des ressources, montre que le groupe utilise cette stratégie bien connue.

Origines et expansion de Lakurawa

Les communautés le long de la frontière entre le Niger et le Nigéria ont pour la première fois été confrontées à ce groupe lorsqu'il était constitué de berger armés, principalement d'origine malienne et nigérienne, qui se déplaçaient fréquemment entre les communautés de l'État de Sokoto en 2017 et 2018.⁶ Initialement perçus comme des alliés potentiels, certains chefs communautaires ont sollicité l'aide de Lakurawa pour lutter contre les bandits qui déstabilisaient la région. Entre 2018 et 2019, le groupe aurait réussi à repousser ces éléments criminels.⁷

Cependant, la stabilité a été de courte durée. Après un différend avec l'un des dirigeants qui avait sollicité son aide, Lakurawa s'est retourné contre les communautés qu'il avait autrefois protégées. Entre 2020 et 2022, le groupe est devenu une force prédatrice, imposant des taxes, confisquant du bétail, se livrant à des enlèvements et imposant une version rigide de l'islam. Certains des bandits délogés par Lakurawa ont formé des alliances avec le groupe, non pas en tant que membres officiels, mais en tant que collaborateurs, notamment dans le cadre d'opérations de vol de bétail et d'enlèvements.⁸

Au troisième trimestre de 2024, Lakurawa avait établi des bases opérationnelles permanentes à Gudu et Tangaza, et ses activités s'étaient étendues à certaines parties du nord de Kebbi.⁹ Depuis début septembre 2025, de nouveaux camps ont vu le jour à Jega, Maiyama et Koko (voir Figure 2).¹⁰ Selon des sources locales, la création de ces camps a élargi la portée géographique des activités du groupe, qui s'étendent désormais au nord-ouest jusqu'à Kogi, au sud-ouest jusqu'à Kwara et à la zone frontalière entre le Bénin, le Nigéria et le Niger.¹¹

ÉVÉNEMENTS LIÉS À LAKURAWA ET ÉVOLUTION DU GROUPE



FIGURE 1 Événements liés à Lakurawa et évolution du groupe.

Source : Analyse de contenus médiatiques et entretiens avec un échantillon représentatif de membres des milices, de chefs communautaires et d'habitants de Sokoto et Kebbi.

Une analyse du Centre international d'études sur les conflits de Bonn estime que le groupe compte plus de 1 000 combattants.¹² Il s'agit probablement d'une estimation prudente, car des sources locales indiquent que le groupe compte jusqu'à 700 membres rien que dans deux zones de gouvernement local, environ 500 à Gudu¹³ et 200 à Arewa.¹⁴

Un pont entre les groupes extrémistes sahéliens et nigérians

Les preuves s'accumulent concernant l'affiliation de Lakurawa à l'ISGS. En juillet 2025, l'équipe de surveillance des sanctions de l'ONU chargée de l'État islamique a déclaré : « Depuis fin 2024, l'ISGS a manifesté son intention de déplacer ses activités vers la

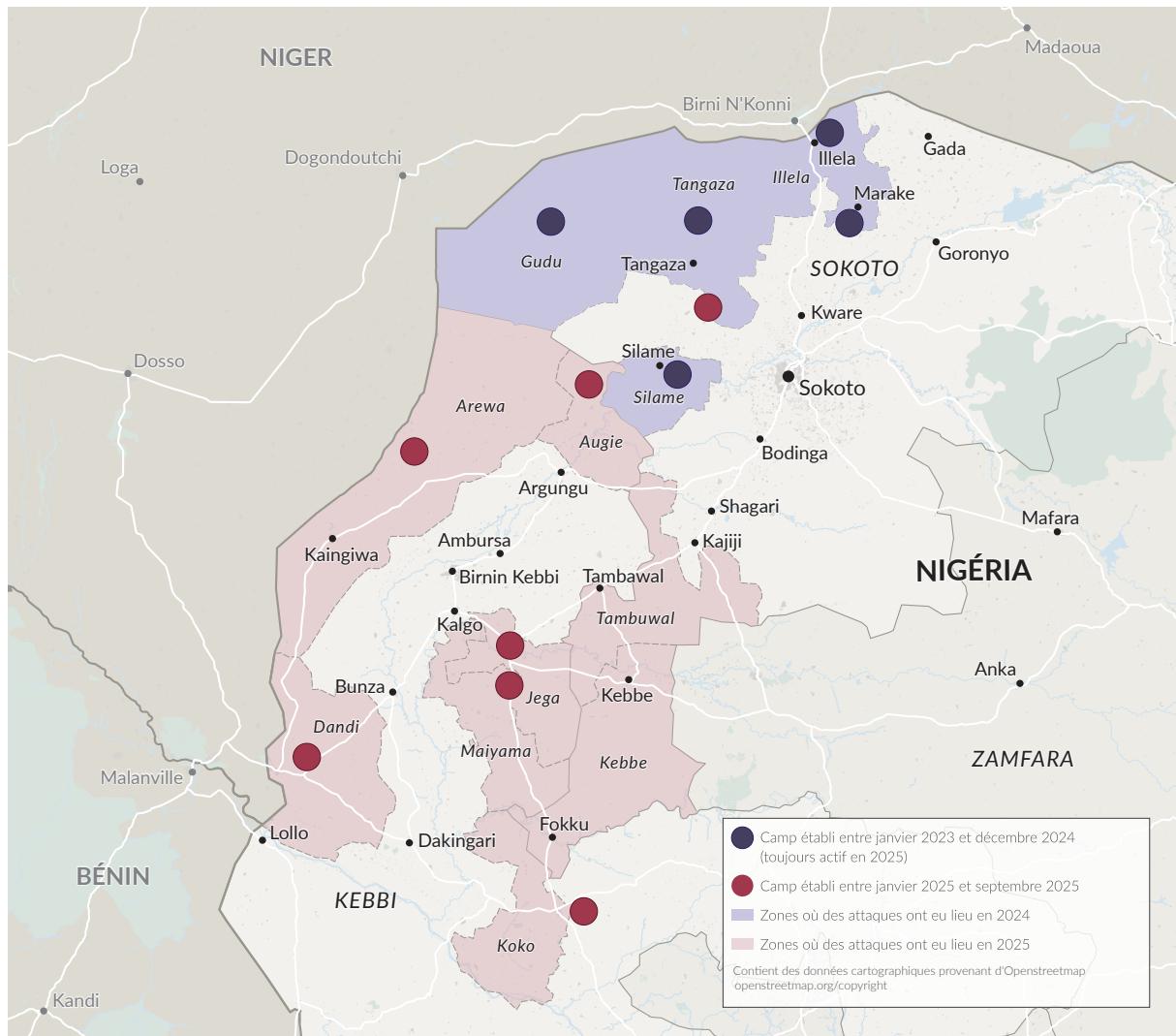


FIGURE 2 Camps de Lakurawa et attaques violentes, novembre 2024-septembre 2025.

Source : Analyse de contenus médiatiques et entretiens menés avec un échantillon représentatif de membres des milices, de dirigeants communautaires et d'habitants de Sokoto et Kebbi.

frontière nord-ouest du Nigéria, en s'appuyant sur le groupe Lakurawa, qui aurait prêté allégeance à l'ISGS. »¹⁵

L'affiliation présumée de Lakurawa à l'ISGS représente une menace importante.¹⁶ Alors que Province de l'État islamique en Afrique de l'Ouest (ISWAP), un autre affilié de l'État islamique solidement implanté en Afrique de l'Ouest depuis des années, opère depuis longtemps dans le nord du Nigéria, les liens entre Lakurawa et l'ISGS augmentent les risques d'une alliance potentielle entre les éléments de l'ISGS du Sahel et les acteurs extrémistes du Nigéria, créant ainsi le pont tant redouté entre les groupes nigérians et sahéliens. Dans la pratique, cela pourrait signifier que les ressources opérationnelles, les combattants et éventuellement les finances pourraient être partagés avec Lakurawa, et que des liens plus étroits pourraient être établis entre l'ISGS

et l'ISWAP au Nigéria. L'expansion continue de Lakurawa vers le Nord-Ouest et le Centre-Nord du Nigéria représente une évolution préoccupante, reflétant le mouvement plus large des groupes extrémistes vers le sud, en direction des côtes de l'Afrique de l'Ouest. Cette tendance est particulièrement alarmante étant donné que la région est restée historiquement relativement protégée de l'influence des groupes extrémistes et risque désormais de devenir une plaque tournante pour la génération de revenus illicites, avec des implications profondes pour la stabilité régionale.

La zone frontalière entre le Bénin, le Nigéria et le Niger abrite un nombre croissant de groupes armés. L'expansion des groupes extrémistes violents du Sahel vers les États côtiers de l'Afrique de l'Ouest constitue une menace régionale émergente, le Nigéria étant de

plus en plus exposé à ce mouvement vers le sud.¹⁷ Dans ce contexte, il est essentiel de lutter contre l'insurrection de Lakurawa pour rétablir la stabilité à l'intérieur des frontières du Nigéria et stopper l'expansion des groupes extrémistes vers les côtes de l'Afrique de l'Ouest. Il est crucial de perturber les sources de revenus de Lakurawa pour contrer l'influence croissante du groupe et ainsi limiter l'expansion et l'enracinement des réseaux extrémistes sahéliens dans le nord du Nigéria.

Des sources de revenus en expansion pour Lakurawa

L'accès de Lakurawa aux ressources augmente à mesure qu'il établit de nouvelles bases opérationnelles et étend ses activités à de nouvelles zones. Le groupe tire des revenus de quatre économies illicites principales : le vol de bétail, l'extorsion, les enlèvements et le commerce illicite de carburant.

Le vol de bétail est l'activité la plus lucrative et la plus déstabilisante. Entre mai et juillet 2025, plus de 1 800 têtes de bétail ont été déclarées volées dans la zone de gouvernement local d'Ilela, à Sokoto, Lakurawa et des bandits affiliés étant responsables de ces vols. Dans la zone de gouvernement local d'Augie, dans l'État de Kebbi, un membre d'une milice a indiqué « qu'environ 2 000 vaches et plus de 1 500 moutons et chèvres » avaient été volés en huit mois en 2024.¹⁸

Auparavant, le bétail volé était vendu sur les marchés proches de la frontière au Niger, où il pouvait atteindre des prix plus élevés. Cependant, la fermeture récente des frontières et le renforcement des contrôles par les

autorités nigériennes ont mis fin à cette chaîne d'approvisionnement essentielle. En réponse, Lakurawa achemine désormais le bétail volé vers des marchés plus éloignés dans des villes du sud du Nigéria telles que Lagos, Ilorin et Ibadan.¹⁹ Il s'agit là d'une adaptation stratégique à la pression internationale, qui a donné naissance à une nouvelle catégorie de courtiers et de négociants qui se rendent dans les forêts pour acheter directement à Lakurawa du bétail volé pour le revendre ensuite dans les centres urbains. Ce marché gris émergent illustre à quel point l'influence économique de Lakurawa ne se limite pas aux zones frontalières reculées, mais s'insère dans les systèmes commerciaux traditionnels.

Expliquant l'ancrage et l'influence croissante du groupe dans l'économie locale du bétail, un homme d'affaires de Gudu a déclaré : « les habitants a commencé à faire des affaires avec eux, en particulier pour le bétail. Leur bétail est très bon marché et disponible sur notre marché. »²⁰ À Augie, le vol de bétail par Lakurawa a dévasté le secteur de l'élevage. Selon une source locale, certains négociants en bétail ont « quitté le secteur ». ²¹

Une autre source importante de financement pour Lakurawa est l'extorsion. Sous prétexte de collecter la zakat, ils contraignent les agriculteurs et les éleveurs à leur remettre du bétail et d'autres biens. Il s'agit d'un processus d'extraction forcée, une stratégie couramment utilisée par les organisations extrémistes violentes en Afrique de l'Ouest. Les vols se transforment en zakat à

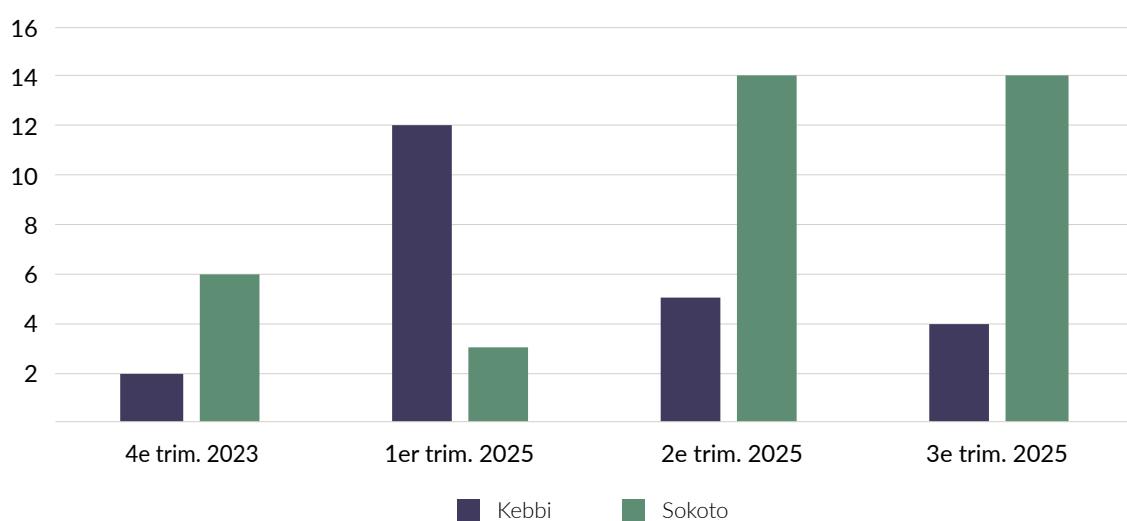


FIGURE 3 Incidents violents liés à Lakurawa à Sokoto et Kebbi, 2023 et 2025.

Source : données d'ACLED

mesure que le niveau d'influence d'un groupe sur un territoire augmente.

Les enlèvements contre rançon sont souvent menés en collaboration avec des groupes de bandits. Auparavant source de tensions entre Lakurawa et les bandits, principalement en raison de désaccords sur la juridiction opérationnelle et le partage des revenus, cette pratique est désormais coordonnée. Certains bandits délogés par Lakurawa ont rejoint le groupe pour commettre des enlèvements, car ils ont perdu le contrôle du territoire et doivent subvenir à leurs besoins.

En général, un enlèvement commis par Lakurawa prend la forme d'une incursion à moto du groupe dans les communautés. Ils tirent et tuent toute personne qui résiste ou qu'ils soupçonnent d'être un membre d'une milice, et enlèvent ceux qu'ils jugent suffisamment riches pour payer une rançon. Par exemple, lors d'attaques coordonnées visant des communautés dans les zones de gouvernement local de Kebbe et Tambuwal, un nombre indéterminé d'habitants ont été enlevés et des dizaines ont été tués en septembre 2025.²²

Le vol de carburant constitue une autre source de revenus. Le 13 décembre 2024, l'oléoduc Niger-Bénin a été attaqué dans la région de Dosso, au Niger, vraisemblablement par des combattants de Lakurawa. Les autorités nigériennes ont affirmé que les militants avaient attaqué avec le soutien des forces nigériennes. Le gouvernement fédéral du Nigéria a démenti cette accusation, soulignant que le pays était déterminé à lutter contre l'extrémisme violent dans la région.²³

Bien que les médias aient présenté l'acte de vandalisme commis par Lakurawa sur l'oléoduc Niger-Bénin comme un acte de sabotage, des sources locales ont suggéré qu'il y avait de fortes motivations économiques.²⁴ Le groupe siphonne régulièrement du carburant des oléoducs Niger-Bénin qui traversent sa zone d'opération et le vend à des acheteurs du Niger. Cela s'accompagne souvent d'actes de sabotage ciblés contre les oléoducs, peut-être pour dissimuler les vols ou pour affirmer son contrôle sur des infrastructures essentielles.²⁵

Au moins six attaques ont été perpétrées contre les oléoducs Niger-Bénin entre décembre 2024 et mai 2025.²⁶ À Sokoto, le groupe s'approvisionne principalement en carburant aux dépens des oléoducs transfrontaliers. À Kebbi, où il n'y a pas d'oléoducs de ce type, un chef de milice a décrit comment ils « volent du carburant aux vendeurs du marché noir et aux stations-service ».²⁷

La stratégie contre Lakurawa doit cibler ses sources de revenus

La base économique diversifiée de Lakurawa soutient ses opérations et permet au groupe de s'adapter à des conditions changeantes, telles que l'impact de la fermeture des frontières sur son rôle dans le marché du vol de bétail.

À certains égards, l'exploitation des économies illicites par Lakurawa est un exemple type des tendances observées dans les plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest.²⁸ Grâce au vol de bétail et aux enlèvements contre rançon, le groupe génère les revenus dont il a besoin. Le vol de carburant lui permet d'amasser des revenus et d'accéder à une ressource nécessaire à la conduite de ses opérations. La zakat, l'extorsion et les enlèvements lui permettent de renforcer son image de groupe redouté et d'asseoir sa légitimité en tant qu'acteur influent.

À d'autres égards, il s'agit toutefois d'un acteur unique dans la région frontalière entre le Nigéria et le Niger. Sa relation avec l'ISGS pourrait transformer le rôle des groupes armés sahéliens dans le nord du Nigéria. Dans cette optique, son implication dans des économies illicites telles que le vol de bétail, l'extorsion et les enlèvements constitue une évolution préoccupante. L'analyse du Dispositif de surveillance des économies illicites et de l'instabilité a montré que ces marchés ont un effet « accélérateur » sur l'instabilité et les conflits.²⁹ Toute stratégie efficace visant à affaiblir Lakurawa doit donc cibler ses sources de revenus afin de perturber l'écosystème financier du groupe.

Notes

- 1 Conseil de sécurité des Nations Unies, *Letter dated 21 July 2025 from the chair of the Security Council committee pursuant to resolutions 1267 (1999), 1989 (2011) and 2253 (2015) concerning Islamic State in Iraq and the Levant (Da'esh), Al-Qaida and associated individuals, groups, undertakings*, juillet 2025.
- 2 Isad Ismaila, *Six-month killing spree: Lakurawa terrorists leave 59 dead in north-west Nigeria*, HumAngle, 21 juin 2025.
- 3 Sahara Reporters, *Lakurawa terrorists kill Sokoto community leader, one other in fresh attack*, 20 septembre 2025.
- 4 Entretien avec un expert en sécurité basé à Sokoto, 1er octobre 2025.
- 5 Lyes Tagziria et Lucia Bird, *Économies illicites et instabilité : cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest* 2025, GI-TOC, octobre 2025.
- 6 Entretiens avec des membres de milices et des habitants de Sokoto et Kebbi, septembre 2025.
- 7 Institut des Nations Unies pour la recherche sur le désarmement, *The Lakurawa: North-west Nigeria's 'newest' threat*, 26 mars 2025.
- 8 Entretien avec le chef d'une milice à Augie, 14 septembre 2025.
- 9 Shola Lawal, *Lakurawa, le nouveau groupe armé qui sème le chaos à la frontière entre le Nigeria et le Niger*, Al Jazeera, 10 janvier 2025.
- 10 Entretien avec un expert en sécurité basé à Sokoto, 1er octobre 2025.
- 11 Ibid. ; entretien avec un chef de milice dans la zone de gouvernement local d'Augie, dans l'État de Kebbi, le 14 septembre 2025.
- 12 Mustapha Alhassan, Oyewole Oginni et Claudia Breitung, *Countering Lakurawa recruitment in north-west Nigeria*, Centre international d'études sur les conflits de Bonn, septembre 2025.
- 13 Entretien avec un homme d'affaires à Gudu, 13 septembre 2025.
- 14 Entretien avec un leader de la jeunesse à Arewa, 14 septembre 2025.
- 15 Conseil de sécurité des Nations Unies, *Letter dated 21 July 2025 from the chair of the Security Council committee pursuant to resolutions 1267 (1999), 1989 (2011) and 2253 (2015) concerning Islamic State in Iraq and the Levant (Da'esh), Al-Qaida and associated individuals, groups, undertakings*, juillet 2025.
- 16 Institut des Nations Unies pour la recherche sur le désarmement, *The Lakurawa: North-west Nigeria's 'newest' threat*, mars 2025.
- 17 Center for Preventive Action, *Violent extremism in the Sahel*, 4 septembre 2025.
- 18 Entretien avec le chef d'une milice dans la zone de gouvernement local d'Augie, Kebbi, 14 septembre 2025.
- 19 Ibid.
- 20 Entretien avec un homme d'affaires dans la zone de gouvernement local de Gudu, Sokoto, 13 septembre 2025.
- 21 Entretien avec le chef d'une milice dans la zone de gouvernement local d'Augie, Kebbi, 14 septembre 2025.
- 22 Musa Ubandawaki, *Communities flee, village head in exile as Lakurawa, bandits, kidnappers sack villages in Sokoto*, Vanguard, 16 septembre 2025.
- 23 Ojochenemi Onye, *Nigeria denies allegations of involvement in Niger oil pipeline attack*, Business Day, 21 décembre 2024.
- 24 Ibid.
- 25 Entretien avec le chef d'une milice à Illela, Sokoto, 13 août 2025.
- 26 Goro Initiative, *Niger: Satellite images reveal possible oil spills following pipeline attack*, 19 janvier 2025 ; Zagazola Makama, *Pipeline attacked again near Konni in Niger Republic*, Zagazola, 9 mai 2025
- 27 Entretien avec le chef d'une milice à Augie, 14 septembre 2025.
- 28 Lyes Tagziria et Lucia Bird, *Économies illicites et instabilité : cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest* 2025, GI-TOC, octobre 2025.
- 29 Ibid.

Le blocus imposé par le JNIM dans le sud-ouest du Mali illustre l'importance stratégique de contrôler les principales routes d'approvisionnement licites et illicites pour tirer des bénéfices opérationnels, financiers et politiques.

Le 14 septembre 2025, des militants de Jama'at Nusrat al-Islam wal-Muslimin (JNIM) ont tendu une embuscade à un convoi de plus de 100 camions-citernes arrivant du Sénégal sur la route nationale RN1 reliant le Sénégal à Bamako.¹ Un peu plus d'une semaine plus tard, le JNIM a attaqué plusieurs camions-citernes se rendant à Bamako depuis la Côte d'Ivoire, les pillant avant de les incendier.² Ces opérations, ainsi que plusieurs autres attaques et activités menées par l'organisation extrémiste violente affiliée à Al-Qaïda dans le sud et le sud-ouest du Mali, se sont déroulées dans le contexte d'un blocus, annoncé par le JNIM le 1er septembre, de la ville de Kayes et de la localité de Nioro du Sahel, dans le sud-ouest du pays. En plus d'interdire aux habitants de quitter la région, le JNIM a annoncé une interdiction d'importer du carburant des États côtiers voisins, c'est-à-dire le Sénégal, la Mauritanie, la Guinée et la Côte d'Ivoire.

En ciblant les principales artères commerciales menant à Bamako, le JNIM a cherché à asphyxier la capitale malienne afin d'exercer une pression maximale sur la junte militaire et, à terme, de la renverser. Les répercussions économiques, politiques et sociales ne se sont pas fait attendre. Les pénuries de carburant ont rapidement touché les régions du sud, y compris Bamako, et les populations locales ont été contraintes de passer des heures à chercher de l'essence ou sont restées coincées, dans l'incapacité de payer les prix des taxis en forte hausse.³ Au cours de la dernière semaine d'octobre, les autorités maliennes ont annoncé la fermeture temporaire des écoles et des universités dans tout le pays en raison de la pénurie de carburant provoquée par le blocus.⁴ Peu après, les États-Unis et de nombreux autres pays ont exhorté leurs ressortissants présents au Mali à quitter immédiatement le territoire.⁵

Le ciblage délibéré des principales routes a démontré l'importance stratégique des infrastructures de transport. Les groupes armés exploitent les routes à des fins politiques en perturbant simultanément les économies locales et en affaiblissant l'État, se positionnant ainsi comme des fournisseurs alternatifs de gouvernance. Cependant, les routes et les axes de transport en général ne soutiennent pas seulement la circulation des marchandises licites qui alimentent les économies nationales et régionales, elles permettent également la circulation des marchandises illicites. Les conclusions de la cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest pour 2025 mettent en évidence les liens entre les routes, les économies illicites et la violence des groupes armés : douze tronçons de routes principales dans la région ont été identifiés comme des plaques tournantes illicites. Ils sont concentrés au Sahel et au Nigéria, et comprennent des artères transfrontalières telles que la route Dori-Téra reliant le Burkina Faso et le Niger.⁶ La cartographie illustre la manière dont les routes sont exploitées par les groupes armés et les réseaux criminels à des fins opérationnelles et financières, par le biais du trafic de marchandises, des barrages routiers et de la taxation.

Contrôler les routes, contrôler la population

En ce qui concerne leur implication dans les économies illicites, les groupes armés doivent trouver un équilibre entre la recherche du soutien des populations locales et l'acquisition de revenus et d'autres ressources.⁷ Souvent, le soutien du public à leur égard peut être compromis s'ils participent à certaines activités économiques illicites qui nuisent directement aux communautés. Contrairement à des endroits tels que les mines d'or ou les parcs nationaux, où les groupes armés peuvent avoir besoin de renforcer leur légitimité auprès des résidents, les populations en déplacement sur les routes peuvent être traitées différemment. Les groupes armés peuvent

se montrer plus prédateurs, extorquant les voyageurs aux barrages routiers ou se livrant à des vols, des enlèvements et des extorsions.⁸

Cependant, si les groupes armés privilégient souvent les gains financiers à leur acceptation par les civils sur les routes, le contrôle des routes a des implications importantes pour la gouvernance. L'extorsion sur les routes va au-delà de la génération de revenus : elle indique qui contrôle une route et, par extension, qui a le pouvoir de la taxer. La sécurité sur les routes est essentielle pour les moyens de subsistance des populations civiles, leur perception de leur propre sécurité et leur compréhension de l'entité qui contrôle la situation. Elles constituent donc des espaces clés de contestation entre les groupes armés non étatiques et les États, qui se disputent l'influence.⁹

Au Nigéria, par exemple, un groupe de bandits a déclaré que plusieurs barrages routiers sur les routes Magami-Dansadou et Kaduna-Abuja, bien qu'utiles pour générer des revenus, étaient également une expression de défiance envers les forces de l'État, une démarche politique plutôt que purement criminelle.¹⁰ Les organisations extrémistes violentes du Sahel, notamment le JNIM, ont imposé des blocus politiques similaires à

des villes et des villages du Mali et du Burkina Faso. À la fin de l'année 2025, au moins 40 villes étaient confrontées à des blocus au Burkina Faso.¹¹

Le blocus du carburant et les autres activités violentes du JNIM dans le sud et le sud-ouest du Mali depuis juillet 2025 illustrent comment les infrastructures routières et les économies illicites se rejoignent pour générer des approvisionnements, des revenus et un moyen de pression pour les groupes armés. L'effondrement des chaînes d'approvisionnement officielles pousse les entreprises à s'appuyer sur des réseaux informels, qui sont souvent taxés par le JNIM, ce qui renforce le contrôle financier du groupe.¹² Plus important encore, en prenant le contrôle des routes reliant le Mali à d'autres pays, principalement à la Côte d'Ivoire via Sikasso et au Sénégal via Kayes, le JNIM a démontré sa puissance à l'État et aux populations locales. Le carburant est essentiel au fonctionnement du pays, et en perturbant l'économie, le JNIM a mis en évidence la faiblesse de la junte, qu'il pousse stratégiquement à un point de rupture.

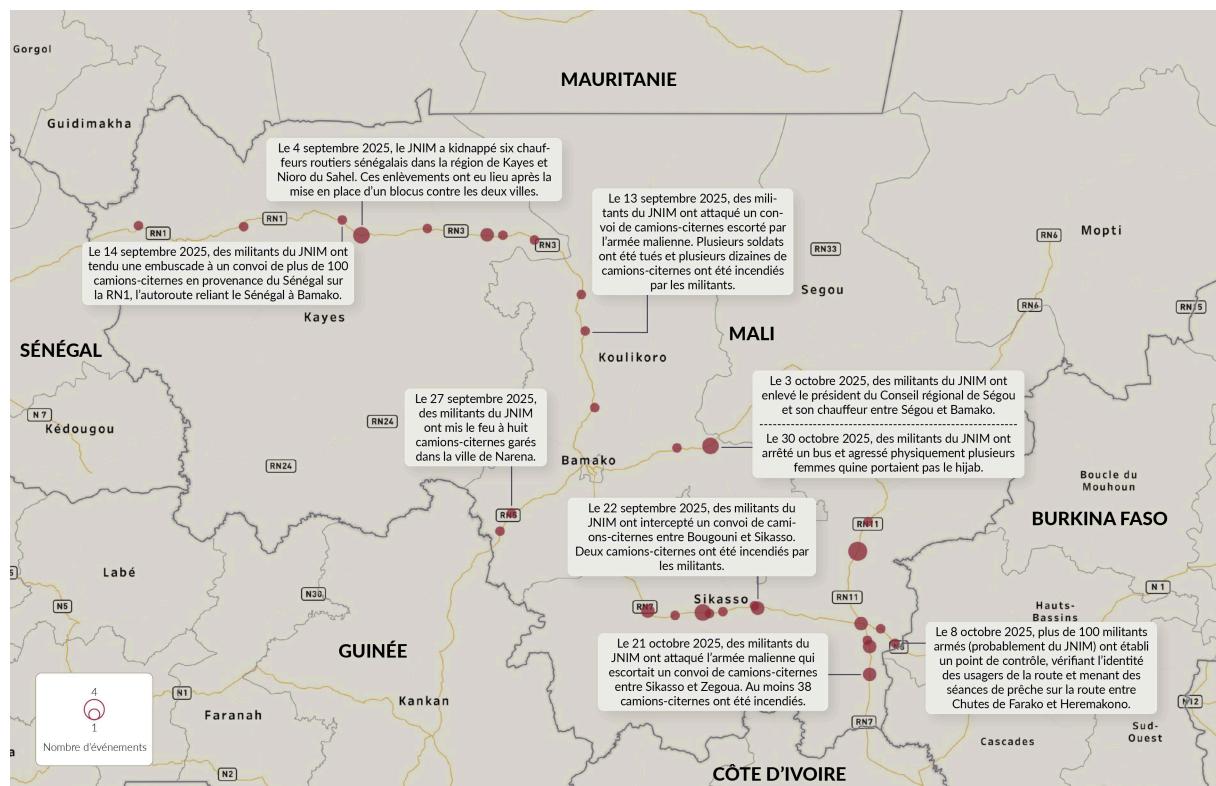


FIGURE 1 Principales attaques du JNIM sur les routes principales du sud et du sud-ouest du Mali, de juillet à octobre 2025.

Source : Armed Conflict Location & Event Data



FIGURE 2 Tronçons routiers en Afrique de l'Ouest identifiés comme des plaques tournantes illicites.

Source : Lyes Tagziria et Lucia Bird, Économies illicites et instabilité : cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest 2025, GI-TOC, octobre 2025.

Exploitation par les groupes armés : ressources opérationnelles et extraction de revenus

Les routes sont essentielles au transport des ressources indispensables au fonctionnement des groupes armés et favorisent les économies illicites qui financent ces groupes. Onze des douze routes identifiées comme des plaques tournantes illicites dans la cartographie de la GI-TOC incluent au moins l'une des cinq économies illicites considérés comme des « marchés accélérateurs », celles qui ont un lien particulièrement fort avec la violence et l'instabilité. Il s'agit notamment de l'extorsion et des enlèvements, mais aussi du vol de bétail et du trafic d'armes.

Près de la moitié (47 %) des plaques tournantes illicites identifiées dans la région acheminent des flux vers des acteurs de conflits, bien qu'à des degrés divers. La plupart de ces plaques tournantes (81 %) sont concentrées au Sahel et en Afrique centrale, avec quelques regroupements additionnels dans les États du golfe de Guinée (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo et Bénin). Dans les plaques tournantes où les économies illicites contribuent de manière significative au financement des acteurs de conflit, les marchandises les plus courantes

sont les produits soumis à accise (tels que les motos), présents dans 68 % de ces plaques tournantes ; les drogues de synthèse (en particulier le tramadol), présentes dans 60 % de ces plaques tournantes ; le carburant (59 %) ; et les produits médicaux (48 %). En d'autres termes, elles reflètent les flux de ressources essentielles qui permettent aux groupes armés de maintenir leur mobilité et leurs capacités opérationnelles. Le corridor entre Malanville, dans le nord-est du Bénin, et Gaya, dans le sud du Niger, ainsi que la route principale reliant Lomé à la ville de Cinkassé, dans le nord du Togo, par exemple, sont essentiels à l'approvisionnement en carburant et en motos des groupes extrémistes violents du Sahel.

D'autres marchés criminels sont tout aussi importants d'un point de vue financier. Le vol de bétail est une activité illicite qui joue un rôle important dans le financement des groupes armés, en particulier pour le JNIM. La cartographie des plaques tournantes illicites montre que le commerce illicite de bétail est beaucoup plus répandu dans les plaques tournantes plus étroitement liées aux conflits et à la violence.¹³ L'axe Batié-Gaoua-Kampti est un point de transit essentiel

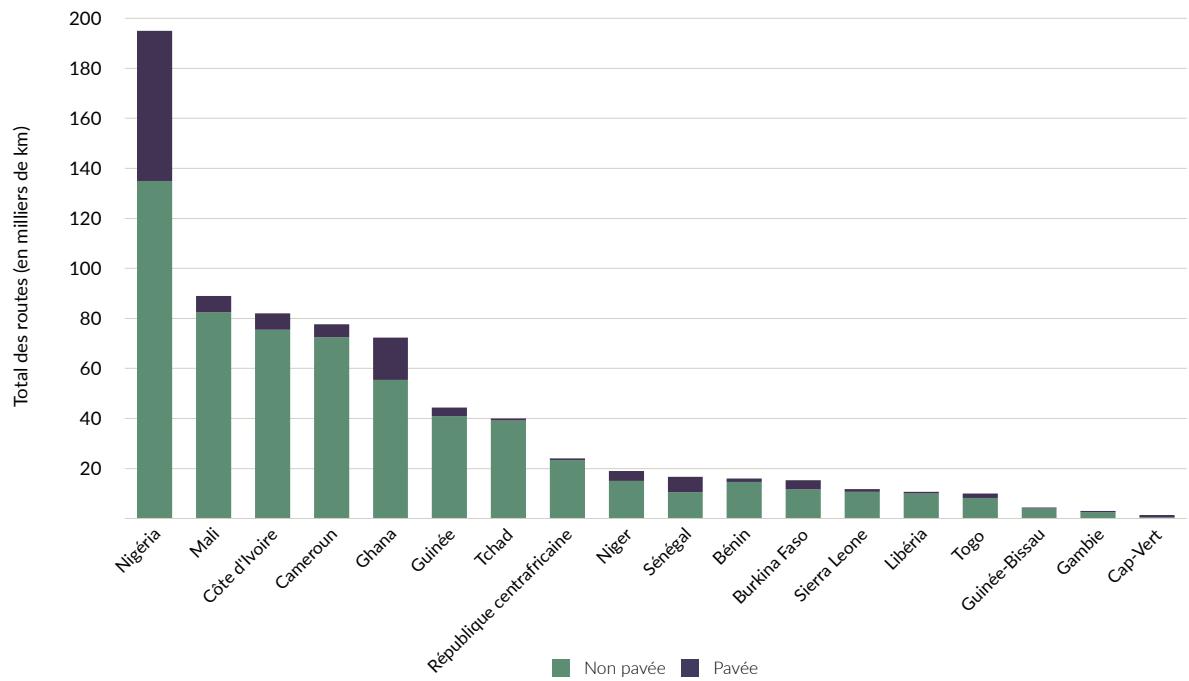


FIGURE 3 Réseaux routiers nationaux en Afrique de l'Ouest.

Source : CIA World Factbook ; Organisation de coopération et de développement économiques/Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, « Routes et conflits en Afrique du Nord et de l'Ouest ».

pour le transport du bétail volé par le JNIM dans le sud du Burkina Faso vers les marchés du nord du Ghana et du nord de la Côte d'Ivoire.¹⁴

Géographie des économies illicites : les routes des revenus

Les groupes armés ne sont pas les seuls à exploiter les routes. La géographie des économies illicites dans la région est étroitement liée aux infrastructures routières. Près de neuf plaques tournantes illicites sur dix (87 %) se trouvent à proximité des principales routes opérationnelles (59 % à proximité de routes principales et 29 % de routes secondaires).¹⁵ Des ports côtiers aux villes et villages de l'intérieur, les routes relient les zones d'extraction et les marchés de consommation. Les capitales du Sahel, en particulier, dépendent du transport terrestre. Le Burkina Faso, pays enclavé, dépend fortement des produits importés des pays côtiers tels que le Bénin, le Togo, le Ghana et la Côte d'Ivoire. La différence de prix entre les marchandises au Burkina Faso et dans les pays côtiers voisins, combinée à la situation géographique du pays entre les pays côtiers et d'autres pays enclavés (Mali et Niger), crée des conditions propices pour des économies de contrebande très dynamiques.¹⁶

Dans l'autre sens, les routes sont des voies d'accès essentielles pour le transport des ressources naturelles extraites dans les pays sahéliens vers les États côtiers. L'or extrait au Burkina Faso, par exemple, est acheminé clandestinement vers le sud par la route jusqu'à la capitale togolaise, Lomé, avant d'être exporté par avion. En décembre 2024, les douaniers burkinabé ont saisi 28,6 kg d'or, d'une valeur de plus de 2 millions d'euros à l'époque, de trois passagers voyageant en bus vers Lomé.¹⁷

Le Nigéria possède le plus grand réseau routier d'Afrique de l'Ouest, et bien que la plupart de ses 195 000 kilomètres de route ne soient pas asphaltés, les 60 000 kilomètres asphaltés sont indispensables à l'économie et à la population du pays, avec environ 95 % des Nigérians dépendant du transport routier pour leurs déplacements et le transport de marchandises.¹⁸ Cependant, en tant qu'artère principale reliant le nord et le sud du Nigéria, l'autoroute Kaduna-Abuja, par exemple, joue également un rôle clé dans le trafic de drogues,¹⁹ principalement de cannabis et de tramadol provenant des États du sud et distribués par des gangs dans le nord.²⁰ De même, l'autoroute Kano-Daura, principale route reliant Kano, le centre commercial du nord du Nigéria, à la frontière nigérienne, a vu augmenter le nombre de personnes qui entrent clandestinement au Niger pour poursuivre leur voyage vers l'Afrique du Nord et l'Europe.²¹

Les routes sont des espaces critiques où il existe une interaction manifeste entre les économies illicites et la violence. La plupart des meurtres violents en Afrique de l'Ouest ont lieu à moins d'un kilomètre d'une route, et les civils sont particulièrement vulnérables à la violence des groupes armés, sous forme d'embuscades, de barrages, d'enlèvements, etc.²² La plupart des tronçons routiers qui sont des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest (75 %) traversent des régions où le taux d'homicides violents est élevé, et les économies illicites sur les routes du Sahel sont des facteurs importants d'instabilité.

La reconquête des routes n'est donc pas seulement une question de sécurité ; il s'agit de rétablir la circulation légitime des biens, des personnes et des revenus. Les routes sont l'expression physique du contrat social : elles relient les communautés, les marchés et les États. Comme l'a déclaré un chef de village de la région de Kayes, « nous ne pouvons pas vivre sans ces routes. Les terroristes le savent mieux que nous ».²³ Tant qu'elles resteront des espaces de coercition, de profits illicites et de violence, la stabilité dans la région restera impossible. La mise en place de systèmes de mobilité équitables, prévisibles et sûrs pourrait être le moyen le plus efficace de démanteler les infrastructures de la criminalité.

Notes

- 1 David Baché, Mali : Les djihadistes détruisent des dizaines de camions-citernes et réaffirment leur blocus à Kayes, Radio France Internationale, 15 septembre 2025 ; Abdou Aziz Diedhiou, Assimi Goita : « Les récentes attaques des groupes armés terroristes traduisent leur désarroi », BBC News Afrique, 22 septembre 2025.
- 2 Wamaps News, Post on JNIM operations in Mali, X, 23 septembre 2025.
- 3 France24, Mali : entre blocus et prises d'otages de ressortissants émiratis, YouTube, 30 septembre 2025 ; Rachel Chason, *Islamist extremists have taken this country to the brink*, The Washington Post, 21 octobre 2025.
- 4 Samuel Bensimon, Mali : Fermeture des écoles en raison de la pénurie de carburant liée au blocus djihadiste, Sahel Intelligence, 27 octobre 2025.
- 5 Travel and Tour World, *Rising terrorism and travel warnings in Mali: How al-Qaeda's presence in Bamako, Kayes and Nioro affects tourists*, 1er novembre 2025.
- 6 Lyes Tagziria et Lucia Bird, Économies illicites et instabilité : cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest 2025, GI-TOC, octobre 2025.
- 7 Lucia Bird, Ladd Serwat et Eleanor Beevor, Comment les économies illicites contribuent-elles à renforcer ou à dégrader la légitimité des groupes armés ?, Armed Conflict Location & Event Data (ACLED) et GI-TOC, décembre 2024.
- 8 La multiplication des barrages routiers pour des raisons de sécurité dans la capitale tchadienne, N'Djamena, a entraîné une augmentation du nombre de douaniers officiels et d'acteurs informels connus sous le nom de *boga-boga*, qui exigent des pots-de-vin, ce qui augmente considérablement les coûts de transport pour les commerçants. Voir Antônio Sampaio, *Conflict economies and urban systems in the Lake Chad region*, GI-TOC, novembre 2022. De même, les citoyens de la République centrafricaine se sont plaints d'extorsions commises par des agents de l'État sur les axes Nola-Berbérati et Salo-Nola. Voir Centrafrique : Des agents de l'État accusés de racket sur l'axe Salo-Nola, Radio Ndeke Luka, 23 avril 2024.
- 9 Discussions communautaires de la GI-TOC dans le nord-est de la Côte d'Ivoire (septembre 2022), à Natitingou, au Bénin (octobre 2023) et dans le nord du Nigéria (juillet 2023).
- 10 Kingsley L Madueke et al, Bandits armés au Nigeria, ACLED et GI-TOC, juillet 2024.
- 11 ACAPS, *Burkina Faso: Humanitarian needs in blockaded areas, thematic report*, 28 mai 2025.
- 12 Institut de Tombouctou, *JNIM in Kayes: Economic fragility and cross-border threats*, septembre 2025.
- 13 Lyes Tagziria et Lucia Bird, Économies illicites et instabilité : cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest 2025, GI-TOC, octobre 2025.
- 14 Flore Berger, Vol de bétail et insécurité : dynamiques dans la zone trifrontalière entre le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Ghana, GI-TOC, juillet 2025.
- 15 Selon l'indicateur évalué par les experts du Dispositif de surveillance des économies illicites et de l'instabilité, « Le site est-il situé sur/à proximité d'une route principale opérationnelle ? [0 = non, 0,5 = route secondaire, 1 = route principale] ». Les variations régionales sont notables : au Sahel (56 %), dans les États côtiers (74 %) et au Nigéria (64 %), la plupart des plaques tournantes sont regroupées le long des routes principales, tandis qu'en Afrique centrale, la plupart sont proches de routes secondaires (56 %), 27 % se trouvant à proximité de routes principales et 17 % étant déconnectées. Il s'agit principalement de sites aurifères dans le nord du Tchad ainsi que de plaques tournantes dans les régions Nord et Sud-Ouest du Cameroun. Dans une certaine mesure, cela reflète la densité routière globalement plus faible de l'Afrique centrale et du Sahel par rapport à l'Afrique de l'Ouest côtière. Les résultats ne diffèrent que légèrement de ceux de 2022, où 73 % des plaques tournantes se trouvaient sur ou à proximité de routes principales, et 18 % sur ou à proximité de routes secondaires. Seuls 10 % des plaques tournantes illicites ne se trouvaient pas sur ou à proximité de routes principales opérationnelles en 2022. La part accrue de plaques tournantes peu connectées dans l'édition 2025 reflète en partie l'identification de plusieurs nouvelles plaques tournantes illicites qui sont soit des forêts/parks nationaux, soit des sites aurifères (respectivement 12 et 4 plaques tournantes supplémentaires identifiées).
- 16 Lyes Tagziria et Lucia Bird, Économies illicites et instabilité : cartographie des plaques tournantes illicites en Afrique de l'Ouest 2025, plaque tournante illicite de Ouagadougou, GI-TOC, octobre 2025.
- 17 Mensah Agbenou, Burkina Faso : Saisie de 28,6 kg d'or à destination de Lomé, IciLome, 19 décembre 2024.
- 18 Damilola Aina, *95% of Nigerians rely on road transport* – FG, Punch, 3 novembre 2025.
- 19 Entretien avec un haut fonctionnaire du gouvernement de Kaduna, Kaduna, juillet 2024.

- 20 News Agency of Nigeria, *NDLEA intercepts China, UK-bound cocaine, amphetamine consignments*, Pulse, 19 mai 2024.
- 21 Entretiens avec des organisations de la société civile, Kano, août 2024.
- 22 Organisation de coopération et de développement économiques/ Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, *Routes et conflits en Afrique du Nord et de l'Ouest*, 14 février 2025.
- 23 Fatoumata Maguiraga, *Attaques terroristes en hausse : le Mali étranglé sur ses routes*, Journal du Mali, 11 juillet 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 lucia.bird@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.

Mis en oeuvre par

