



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

VOLEURS DE VOITURES AU SAHEL

**Dynamiques du trafic de
voitures volées**

Eleanor Beevor

JUIN 2023

REMERCIEMENTS

L'auteur tient à remercier sincèrement tous les chercheurs qui ont participé à la collecte de données pour cette étude, en particulier dans le nord du Mali et l'ouest du Niger. Pour des raisons de sécurité, leurs noms et l'identité des personnes interrogées dans le cadre de cette étude ne sont pas mentionnés, mais nous leur exprimons toute notre gratitude pour leurs contributions. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) tient également à remercier Luciano Pollicheni pour la révision du présent rapport.

À PROPOS DE L'AUTEUR

Dr Eleanor Beevor est analyste principale à l'Observatoire des économies illicites en Afrique de l'Ouest à la GI-TOC. Elle est spécialisée dans les groupes armés non étatiques, les groupes extrémistes violents, le crime organisé transnational et la sécurité climatique et environnementale. Avant de rejoindre la GI-TOC, elle était analyste régionale sécurité et accès au Sahel pour l'International NGO Safety Organisation. Elle a été consultante auprès des Nations Unies et chargée de recherche à l'Institut international d'études stratégiques. Elle a travaillé en RDC, au Mali, au Burkina Faso, au Niger, en Somalie, en Ouganda, au Kenya et en Jordanie.

© Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2023.
Tous droits réservés.

Aucune partie de la présente publication ne peut être reproduite ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans l'autorisation écrite de la GI-TOC.

Couverture : © *Scott Peterson via Getty Images*

Veuillez adresser vos demandes à :
The Global Initiative Against Transnational Organized Crime
Avenue de France 23
Genève, CH-1202
Suisse
www.globalinitiative.net

CONTENU

Synthèse	2
Contexte	3
Champ de l'étude	4
Méthodologie.....	5
Sur la route au Sahel central : les voitures et leur origine	6
Les différentes formes du vol de voitures dans la région du Sahel	9
Centres urbains dans les zones contrôlées par l'État.....	9
Centres urbains où l'État est peu présent, voire absent.....	12
Zones rurales où l'État est peu présent, voire absent.....	13
Prochain arrêt : Centres et marchés frontaliers.....	14
Problèmes aux frontières	14
Types de marchés	15
Les voleurs de voitures au Sahel	19
Les bandits et voleurs de voitures dans les espaces contestés	19
Individus impliqués dans le blanchiment de voitures	21
Groupes armés signataires.....	21
Vendeurs affiliés à des groupes signataires	22
Le rôle des groupes extrémistes.....	24
JNIM	25
Province de l'État islamique au Sahel	28
Conclusion et implications sur le plan politique.....	30
Recommandations	31
Notes	32



SYNTHÈSE

En mai 2022, deux citoyens nigériens ont été arrêtés à Niamey (Niger) alors qu'ils tentaient de rentrer au Nigéria à bord d'une Toyota Corolla volée. La voiture était immatriculée au Nigéria, mais avait été récemment volée à un agent de police nigérien. De fausses cartes d'identité militaires et une seconde plaque d'immatriculation nigérienne ont été trouvées dans le véhicule. Les hommes se faisaient passer pour des militaires nigériens. L'un d'eux était bien un ancien militaire, mais avait été déchargé de ses fonctions en 2017 pour désertion tandis que l'autre travaillait pour l'administration pénitentiaire du Nigéria. Après enquête, il s'est avéré que les hommes avaient quitté le Nigéria trois jours avant leur arrestation et qu'ils s'étaient rendus à Niamey à bord d'une Toyota Hilux volée. La voiture, volée au Nigéria, avait été revendue à Niamey avec l'aide d'un complice nigérien qui a été arrêté par la suite. Ce complice aurait également été impliqué dans le vol et la revente de motos, et peut-être d'autres produits illicites, notamment d'armes. L'individu a été appréhendé en possession de trois fusils d'assaut AK-47 et de 151 cartouches, ainsi que d'une moto volée, de pièces détachées de moto et de trois montres.¹

Cet exemple illustre parfaitement les dynamiques du vol de voitures au Sahel central et montre notamment que le passage de frontières constitue un moyen pour les voleurs d'échapper aux forces de l'ordre. Le Sahel central englobe ici le Mali, le Burkina Faso et la partie ouest du Niger, en particulier les provinces de Tillabéri et de Tahoua. Dans l'exemple ci-dessus, la coopération transfrontalière entre les services de sécurité a permis de procéder à des arrestations. Les réseaux de vol de voitures savent toutefois que ces arrestations restent rares et poursuivent leurs activités transfrontalières afin de limiter les risques d'être repérés. Comme la demande en voitures est forte, qu'elles se revendent facilement et peuvent par ailleurs être utilisées pour transporter d'autres marchandises, les acteurs qui opèrent sur le marché des voitures volées élargissent souvent le spectre de leurs activités illicites. Les personnes en contact avec des petits fonctionnaires ou qui ont l'habitude de travailler avec l'État peuvent s'appuyer sur leurs connaissances et leurs relations pour produire de faux papiers.

Les conséquences du trafic de voitures volées au Sahel central sont plus importantes que ne le laisserait supposer un cas isolé. La crise de 2012 dans le nord du Mali, ses conséquences et son extension à l'échelle de la région les dix années suivantes ont contribué à exacerber la violence au Mali, au Niger, au Burkina Faso et, de plus en plus, aux frontières septentrionales des pays côtiers d'Afrique de l'Ouest. Bien que les usagers de la route au Sahel central aient souffert des comportements criminels et de l'insécurité bien avant le début du présent conflit, l'insécurité qui règne actuellement sur les routes du Sahel central est, dans une large mesure, une conséquence du conflit qui s'est amplifié ces dix dernières années. Le vol de voitures ne constitue qu'un aspect de l'insécurité qui sévit sur les routes. Le dépouillement des passagers, les interrogatoires violents, les enlèvements et les assassinats par des groupes armés, ainsi que les accidents graves de la route, sont malheureusement monnaie courante.



Marché des voitures d'occasion à Cotonou (Bénin), l'un des principaux points d'entrée des voitures en provenance d'Europe.
Photo : Réseaux sociaux

Contexte

Le vol de voitures au Sahel central mérite d'être mieux compris et analysé à plusieurs titres. Tous les pays ont besoin d'un réseau routier opérationnel pour assurer le fonctionnement de leur économie et de leurs services publics, ainsi que pour répondre aux besoins fondamentaux de leur population. Les groupes insurgés et les acteurs armés non étatiques qui veulent contrer l'influence de l'État concentrent de ce fait leurs efforts sur les routes. Ils déstabilisent la situation sécuritaire sur les routes et découragent les usagers de les emprunter par des attaques, ils contrôlent ou empêchent l'accès à certaines zones par leur mainmise sur les routes, s'emparent des ressources dont ils ont besoin ou envie auprès des usagers de la route ou prélèvent des taxes à ces usagers ainsi que sur les marchandises qu'ils transportent.² Les branches nigériane et camerounaise de l'État islamique en Afrique de l'Ouest ont par exemple perturbé la circulation, taxé et exploité des routes essentielles à l'activité économique de nombreuses villes de petite et moyenne envergure dans la région du lac Tchad.³

La dépendance de l'ensemble des groupes armés non étatiques à l'égard des véhicules et du carburant a attiré l'attention sur les chaînes d'approvisionnement souvent illicites qui sous-tendent leurs activités. Les voitures volées sont en effet essentielles à la mobilité de certains acteurs du conflit. On sait que l'économie des voitures volées joue un rôle important dans le financement des groupes armés dans d'autres régions d'Afrique de l'Ouest sahélienne (dans la région frontalière entre la Libye et le Tchad, par exemple).⁴

La criminalité liée aux véhicules constitue un pan important de l'économie illicite et criminelle du Sahel central et représente la source d'instabilité la plus fréquente pour la population locale aux mains des bandits, groupes criminels organisés et groupes armés. Les voitures et les motos sont essentielles à la subsistance de nombreux habitants, notamment des travailleurs de l'économie informelle. Le vol de ces véhicules a donc de lourdes conséquences économiques.

Le présent rapport vise à examiner le vol et la circulation des voitures volées au Sahel central, avec une attention particulière prêtée à la zone trifrontalière entre le Mali, le Burkina Faso et le Niger (également appelée région du Liptako-Gourma). Le rapport s'emploiera également à replacer cet écosystème du vol et de la circulation des voitures volées dans le contexte plus large du trafic de voitures à l'échelle régionale et mondiale.

Champ de l'étude

Le présent rapport étudie un ensemble de processus qui se chevauchent, collectivement désignés sous le terme « d'écosystème ». Trois raisons expliquent ce chevauchement. Premièrement, le vol, le transport et la (re)vente de voitures volées impliquent un grand nombre d'acteurs qui se livrent à des pratiques très variées. Deuxièmement, le trafic de voitures volées est corrélé à d'autres économies illicites et de conflit. Troisièmement, ce ne sont pas seulement différents acteurs mais aussi différents processus qui sont à l'œuvre dans la circulation des voitures volées. Si, par exemple, la revente de voitures volées s'avère trop compliquée, les véhicules peuvent être démantelés et vendus en pièces détachées, ce qui peut même augmenter leur valeur nette. En substance, le rapport décrit un ensemble de phénomènes disparates et extrêmement variables, mais qui se recoupent souvent et évoluent régulièrement.

Le rapport souligne que les frontières jouent un rôle essentiel dans la compréhension du trafic et de la circulation de voitures volées au Sahel. Vendeurs et acheteurs potentiels tiennent compte des risques associés à la conduite d'une voiture volée. Les pays d'Afrique de l'Ouest, notamment le Mali, le Burkina Faso et le Niger, disposent généralement des outils nécessaires pour déterminer si une voiture a été volée et pour décider de l'inspecter et d'enquêter dans la mesure nécessaire, en s'appuyant sur l'ensemble des ressources dont dispose le pays. Dans la pratique, la probabilité d'une telle enquête varie sensiblement d'une région à l'autre. Les vendeurs revendent donc souvent les voitures hors des frontières nationales, dans le pays le plus proche. Les voitures volées passent donc d'un pays à l'autre, même si, concrètement, on a plutôt affaire à des transactions décousues qu'à un échange systématique.

Les groupes armés du Sahel central sont des acteurs importants de l'écosystème des voitures volées. Les opérations les plus organisées et les plus importantes semblent être menées par des réseaux criminels étroitement liés aux groupes armés signataires du nord du Mali. Ces groupes étaient parties à l'accord d'Alger de 2015, qui a permis de geler le conflit dans le nord du Mali, mais que les tensions récentes pourraient raviver. Les coalitions de groupes signataires restent les acteurs armés les plus influents dans le nord du Mali. L'État malien n'y est que peu présent et son autorité y est faible. Les groupes et leurs contacts ont ainsi pu mettre en place un commerce illicite transnational durable et structuré, avec des marchés établis. Comme les groupes armés chassent les représentants de l'État d'une grande partie du Sahel central, faire circuler une voiture volée dans le pays même où elle a été volée devient plus facile. Tant que la voiture reste dans des zones où l'État est très peu, voire pas présent, il est peu probable que le conducteur soit sanctionné.

Les groupes armés non étatiques violents et extrémistes, en particulier le Jama'at Nasr al-Islam wal Muslimin (JNIM) et la Province de l'État islamique au Sahel (ISSP), jouent un rôle important dans cet écosystème. Le JNIM et l'ISSP semblent avoir des approches légèrement différentes du vol de voitures et de l'utilisation de ces voitures, mais ces divergences doivent être traitées avec prudence. Il est extrêmement difficile et délicat de recueillir des preuves de leur rôle sur le marché des voitures volées et, plus généralement, sur les modalités d'acquisition de ces voitures. De nombreuses inconnues subsistent.

La tendance des groupes armés à voler certains types de voitures a de graves répercussions sur l'aide humanitaire, les soins de santé et l'activité commerciale dans le Sahel central. Les groupes armés s'intéressent aux véhicules humanitaires et aux ambulances locales car ce sont des véhicules à quatre roues motrices de qualité et durables. Leur vol prive non seulement la région de ressources importantes, mais contraint aussi certaines organisations humanitaires à nouer des relations inconfortables avec les entreprises de location de voitures locales qui semblent profiter de l'instabilité.

Il est difficile d'élaborer des politiques réalistes en matière de vol et de trafic de voitures du fait notamment de la grande instabilité qui sévit dans la région et des ressources limitées dont disposent les gouvernements du Sahel. Les forces de l'ordre jouent un rôle majeur dans la lutte contre ce phénomène, qu'il est important de contrer sans perdre de vue les civils, leurs besoins en véhicules au quotidien et les contraintes financières auxquelles ils sont confrontés.

Le présent rapport sera suivi d'une publication distincte consacrée au vol de motos et à leur utilisation par les groupes extrémistes armés, afin de cerner de manière plus complète l'économie illicite du vol de véhicules.

Méthodologie

Ce projet est basé sur des recherches sur le terrain menées au Mali, au Burkina Faso et au Niger entre juillet et septembre 2022. Ce travail s'est articulé autour d'entretiens semi-structurés et non structurés avec plus de 65 parties prenantes et deux groupes de discussion. Vingt entretiens ont été réalisés au Niger (à Niamey, Tillabéri et Birnin Konni), quinze au Mali (à Gao et Tombouctou), dix-neuf au Burkina Faso (à Kaya et Ouagadougou) et cinq autres à distance avec des répondants maliens. Les groupes de discussion se sont réunis au Burkina Faso. Les participants étaient principalement des personnes travaillant dans le secteur des transports (conducteurs, mécaniciens, vendeurs de voitures, loueurs de voitures, chauffeurs de camions), mais aussi des professionnels de la sécurité, des forces de l'ordre, des humanitaires et des spécialistes des conflits. Les données issues des entretiens ont été complétées par un examen de la littérature universitaire et grise pertinente. Des données sur le vol et le trafic de motos et les liens avec l'instabilité ont été collectées en parallèle au cours du processus et seront publiées dans un rapport à venir.



SUR LA ROUTE AU SAHEL CENTRAL : LES VOITURES ET LEUR ORIGINE

Au Sahel, la longévité d'une voiture et sa capacité à rouler sur des terrains difficiles sont dans la majorité des cas les critères d'achat les plus importants. Dans ce contexte, et compte tenu du pouvoir d'achat relativement faible de nombreux consommateurs, le marché automobile en général (et la gamme de voitures volées) est dominé par un sous-ensemble étroit de types de véhicules. Au Burkina Faso comme au Niger, 95 % des voitures sont d'occasion et importées de l'étranger.⁵ Les données relatives au Mali ne sont pas disponibles, mais il est probable que les chiffres soient du même ordre, la situation du marché automobile étant similaire. Ces véhicules entrent dans le pays par un réseau de transport maritime opaque, composé de voies licites, mais aussi illicites et informelles.

La plupart des voitures d'occasion qui arrivent dans la région du Sahel central viennent d'Europe et d'Amérique. Elles transitent par plusieurs grands ports d'Afrique de l'Ouest ; les ports de Cotonou et, dans une moindre mesure, de Lomé ont été décrits comme les principaux points d'entrée de ces voitures dans le Sahel central. La tentative du Nigéria de protéger son industrie automobile naissante en limitant les importations de voitures d'occasion a donné au Bénin et au Togo un avantage certain à cet égard.⁶ Le Sénégal, le Ghana et la Mauritanie sont également des pays d'importation clés, à partir desquels les voitures peuvent être acheminées par voie terrestre. Le transport maritime depuis l'Europe ou l'Amérique est principalement assuré par de petites entreprises, souvent dirigées par des membres de la diaspora du pays de destination ou, plus largement, de la diaspora ouest-africaine.⁷

Peu de données font état de la proportion de ces voitures qui ont été volées dans leur pays d'origine avant d'être expédiées à l'étranger. Selon INTERPOL, au Burkina Faso, la proportion de voitures volées a considérablement diminué au fil des ans et est aujourd'hui très faible, grâce à la lecture du numéro d'identification du véhicule (VIN) à son entrée sur le territoire. Au Burkina Faso, INTERPOL a déclaré avoir saisi 12 voitures volées à la frontière en 2021 et cinq autres en 2022 avant le mois de juillet.⁸ Toutefois, le nombre réel de voitures volées entrant dans la région pour être revendues est, de l'avis général, nettement plus élevé. Les voitures d'occasion en provenance d'Europe sont surnommées « Au revoir la France », à cause des anecdotes de gangs issus de la diaspora qui volent les voitures en Europe pour les exporter.⁹ Un réseau d'agents et de travailleurs portuaires à Cotonou et à Lomé collaboreraient

avec les douanes et les fonctionnaires de toute la région pour importer clandestinement des voitures volées à des fins lucratives. Un journaliste a relaté ce qui suit :

Une personne que je connais m'a appelé pour me demander si je voulais acheter une voiture presque neuve pour 1,5 million FCFA. C'est un Burkinabé qui travaille au port de Cotonou. Ce genre de voiture coûte au moins 3 millions de FCFA sur le marché légal. Cette personne connaissait un agent qui pouvait s'occuper des formalités administratives pour moi pour moins de 300 000 FCFA.¹⁰

Il est également possible de débarquer illégalement des voitures de leurs conteneurs et de les conduire ensuite du Bénin ou du Togo au Burkina Faso, au Niger, au Nigéria ou dans d'autres États voisins, sans rencontrer de contrôle frontalier officiel. La ville contestée de Kourou, ou Koualou, à la frontière du Bénin et du Burkina Faso, était un point de passage illégal névralgique par lequel les voitures transitaient illégalement pour rejoindre le Burkina Faso et y être revendues. L'insécurité actuelle et la présence de renforts militaires côté béninois ont détourné une grande partie de ce trafic vers le Togo, où les véhicules entrent au Burkina Faso par Cinkansé.¹¹ La corruption y serait monnaie courante, même en présence de contrôles officiels aux frontières. Il est aussi à noter que de nombreuses vieilles voitures qui n'ont pas été volées sont vendues de manière licite à l'international, malgré la présence de maillons informels dans la chaîne d'approvisionnement.

La Casse : marché des pièces détachées automobiles d'occasion

Deux raisons essentielles expliquent la prédominance des voitures d'occasion sur le marché sahélien. La première est le faible pouvoir d'achat de la plupart des consommateurs sahéliens. Le chauffeur d'une ONG a ainsi souligné que les membres d'ONG et les fonctionnaires étaient les seules personnes au Sahel à pouvoir acheter des véhicules neufs.¹² La deuxième est la question de la réparabilité des véhicules. À Ouagadougou, un vendeur de voitures qui travaille également comme démarcheur (intermédiaire qui identifie les voitures disponibles pour les clients ou trouve un type particulier de voiture) a déclaré que les Burkinabés sont généralement à la recherche de véhicules fabriqués à la fin des années 2000.¹³ Les modèles plus récents sont non seulement plus chers, mais ils sont également dotés d'un plus grand nombre de fonctions et de pièces digitales difficiles à réparer avec les ressources locales.

Selon lui, la marque de voiture la plus populaire de cette époque est de loin la Toyota, notamment les modèles Highlander, Runner et Rav4. Les Mercedes et Hyundai de cette génération sont également très prisées. Ces voitures sont en effet réputées pour leur résistance sur les routes non goudronnées et dans des conditions difficiles. La forte disponibilité de pièces détachées sur le marché des pièces détachées automobiles est un autre atout qui explique la popularité de ces véhicules.¹⁴

Démanteler une voiture volée pour en récupérer les pièces est l'option la moins risquée en termes de rentabilité. De plus, il peut être théoriquement plus rentable de vendre les pièces détachées individuellement que le véhicule entier.¹⁵ Toute illégale qu'elle soit, la casse de voitures et de motos



Pièces de moteur au marché de Ladipo (Nigéria). Le marché des pièces détachées retirées des voitures volées est considéré peu risqué. © Jacob Silberberg via Getty Images

n'est qu'une partie d'un marché beaucoup plus vaste qui comprend des activités licites, informelles ou illicites dont les usagers de la route sahéliens ont vraiment besoin. « La Casse » est le nom utilisé dans tout le Sahel pour désigner ce marché des pièces détachées automobiles. Les personnes qui se chargent généralement de démanteler des voitures pour en vendre les pièces détachées travaillent également à la réparation des véhicules, dont ils remplacent notamment les pièces cassées.

Le choix des acheteurs de voitures et de motos est fortement influencé par la disponibilité des pièces détachées dans les garages approvisionnés par La Casse. Des pièces de rechange neuves des marques Toyota, Hyundai et d'autres modèles de voitures courants sont disponibles chez les concessionnaires automobiles officiels du Sahel. Les prix de ces pièces sont toutefois fortement majorés et dépassent largement le budget d'un propriétaire de voiture typique. Il est également possible de se procurer des copies neuves de pièces détachées en provenance de Chine. Selon les chauffeurs et les garagistes professionnels, ces pièces sont dans une large mesure considérées comme de mauvaise qualité en raison de leur propension à se casser.¹⁶ C'est pourquoi la disponibilité de pièces de rechange authentiques d'occasion est essentielle au bon fonctionnement des véhicules.

Les voleurs privilégient les véhicules qui ont la préférence des acheteurs. Comme nous le verrons plus loin, les modalités du vol de véhicules (en particulier de voitures) varient selon les zones géographiques du Sahel, et notamment en fonction de la présence ou de l'absence de l'État. C'est dans les zones frontalières que l'État est le moins présent, que l'instabilité est la plus forte et que, par conséquent, les vols de véhicules et la revente de voitures volées sont les plus fréquents. Le terrain dans ces zones est cependant beaucoup plus difficile et les routes sont en général moins goudronnées et en moins bon état. Les véhicules à quatre roues motrices sont donc particulièrement prisés et exposés au vol. En effet, comme nous le verrons, les groupes armés sélectionnent soigneusement les véhicules qu'ils volent et s'emparent presque exclusivement de 4x4. ■



LES DIFFÉRENTES FORMES DU VOL DE VOITURES DANS LA RÉGION DU SAHEL

Le vol de voitures est perpétré par une grande variété d'acteurs et selon des modalités tout aussi variées. Deux séries de facteurs influent considérablement sur les modalités du vol de voitures au Sahel central : la géographie et la présence ou non des forces de sécurité de l'État. Généralement, les vols de voitures ne sont pas perpétrés de la même manière en milieu urbain que sur les grands axes routiers qui traversent les zones rurales ou isolées, ou qui relient les centres urbains. Le car-jacking, qui consiste à braquer une voiture et à menacer ses occupants pour qu'ils l'abandonnent, est plus courant dans les zones rurales du Sahel, bien que cela arrive aussi en milieu urbain. La présence relative, voire l'absence, de représentants de l'État et des forces de sécurité dans un lieu donné influe fortement sur la manière dont les vols sont perpétrés. Bien que le présent rapport se concentre sur les environnements moins contrôlés, il est important d'examiner aussi le vol de voitures dans les environnements contrôlés par l'État.

Centres urbains dans les zones contrôlées par l'État

Le car-jacking n'a pas toujours pour but de voler un véhicule. Dans de nombreux cas de car-jacking au Sahel, notamment dans les zones où l'État est présent, la voiture est abandonnée peu après le vol, car ce sont les effets personnels des passagers qui sont ciblés et non la voiture elle-même. Les voleurs analysent en effet les véhicules avant de passer à l'action. Selon le modèle de voiture, ils déterminent si les passagers valent la peine d'être volés. Un spécialiste de la sécurité et de la logistique à Ouagadougou a déclaré en parlant du centre du Burkina Faso :

Il n'y a pas de risque majeur de subir un car-jacking quand on circule dans une voiture normale. On n'est pas trop exposé parce qu'on n'est pas supposé transporter grand chose, contrairement à quelqu'un qui roule dans une belle voiture et qui est donc plus susceptible d'avoir beaucoup d'argent liquide sur lui. Et même dans ce cas, la voiture n'est pas forcément la cible principale. Les voleurs peuvent être renseignés sur le conducteur et savoir par exemple qu'il transporte une grosse somme d'argent. Ils peuvent s'emparer de la voiture, puis l'abandonner dans un village ou sur le bord de la route.¹⁷

Ces propos montrent bien que, au moins dans les régions où l'État est présent, les voleurs peuvent estimer que garder une voiture, surtout si elle est de grande valeur, leur ferait courir de trop gros risques. Il en va de même pour les car-jackings sur les routes qui relient les centres urbains contrôlés par l'État, même si elles traversent des zones rurales.

« Les gens préfèrent rester en vie plutôt que d'essayer de protéger leurs véhicules. »

Le vol de voitures dans les villes sahéliennes sous contrôle de l'État est perçu comme un phénomène peu courant, même s'il n'est pas inédit. Selon les observateurs, il y a deux raisons principales à cela. La première est d'ordre social plus que politique. Dans les villes, les propriétaires de voitures sont minoritaires, les motos étant le moyen de transport le moins cher et le plus courant. Les habitants savent qui possède un véhicule et quel est le modèle. Ils observent également les déplacements. Comme l'explique un journaliste :

Ici, on a un dicton qui dit : « Ce qui vous appartient n'appartient pas qu'à vous. » Les gens savent très bien quelle voiture ou quelle moto les autres possèdent parce qu'ils peuvent avoir envie de l'emprunter. Ils reconnaîtront donc toujours une voiture spécifique, surtout si vous êtes bien intégré dans votre quartier.¹⁸

À Ouagadougou, capitale du Burkina Faso et grand centre urbain sous contrôle de l'État, les vols de voitures en ville sont relativement rares, alors que les vols de motos sont extrêmement fréquents et souvent violents.¹⁹

Si les vols de voitures sont plus rares dans les villes contrôlées par l'État, c'est aussi en raison de la forte probabilité d'être arrêté par un agent de police ou un gendarme. Pour identifier les voitures volées, l'État s'appuie sur le numéro de châssis (VIN), à savoir un numéro d'immatriculation actuellement composé de 17 chiffres (les véhicules beaucoup plus anciens peuvent avoir des numéros de châssis plus courts), gravé sur le châssis pendant la production. INTERPOL dispose d'une base de données internationale des numéros d'identification des voitures déclarées volées.

Si le propriétaire d'une voiture au Burkina Faso, au Mali ou au Niger dispose des documents officiels pour son véhicule, le numéro d'identification du véhicule (VIN) figurera sur les titres de propriété, et notamment sur la carte grise de la voiture. En théorie, la police peut déterminer assez facilement si un véhicule est la propriété de son conducteur en l'inspectant ou en vérifiant s'il a été déclaré volé. Dans la pratique, la police peut avoir des difficultés à accéder aux données d'INTERPOL ou à d'autres bases de données nationales, car il faut des contacts et des ressources et la collaboration des collègues et de l'antenne nationale d'INTERPOL. En cas de contrôle, la police saisit généralement la voiture si la personne qui la conduit l'a empruntée et ne peut pas présenter les papiers requis. Elle la garde jusqu'à ce que le propriétaire vienne déclarer que la voiture n'est pas volée.²⁰

BURKINA FASO
Étapes de la procédure légale d'importation ou d'achat d'une voiture (neuve ou d'occasion)
1. Lorsqu'une voiture entre dans le pays, le numéro d'identification du véhicule (ou numéro de châssis) est vérifié à l'arrivée dans le pays dans la base de données internationale d'INTERPOL sur les véhicules volés.
2. Le processus de dédouanement implique le paiement de droits de douane à la frontière, puis d'une seconde taxe après détermination de la valeur du véhicule par un expert technique.
3. Un expert technique doit également délivrer un certificat de conformité du véhicule aux normes nationales.
4. Une fois toutes les taxes payées, le ministère des Transports délivre au propriétaire un certificat d'immatriculation, qui permet la mise en circulation du véhicule.
5. Une carte grise est délivrée. Cette carte indique le numéro d'identification du véhicule et associe un véhicule particulier à son propriétaire légal.
Étapes de la procédure de cession du titre de propriété d'une voiture
Le vendeur et l'acheteur potentiel doivent se rendre ensemble au commissariat de police et/ou au ministère des Transports (selon les procédures en vigueur dans le pays) pour les informer du transfert de propriété et obtenir la délivrance d'une carte grise au nom du nouveau propriétaire.
MALI
Étapes de la procédure légale d'importation ou d'achat d'une voiture (neuve ou d'occasion)
1. Le processus de dédouanement implique le paiement de droits de douane à la frontière, puis d'une seconde taxe après détermination de la valeur du véhicule par un expert technique.
2. Un expert technique doit également délivrer un certificat de conformité du véhicule aux normes nationales.
3. Une fois toutes les taxes payées, le ministère des Transports délivre au propriétaire un certificat d'immatriculation, qui permet la mise en circulation du véhicule.
4. Une carte grise est délivrée. Cette carte indique le numéro d'identification du véhicule et associe un véhicule particulier à son propriétaire légal.
Étapes de la procédure de cession du titre de propriété d'une voiture
Le vendeur doit présenter une attestation de vente à la mairie de son domicile, accompagnée d'une pièce d'identité, afin de confirmer l'identité du nouveau propriétaire du véhicule.
NIGER
Étapes de la procédure légale d'importation ou d'achat d'une voiture (neuve ou d'occasion)
1. Lorsqu'une voiture entre dans le pays, le numéro d'identification du véhicule (ou numéro de châssis) est vérifié à la frontière dans la base de données internationale d'INTERPOL sur les véhicules volés.
2. Le processus de dédouanement implique le paiement d'une première taxe à la frontière ou dans les locaux d'INTERPOL du lieu de résidence du propriétaire.
3. Une fois toutes les taxes payées, le ministère des Transports délivre au propriétaire un certificat d'immatriculation, qui permet la mise en circulation du véhicule.
4. Une carte grise est délivrée. Cette carte indique le numéro d'identification du véhicule et associe un véhicule particulier à son propriétaire légal.
Étapes de la procédure de cession du titre de propriété d'une voiture
Le vendeur et l'acheteur potentiel doivent se rendre ensemble au commissariat de police et/ou au ministère des Transports (selon les procédures en vigueur dans le pays) pour les informer du transfert de propriété et obtenir la délivrance d'une carte grise au nom du nouveau propriétaire.

FIGURE 1 Étapes nécessaires pour importer ou acheter légalement une voiture au Burkina Faso, au Mali et au Niger.

Il est donc difficile de voler discrètement une voiture et de la revendre, tout au moins dans les zones où la voiture pourrait être reconnue, déclarée volée ou inspectée. Il y a toutefois possibilité de tirer profit des voitures volées dans les villes contrôlées par l'État, notamment, lorsque la voiture peut être rapidement conduite dans un garage. Elle peut en effet y être repeinte ou son numéro d'identification modifié en changeant l'aspect d'un numéro particulier.²¹ La revente de cette voiture pour utilisation dans une zone contrôlée par l'État n'en resterait cependant pas moins risquée sans les documents correspondant au numéro d'identification du véhicule. Les obtenir impliquerait de passer par un fonctionnaire complice, susceptible de se procurer les documents du véhicule auprès de différents bureaux en versant des pots-de-vin, une option que les personnes interrogées ont jugée plausible, mais pas accessible à tous les voleurs de voitures, faute de relations suffisantes.²² Cela se produirait tout de même à certains endroits. Un garagiste de Niamey a déclaré que « les personnes censées aider » à lutter contre le vol de voitures sont complices dans la dissimulation et la revente de voitures volées, ce qui sous-entend que les fonctionnaires de l'État abusent de leur position pour tirer profit de cette activité.²³

Une autre option consiste à démanteler la voiture pour la revendre en pièces détachées, ce qui, de l'avis des personnes travaillant dans le secteur des transports, est la façon la moins risquée de gérer une voiture volée dans une ville contrôlée par l'État.²⁴ La dernière option consiste à conduire la voiture hors de la ville pour la revendre dans une zone éloignée ou à franchir la frontière le plus rapidement possible, autant de possibilités qui seront abordées dans les sections suivantes du rapport.²⁵ La plupart des personnes interrogées ont estimé que les gains tirés du vol de voitures dans les villes contrôlées par l'État étaient très généralement bien peu élevés au regard des risques encourus.

Centres urbains où l'État est peu présent, voire absent

Dans les régions du Sahel dont l'État et les groupes armés ou criminels se disputent la gouvernance, la criminalité liée aux véhicules est beaucoup plus répandue dans les centres urbains. Les voitures et les motos sont fortement exposées. Les habitants de Gao comme de Tombouctou, au Mali, s'accordent à dire que les vols de voitures la nuit sont monnaie courante et qu'il est impossible de s'y opposer sans s'exposer à des violences graves. C'est particulièrement vrai pour les personnes qui conduisent la nuit, bien que les véhicules garés soient également exposés au vol. Un chauffeur professionnel de Gao a déclaré :

Les voleurs disposent parfois d'un « passe-partout » pour ouvrir le véhicule. En général, le vol est commis très tard la nuit. Des vols de voitures ont parfois aussi lieu en journée dans des parkings. Dans tous les cas, ces vols s'accompagnent rarement de violences ou d'agressions physiques. En effet, ici à Gao, quand on suspecte que des voleurs de voitures sont dans notre garage la nuit, on ne sort pas. Si on sort, on sait qu'on se fera tuer. Les gens préfèrent rester en vie plutôt que d'essayer de protéger leurs voitures.²⁶

Dans les villes où l'État est peu présent voire absent, les voleurs de voitures et d'autres biens courent beaucoup moins de risques. Des habitants ont confirmé que des voitures étaient parfois violemment braquées dans le seul but de voler les effets personnels des passagers. C'est une pratique courante lors des braquages de véhicules de transport en commun, tant en ville qu'à l'extérieur.²⁷ Les voitures de grande valeur et les 4x4 sont quant à eux fortement exposés au vol.²⁸ Ces zones abritent des réseaux auxquels les voitures volées peuvent être revendues. Bon nombre d'entre eux sont bien organisés et opèrent sur des marchés connus. Les habitants tentent parfois de récupérer leurs véhicules et peuvent y parvenir s'ils ont les bonnes relations. Ils passent pour ce faire par des réseaux informels et agissent sans l'aide de l'État.



Terminal de Lomé (Togo) pour voitures d'occasion en provenance d'Europe © Joerg Boethling via Alamy Stock Photo

Zones rurales où l'État est peu présent, voire absent

Comme c'est le cas dans les villes où la présence de l'État est limitée, les usagers de la route dans les zones rurales où l'État est peu voire pas présent sont confrontés à une menace importante de vol de leurs effets personnels, de leur véhicule ou des deux. Ces régions enregistrent un grand nombre de vols de voitures, mais sont aussi des destinations pour les voitures volées dans les zones contrôlées par l'État (y compris en ville). Un ancien agent nigérien d'INTERPOL à Niamey a souligné que les voitures volées à Niamey sont rapidement conduites hors de la ville afin de ne pas être repérées. Elles sont généralement transportées dans des zones périphériques ou éloignées, où l'impunité est souvent reine. Par exemple, une voiture volée à Niamey peut ainsi être achetée par un vendeur à Bankilaré, dans la région de Tillabéri, où l'acheteur peut passer plusieurs années sans être contrôlé par des fonctionnaires de l'État.²⁹

Dans la zone tricontinentale du Sahel central, où l'État n'exerce aucun contrôle et où les groupes armés sont très actifs, les voleurs de voitures sont souvent bien informés des mouvements de véhicules sur les routes. Selon un ancien voleur de voitures de la région de Tillabéri, les bandes de voleurs disposent d'informateurs qui se positionnent aux sorties ou aux péages des villes de la région afin de repérer les véhicules qui peuvent être intéressants à voler ou à dévaliser. Ils téléphonent ensuite à une bande de malfaiteurs ou à un groupe armé positionné le long de la route, en dehors de la ville, qui se charge de voler ou de détourner les véhicules présentant un intérêt. Les motocyclistes sont eux aussi exposés, notamment s'ils conduisent des motos coûteuses ou recherchées.³⁰

Des vols complexes ont parfois lieu. Ils peuvent être très révélateurs de tendances plus larges à l'œuvre dans l'écosystème du vol de voitures. Un chauffeur indépendant de Tillabéri a ainsi expliqué avoir travaillé pour la Commission électorale nationale pendant les élections de 2020 au Niger. Un autre chauffeur, qui

transportait des responsables électoraux dans un 4x4 à Abala, dans le nord de la région de Tillabéri, a été attaqué par des hommes armés à moto qui ont ordonné au chauffeur, sous la menace, d'appeler son bureau pour signaler que la voiture était en panne et demander l'envoi d'un autre véhicule. Lorsqu'un deuxième conducteur est venu prêter main-forte, sa voiture a également été attaquée et les deux 4x4 ont été dérobés. Entre-temps, le premier chauffeur avait été grièvement blessé par balle. La Commission électorale nationale (CEN) a envoyé un autre petit véhicule en renfort (une Toyota Corolla), qui n'a apparemment pas intéressé les hommes armés, lesquels ont laissé partir le chauffeur avec ce véhicule et emmener le conducteur blessé au centre de soins. La CEN aurait demandé une escorte armée pour la voiture d'origine, mais les autorités d'Abala auraient refusé en raison de la forte probabilité d'une embuscade.³¹

Cette affaire met en évidence un certain nombre de tendances à l'œuvre dans l'écosystème du vol de voitures au Sahel. En premier lieu, le fait que les autorités publiques peuvent être réticentes à défendre les usagers de la route dans les zones où elles risquent d'être attaquées. Il faut en effet garder à l'esprit que les fonctionnaires de l'État et leurs véhicules sont les cibles privilégiées des groupes armés extrémistes, qui sont les principaux auteurs d'attaques contre les usagers de la route. Cela signifie que voyager sous escorte pour tenter d'assurer la sécurité de quelqu'un peut avoir l'effet inverse. Dans cette affaire, on ne sait pas très bien si les voleurs de voitures étaient des criminels ou des combattants de groupes armés non étatiques. Comme nous le verrons plus loin, s'il est souvent possible de distinguer ces deux types d'acteurs (du moins pour les victimes de vols de voitures), il peut en revanche s'avérer très difficile d'identifier les auteurs d'un car-jacking. L'incident met enfin une fois encore en évidence les types de véhicules les plus recherchés par les groupes armés et les plus exposés au vol.



PROCHAIN ARRÊT : CENTRES ET MARCHÉS FRONTALIERS

Dans la mesure où les voitures sont chères, les acheteurs ont tendance à réfléchir à deux fois avant d'acheter des véhicules à risque, même lorsque leur prix est très bas (peut-être parce qu'ils ont été volés). Les acheteurs comme les vendeurs veulent s'assurer que conduire une voiture volée dans la zone où ils circulent est peu risqué. Pour atténuer ces risques et problèmes, les trafiquants de voitures revendent le véhicule volé hors des frontières du pays où il a été volé, généralement de l'autre côté de la frontière la plus proche. Cela n'élimine pas les risques et les inconvénients pour l'acheteur et le vendeur. Tous les pays couverts par le présent rapport disposent d'une antenne INTERPOL et sont (en théorie) en mesure d'accéder à la base de données internationale sur les véhicules volés et d'y vérifier les numéros d'identification des véhicules. Dans la pratique, les agents n'ont pas toujours facilement accès à la base de données, en particulier dans les zones les moins connectées. Faire passer la frontière à un véhicule volé pour le revendre réduit néanmoins considérablement les chances de voir les forces de l'ordre ou le propriétaire se mettre à rechercher activement le véhicule. En témoignent la localisation des principaux marchés de revente de voitures volées connus et les itinéraires empruntés par les voitures volées.

Problèmes aux frontières

Les frontières entravent les efforts des forces de l'ordre et les dissuadent de retrouver les voitures volées. Certaines régions frontalières du Sahel restent difficiles d'accès et sont donc souvent négligées par les États. La présence de groupes armés dans plusieurs régions frontalières (et en particulier dans le Liptako-Gourma) en a expulsé l'État. Rien ne peut donc vraiment décourager ou empêcher le trafic de voitures volées. Là où l'État est encore présent, il est confronté à de lourds problèmes de sécurité. La circulation des véhicules reste donc globalement peu réglementée et le problème de la criminalité liée aux véhicules est à peine abordé. Un employé d'une ONG basée à Dori (Burkina Faso) a déclaré avoir fréquemment vu des voitures aux plaques mauritaniennes, nigérianes, nigériennes, togolaises, maliennes et béninoises circuler en ville pendant des mois.³² Un ancien membre du personnel de la Mission multidimensionnelle intégrée des Nations Unies pour la stabilisation au Mali (MINUSMA) à Kidal a lui aussi observé des voitures aux plaques d'immatriculation de toute la région circuler librement.³³ Le climat d'insécurité qui règne à Dori préoccupe les forces de sécurité qui négligent par conséquent de contrôler les véhicules et d'exiger leur immatriculation. Dans le cas de Kidal, il n'y a pas de présence étatique capable d'exercer une autorité sur les groupes signataires, d'où le manque de réglementation.

Cela influe bien évidemment sur la localisation des marchés de voitures volées. Les voitures volées dans un pays entreraient en effet souvent dans le pays voisin pour y être revendues en transitant par



Poste frontière entre le Niger et le Nigéria à Birnin Konni. Revendre un véhicule en dehors du pays où il a été volé est considéré comme un facteur d'atténuation des risques. © Lattons via Wikimedia Commons

certain points de passage des frontières. Les flux généraux de voitures volées et de pièces détachées constituent autant d'échanges transfrontaliers, même si les transactions ne se font pas toujours sous forme d'échanges directs. Comme l'a expliqué un garagiste de Tombouctou : « Ce sont les voitures volées au Niger qui sont vendues au Mali. C'est le réseau de voleurs de voitures de Gao qui vend au Niger. »

Il n'est pas certain que les grands réseaux de trafic de voitures facilitent les « échanges » à grande échelle de voitures volées dans un pays contre des voitures volées dans le pays voisin. Un ancien commissaire d'INTERPOL a ainsi souligné que les gangs nigériens échangeaient des voitures volées au Nigéria contre des voitures volées au Niger, à la frontière avec le Niger.³⁴ Dans la pratique cependant, les échanges directs et systématiques sont plus rares que le troc ponctuel à la frontière ou des transferts indépendants transfrontaliers à des individus au sein du même réseau. Les gangs peuvent se présenter à la frontière, vendre leurs véhicules et utiliser le produit de la vente pour acheter des voitures volées dans le pays, et les ramener de l'autre côté de la frontière pour les revendre.

Types de marchés

Les marchés où sont vendus les voitures volées ne se trouvent pas forcément dans des espaces physiques fixes. Les très grands marchés bien établis de véhicules volés, comme celui de Ber au Mali, sont en effet l'exception plus que la règle. La plupart des participants à l'étude ont plutôt décrit des lieux de commerce semi-réguliers ou réguliers.³⁵

On observe un large recoupement entre le commerce licite de voitures d'occasion et le marché des voitures volées. Les garages peuvent créer une façade légitime en faisant le commerce des deux et donc servir de lieux plus discrets pour la revente de voitures volées. À certains endroits, seules les personnes connues du milieu s'occupent des voitures volées et négocient leur achat par téléphone avec les clients. De fait, la présence de certains de ces marchés est contestée et difficile à vérifier. Les marchés identifiés au Sahel ont été cartographiés et classés dans les catégories suivantes, sachant que certains peuvent entrer dans plusieurs catégories :

- Marché consolidé, stable et contrôlé
- Marché permanent, relativement ouvert
- Centre de transit ou d'échange transfrontalier (fluide, informel)
- Marché non confirmé (clandestin, temporaire ou qui n'est éventuellement plus utilisé)
- Centre de « blanchiment » de véhicules (point où il est possible d'obtenir de faux documents, de fausses plaques d'immatriculation, etc. ou de maquiller un véhicule en modifiant son numéro d'identification).

Certaines différences géographiques, en termes de modalités d'entrée des véhicules dans le Sahel central et de lieu d'entrée, mais aussi en termes de répartition des différents types de marchés illicites, doivent être prises en compte. Le marché des voitures volées du Sahel septentrional (nord du Mali et du Niger, et extrémité nord du Burkina Faso) présente des caractéristiques distinctes de celui du Sahel méridional (centre et sud du Burkina Faso et du Niger, et sud du Mali). Les marchés plus ouverts et permanents où sont vendus des voitures volées sont plus nombreux dans le Sahel septentrional (en particulier dans le nord du Mali et, dans une moindre mesure, dans le nord du Niger) du fait de la quasi-absence de l'État dans de nombreuses zones de la région. Le Sahel méridional, quant à lui, tend à compter davantage de marchés ou de systèmes d'achat clandestins, et à enregistrer une demande plus importante de titres de propriété contrefaits ou d'autres services de « blanchiment ».

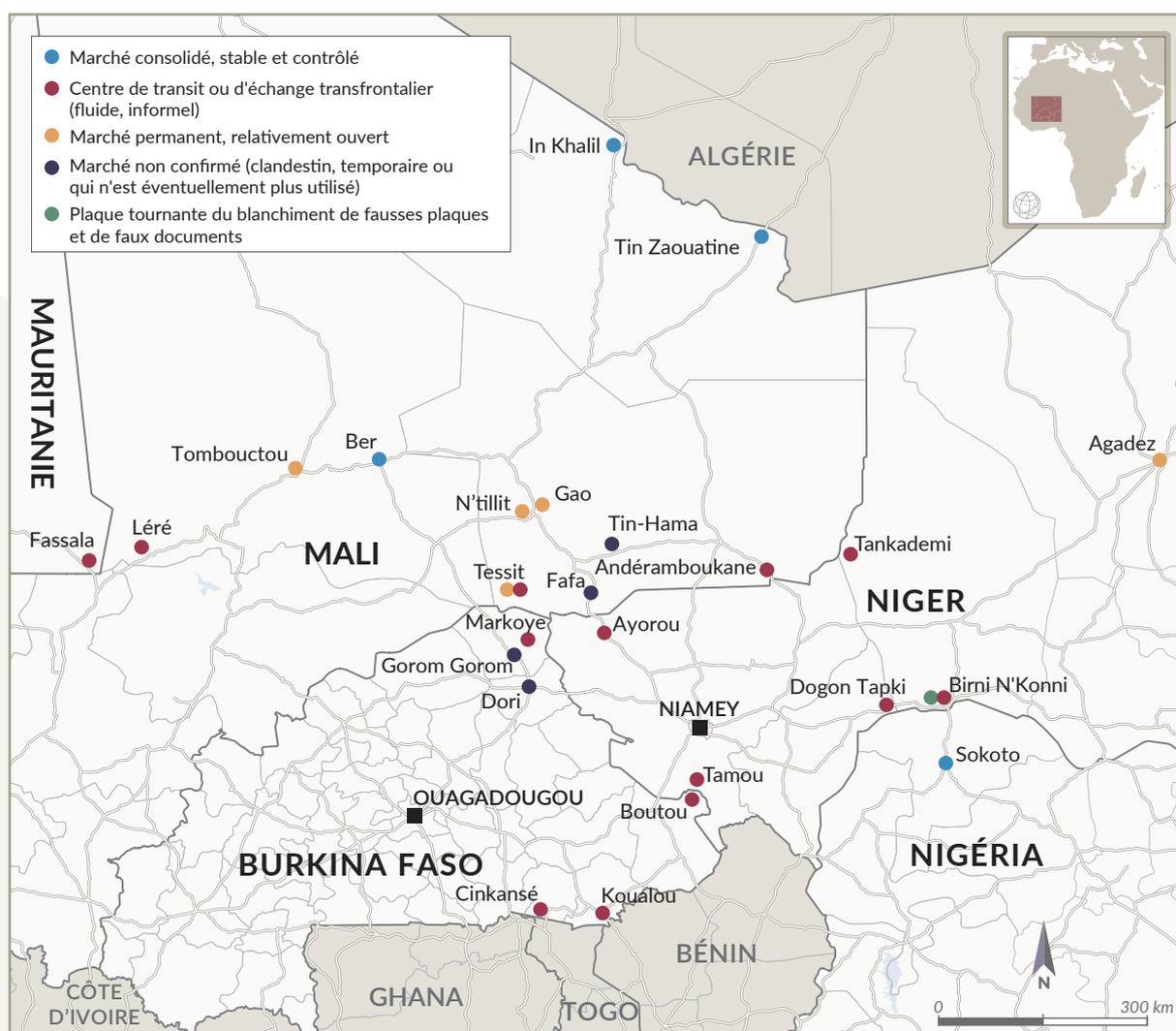


FIGURE 2 Plaques tournantes pour l'achat et la vente de voitures volées au Sahel.

Dynamiques du marché : Sahel septentrional et Sahel méridional

Dans un contexte marqué de longue date par le sécessionnisme au nord du Mali et, dans une moindre mesure, au nord du Niger, les acteurs illicites et criminels ont pu opérer très librement en l'absence d'autorité de l'État. Des marchés et réseaux de revente de marchandises illicites se sont ainsi solidement établis et hiérarchisés. Ber, dans le nord du Mali, est le seul nœud de l'écosystème des voitures volées à avoir été cité comme marché de revente de voitures volées par la quasi-totalité des participants. Les marchés des zones septentrionales du Sahel sont globalement beaucoup moins clandestins et, dans la mesure où l'État y est peu présent, il y a moins besoin de centres de blanchiment qui produisent des documents pour les voitures volées. C'est l'instabilité, plus que les pressions pour dissimuler leurs activités, qui a très certainement poussé les marchés non confirmés du nord du Sahel à se déplacer.

Ber est un vaste marché établi pour la revente de voitures volées. Ber fait également office de centre régional de stockage et de redistribution, dirigeant les flux de voitures volées vers de multiples points de transit frontaliers. Cette visibilité et cet ancrage résultent du fort contrôle exercé par les réseaux arabes maliens qui entretiennent des liens étroits avec les groupes armés signataires et les groupes extrémistes violents. Un agent de location de voitures a décrit la façon dont le réseau Ber gère l'offre et la demande régionales :

Le banditisme lié aux vols est fréquent sur la route de Léré, près de la frontière mauritanienne. Les voitures de luxe volées en Mauritanie puis transportées à Ber après avoir passé la frontière sont très nombreuses. Les habitants de Tombouctou vont acheter à Ber des voitures de luxe volées en Mauritanie. Les 4x4 volés dans la région traversent par ailleurs souvent la frontière, en direction du Niger principalement. Le réseau de vente s'organise autour de Ber, qui est le point de ralliement entre Tombouctou, la Mauritanie et l'Algérie. C'est à Ber que les voitures volées changent de trajectoire et c'est également là que transitent d'autres flux criminels qui empruntent ensuite divers itinéraires à travers le Sahel.³⁶

Le marché des voitures volées de Ber semble également très réglementé par les réseaux qui le gèrent et qui peuvent avoir recours à la violence, le cas échéant. Un commerçant de Tombouctou a ainsi déclaré : « Même si c'est votre voiture qui est volée, vous ne pouvez pas aller la chercher à Ber car vous risquez votre vie. S'ils repèrent le véhicule qui leur a été volé à Ber, les gens contactent des personnes dont le nom est connu en ville. Et ces personnes leur restituent leur véhicule sans problème. »

D'autres plaques tournantes sont également relativement permanentes dans la bande nord du Sahel, même si elles n'ont rien de comparable à Ber en termes de taille et d'influence régionale. In-Khalil, autre plaque tournante bien connue du trafic d'armes, est un centre de transit transfrontalier pour les voitures volées. Les voitures provenant des stocks libyens de voitures volées ou d'occasion transitent vers l'Algérie en passant par Ghat, puis vers le Mali via In-Khalil ou Tinzaoutene, et enfin vers le Niger en passant par Agadez.

Les zones méridionales du Sahel ont, jusque très récemment, bénéficié d'une influence étatique plus cohérente, bien que toujours inégale. Il existe de nombreux centres de transit transfrontalier bien connus pour la contrebande et le trafic de marchandises, dont certains n'ont pratiquement pas vu de présence de l'État depuis longtemps. Aucun d'entre eux n'est cependant devenu un marché aussi consolidé et établi que dans le nord du Mali. L'exemple le plus connu est Koualou/Kourou, ville située à la frontière entre le Burkina Faso et le Bénin, que les deux pays se disputent et dont ils ont retiré leurs



Un agent du Corps fédéral de sécurité routière du Nigéria vérifie les papiers du véhicule. De faux papiers sont utilisés dans le cadre du blanchiment de voitures. © FRSC

forces armées dans l'attente d'un règlement. La contrebande de carburant ainsi que d'autres produits, notamment de cigarettes et de médicaments, via Koualou/Kourou prolifère. De plus, des voitures d'occasion volées ou non déclarées y sont également fréquemment importées depuis les pays côtiers.

En décembre 2021, le Bénin a renforcé les contrôles dans les zones autour de Koualou/Kourou. Même avant le renforcement des contrôles, Koualou/Kourou n'a jamais été un marché consolidé et fixe comme Ber pour le trafic de marchandises, du fait de la présence proche de l'État. Depuis le renforcement des contrôles, une grande partie du trafic de véhicules en provenance des pays côtiers et à destination des États sahéliens enclavés a été détournée vers d'autres centres de transit transfrontaliers. Une hausse du nombre de voitures d'occasion, possiblement volées, a été observée à Cinkassé, au Togo. Tamou, près de la frontière du Niger avec le Burkina Faso, est également devenu une zone de trafic de motos et de pièces détachées.

Il convient également de noter que les seuls points névralgiques connus en matière de blanchiment de véhicules se trouvent dans les zones méridionales du Sahel. La seule plaque tournante permanente identifiée durant cette étude est Birnin Konni, à la frontière du Niger et du Nigéria. Birnin Konni est le point de passage frontalier de nombreux véhicules qui remontent vers le nord depuis le marché bien établi de voitures volées de Sokoto au Nigéria. C'est aussi l'endroit le plus connu pour la fabrication de faux papiers, faux permis de conduire et fausses plaques d'immatriculation ou documents nigériens falsifiés, utilisés par la suite pour légitimer la possession d'une voiture volée au Niger, au Burkina Faso ou ailleurs dans la région. Des observateurs à Birnin Konni ont laissé entendre que les fonctionnaires locaux étaient au courant de ce commerce, mais qu'il continuait à être mené de façon semi-clandestine pour éviter que ces fonctionnaires ne demandent des pots-de-vin. Il est probable que cette logique s'applique à un certain nombre de centres de transit transfrontaliers ou de marchés semi-clandestins du Sahel méridional, ce qui explique pourquoi ils sont moins consolidés que dans le Sahel septentrional. À mesure que l'instabilité s'installe et que l'autorité de l'État s'affaiblit dans le sud du Sahel, ces plateformes pourraient cependant commencer à fonctionner de manière plus visible. ■



LES VOLEURS DE VOITURES AU SAHEL

Comme le vol de voitures, le type d'acteurs impliqués varie en fonction de la zone géographique et du contrôle politique exercé. Le présent rapport se concentre principalement sur les voleurs de voitures et leurs réseaux dans les zones où le contrôle de l'État est faible.

Dans les centres urbains contrôlés par l'État, tous les participants à l'étude soulignent que les vols de voitures sont relativement rares, de sorte que les voleurs qui réussissent à voler des voitures doivent soit les dissimuler (en les cachant, ou en changeant leur apparence et/ou leur numéro d'identification), soit les sortir de la ville le plus vite possible. Les voleurs de voitures en milieu urbain semblent être assez spécialisés. Ils n'ont pas tous des connections, même si certains peuvent avoir des contacts avec de petits fonctionnaires qui peuvent les aider à falsifier des documents. Ils peuvent avoir des contacts avec des garagistes et/ou des mécaniciens susceptibles de maquiller le véhicule, ou des réseaux en dehors de la ville (généralement dans les zones frontalières) qui revendent les voitures volées soit de l'autre côté de la frontière, soit dans une zone périphérique du pays.

Les bandits et voleurs de voitures dans les espaces contestés

Il est difficile d'établir une typologie des gangs présents sur les routes sahéliennes, en particulier dans les zones où l'État est peu présent voire absent, car ces structures sont fluides et se recoupent fréquemment. Les motivations des voleurs de voitures sont essentiellement d'ordre financier, bien qu'un chercheur nigérien ait affirmé qu'il s'agissait également d'un moyen de protestation et de rébellion pour les jeunes, frustrés de ne pas avoir de perspectives d'avenir.³⁷ Les réseaux impliqués dans le vol de véhicules sont cependant plus ou moins complexes. La forme d'organisation la moins complexe est celle des coupeurs de route qui sont tout aussi susceptibles, sinon plus, de voler les effets personnels que les véhicules. Les gangs plus spécialisés dans le vol de voitures sont nébuleux. On pourrait les qualifier de partenariats temporaires mais fréquents entre différents groupes d'acteurs. Parmi ces acteurs figurent non seulement des voleurs de voitures et des preneurs d'otages mais aussi des conducteurs, des garagistes, des mécaniciens, des réparateurs, des commerçants et, parfois, des groupes armés.

Coupeurs de route est un terme souvent utilisé pour désigner de petits groupes d'individus légèrement armés qui tentent de voler des véhicules ou les effets personnels des passagers. Selon un chercheur nigérien, les coupeurs de route sont souvent de jeunes hommes sans emploi, dont beaucoup ne parviennent pas à vivre de leur métier (élevage, agriculture, etc.) en raison de l'instabilité du pays et de la sécheresse. Ils nourrissent alors souvent un sentiment généralisé d'injustice, qui peut à lui seul motiver le vol de voitures ou de motos.³⁸ D'après les observateurs, les coupeurs de route ne possèdent généralement qu'une ou deux armes à feu et comptent rarement plus de cinq personnes. D'autres peuvent être en possession d'armes blanches. En général, ils intimident et menacent les passagers pour qu'ils leur donnent leurs effets personnels, mais ils peuvent aussi recourir à la violence.³⁹

Une variante des groupes de coupeurs de route est plus spécialisée dans le vol de voitures et bien intégrée dans des réseaux plus vastes qui gèrent et revendent les voitures volées. Il s'agit d'un petit segment d'un réseau transnational de vol de voitures plus complexe. Ce type de gang est particulièrement présent dans le nord du Mali, dans les régions de Gao et de Tombouctou. Selon les habitants de la région, les membres de ce groupe sont principalement arabes et touaregs, et beaucoup pensent qu'ils sont étroitement liés à des groupes armés séparatistes ou pro-Azawad. Toujours selon les habitants, ils évitent donc de voler les véhicules transportant des passagers arabes ou touaregs. Pour ce faire, ils se tiennent informés de tout ce qui se passe sur la route. Ces gangs portent des armes à feu et sont prêts à faire usage de la violence. Les gens n'essaient donc généralement pas de résister. Les conducteurs demandent en principe à leurs passagers d'obéir aux ordres des voleurs.⁴⁰

Les personnes interrogées ont souvent fait référence à l'identité touareg ou arabe de ces gangs, ainsi qu'à leurs liens avec les groupes armés signataires du nord du Mali. Pour preuve, les participants ont tendance à dire que les victimes de vols de véhicules sont parfois en mesure de récupérer leur véhicule en demandant de l'aide à des Touaregs ou à des Arabes bien connectés. (Il convient de noter que, bien que les rôles joués par ces personnes soient intéressants, les stéréotypes ethniques dans les situations de conflit doivent être abordés avec prudence. Le fait que ces Touaregs ou Arabes puissent aider à retrouver des voitures ne prouve pas qu'eux-mêmes, leurs partenaires ou des personnes appartenant à la même ethnie les aient volées).

En ce qui concerne la récupération des véhicules, plusieurs personnes interrogées ont rapporté des histoires semblables à celle de cet agent de location de voitures :

« En début d'année, alors que je me rendais à Tessakane, dans la commune de Toya, quatre personnes assises à côté d'une moto m'ont arrêté à six kilomètres de la commune de Kabara et se sont emparées de ma voiture (celle-ci appartenait à un bureau d'études qui avait été sollicité par la MINUSMA pour transporter des agents à Tessakane). Mon frère a appelé un homme, un Arabe de Ber, pour lui parler du vol, en précisant le lieu et la date. L'homme a promis de retrouver le véhicule. Moins de 24 heures plus tard, il nous appelait pour venir récupérer le véhicule en dehors de la ville. »⁴¹

Il a été souligné que tant que quelqu'un pouvait identifier l'heure et le lieu du vol, tout Touareg ou Arabe bien connecté était en mesure d'identifier le responsable et de négocier la restitution du véhicule. Ceci est possible car les gangs et les groupes armés occupent des sections connues des routes principales.⁴² On ne sait pas clairement si cette possibilité de négociation est ouverte à tous ou seulement à ceux qui ont les connections nécessaires.

Toujours est-il que ce phénomène témoigne de la présence relative de longue date de ces gangs, ainsi que de l'étendue et de l'organisation de leur réseau. Cette présence est confirmée par le fait que certaines agences de location parviennent parfois à ne pas être la cible de ces gangs, voire d'autres acteurs armés. Un homme d'affaires touareg, propriétaire d'une agence de location de voitures à Gao, a déclaré assurer la circulation en toute sécurité de ses véhicules le long des routes impactées en négociant avec les voleurs de voitures et d'autres groupes armés. Il a déclaré :

« Les routes les plus dangereuses sont celles qui relient Gao à Ansongo, Gao à Gossi, Gao-N'tillit et Ménaka. Lorsque vous empruntez ces routes avec un 4x4 en bon état, vous pouvez être sûr de ne pas revenir sain et sauf avec votre 4x4 ! Comme beaucoup d'hommes d'affaires ici, j'ai développé ma propre résilience. Je négocie donc mon passage avec les groupes armés qui contrôlent ces routes. Les groupes armés se sont répartis les différents secteurs. Si vous voulez louer des 4x4, vous devez vous placer sous la protection de ces groupes. Ils assurent la sécurité de vos véhicules et de leurs conducteurs. Tant que vous bénéficiez de la protection des chefs de groupes armés ou que vous faites partie de la famille de l'un de ces chefs, tout va bien. Mes véhicules sont intouchables ! »⁴³

Cela a des conséquences importantes sur l'économie locale, les dynamiques politiques locales et même l'activité humanitaire. Certaines des organisations humanitaires qui travaillent dans la région et doivent emprunter ces routes n'utilisent plus les véhicules officiels des ONG parce que ce sont généralement des voitures à quatre roues motrices relativement récentes qui sont recherchées par les voleurs. Selon le personnel de certaines ONG, le seul moyen de circuler en sécurité est de louer des véhicules à des agences de location. Dans certaines régions, les employés des ONG changent de voiture de location au-delà d'un certain point pour bénéficier de la protection d'autres agences de location qui couvrent d'autres zones.⁴⁴

Les entreprises locales, pour leur part, en viennent souvent à louer exclusivement des voitures auprès d'agences bien connectées.⁴⁵ Ces agences exercent donc un monopole à l'échelle locale, ce qui limite les possibilités d'autres sociétés de créer des emplois dans le secteur du transport. De plus, le secteur du transport pourrait bien devenir une source de financement pour les groupes armés. Si des groupes armés (ou des bandits ayant des liens avec eux) sont en position d'assurer la protection des routes (en échange de paiements) ou de tirer profit du vol de voitures, les routes vont devenir des lieux d'instabilité durable. Même si un processus de résolution du conflit est engagé, il sera difficile de faire disparaître ce type d'activités criminelles bien ancrées qui peut perdurer malgré une réconciliation politique.

Individus impliqués dans le blanchiment de voitures

Les voleurs peuvent emmener les voitures volées dans des centres de « blanchiment de voitures » où ils peuvent se procurer de fausses plaques d'immatriculation et de faux papiers. La ville de Birnin Konni, à la frontière entre le Niger et le Nigéria, en est un bon exemple. On peut y obtenir des plaques d'immatriculation nigérianes provenant du marché nigérian des voitures volées et apparemment aussi des cartes grises et des permis de conduire de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, ces documents reprenant le numéro de châssis de la voiture. Une plaque coûterait seulement 10 000 FCFA et les papiers du véhicule 1 500 FCFA.⁴⁶ Une voiture volée à Niamey, par exemple, peut donc être rapidement dotée d'une nouvelle plaque nigérianne et de faux documents moyennant une somme modique. Nos

recherches n'ont pas permis d'identifier d'autres centres de blanchiment de ce type, mais il est peu probable que Birnin Konni soit le seul. Il est vraisemblable que d'autres spécialistes opèrent plus discrètement.

On ne retrouve pas ces formes de blanchiment dans toutes les plaques tournantes. Comme mentionné, certains fonctionnaires fournissent occasionnellement de faux documents, et les importateurs et vendeurs de voitures ont parfois eux aussi leurs propres moyens de se les procurer. Font également partie du réseau de blanchiment de voitures les mécaniciens et les garagistes qui peuvent modifier le numéro d'identification ou l'apparence du véhicule. Dans les régions où l'État est très peu présent voire absent, ces documents peuvent ne jamais être nécessaires.

Groupes armés signataires

Seules les régions du nord du Mali abritent un trafic de voitures volées très organisé. L'étude de ce trafic peut permettre de définir les modalités d'adaptation des économies locales à l'instabilité, quand bien même cela peut se traduire par une exacerbation de l'instabilité et des ressentiments locaux. Le haut niveau d'organisation des bandes de voleurs de voitures dans le nord du Mali a des raisons géographiques. Quatre frontières nationales (Niger, Burkina Faso, Algérie et Mauritanie) sont facilement accessibles, et la très rare présence de l'État, associée à la pratique de longue date d'activités illicites transnationales (elles-mêmes facilitées par les groupes armés sécessionnistes) ont contribué à ancrer certaines économies criminelles complexes. Les économies illicites qui évoluent depuis longtemps entre la Libye, l'Algérie et le nord du Mali ont également contribué à la pérennité de ces réseaux. Les régions séparatistes dépendent de surcroît dans une très large mesure des réseaux criminels transnationaux et des économies illicites, étant donné la réticence des fournisseurs officiels à travailler avec les autorités de ces régions. Dans le cas de la région de l'Azawad, au nord du Mali, ce sont les liens familiaux entre les groupes armés signataires, leurs partenaires politiques, et les réseaux criminels, qui ont permis à ces derniers de s'implanter dans la région.⁴⁷

Deux grands groupes de combattants opérant sous l'égide du Cadre stratégique permanent figurent parmi les groupes signataires. Il s'agit de la coalition pro-fédéraliste Plateforme et de la Coordination des mouvements de l'Azawad pro-indépendance, qui était auparavant une coalition de groupes sécessionnistes qui ont fusionné en février 2023. Ces groupes jouent depuis longtemps un rôle essentiel, bien qu'indirect, dans le soutien des réseaux criminels.

En tant qu'acteurs armés les plus influents dans le nord du Mali, et en tant que bénéficiaires des réseaux illicites locaux gérés par leurs proches, ces groupes peuvent servir de garants à ces réseaux et les soutenir en menaçant implicitement de violence les perturbateurs potentiels. En l'absence d'autorité de l'État, la population civile n'a guère d'autre choix que de se conformer aux règles de ces réseaux. Les garanties de sécurité implicites octroyées par les groupes signataires ont permis aux réseaux criminels spécialisés dans le vol de voitures au nord du Mali de s'implanter solidement à l'échelle locale, au point de devenir des acheteurs connus et stables de voitures volées par des bandits dans la région, ou dans d'autres zones plus éloignées du Sahel.

Vendeurs affiliés à des groupes signataires

Les profils des vendeurs et organisateurs des marchés de revente de voitures volées dans le nord du Mali sont difficiles à cerner. Cependant, comme pour d'autres secteurs de la criminalité organisée dans le nord du Mali, ce sont généralement des individus qui ont trouvé un créneau dans un domaine illicite particulier et qui bénéficient d'une certaine protection de la part de l'un des groupes armés ou de l'une des factions des groupes armés signataires. Les groupes armés signataires se sont opposés sur la question de la concurrence en matière de trafic après 2015, mais ont également négocié des accords entre eux qui délimitent implicitement le contrôle de certaines routes du trafic. Les vendeurs et les organisateurs de réseaux illicites offrent un soutien (financier, pratique ou politique) à la faction armée qui les protège. Les trafiquants de drogue arabes Lamhar dans la région de Gao sont ainsi réputés coopérer avec le Mouvement national de libération de l'Azawad et le Mouvement pour l'unicité et le djihad en Afrique de l'Ouest, un groupe extrémiste, en échange de la protection des itinéraires qu'ils empruntent. Ils fournissent du carburant et d'autres ressources à la faction armée privilégiée.⁴⁸

Il est probable que cette collaboration dynamique entre les trafiquants et leurs protecteurs existe aussi dans l'écosystème des voitures volées dans le nord du Mali. Cependant, le trafic de voitures volées est moins rentable que le trafic de stupéfiants. Les vendeurs et organisateurs de ce trafic peuvent donc exercer une moindre influence et avoir besoin d'intermédiaires pour négocier leur protection. Les personnes qui vendent les voitures volées dans le nord du Mali gèrent généralement elles-mêmes leur activité par le biais de réseaux spécialisés. Elles apportent cependant également leur soutien aux factions des groupes armés auxquelles elles sont affiliées et auxquelles elles font appel pour assurer leur protection, le cas échéant. Ces allégeances peuvent varier selon les circonstances.

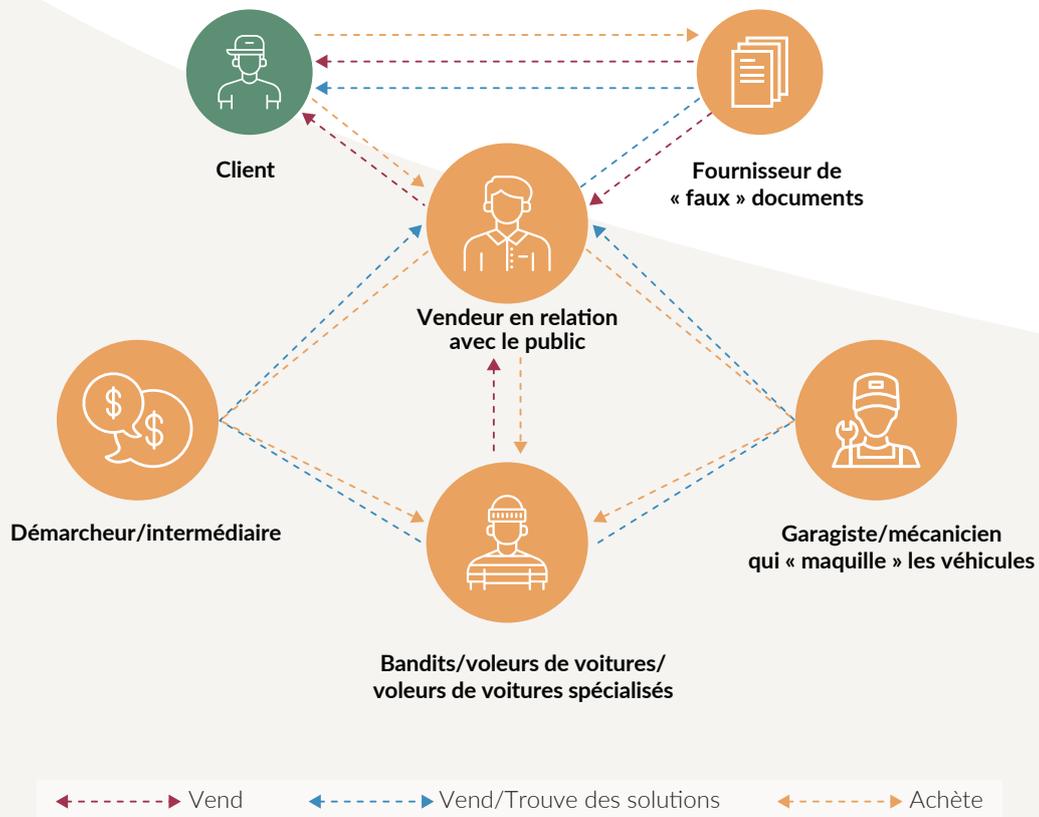


FIGURE 3 Relations entre les acteurs d'un réseau de voitures volées et leurs clients.



Cache-moyeux en vente sur un marché. © Jacob Silberberg via Getty Images

Les réseaux de voitures volées sont très étendus, tant sur le plan géographique qu'en termes du nombre de personnes impliquées. Tous ne sont pas aussi permanents ou hiérarchisés que ceux gérés par les proches des groupes signataires dans le nord du Mali. Cependant, les autres réseaux de trafic de voitures volées au Sahel peuvent avoir ces éléments en commun. Ils peuvent également avoir besoin de prendre plus de précautions pour dissimuler leurs activités et donc disposer d'une infrastructure plutôt semi-licite. Un ancien voleur de voitures au Niger a souligné que ces réseaux élaborés de vol de voitures dépassent largement le cadre des voleurs et des vendeurs. Pour reprendre ses termes :

Le vol de voitures est un commerce auquel participent de nombreuses personnes qui n'ont en apparence rien de suspect (commerçants, garagistes et mécaniciens, et même dirigeants politiques dans la mesure où ils peuvent tirer un profit de ces ventes). De nombreux garages sont financés par des groupes criminels. Cette activité légale les aide à couvrir l'arrivée et la revente de voitures volées.⁴⁹

Ces propos ont été confirmés par un ancien commissaire régional d'INTERPOL :

Différents intermédiaires interviennent dans ce réseau entre le vol initial et la revente du véhicule. Les transactions sont donc dépersonnalisées ou tout du moins n'impliquent pas directement les dirigeants de réseaux criminels. Les intermédiaires, qui profitent du système, veillent à être discrets. Ce sont des fusibles qui sautent lorsque le reste du réseau risque d'être affecté.⁵⁰

Comme indiqué par un ancien voleur de voitures, les garages sont souvent soutenus financièrement par des réseaux criminels. Ils exercent une activité légale de petite envergure en guise de couverture, l'essentiel de leur travail consistant à maquiller ou à démanteler des voitures volées. Ils servent également d'entrepôts et d'abris pour les voitures volées entre le lieu du vol et le lieu de leur revente.

Le rôle des intermédiaires dans ces groupes spécialisés et souvent transnationaux de trafiquants de voitures volées est moins clair. On peut toutefois supposer qu'ils jouent un rôle similaire à celui des démarcheurs dans le commerce licite de voitures d'occasion en ville : ils rassemblent les voitures, identifient les acheteurs potentiels, organisent les transferts et les points de distribution et servent de façade à d'autres organisateurs du réseau. Dans l'ensemble, les réseaux semblent assez horizontaux et diffus : de multiples intermédiaires et bandes de voleurs de route collaborent. Le fait que les voitures soient parfois restituées à leur propriétaire si les bonnes personnes sont sollicitées et que les « sponsors » couvrent certains coûts initiaux (notamment les frais de fonctionnement des garages) laisse supposer l'existence de dirigeants bien établis au sein du réseau en contact avec des groupes armés (non djihadistes), au moins dans le nord du Mali.



LE RÔLE DES GROUPES EXTRÊMISTES

De nombreuses allégations contradictoires circulent à propos du rôle des groupes armés extrémistes violents, et plus particulièrement du JNIM et de l'ISSP, dans l'écosystème des voitures volées au Sahel. Certains participants ont souligné le rôle essentiel des voitures volées dans « l'économie terroriste » : les groupes volent des voitures et les revendent ou les utilisent comme monnaie d'échange. D'autres cependant ont déclaré que les véhicules, et en particulier les voitures, étaient une denrée suffisamment rare et importante aux yeux des groupes armés pour qu'il soit peu probable qu'ils s'en séparent uniquement pour de l'argent, et certainement pas régulièrement.

En l'absence de preuves attestant l'existence d'un système permanent de vente de véhicules par les groupes extrémistes, ce rapport affirme que les groupes armés ne vendent pas systématiquement les voitures volées à des fins lucratives, et que les incidents de ce type ne sont pas représentatifs de pratiques enracinées à l'échelle du groupe. Aucun incident de ce type n'a été confirmé au cours de l'étude, bien que certaines allégations détaillées aient été recueillies.

Les groupes armés n'ont généralement pas pour objectif de gagner de l'argent en volant des véhicules, et les ventes de voitures volées par des groupes extrémistes doivent être considérées comme occasionnelles. De plus, ces groupes risquent de compromettre leurs relations avec les populations civiles et leur programme de gouvernance s'ils vendent ouvertement des biens volés à ces populations. Pour atténuer ce problème, il faudrait que les groupes armés décident de vendre les voitures volées à des intermédiaires. Certains participants à l'étude ont affirmé que cela pouvait être le cas, sans être en mesure de donner des exemples précis. La dépendance des groupes armés extrémistes à l'égard des véhicules pour circuler est donc l'aspect le plus important à prendre en compte dans une perspective de stabilisation.

De nombreux participants à l'étude ont affirmé que les voleurs de voitures les revendent parfois à des groupes armés. Pour étayer leurs propos, ils ont souvent indiqué que les groupes armés avaient régulièrement besoin de véhicules, y compris de voitures qu'ils pouvaient se permettre de détruire lors d'opérations de type attentats au moyen d'engins explosifs improvisés placés dans des véhicules (VBIED).⁵¹ Étant donné la fréquence des vols de voitures et le besoin indéniable en véhicules des groupes armés, cette hypothèse est plausible, bien qu'aucun incident spécifique n'ait été recensé.

JNIM

Le JNIM n'est pas un acteur important du trafic de voitures volées. Néanmoins, il se livre activement au car-jacking, en particulier de voitures d'ONG, d'ambulances et d'autres véhicules 4x4 qui répondent à ses besoins opérationnels.⁵² Le JNIM fait également franchir les frontières aux voitures qu'il vole, non pas par crainte qu'elles soient retrouvées par les autorités, mais plutôt parce que le groupe en a besoin sur certains autres sites.⁵³ Le JNIM suit donc une approche ciblée en matière de vol de voitures et se concentre presque exclusivement sur les types de voitures qui répondent à ses besoins opérationnels. Ses cibles ont cependant évolué au fil du temps pour des raisons de nécessité et de disponibilité.

Les groupes armés apprécient également les quatre roues motrices et les voitures solides. Ces caractéristiques sont en effet plus importantes pour eux que pour le grand public, compte tenu des conditions dans lesquelles ils opèrent. Toutefois, ces groupes s'intéressent également à d'autres caractéristiques, comme la capacité d'adaptation d'une voiture aux terrains des affrontements. Un agent de sécurité du secteur minier a ainsi expliqué l'évolution au fil du temps des types de voitures volées par les groupes extrémistes violents au Burkina Faso. Il a déclaré qu'au début du conflit les groupes extrémistes violents s'en prenaient surtout aux pick-up, et plus particulièrement à ceux de marque Toyota en raison de leur longévité, mais aussi de leur capacité à être facilement réaménagés pour y installer des armes. Les groupes armés se sont ensuite tournés vers toutes les voitures à toit rigide et à quatre roues motrices. Cela s'explique probablement par le fait qu'ils avaient déjà volé la plupart des pick-up stationnés sur leur territoire et que les conducteurs de pick-up avaient appris à ne pas conduire dans les zones à risque.⁵⁴

Dans tout le Sahel central, le vol généralisé de voitures appartenant à des ONG est une caractéristique à part entière du conflit. Le Burkina Faso a été particulièrement touché par ces vols. Si l'ISSP et le JNIM ont tous deux été impliqués dans le vol de véhicules d'ONG au Burkina Faso, le JNIM l'a été plus régulièrement. De plus, le groupe semble utiliser les voitures qu'il vole à des fins bien particulières. Pour être plus précis, le JNIM a besoin de voitures pour transporter des individus et du matériel à des fins offensives et défensives sur le terrain. Un certain nombre d'anecdotes illustrent ce point.

Ainsi, en février 2022, le JNIM a restitué à une ONG, basée à Nouna (dans la province du Nord), une voiture dont le groupe s'était emparé. Les combattants du JNIM qui l'avaient prise ont informé le personnel de l'ONG qu'ils avaient besoin du véhicule pour une opération spécifique visant à transporter un commandant d'un certain âge qui avait besoin de l'air conditionné durant le trajet. La voiture a été restituée environ un mois après le vol.⁵⁵ Le JNIM a tendance à tolérer la présence et le travail des ONG et prend parfois des mesures pour éviter de les contrarier.

Lors d'un autre incident survenu en 2021, le JNIM, après s'être emparé de la voiture d'une ONG dans la région de l'Est, a offert aux membres de l'ONG une petite somme d'argent pour le dérangement occasionné et leur a rendu leurs encas avant de partir avec la voiture.⁵⁶ Ces cas sont toutefois l'exception plus que la règle en ce qui concerne les voitures volées par le JNIM.

Le JNIM est en effet devenu expert en vol de voitures individuelles, mais aussi parfois de convois entiers. Au début du mois d'avril 2022, un convoi de huit véhicules neufs de l'ONU à destination du Niger aurait été volé par des combattants présumés du JNIM sur la route entre Matiacoali et Kantchari.⁵⁷ Les ONG évitent de plus en plus de conduire des voitures convoitées afin d'éviter de tels vols.

L'acuité du JNIM peut expliquer en partie la forte vague de vols d'ambulances survenue dans la région du Sahel (Burkina Faso) en 2022. Lors d'une interview réalisée en mai 2022, un employé d'ONG, chargé du suivi des incidents de sécurité dans le pays, a déclaré que huit ambulances de district appartenant à l'État avaient été volées depuis le début de l'année au Burkina Faso (dans les régions de l'Est, du Nord-Est, du



Police malienne et véhicules de la MINUSMA. En 2022, un convoi de véhicules de l'ONU aurait été volé par des combattants présumés du JNIM.
© Souleymane AG Anara via Getty Images

Nord et du Sahel). On ne sait pas exactement quel groupe armé est à l'origine de chaque vol, mais on pense que le JNIM est responsable de la majorité des vols.⁵⁸ Ces ambulances de district étaient des Land Cruiser adaptés. Elles répondaient donc à nombre des critères appréciés par les groupes armés. En les volant, le JNIM (ou l'ISSP) s'est non seulement emparé de nouveaux véhicules, mais a également empêché l'État de jouer son rôle de prestataire de soins de santé aux habitants. Cela a naturellement eu de graves conséquences humanitaires, y compris pendant les vols eux-mêmes. Selon un superviseur de la sécurité minière, la dernière ambulance en service à Dori a été volée en janvier 2022, et une femme enceinte, qui se trouvait à bord pour être conduite à l'hôpital, est décédée de complications après avoir été abandonnée sur le bord de la route. On ne sait pas qui, du JNIM ou de l'ISSP, est responsable de ce vol.⁵⁹

Cette tendance n'est pas complètement nouvelle. Des bandits et des bandes de voleurs de voitures prenaient déjà pour cible les véhicules des ONG avant le conflit, à l'instar des groupes armés et des bandes de voleurs de véhicules opérant ailleurs au Sahel.⁶⁰ La demande de véhicules 4x4 a cependant entraîné une augmentation sensible des vols de véhicules appartenant à des ONG.

Les vols réguliers de véhicules d'ONG par les groupes armés au Mali et au Niger entravent sérieusement l'accès humanitaire. Comme décrit précédemment par l'agent de location de voitures, dans le nord du Mali, la récurrence des vols de véhicules a donné naissance à une économie de la location de voitures très politisée, dans le cadre de laquelle les véhicules de certaines sociétés de location sont épargnés par les groupes armés. Selon des membres d'ONG, certaines ONG participent involontairement à ce réseau. Compte tenu de la forte probabilité d'être victime d'un vol de voiture sur certaines des routes menant à des communautés ayant besoin d'aide, les ONG n'ont parfois pas d'autre choix que de passer par ces agences de location de voitures si elles veulent accéder à la zone en question.⁶¹

Le JNIM et le détournement de camions

Le JNIM détourne aussi fréquemment des camions et des camions-citernes. Les exemples ci-dessous offrent un point de comparaison avec les vols de voitures et témoignent de l'impact plus large des détournements de véhicules sur les économies locales. Le 13 juillet 2022, des chauffeurs de camions impactés par les détournements se sont réunis pour une discussion à Kaya, au Burkina Faso, afin d'étudier ces attaques. Très souvent, le JNIM vole des camions transportant des marchandises essentielles, telles que de la nourriture ou du carburant. Le JNIM laisse généralement le chauffeur sain et sauf après que celui-ci a conduit le camion jusqu'à un endroit isolé dans la brousse.

Les chauffeurs sont parfois, mais pas toujours, autorisés à repartir avec leur camion ; dans le cas contraire, ils doivent trouver de l'aide à pied. À la question de savoir si le JNIM vend ensuite les camions tels quels ou en pièces détachées ou pour de la ferraille, les participants interrogés ont répondu que c'était très peu probable et que le JNIM n'avait jamais été aperçu en train de vendre des camions ou des pièces détachées de véhicules, et certainement pas de manière systématique. Selon eux, l'existence d'« un cimetière de camions abandonnés dans la brousse » est plus probable. Ce phénomène est particulièrement courant au Burkina Faso, où les unités du JNIM et de l'ISSP se réapprovisionnent grâce à ces vols.

Ces détournements ont un impact important sur l'économie locale et sur la vie des chauffeurs routiers. Ce sont souvent des travailleurs indépendants qui louent leurs services et leurs camions à des personnes qui ont besoin de transporter des marchandises. Si leur camion est volé, ils perdent leur gagne-pain. Les détournements réguliers de camions, ainsi que les menaces généralisées qui pèsent sur les déplacements, ont sensiblement réduit les déplacements le long des grands axes, ce qui a beaucoup nui à l'approvisionnement des villes de la région en denrées alimentaires et en produits de première nécessité.

Les forces armées burkinabé ont tenté d'escorter des convois de fournisseurs civils le long de ces routes, mais un certain nombre de ces convois ont fait l'objet d'attaques dévastatrices. Dans la pratique, l'armée n'est pas en mesure de garantir la sécurité d'un convoi sans soutien aérien. La plupart des chauffeurs routiers préfèrent donc circuler sans escorte ou, idéalement, éviter à tout prix d'emprunter ces routes. Les dix chauffeurs de camion qui ont participé au groupe de discussion à Kaya ont tous déclaré qu'ils étaient désormais au chômage, soit parce que des groupes armés s'étaient emparés de leurs camions, soit parce qu'ils étaient trop traumatisés par ce qu'ils avaient vécu sur les routes pour reprendre le travail. ■

Le JNIM ne semble pas être très impliqué dans le trafic de voitures volées. La plupart des participants consultés dans le cadre de cette étude s'accordent à dire que le JNIM cherche avant tout à répondre à ses propres besoins opérationnels lorsqu'il vole des véhicules, et non à tirer profit de leur revente.

Il existe certainement des exceptions à cette règle. Par exemple, une voiture volée à une ONG en janvier 2022 à Markoye (région où le JNIM et l'ISSP sont actifs) a été retrouvée à Tessit (Mali) entre les mains d'un concessionnaire qui vendait des voitures à Gao.⁶² De nombreuses voitures volées auraient également été retrouvées par les forces armées maliennes lors d'opérations menées dans la forêt de Serma à Douentza en juin 2022, mais l'on ne sait pas bien si elles étaient destinées à l'usage propre du JNIM ou à la vente.⁶³

Le JNIM est réputé détourner les voitures que les combattants volent ailleurs dans la région, y compris en dehors du pays, vraisemblablement pour répondre à des besoins opérationnels sur place. En juin 2022, une voiture a par exemple été volée lors d'une attaque du JNIM contre la mine d'or de Karma, à une vingtaine de kilomètres d'Ouahigouya. Elle a ensuite été retrouvée par des soldats maliens à Ségou dans le courant du mois.⁶⁴ Il est cependant difficile d'évaluer l'ampleur de ce détournement.

Province de l'État islamique au Sahel

Il est difficile d'attribuer de manière fiable une activité à l'ISSP. En effet, l'ISSP occupe un territoire plus restreint que le JNIM et est plus actif dans les zones fortement contestées, où les deux groupes ont mené des activités ces derniers mois. En 2022, l'ISSP s'est employé à étendre sa mainmise sur la région du Gourma, dans la zone tricontinentale, et sa présence dans des départements comme Ansongo et Ménaka est bien établie.⁶⁵ On a observé dans ces zones une plus grande présence des combattants extrémistes sur le marché des voitures volées, et c'est sur cette base que la distinction provisoire entre ISSP et JNIM s'est opérée. Certaines des plaques tournantes connues pour l'achat, la vente et le transport transfrontalier de voitures volées se trouvent principalement dans la sphère d'influence de l'ISSP, notamment à Tessit, N'tillit, Anderamboukane, Ménaka, Tin Hama, Fafa et dans les zones autour de Tankademi au Niger.⁶⁶

Rien n'indique que l'ISSP « taxe » la vente de voitures volées. Un individu entretenant des liens étroits avec les groupes armés actifs à la frontière du Mali et du Niger a cependant affirmé que certains combattants de l'ISSP revendent des voitures qu'ils ont volées.⁶⁷ Ils pratiqueraient des prix fixes basés sur la qualité et l'état de la voiture. Ils adaptent également leurs prix en fonction de l'acheteur. Selon le témoin, ils vendent parfois les véhicules à d'autres combattants de l'ISSP entre 500 000 et 3 millions de FCFA (entre 1 000 et 5 000 euros environ), généralement dans le but d'acheter eux-mêmes de nouveaux véhicules. Les vendeurs de véhicules commerciaux ou les membres de la communauté qui n'ont aucun lien avec eux doivent payer un prix beaucoup plus élevé, qui peut atteindre 7 millions de FCFA (environ 10 700 €) pour une voiture.

Les acheteurs les plus fréquents seraient des commerçants arabes de la région de Gao et un petit nombre d'acheteurs du Sahara occidental. Selon cette même personne, s'il y a plus de 10 voitures à vendre en même temps, elles sont vendues aux acheteurs sahraouis entre 4 et 5 millions de FCFA chacune (entre 6 000 à 7 500 euros environ), un tarif inférieur à celui proposé par d'autres vendeurs de voitures. Les commandants de l'ISSP peuvent aussi parfois choisir de vendre ponctuellement une voiture ou une moto sur l'un des marchés de la région.

Toutefois, aucun autre participant n'a été en mesure de confirmer cette information, et certains ont déclaré qu'il était peu probable que l'ISSP vende des véhicules dont le groupe pourrait avoir besoin, notamment dans un contexte d'expansion et de renforcement de sa présence dans la région tricontinentale.⁶⁸

Utilisation des voitures volées à des fins offensives et attentats à l'aide de VBIED

Le JNIM et l'ISSP utilisent essentiellement des motos, et très rarement des voitures, pour mener des attaques. Ils se servent périodiquement de pickups pour lancer des attaques car il est possible d'y installer des armes plus lourdes à l'arrière.⁶⁹ Les observateurs ont remarqué que les incidents impliquant des voitures à toit rigide étaient beaucoup plus rares, mais pas inexistantes.⁷⁰ Une voiture volée dotée d'un blindage improvisé a ainsi été déployée lors d'une attaque complexe du JNIM contre un détachement militaire à Bourganza, dans la région Centre Nord du Burkina Faso, en mai 2022.⁷¹

Plusieurs participants ont laissé entendre que le vol de véhicules d'ONG ou d'ambulances au marquage distinct est un phénomène d'autant plus dangereux qu'il permet aux combattants de pénétrer dans des zones sécurisées sans éveiller les soupçons et d'y commettre des attentats (en circulant en ambulances notamment). Cette inquiétude n'est pas infondée : de « faux » véhicules aux couleurs de l'ONU ont ainsi été utilisés lors du bombardement de l'aéroport de Gao en 2018.⁷² Les groupes armés en possession de



Des véhicules maquillés aux couleurs de l'ONU ont été utilisés dans des attentats au moyen de VBIED contre des aéroports au Mali. © MENASTREAM

ces véhicules ne semblent toutefois pas avoir eu recours à cette stratégie ces dernières années. Si, lors de l'attaque de la prison de Koutoukalé au Niger en 2019, un véhicule volé à une ONG internationale figurait parmi les trois véhicules utilisés lors de l'offensive, celui-ci n'a pas été utilisé pour pénétrer dans la prison sous de faux prétextes ; le convoi était manifestement lourdement armé.⁷³

Des voitures volées, y compris des véhicules d'ONG, ont été utilisées dans des attentats suicide ou des attaques aux VBIED, comme à Arbinda (Burkina Faso) en 2019. Les attentats à l'aide d'engins explosifs improvisés placés dans des véhicules ne sont néanmoins pas extrêmement courants au Sahel. Selon l'Armed Conflict Location & Event Data Project, onze attentats par VBIED impliquant des voitures et un autre impliquant un tricycle motorisé ont eu lieu au Mali, au Burkina Faso et au Niger entre 2014 et 2022.⁷⁴ Un responsable de la sécurité d'une exploitation minière commerciale ayant travaillé dans tout le Sahel a fait remarquer qu'il y avait eu beaucoup moins d'incidents par VBIED que de voitures volées, tout du moins au Mali.⁷⁵ Globalement, cela suggère que les groupes armés ont moins besoin de voitures pour mener des attentats à l'aide de VBIED que pour se déplacer. Le conflit sahélien se déroule en effet dans un secteur géographique essentiellement rural. Les groupes armés s'emploient avant tout à maintenir l'État hors des zones rurales qu'ils sont en mesure de contrôler, plutôt qu'à tenter de mener des offensives durables en ville. ■



CONCLUSION ET IMPLICATIONS SUR LE PLAN POLITIQUE

Le présent rapport a permis de mettre en évidence les impacts multiples du vol et du trafic de voitures, ainsi que de leur échange et de leur revente, sur la vie quotidienne des populations et leur contribution à l'instabilité dans le Sahel central. Ces phénomènes complexes se chevauchent et ont de graves répercussions sur la vie et les moyens de subsistance des habitants, notamment dans les régions où l'État est peu voire pas présent, et dans celles où les groupes armés et les bandits rendent l'utilisation des routes extrêmement dangereuse.

Dans au moins quelques cas documentés ici, les propriétaires de voitures ont dû choisir entre payer des acteurs armés pour les protéger et se faire voler leur véhicule. Plus ces économies basées sur le « vol ou la protection » se développeront, plus il sera difficile de les démanteler car les participants seront moins enclins à prendre part aux efforts de paix ou de stabilisation. Bien que le JNIM et l'ISSP n'aient pas encore tenté de monnayer les voitures volées de manière significative, les vols fréquents de véhicules 4x4 et de camions ainsi que les violences à l'encontre des usagers de la route que commettent ces groupes ont considérablement réduit la capacité des gens à se déplacer. Cette situation a gravement nui aux économies locales et à la subsistance des populations.

Certains facteurs structurels majeurs ont malheureusement conduit à ne plus faire de la lutte contre le commerce de voitures volées une priorité politique. Il faut savoir, en premier lieu, que les pays du Sahel n'ont pas la capacité de contrôler nombre des territoires périphériques où les groupes armés et criminels opèrent, et où le vol de véhicules est le plus marqué. Ils concentrent avant tout et à juste titre le peu de forces dont ils disposent sur les menaces immédiates qui pèsent sur la sécurité. Bien que le vol de voitures puisse avoir un impact dévastateur sur la vie des gens, les vendeurs de voitures et de pièces volées (en particulier de voitures volées à l'étranger ou dans les pays voisins) ne considèrent pas leur activité comme immorale. Ils ne se préoccupent pas toujours de l'origine des véhicules ou des pièces (tant que ceux-ci ne font pas courir de risque majeur) et savent pertinemment que la plupart des clients n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule neuf, ni même d'occasion licite. Certains participants ont réagi avec colère lorsqu'ils ont été questionnés sur le commerce de voitures volées. Un vendeur de pièces détachées de Birnin Konni a déclaré à un chercheur sur le terrain :

Des gens vendent des bébés et des organes à moins de 10 kilomètres d'ici ! Vous feriez mieux de vous préoccuper davantage de ce commerce que d'entrepreneurs honnêtes comme moi. Je suis accablé de droits de douane chaque fois que je me rends à Sokoto, et je dois laisser certains policiers prendre des pièces détachées pour pouvoir en vendre d'autres.

Les représentants de l'état sont souvent perçus comme indésirables, voire comme des prédateurs, en Afrique de l'Ouest.⁷⁶ Définir des politiques est donc difficile compte tenu des capacités actuelles de l'état, qui laissent peu de marge à la recherche de réponses faciles et réalistes. Certains leviers pourraient cependant permettre de lutter contre les facteurs qui contribuent à l'instabilité.

Recommandations

- **Faciliter l'accès des agents de la région aux bases de données d'immatriculation de véhicules existantes et simplifier le processus d'importation légale de véhicules et d'obtention de papiers.** L'une des difficultés de cette étude a été d'établir la procédure légale exacte à suivre pour importer un véhicule, obtenir les documents nécessaires puis revendre le véhicule. Les participants ont en effet donné des réponses variées car les différents organes chargés de l'application de la loi, les organismes régionaux et bureaux nationaux ont chacun leurs exigences en la matière. Les fonctionnaires des différentes régions au sein d'un même pays semblent ne pas tous appréhender la procédure de la même manière et ne pas disposer des ressources nécessaires pour, par exemple, vérifier ou mettre à jour les bases de données d'immatriculation des véhicules. Il n'est pas clair si certaines procédures de recherche (telles que la vérification d'un numéro VIN par INTERPOL) ont un coût officiel ou si elles coûtent de l'argent parce qu'il est nécessaire de corrompre un fonctionnaire pour que la procédure soit appliquée. Enfin, il faut savoir qu'il est long et coûteux d'importer légalement un véhicule et d'obtenir son immatriculation officielle. Le marché illicite, de même que les intermédiaires qui offrent des services administratifs, dont certains sont illégaux ou favorisent d'autres activités illégales, en sont d'autant plus attrayants. Il faudrait que les pays simplifient la procédure officielle et en réduisent autant que possible le coût, tout en organisant des campagnes d'information publique pour clarifier la procédure légale, définir les frais qu'il est légitime ou non de facturer et les moyens dont disposent les consommateurs pour se protéger des acteurs illicites sur le marché de la voiture.
- **Renforcer la coopération transfrontalière entre les services répressifs pour lutter contre la criminalité liée aux véhicules.** Compte tenu de l'importance des frontières dans les vols régionaux de voitures, il est clair que les réseaux de vol tirent dans une large mesure parti du manque fréquent de coopération transfrontalière entre les services répressifs des différents pays. Le renforcement de la coopération et la simplification des systèmes permettant d'alerter les pays voisins en cas de vol de voitures pourraient considérablement freiner les vols de voitures à des fins commerciales.
- **Chaque fois que possible, investir dans des infrastructures qui réduiront le risque de vol de véhicules.** Le vol de véhicules est un risque à part entière sur les routes de mauvaise qualité car les bandits ou les groupes armés attaquent plus facilement les véhicules lents. Le vol de véhicules revêt également un caractère saisonnier. Selon un vendeur de pièces détachées à Gao, les vols de voitures sont beaucoup plus fréquents pendant la saison des pluies car les véhicules se déplacent exceptionnellement lentement et deviennent des cibles faciles. Investir dans de bons revêtements de route, notamment dans les zones menacées par l'instabilité mais toujours accessibles, améliorera la résilience des populations et des économies locales en limitant le risque de perturbation lors des déplacements. En ville, investir dans des réseaux de transport public sûrs et efficaces réduira également la dépendance à l'égard des véhicules exposés au vol, et donc les vols dans leur ensemble. Ces investissements offriront d'autres avantages considérables, notamment en termes de santé publique, du fait de la réduction des émissions de gaz d'échappement des voitures et des motos.



NOTES

- 1 Informations fournies à la GI-TOC par une source diplomatique nigérienne, par e-mail, octobre 2022.
- 2 Voir, par exemple : Peer Schouten, *Roadblock Politics: The Origins of Violence in Central Africa*, Cambridge University Press, 2022 ; Ibraheem Bahiss et al, *Rethinking armed group control: Towards a new conceptual framework*, ODI, avril 2022, http://eprints.lse.ac.uk/115751/1/Weigand_rethinking_armed_group_control_published.pdf.
- 3 Antônio Sampaio, *Conflict economies and urban systems in the Lake Chad region*, GI-TOC, novembre 2022, <https://globalinitiative.net/analysis/lake-chad-region>.
- 4 Alexandre Bish, *Soldats de fortune : l'avenir des combattants tchadiens après le cessez-le-feu libyen*, GI-TOC, décembre 2021, <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2021/12/GI-TOC-Soldiers-of-fortune-French-web.pdf>
- 5 Godwin Ayetor et al, *Vehicle regulations in Africa: Impact on used vehicle import and new vehicle sales*, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 10, 100384.
- 6 Abel Ezeoha et al, *Second-hand vehicle markets in West Africa: A source of regional disintegration, trade informality and welfare losses*, *Business History*, 61, 1, 187–204.
- 7 J Joost Beuving, *Cotonou's Klondike: African traders and second-hand car markets in Bénin*, *The Journal of Modern African Studies*, 42, 4, 511–537 ; Leonid Lantsman, 'Moveable currency': *The role of seaports in export oriented vehicle theft*, *Crime, Law and Social Change*, 59, 2, 157–184.
- 8 Données fournies par INTERPOL, Burkina Faso, 18 juillet 2022.
- 9 Entretien téléphonique avec un chercheur et consultant en sécurité à Bamako, 22 septembre 2022 ; entretien téléphonique avec le conseiller en sécurité d'une ONG basée dans l'est du Burkina Faso, 11 septembre 2022 ; entretien avec un mécanicien travaillant à La Casse, Ouagadougou, 17 juillet 2022.
- 10 Entretien avec un journaliste travaillant pour un média indépendant, Ouagadougou, 11 juillet 2022.
- 11 Entretien téléphonique avec le conseiller en sécurité d'une ONG basée dans la région Est du Burkina Faso, 22 octobre 2022.
- 12 Entretien avec un chauffeur d'ONG, Ouagadougou, 14 juillet 2022.
- 13 Entretien avec un démarcheur et vendeur, Ouagadougou, 18 juillet 2022.
- 14 Ibid.
- 15 Entretien avec des mécaniciens automobiles travaillant à La Casse, Ouagadougou, 19 juillet 2022.
- 16 Entretien avec deux mécaniciens et chauffeurs professionnels, Ouagadougou, 15 juillet 2022.
- 17 Entretien avec un agent en charge de la sécurité et de la logistique dans le secteur des transports, Ouagadougou, 12 juillet 2022.
- 18 Entretien avec un journaliste travaillant pour un média d'État, Ouagadougou, 10 juillet 2022.
- 19 Entretien avec un journaliste travaillant pour un média indépendant, Ouagadougou, 11 juillet 2022 ; Entretien avec un démarcheur travaillant dans la vente de voitures d'occasion, Ouagadougou, 15 juillet 2022.
- 20 Entretien avec un journaliste travaillant pour un média d'État, Ouagadougou, 10 juillet 2022 ; entretien avec un logisticien de la sécurité dans le secteur des transports, Ouagadougou, 12 juillet 2022.
- 21 Entretien avec un chauffeur d'ONG, Ouagadougou, 16 juillet 2022. La modification des numéros d'identification peut se faire de manière plus organisée, par exemple en acquérant des numéros d'identification légitimes lors de ventes aux enchères de voitures ou en imitant des numéros d'identification appartenant à des modèles de voitures similaires. (Voir : Leonid Lantsman, 'Moveable currency': *The role of seaports in export oriented vehicle theft*, *Crime, Law and Social Change*, 59, 2, 157–184 ; Mikel Longman, *The problem of auto theft*, Eric Stauffer et Monica Bonfanti (eds), *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles*. Academic Press, 2006, pp 1–21. Rien n'indique cependant que cela se fait à grande échelle dans la région du Sahel.
- 22 Entretien avec les intermédiaires de garagistes vendant des voitures d'occasion, Ouagadougou, 16 juillet 2022.
- 23 Entretien avec un propriétaire de garage à Niamey, 28 juillet 2022.
- 24 Entretien avec un propriétaire de garage à Niamey, 28 juillet 2022 ; entretien avec des garagistes spécialisés dans la casse de voitures, Ouagadougou, 17 juillet 2022.
- 25 Entretien avec un démarcheur travaillant dans la vente de voitures d'occasion, Ouagadougou, 17 juillet 2022 ; entretien avec un vendeur de voitures d'occasion, Ouagadougou, 18 juillet 2022.
- 26 Entretien avec un chauffeur professionnel, Gao, 19 août 2022.

- 27 Ibid.
- 28 Entretien avec le propriétaire d'une agence de location de voitures, Tombouctou, 19 août 2022.
- 29 Entretien avec un ancien directeur d'INTERPOL à Niamey, 28 juillet 2022.
- 30 Entretien à Niamey avec un ancien voleur de voitures lié à des groupes armés, ayant opéré à Tillabéri, 25 juillet 2022.
- 31 Entretien avec un chauffeur de 4x4 indépendant travaillant pour le gouvernement et des ONG, Tillabéri, 27 juillet 2022.
- 32 Entretien téléphonique avec un membre d'une ONG basée à Dori, 24 octobre 2022.
- 33 Entretien avec un ancien membre du personnel de la MINUSMA auparavant basé à Kidal, Tillabéri, 28 août 2022.
- 34 Entretien avec un ancien policier d'INTERPOL Niger, Niamey, 25 juillet 2022.
- 35 Ces « marchés » sont réputés vendre des voitures volées plutôt que des motos. Les marchés fixes de motos volées n'ont pas été identifiés au cours de cette étude. Cela s'explique probablement par le fait que les motos sont faciles à maquiller et qu'il s'agit d'une marchandise à faible risque qui peut être déplacée et vendue dans des réseaux « pair à pair » Un prochain rapport de la GI-TOC consacré aux motos se penchera plus en détail sur cette question.
- 36 Entretien avec un agent de location de voitures, Tombouctou, 13 août 2022.
- 37 Entretien avec un chercheur d'un groupe de réflexion basé à Niamey, Niamey, 28 juillet 2022.
- 38 Ibid.
- 39 Groupe de discussion avec des chauffeurs de poids lourds et de transport en commun, Kaya, 10 juillet 2022.
- 40 Entretien avec une victime de vol de voiture, Gao, 21 août 2022.
- 41 Entretien avec un agent de location de voitures, Tombouctou, 13 août 2022.
- 42 Entretien avec le propriétaire d'une agence de location de voitures, Gao, 19 août 2022.
- 43 Entretien avec le propriétaire touareg d'une agence de location de voitures, Gao, 19 août 2022.
- 44 Entretien avec le directeur de l'antenne d'une ONG internationale à Gao, 21 août 2022.
- 45 Entretien avec un chauffeur professionnel, Gao, 18 août 2022.
- 46 Entretien avec un membre d'une ONG anciennement basée à Birnin Konni, Tillabéri, 28 août 2022.
- 47 Danilo Mandić, *Gangsters and Other Statesmen: Mafias, Separatists and Torn States in a Globalised World*. Princeton University Press, 2022.
- 48 International Crisis Group, *Narcotrafic, violence et politique au nord du Mali*, 2018, <https://www.crisisgroup.org/africa/sahel/mali/267-narcotrafic-violence-et-politique-au-nord-du-mali>.
- 49 Entretien avec un ancien voleur de voitures, Niamey, 27 juillet 2022.
- 50 Entretien avec un ancien agent de liaison d'INTERPOL à Niamey, 27 juillet 2022.
- 51 Entretien téléphonique avec un travailleur humanitaire d'une ONG basée dans le nord du Mali, 26 décembre 2022.
- 52 Organisation internationale pour la sécurité des ONG, janvier 2023 – Aperçu des incidents survenus dans les ONG, janvier 2023, <https://sway.office.com/o41dcATqBoA0Eg6b>.
- 53 Entretien avec un agent de sécurité d'une société minière dont le véhicule de fonction a été volé par le JNIM au Burkina Faso et retrouvé dans le centre du Mali, Ouagadougou, 15 juillet 2022.
- 54 Entretien avec un responsable de la sécurité d'une société minière commerciale, Ouagadougou, 15 juillet 2022.
- 55 Entretien avec un spécialiste de la sécurité d'une ONG à Ouahigouya, Ouagadougou, 15 juillet 2022.
- 56 Entretien avec un spécialiste de la sécurité d'une ONG à Ouagadougou, 16 juillet 2022.
- 57 Entretien téléphonique avec un ancien membre du Bureau de la coordination des affaires humanitaires des Nations Unies au Burkina Faso, 25 mai 2022. Incident confirmé lors d'une conversation téléphonique avec un coordinateur sécurité et accès d'une ONG dans la région de l'Est, 28 mai 2022.
- 58 Entretien téléphonique avec un membre d'une ONG, 14 mai 2022. Augmentation des vols d'ambulances confirmée lors d'un entretien avec un journaliste d'un média indépendant, Ouagadougou, 11 juillet 2022.
- 59 Entretien avec un superviseur de la sécurité minière, Ouagadougou, 12 juillet 2022.
- 60 Entretien avec un conseiller du gouvernement burkinabé, Ouagadougou, 10 juillet 2022.
- 61 Entretien avec un agent de sécurité d'une ONG à Gao, 18 août 2022 ; entretien avec le propriétaire d'une société de location de voitures, Gao, 19 août 2022.
- 62 Entretien avec le conseiller en sécurité et en accès d'une ONG basé à Dori, Ouagadougou, 15 juillet 2022.
- 63 Entretien téléphonique avec un conseiller en sécurité et en accès d'une ONG basé à Mopti, 27 juin 2022.
- 64 Entretien avec un opérateur de sécurité minière dont la voiture de fonction a été volée, Ouagadougou, 13 juillet 2022.
- 65 Wassim Nasr, *How the Wagner Group is aggravating the Jihadi threat in the Sahel*, *Combating Terrorism Center Sentinel*, novembre/décembre 2022, <https://ctc.westpoint.edu/how-the-wagner-group-is-aggravating-the-jihadi-threat-in-the-sahel/>.
- 66 Le contrôle de ces plaques tournantes par l'ISSP peut évoluer en raison de pressions militaires ou de la concurrence avec d'autres groupes armés.
- 67 Entretien téléphonique avec un individu résidant dans la région frontalière entre le Mali et le Niger et ayant des liens étroits avec les groupes armés, 16 décembre 2022.
- 68 Entretien téléphonique avec un travailleur humanitaire dans le nord-est du Mali, 26 décembre 2022.
- 69 Entretien téléphonique avec le coordinateur d'accès d'une ONG, région de l'Est, Burkina Faso, 14 mai 2022.
- 70 Ibid.

- 71 Entretien avec un journaliste burkinabé couvrant le conflit, Ouagadougou, 12 juillet 2022 ; Burkina Faso : L'armée saisit un blindé des terroristes et en neutralise une trentaine à Bourzanga, Burkina24, 21 mai 2022, <https://burkina24.com/2022/05/21/burkina-faso-larmee-saisit-un-blinde-des-terroristes-et-en-neutralise-une-trentaine-a-bourzanga>
- 72 Fergus Kelly, *Mali militants disguised as peacekeepers attack French and UN bases killing one, injuring dozens*, The Defense Post, 15 avril 2018, <https://www.thedefensepost.com/2018/04/15/mali-attack-france-un-bases-disguised-timbuktu>
- 73 Niger : Mort d'un soldat dans une attaque contre une prison de haute sécurité, French.china.org, http://french.china.org.cn/foreign/txt/2019-05/15/content_74787186.htm.
- 74 Données provenant de l'Armed Conflict Location & Event Data Project.
- 75 Entretien avec l'agent de sécurité d'une exploitation minière commerciale, Ouagadougou, 16 juillet 2022.
- 76 Mark Shaw et Tuesday Reitano, *People's perspectives of organised crime in West Africa and the Sahel*, Institut d'études de sécurité, 2014, <https://issafrica.org/research/papers/peoples-perspectives-of-organised-crime-in-west-africa-and-the-sahel>.



GLOBAL INITIATIVE

AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

À PROPOS DE GLOBAL INITIATIVE

The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) est un réseau international de plus de 600 experts dans le monde.

Elle offre une plateforme pour promouvoir un débat plus large et des approches innovantes comme fondements d'une stratégie mondiale inclusive contre le crime organisé.

www.globalinitiative.net

Soutenu par



Federal Foreign Office