



**GLOBAL
INITIATIVE**
AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

COCAÏNE ET CONFLIT : MALI, NIGER ET LIBYE

AOÛT 2026

REMERCIEMENTS

Les auteurs expriment leur profonde gratitude à toutes les personnes qui ont pris le temps d'échanger avec l'équipe de recherche dans le cadre de cette étude, ainsi qu'aux spécialistes dont les travaux plus larges ont nourri leur réflexion. Les auteurs tiennent à remercier plus particulièrement les chercheurs sahéliens qui resteront anonymes pour des raisons de sécurité mais qui ont joué un rôle crucial pour éclairer les dynamiques du trafic de cocaïne et ses liens avec les conflits au Sahel.

Ce rapport s'appuie sur les recherches de The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) et ne reflète pas nécessairement les opinions du gouvernement du Royaume-Uni.

© 2026 Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
Tous droits réservés.

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans l'autorisation écrite de l'Initiative mondiale.

Couverture : © *al-Raya Media Foundation/AFP*

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

SOMMAIRE

Acronymes et abréviations	iv
Résumé exécutif	1
Méthodologie	2
Conclusions principales	3
Développement du corridor trans-Sahélien de trafic de cocaïne.....	4
Première période : 2000–2019.....	4
Deuxième période : 2019–2023	6
Troisième période : 2023 à janvier 2026.....	7
Cartographie des acteurs	13
Intermédiaires régionaux.....	13
Acteurs liés à l'État.....	15
Groupes armés.....	18
Conclusion	22
Recommandations.....	23
Notes	24

ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

ANL	Armée nationale libyenne
ANSE	Agence nationale de la sécurité de l'État
CNSP	Conseil national pour la sauvegarde de la patrie
FACT	Front pour l'alternance et la concorde au Tchad
FAMa	Forces armées maliennes
FLA	Front de Libération de l'Azawad
GATIA	Groupe d'autodéfense Touareg Imghad et Alliés
GI-TOC	Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale
GNS	Gouvernement de stabilité nationale, Libye
GNU	Gouvernement d'unité nationale, Libye
EI Sahel	Province de l'État islamique au Sahel (Islamic State Sahel Province)
JNIM	Jama'at Nasr al-Islam wal Muslimin (Groupe de soutien à l'islam et aux musulmans)
UNVP	Union des Nigériens pour la vigilance et le patriotisme
OEV	Organisation extrémiste violente



RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Depuis le début des années 2000, le corridor central Sahel-Libye constitue l'une des grandes routes du trafic de cocaïne reliant l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique du Nord aux marchés de consommation européens. La majeure partie de la cocaïne expédiée d'Amérique latine jusqu'en Europe via l'Afrique de l'Ouest est acheminée par voie maritime, mais les corridors terrestres traversant le Sahel et la Libye représentent malgré tout une part notable. Ces routes s'appuient sur des réseaux commerciaux de longue date, des économies de conflit et des systèmes de protection, qui leur confèrent une grande résilience face aux pressions des forces de l'ordre, aux évolutions des conflits et aux bouleversements politiques.

Depuis 2019, le trafic de cocaïne via l'Afrique de l'Ouest a considérablement augmenté, alimenté par une myriade de facteurs, dont une production en hausse en Amérique latine, une demande croissante en Europe, une pression accrue des forces de l'ordre sur les routes directes entre l'Amérique latine et l'Europe et une meilleure connectivité des transports en Afrique de l'Ouest¹. Cette intensification des routes de trafic de cocaïne, en particulier vers l'Europe, a poussé les trafiquants à explorer toutes les méthodes possibles pour transporter de grandes quantités de drogue, y compris en s'adaptant aux paysages conflictuels complexes du Sahel et de la Libye.

Le trafic de cocaïne le long de ces corridors est influencé par l'autorité politique, le contrôle armé et les dynamiques d'insécurité. Les périodes de relative stabilité, avec un contrôle territorial assuré et des accords de protection consolidés, ont historiquement permis un trafic de grande ampleur. À l'inverse, les périodes de recrudescence de la violence, de ruptures politiques ou de changements d'alliances militaires ont perturbé les routes établies, forçant les trafiquants à renégocier leur protection, à étendre leurs corridors et à adopter de nouvelles méthodes opérationnelles. Cependant, ce commerce ne disparaît jamais totalement.

Ce rapport examine le développement du trafic de cocaïne le long du corridor central Sahel-Libye, en cartographiant les dynamiques actuelles, notamment les tendances clés et les acteurs principaux. Il se concentre sur le Mali, le Niger et la Libye, et analyse la façon dont l'évolution des dynamiques des conflits et les changements politiques ont reconfiguré les schémas de trafic ainsi que les conséquences pour la gouvernance, la sécurité et la stabilité régionale au Sahel et en Afrique du Nord. En replaçant le trafic de cocaïne dans le contexte des économies de conflit et des systèmes de protection de la région, le rapport souligne le rôle central que jouent les routes terrestres dans le paysage conflictuel de la région, bien qu'elles transportent des volumes moindres que les flux maritimes. Le trafic de cocaïne par voie terrestre assure une source de revenus durable pour un large éventail de groupes armés, d'acteurs liés à l'État et d'entrepreneurs criminels résilients.

Méthodologie

Ce rapport s'appuie sur une analyse approfondie de données primaires et de sources secondaires. L'analyse préliminaire a notamment consisté à étudier des rapports externes et des outils de données en sources ouvertes, comme les bases de données sur les saisies, la veille médiatique et les plateformes de suivi des conflits. Elle a également intégré les archives internes de données de terrain collectées par The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) sur plusieurs années, en se concentrant plus particulièrement sur la période 2019-2025. L'initiative de cartographie des hubs illicites de la GI-TOC - qui s'appuie sur des données de terrain et des renseignements de sources ouvertes (OSINT) pour cartographier les principales plaques tournantes des économies illicites et examiner leurs interactions avec les conflits - a également été utilisée pour analyser les tendances en matière de conflits et de criminalité au Niger et au Mali². Cela a permis d'identifier des lacunes critiques en matière d'information et de définir les priorités pour actualiser la collecte de données sur les dynamiques du trafic début 2026.

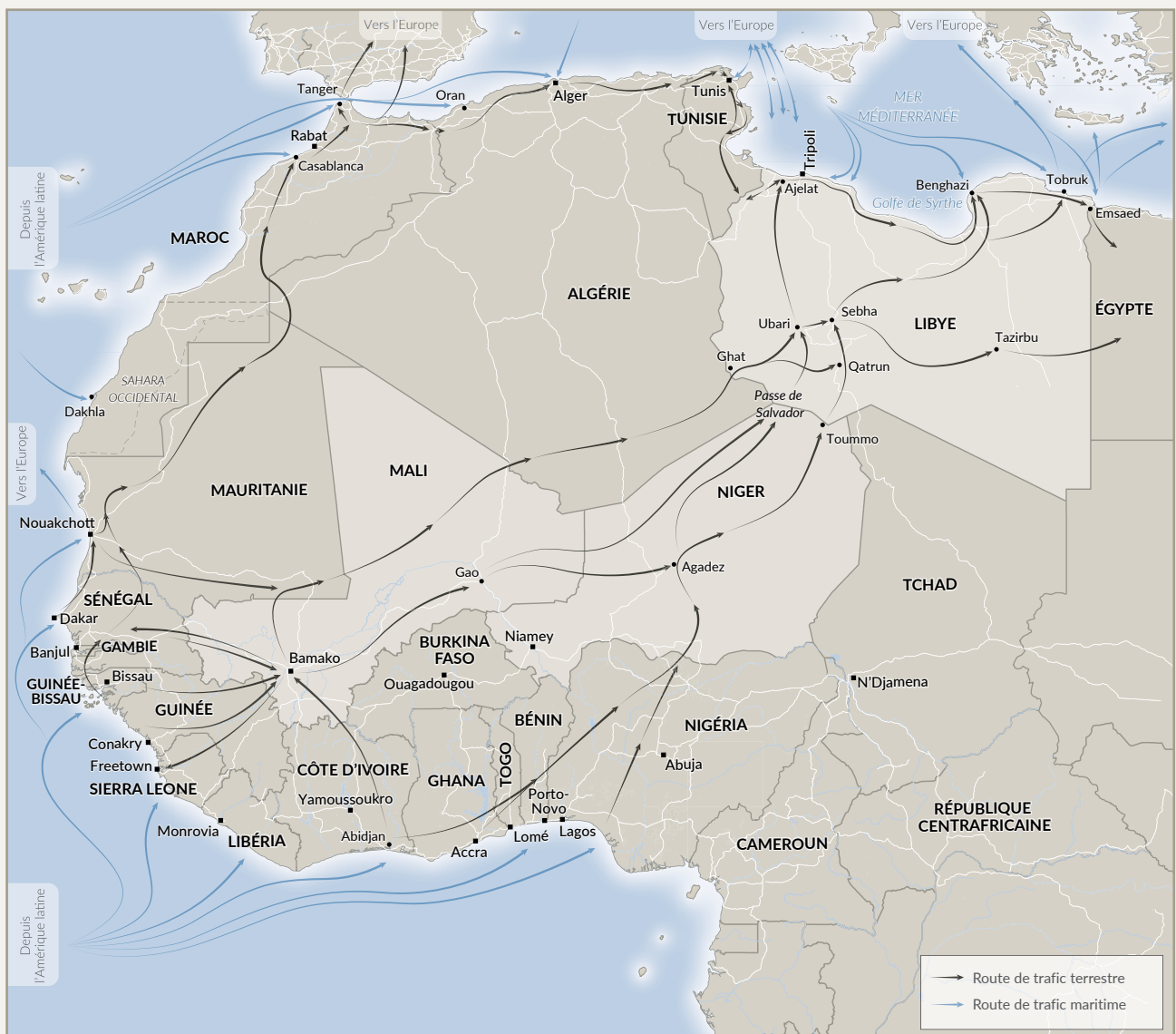


FIGURE 1 Routes du trafic de cocaïne, Afrique du Nord et de l'Ouest.

La collecte de données sur le terrain s'est déroulée de septembre 2025 à janvier 2026, et l'analyse qui en résulte reflète la situation telle qu'elle se présentait en janvier 2026. Les événements survenus au Mali, en Libye et au Niger après janvier 2026, notamment des évolutions importantes dans les dynamiques des conflits qui ont eu lieu après cette date (comme les attaques d'avril au Mali), ne sont pas considérés dans le présent rapport. Plus de 150 entretiens ont été menés avec des informateurs clefs, notamment des commerçants locaux, des transporteurs, des responsables sécuritaires, des chefs communautaires, des intermédiaires, des membres de groupes armés et des personnes qui leur sont affiliées, des trafiquants de cocaïne, du personnel diplomatique et des experts régionaux. Les entretiens sont référencés dans les notes de bas de page à l'aide d'un code d'identification unique, qui préserve l'anonymat des personnes interrogées pour des raisons de sécurité. Le travail de terrain a été mené au Mali (notamment dans les régions de Kayes, Gao et Bamako), au Niger (dans les régions d'Agadez, Zinder et Tahoua) et dans plusieurs régions de Libye, et a été complété d'informations recueillies dans les capitales de ces pays.

Toutes les informations recueillies ont fait l'objet d'une triangulation systématique à partir de plusieurs sources indépendantes afin d'en garantir la fiabilité et l'exactitude. Les conclusions ont ensuite été synthétisées pour dégager les évolutions et les changements structurels les plus marquants dans le trafic de cocaïne. Le rapport est passé par une procédure de relecture et de validation interne avant sa publication.

Conclusions principales

- Si les routes terrestres trans-sahéliennes acheminent des volumes de cocaïne moindres que le trafic maritime, elles jouent un rôle essentiel dans les conflits et l'économie politique de la région.
- Le trafic de cocaïne dans le Sahel central et en Libye est étroitement lié aux dynamiques des conflits. Les revenus générés par ce trafic renforcent les économies de protection, dénaturent les institutions sécuritaires et encouragent les acteurs armés et politiques à maintenir le statu quo.
- Les acteurs liés à l'État continuent de dominer les segments les plus lucratifs du trafic de cocaïne. Au Mali, au Niger et en Libye, la capacité à acheminer d'importantes cargaisons reste subordonnée à l'accès à une protection politique.
- Les groupes armés, qu'ils soient ou non alignés sur l'État, sont des acteurs clés de ce commerce. Ils jouent un rôle opérationnel dans le trafic de cocaïne en fournissant des escortes armées, en assurant la sécurité des routes et en facilitant l'accès aux territoires traversés. Leur implication est avant tout transactionnelle, car ils tirent des revenus des convois de grande valeur plutôt que de gérer directement ce trafic.
- Les organisations extrémistes violentes (OEV) ne sont pas les principaux organisateurs du trafic de cocaïne, mais elles en bénéficient financièrement de façon indirecte. La Province de l'État islamique au Sahel (EI Sahel), en particulier, a renforcé son accès aux ressources liées au trafic de cocaïne depuis la fin de l'année 2023.
- De nombreux grands trafiquants opèrent sur plusieurs marchés, licites et illicites, dont ceux de la cocaïne, de la résine de cannabis, de l'or, des cigarettes et du carburant. Ce profil polycriminel leur permet de changer d'activités pendant les périodes de perturbation tout en conservant des réseaux qui facilitent leur retour dans le trafic de cocaïne.
- Certains trafiquants de haut niveau opérant à grande échelle ont fait preuve d'une résilience remarquable sur de longues périodes, opérant dans ce secteur depuis l'essor du trafic de cocaïne au début des années 2000, et demeurant des maillons constants et extrêmement bien connectés au sein du système.
- Les écosystèmes de trafic reliant le Sahel et la côte ouest-africaine sont interconnectés et multidirectionnels. Les routes terrestres relient les points d'entrée maritimes - notamment en acheminant les importations non conteneurisées à travers des zones côtières poreuses - à de plus grands ports, en vue de leur exportation vers l'Europe.



DÉVELOPPEMENT DU CORRIDOR TRANS-SAHÉLIEN DE TRAFIC DE COCAÏNE

Quatre grands corridors terrestres partent des ports d'arrivée de la côte ouest-africaine, traversent le Sahel, et débouchent en Libye, au Maroc ou en Mauritanie avant de rejoindre l'Europe (voir Figure 1 ci-dessus). Deux de ces routes se dirigent vers le nord : l'une part des points d'entrée côtiers de la plaque tournante occidentale (Mauritanie, Sénégal, Guinée, Guinée-Bissau, Gambie, Libéria, Sierra Leone) et traverse le Mali et le Niger pour rejoindre la Libye ; l'autre part du Togo, du Bénin, du Ghana ou du Nigéria, et dans une moindre mesure du Burkina Faso, et traverse le Niger pour rejoindre la Libye. Une troisième route s'étend également vers le nord, mais plus à l'ouest le long de la côte Atlantique, reliant les ports côtiers du Sénégal et de la Gambie à la Mauritanie où elle rejoint les flux maritimes entrants avant de poursuivre par voie terrestre vers le Maroc, puis l'Espagne. Une quatrième route traverse le Nigéria, transitant par les principaux ports maritimes du pays (Lagos et Port Harcourt), ainsi que par les États côtiers voisins, avant d'emprunter le vaste réseau routier du Nigéria pour rejoindre le Niger. Un réseau de routes bien plus complexe et diversifié est par ailleurs également utilisé : il relie les points d'entrée à des points de sortie plus avantageux sur le plan logistique. Ce réseau achemine par exemple les importations non conteneurisées via des zones côtières poreuses jusque vers les grands ports maritimes de la région, d'où la cocaïne est ensuite exportée vers l'Europe. Il en résulte un réseau de routes de trafic terrestres, souvent bidirectionnelles, le long desquelles la cocaïne est dissimulée parmi d'autres marchandises. De petites quantités alimentent au passage les marchés de consommation locaux de la région³.

Première période : 2000-2019

Depuis le début des années 2000, l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Ouest constituent des pôles de transbordement et de logistique importants dans le commerce mondial de la cocaïne, connectant les producteurs d'Amérique latine aux consommateurs d'Europe et d'ailleurs⁴. Au cours des deux premières décennies du 21^e siècle, le trafic de cocaïne s'est progressivement ancré dans l'économie politique du Sahel central, s'appuyant sur des réseaux de commerce et de contrebande préexistants qui relient le nord du Mali et du Niger aux routes régionales du trafic de haschisch depuis les années 1990. Dans le nord du Mali, les flux de cocaïne étaient initialement dominés par des réseaux de trafic arabes, mais, à partir de 2005, la rentabilité croissante de ce commerce a attiré d'autres acteurs, intensifiant la concurrence et redéfinissant les rapports de force locaux⁵. Dans tout le Sahel, la combinaison de la hausse des revenus issus du trafic

de drogue et de la circulation d'armes a contribué à la militarisation de la contrebande, les trafiquants s'appuyant sur des milices et des escortes armées pour sécuriser ou intercepter les convois⁶. Bien que les saisies au Sahel aient été rares, l'incident dit de l'« Air Cocaïne » en 2009 – au cours duquel un avion qui aurait transporté plusieurs tonnes de cocaïne a atterri sur une piste de fortune dans le désert du nord du Mali – a révélé l'ampleur et l'organisation de ces réseaux, mais aussi la complicité de l'État⁷.

Lorsque le conflit a éclaté dans le nord du Mali en 2012, les dynamiques établies du trafic de cocaïne dans le Sahel ont été perturbées, modifiant les routes (y compris celles traversant la Mauritanie) et altérant les relations entre les trafiquants, les groupes armés et les acteurs étatiques. Le conflit n'a cependant pas mis fin aux flux⁸. Au Mali, les réseaux de trafic se sont adaptés en nouant davantage de liens transactionnels avec les groupes armés contrôlant le territoire, tandis que la concurrence autour des routes et des revenus était toujours plus étroitement imbriquée dans la dynamique du conflit⁹. Au cours de cette période, les réseaux de trafic ont fait preuve d'une grande résilience. Certains trafiquants de haut niveau opérant à grande échelle sont restés des maillons incontournables du système depuis le début du commerce de la cocaïne au début des années 2000, se révélant très habiles à changer d'alliances pour assurer leur protection.

Au nord, la révolution libyenne de 2011 a entraîné une recrudescence du trafic de drogue, notamment de cocaïne. Toutefois, comme au Mali, le conflit qui s'en est suivi a perturbé l'économie politique du trafic de cocaïne, ouvrant la voie à l'arrivée de nouveaux acteurs. Dans la région du Fezzan, dans le sud-ouest de la Libye, par exemple, les trafiquants issus des tribus Magarha et Qaddadfa, qui avaient toutes deux soutenu l'ancien régime, ont été évincés par ceux des tribus rivales Awlad Suleiman et Toubou au lendemain de la révolution¹⁰.

À partir de 2016, la situation sécuritaire dans le Fezzan et dans le nord du Niger s'est détériorée, ce qui a eu des répercussions sur le trafic de cocaïne transitant par la région. Il convient également de noter que la répression menée en 2015-2016 par le gouvernement nigérien contre le trafic d'êtres humains a poussé un certain nombre d'anciens passeurs à se tourner vers le banditisme, en s'attaquant régulièrement aux convois lucratifs du trafic de drogue. La Passe de Salvador, une route stratégique empruntée par les trafiquants de cocaïne pour voyager entre le Sahel et la Libye, a été particulièrement touchée. Bien que le trafic de cocaïne ne se soit pas arrêté, les volumes ont diminué par rapport à ceux enregistrés au début des années 2010¹¹.

Les difficultés croissantes rencontrées au Sahel ont poussé les groupes de trafiquants d'Amérique latine à tester des itinéraires alternatifs, et notamment le trafic maritime de cocaïne vers la Libye¹². Cet itinéraire consistait notamment à acheminer des cargaisons vers les grandes villes de l'ouest de la Libye, telles que Misrata, al-Khoms et Tripoli, soit directement depuis des ports d'Amérique latine, soit via transbordement depuis des ports du nord-ouest de la côte africaine. Ces routes sont venues alimenter un écosystème de



La Passe de Salvador, une route stratégique pour les trafiquants de cocaïne se déplaçant entre le Sahel et la Libye, a été fortement affectée par la détérioration de la situation sécuritaire dans le Fezzan et dans le nord du Niger après 2016. Photo : GI-TOC

trafic de cocaïne déjà en place, qui recevait des cargaisons transitant par l'aéroport international de Tripoli jusqu'à sa destruction en 2014¹³. Durant cette période, les forces de sécurité colombiennes et italiennes saisissaient régulièrement des cargaisons de cocaïne à destination du port de Benghazi, soulignant ainsi l'émergence d'une plaque tournante du trafic de cocaïne sur la côte nord-est de la Libye¹⁴.

Deux événements survenus en 2019 ont été déterminants pour l'évolution du trafic de cocaïne en Libye. Le premier a été la prise de contrôle du Fezzan par l'ANL. À partir du mois de janvier, l'ANL a déployé vers le sud plusieurs unités stratégiques – notamment la brigade Tariq Bin Ziyad, ainsi que les 166^e et 128^e brigades – tout en négociant simultanément avec des groupes armés tribaux, en particulier ceux des tribus Awlad Suleiman, Toubou et Touareg. En mars, l'ANL a gagné le contrôle effectif de la région et ses alliés se sont emparés des routes principales du trafic de la cocaïne, bien que des groupes armés locaux aient continué à opérer dans la plupart des zones.

Le deuxième événement majeur a été la guerre menée par l'ANL pour prendre le contrôle de Tripoli, qui a éclaté en avril 2019. Bien qu'elle ait finalement échoué, elle a bouleversé les écosystèmes du trafic de cocaïne, les réseaux de protection et les opérations des forces de l'ordre, notamment dans l'ouest de la Libye. Le conflit aurait également entraîné une concentration du trafic de cocaïne au sein d'un nombre plus restreint de réseaux. Malgré les combats, des liens illicites se sont tissés entre les combattants et les trafiquants à l'ouest et à l'est. Ces liens ont perduré après la fin de la guerre en 2020 et ont jeté les bases du paysage actuel du trafic de cocaïne.

Deuxième période : 2019–2023

Entre 2019 et 2023, plusieurs indicateurs ont mis en évidence une augmentation du trafic de cocaïne trans-sahélien vers le nord. La hausse de la production en Amérique latine, la demande européenne croissante ainsi que le renforcement des contrôles sur les routes maritimes reliant directement l'Amérique latine à l'Europe ont entraîné une hausse des flux de cocaïne transitant par l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Ouest. Les flux accrus de cocaïne le long des corridors trans-sahéliens ont ainsi reflété une hausse plus générale du volume total de cocaïne transitant par ces deux régions¹⁵. Selon l'Indice mondial de la criminalité organisée - qui propose une évaluation, menée par des experts, de l'ampleur de la criminalité ainsi que de la résilience des États face à celle-ci - le trafic de cocaïne a été le marché criminel connaissant la croissance la plus rapide en Afrique de l'Ouest entre 2019 et 2023¹⁶. De nombreux acteurs familiers de ce commerce ont fait état d'une intensification des flux de cocaïne au cours de cette période¹⁷. Les saisies, qui constituent des indicateurs plus représentatifs de la perturbation des flux que des volumes sous-jacents, ont également connu une forte hausse durant cette période. L'augmentation des flux s'explique par une certaine stabilité dans les territoires traversés par les principaux corridors, des accords entre les principaux acteurs du marché et la capacité relativement constante de ces acteurs à assurer un certain niveau de protection. Parmi les facteurs facilitateurs, on peut citer :

- le faible niveau de violence dans les régions de Gao, Kidal et Tombouctou dans le nord du Mali, ainsi que le respect des accords existants (comme les accords d'Anéfis) entre les principaux acteurs armés (les rebelles touareg et les groupes pro-gouvernementaux), qui ont permis à ces groupes de se partager le territoire et de contrôler les nœuds et les routes du trafic. Ce partage, coordonné avec leurs homologues dans les zones voisines du Niger, a permis aux trafiquants d'opérer avec une certaine prévisibilité¹⁸.
- l'existence et le maintien de systèmes de protection entre les trafiquants et des autorités au Mali et au Niger ;
- la concentration du pouvoir entre les mains de l'ANL dans tout le Fezzan et le sud de la Cyrénaïque, qui a créé un environnement plus stable pour le trafic ; et
- l'implication présumée de figures proches de l'ANL pour faciliter et protéger le trafic de drogue¹⁹.

Une partie de la hausse observée du trafic de cocaïne au cours de cette période concerne le sud du Mali, notamment à partir de la fin de l'année 2022. Ces flux seraient en partie liés à des réseaux acheminant des cargaisons entre les points d'entrée côtiers et les points de sortie plus avantageux - rendus attractifs soit par un port maritime mieux desservi, soit par d'autres atouts logistiques²⁰. Mais cette croissance pourrait aussi refléter l'expansion plus large des flux en direction du nord, dans la lignée des tendances régionales.

Troisième période : 2023 à janvier 2026

Alors que le trafic de cocaïne continuait de s'intensifier dans l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest, 2023 a représenté une année charnière, marquée par de fortes perturbations du trafic au Mali, au Niger et en Libye. Une série d'événements sécuritaires et politiques survenus dans les trois pays a eu un impact considérable sur les dynamiques de trafic. Les sections suivantes examinent la situation dans chaque pays, en relevant les principales dynamiques et en dressant un état des lieux de la situation actuelle du marché de la cocaïne. Comme souligné plus haut, les événements survenus après janvier 2026 n'entrent pas dans le cadre de ce rapport, et il est probable que les attaques coordonnées menées par Jama'at Nusrat al Islam wal Muslimin (JNIM), affilié à al-Qaïda, à travers le Mali, aient restructuré certaines des dynamiques détaillées ci-après.

Mali

Au milieu de l'année 2023, une offensive majeure menée par les forces armées maliennes (FAMA), avec le soutien du groupe Wagner – une société militaire privée russe déployée au Mali depuis fin 2021 – en direction du nord, a entraîné une escalade de violence, qui a atteint des niveaux jamais vus dans le nord du Mali depuis 2013²¹. L'offensive a provoqué une recomposition du contrôle territorial et a mis fin à l'accord de paix d'Alger, qui régissait les relations entre le gouvernement, sa coalition de groupes armés affiliés (connue sous le nom de Plateforme, mais désignée ici sous le terme de « groupes pro-gouvernementaux ») et les groupes rebelles touareg, désormais regroupés sous la bannière du Front de libération de l'Azawad (FLA).

Face à ces bouleversements sécuritaires et politiques majeurs, les réseaux de trafic de cocaïne se sont adaptés en trouvant des itinéraires plus sûrs, bien que plus longs, qui étaient toujours en vigueur en janvier 2026. Auparavant, les convois pouvaient être escortés par plusieurs groupes armés rivaux. Depuis 2023, les itinéraires choisis reflètent l'intensification des hostilités et des luttes d'influence territoriale. Les transporteurs empruntent des routes sur lesquelles soit le FLA, soit les groupes pro-gouvernementaux peuvent garantir leur sécurité, selon le groupe auquel ils sont le plus étroitement liés²².

Les groupes pro-gouvernementaux et leurs réseaux alliés ont également subi des pertes et vu leurs activités de trafic perturbées, notamment autour des nœuds logistiques qu'ils contrôlaient auparavant le long de la route nationale RN18 reliant Gao à la région de Kidal (Tarkint et Tabankort). Après la rupture de leurs accords avec le FLA, ils n'ont plus été en mesure de garantir la sécurité et la prévisibilité des convois sur les routes de trafic dans la région de Kidal. Jusqu'alors, la zone avait été épargnée par les violences les plus intenses, grâce à une série d'accords entre les groupes armés pro-gouvernementaux et le FLA, notamment sur les routes de trafic²³. Face à la forte instabilité, ces réseaux empruntent désormais principalement l'itinéraire partant de Gao vers l'est, à travers la région de Ménaka, en direction du Niger²⁴. Cette route n'est pas nouvelle, mais elle a gagné en importance.

Dans l'ensemble, début 2026, le trafic de cocaïne dans le nord du Mali a moins été perturbé que réorganisé. Les flux persistent, mais ils sont plus fragmentés et coûteux, et de plus en plus conditionnés par la nécessité de composer avec une situation sécuritaire bien plus instable et contestée.

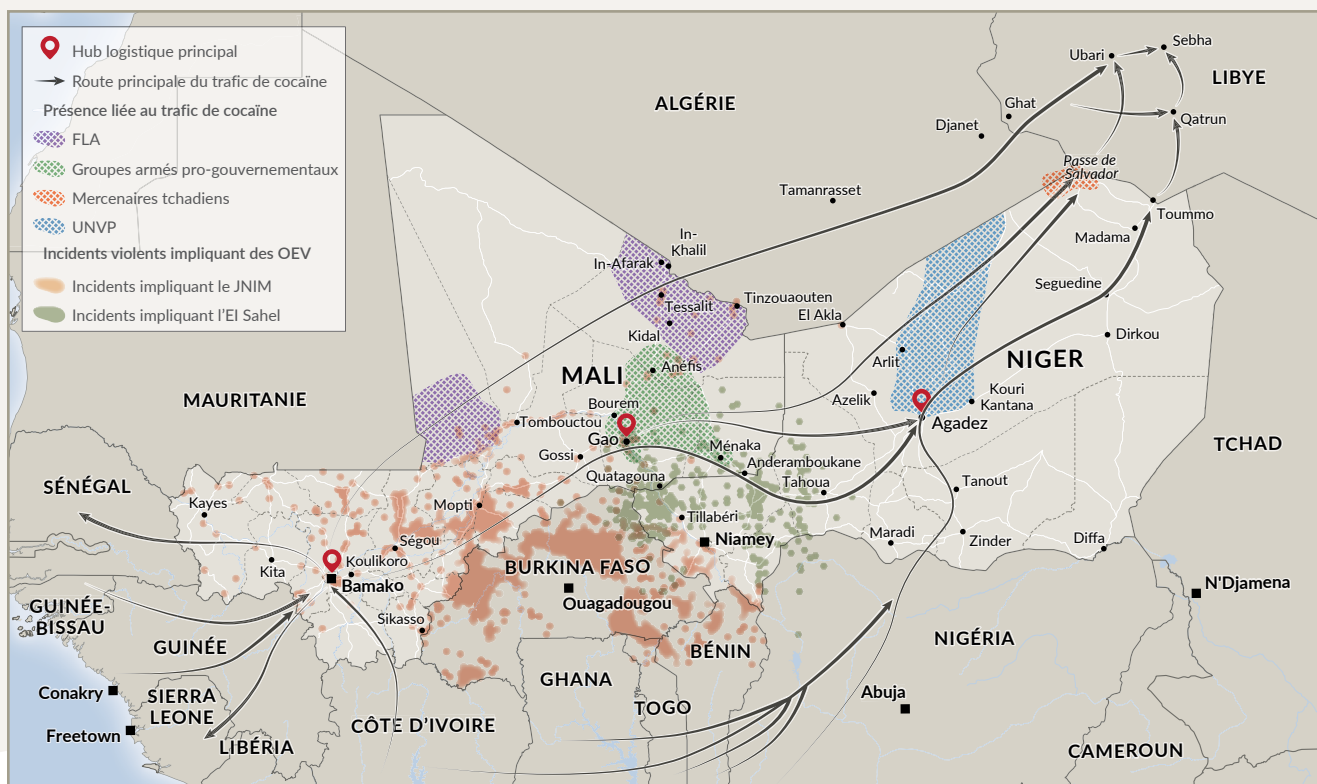


FIGURE 2 Routes de la cocaïne et présence d'acteurs armés au Mali et au Niger, en janvier 2026.

Niger

Au Niger, le coup d'État de juillet 2023 qui a porté au pouvoir le Conseil national pour la sauvegarde de la patrie (CNSP) a marqué une rupture majeure dans les schémas de trafic établis de longue date. L'effondrement des mécanismes de protection liés à l'administration précédente a exposé les réseaux qui dépendaient d'une couverture politique au plus haut niveau. Dans la foulée, de nombreux circuits de trafic, notamment ceux liés à la cocaïne et au cannabis, ont été gravement perturbés. Selon certaines sources, les volumes ont diminué, certaines routes ont été suspendues et plusieurs intermédiaires se sont temporairement retirés, les risques s'étant accrus et les garanties ayant disparu²⁵.

Cette phase de perturbations s'est prolongée jusqu'à la fin de l'année 2024. Durant cette période, le trafic ne s'est pas totalement arrêté, mais il s'est fragmenté et fait plus opportuniste. Certains acteurs se sont repliés sur d'autres économies illicites – notamment le commerce informel de l'or dans le nord du Niger et dans le sud de l'Algérie – tandis que d'autres ont simplement réduit leur activité²⁶. À partir de la mi-2025, cependant, plusieurs sources ont fait état d'une reconstitution progressive des réseaux de trafic de drogue, montrant une adaptation au nouveau contexte sécuritaire et politique issu du coup d'État plutôt qu'un retour aux configurations d'avant 2023²⁷.

Une tendance centrale de cette reconfiguration réside dans l'imbrication croissante entre les activités de trafic et les auxiliaires de sécurité pro-régime qui se présentent officiellement comme des partenaires de la junte dans les efforts de stabilisation et la lutte contre le trafic – à l'instar de l'Union des Nigériens pour la vigilance et le patriotisme (UNVP). Plutôt que de se limiter à leur rôle de faire appliquer la loi, certains éléments au sein de ces groupes semblent assurer eux-mêmes la protection, l'escorte et la récupération des convois illicites, autant de fonctions auparavant confiées à des protecteurs politiques ou à des responsables de la sécurité. Ce flou entre répression et protection a permis aux trafiquants initialement écartés après



De la cocaïne saisie est brûlée à Niamey, capitale du Niger, qui fait partie d'un grand corridor d'acheminement entre le Niger et le Mali, en juin 2023. Photo : ONUDC

le coup d'État, de réintégrer le trafic de drogue, sous une nouvelle couverture institutionnelle. D'après plusieurs sources au sein des forces de l'ordre, cette situation aurait facilité la reprise des flux de cocaïne et de cannabis à travers le nord du Niger dès la fin de l'année 2025, même si les données sur les volumes restent incertaines. La reconfiguration des réseaux est décrite dans la section ci-dessous consacrée aux acteurs liés à l'État.

Libye

La situation du trafic en Libye est restée globalement stable entre 2020 et début 2025. Malgré des tensions entre le bloc ANL/Gouvernement de stabilité nationale (GNS) et le Gouvernement d'unité nationale (GNU), basé à Tripoli, aucune hostilité sérieuse n'a éclaté entre les deux camps et leurs affiliés.

Néanmoins, la situation politique dans le nord-ouest de la Libye restait instable, marquée par des groupes armés rivaux structurés autour d'affiliations tribales ou municipales. Dans la quasi-totalité des cas, ces groupes font nominalement partie d'organismes étatiques - comme le ministère de l'Intérieur ou celui de la Défense - ou perçoivent des salaires de l'État, mais le contrôle hiérarchique du GNU sur eux reste, au mieux, ténu. Pour tenter d'exercer son influence, le GNU a dû s'engager dans des négociations complexes avec les groupes armés et les chefs tribaux, signe d'un degré considérable d'autonomie et d'impunité à l'échelle locale dans l'ouest de la Libye.

Cette situation a compliqué les efforts de lutte contre le trafic de cocaïne. Les systèmes de contrôle sont particulièrement instables et sujets à des changements rapides lorsque l'équilibre des pouvoirs entre groupes armés bascule. Un tel changement s'est produit en mai 2025 : la mort d'Abd al-Ghani al-Kikli (alias Ghnewa), tué par des acteurs liés au GNU, a déclenché d'intenses combats urbains à Tripoli. Al-Kikli dirigeait un groupe armé puissant quasi-officiel, connu sous le nom d' « Appareil de soutien à la stabilité ».

Al-Kikli était directement impliqué dans le trafic de cocaïne et sa mort, ainsi que les combats qui s'en sont suivis, ont réorganisé les alliances entre groupes armés dans l'ouest de la Libye. Cela a contribué à renforcer un acteur sécuritaire dans l'ouest du pays, dont le rôle dans le trafic de cocaïne s'est depuis considérablement étendu²⁸.

En décembre 2025, Ahmed al-Dabbashi, un trafiquant d'êtres humains sanctionné par l'ONU et qui aurait été largement impliqué dans le trafic de cocaïne, a été tué. Ses activités dans le trafic de cocaïne auraient été reprises par l'acteur sécuritaire mentionné plus haut, concentrant davantage le contrôle dans la région. Au moment de la rédaction de ce rapport, la GI-TOC ne disposait d'aucune information suggérant que la mort d'al-Dabbashi ait eu un impact négatif marqué et durable sur le trafic de cocaïne.

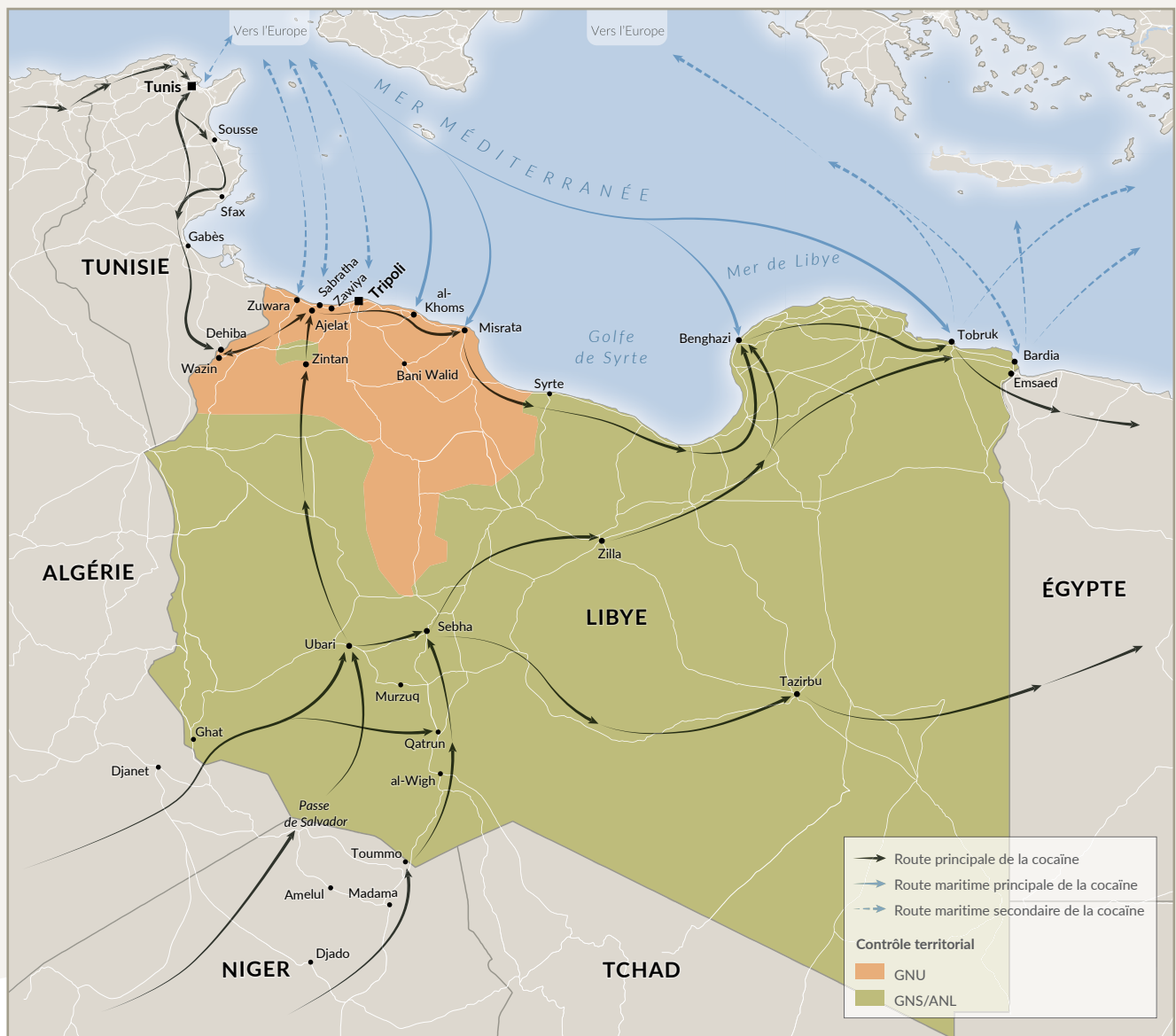


FIGURE 3 Contrôle territorial et routes de la cocaïne en Libye.

La situation sécuritaire dans les territoires contrôlés par l'ANL s'est globalement avérée bien plus stable, ces forces exerçant un contrôle incontesté sur la Cyrénaïque et le Fezzan. Au cours des cinq dernières années, la présence sécuritaire de l'ANL a limité le banditisme, facilitant ainsi la liberté de circulation tant pour les civils que pour les trafiquants. Même si certaines formes d'activités criminelles ont été limitées, des acteurs proches de l'ANL ont tiré parti de leur position dominante dans le sud et l'est de la Libye pour s'assurer et développer d'autres sources de revenus illicites, notamment le trafic de drogue²⁹. Ces groupes ont renforcé leur emprise sur les routes du trafic de drogue, en particulier celles acheminant des cargaisons de grande valeur de haschisch et de cocaïne depuis l'Algérie et le Sahel, via le sud-ouest de la Libye, en direction du nord-est. Cela a ainsi créé un environnement stable, propice et favorable au trafic qui a à son tour contribué à l'expansion de ce commerce.

Toutefois, cette prévisibilité a été ébranlée par des événements survenus dans le Fezzan en 2025 et au début de l'année 2026. Le 12 février 2025, des combats ont éclaté à Qatrun entre une unité de police militaire de l'ANL et un groupe de mercenaires tchadiens dirigé par Saleh Anakazi. L'ANL avait intégré ces Tchadiens au sein de la 128^e brigade jusqu'à la dissolution de celle-ci en janvier 2025. Ces affrontements ont causé la mort d'au moins 12 combattants de l'ANL et d'un nombre indéterminé de mercenaires.

À la suite du conflit, l'ANL aurait mené une vaste opération de répression à Qatrun. La ville étant un pôle majeur de nombreuses activités illicites, cela a entraîné un gel de la contrebande transfrontalière entre le Niger, le Tchad et la Libye, dont le trafic de migrants et de drogue. Cette perturbation du trafic de cocaïne n'a été que temporaire, la plupart des trafiquants se contentant d'adapter leurs bases logistiques et leurs routes³⁰. Par exemple, un réseau de trafic de cocaïne initialement touché aurait réagi en réorientant la plupart de ses routes vers la Passe de Salvador et en utilisant des caches dans de petites villes du district de Murzuq, une stratégie que d'autres trafiquants auraient imitée³¹. Selon des acteurs proches du réseau, ses opérations fonctionnent bien. Plusieurs sources au sein de ces réseaux (notamment des trafiquants et des transporteurs) affirment qu'entre 60 et 70 kilogrammes de cocaïne transitent chaque mois par la Passe de Salvador³².

Le 31 janvier 2026, les tensions dans le Fezzan se sont intensifiées lorsqu'un nouveau groupe armé, les « Révolutionnaires du sud », a lancé des attaques coordonnées contre trois positions stratégiques de l'ANL le long de la frontière avec le Niger. Dans les mois qui ont suivi, le groupe a maintenu un rythme opérationnel soutenu, menant des attaques éclair sporadiques contre des unités de l'ANL.

D'un point de vue militaire, ces attaques ne représentent qu'une menace limitée pour le contrôle du Fezzan par l'ANL. Elles ont toutefois déclenché une série de ripostes de plus en plus dures de l'ANL dans la région, avec notamment un net renforcement de la sécurité aux frontières et une répression à l'encontre des tribus du sud, en particulier celle des Toubou. La GI-TOC continue d'évaluer les effets de ces affrontements et de cette répression sur le trafic de cocaïne. Il est toutefois probable que ces événements perturbent et détournent davantage les flux.

Les répercussions plus larges des affrontements de 2025 et 2026 sur les relations entre les trafiquants et les haut responsables de l'ANL qui protégeaient les routes traversant le Fezzan demeurent floues. Il est toutefois peu probable que ces relations se soient totalement rompues. En ce qui concerne le trafic terrestre à grande échelle en Libye, s'associer à l'ANL reste la seule option. Néanmoins, le conflit et la répression qui s'en est suivie ont introduit un élément d'incertitude dans un paysage qui était resté globalement stable au cours des cinq dernières années.

Aviation générale et trafic de cocaïne au Sahel

L'aviation générale joue depuis longtemps un rôle dans le trafic de cocaïne entre l'Amérique latine et l'Afrique de l'Ouest, tirant parti à la fois d'aéroports officiels peu surveillés, de pistes d'atterrissage clandestines et de pratiques très répandues de « vols fantômes » (des avions volant avec leur transpondeur éteint pendant la majeure partie du trajet). Bien que les saisies liées à cette modalité restent relativement rares, les enquêtes, les arrestations et les données de terrain collectées par la GI-TOC semblent indiquer de manière constante que les avions privés sont largement utilisés à cette fin.

Depuis le début des années 2000, des « vols narcos » en provenance d'Amérique latine ont atterri à plusieurs reprises au

Mali, les cargaisons arrivant à Bamako ou sur des pistes d'atterrissage secondaires avant d'être acheminées vers le sud, en direction des points de sortie côtiers, ou vers le nord, par voie terrestre, via le Niger et la Libye. Le Mali est loin d'être le seul pays concerné : des avions privés liés au trafic de cocaïne ont été repérés ou saisis dans plusieurs autres pays d'Afrique de l'Ouest, notamment en Sierra Leone et au Ghana³³. Les données disponibles indiquent toutefois que le Mali figure parmi les points d'atterrissage privilégiés pour ce type de vols.

Le recours à l'aviation générale dans le trafic de cocaïne a attiré l'attention internationale en 2009 avec l'affaire dite de l'« Air Cocaïne ». En novembre de cette année-là, un Boeing 727

immatriculé en Guinée-Bissau a décollé du Venezuela et s'est posé près de Tarkint, une petite ville de la région de Gao, dans le nord du Mali. Il transportait, selon les allégations, entre 7 et 11 tonnes de cocaïne. Quelques mois plus tard seulement, en janvier 2010, un autre avion parti d'Amérique latine a atterri près de la frontière mauritanienne³⁴. Les enquêtes menées par la suite ont mis en évidence l'implication directe de hauts responsables maliens et de barons de la drogue, qui demeurent aujourd'hui des figures clés des réseaux de trafic. Ces incidents ont marqué un tournant décisif dans la prise de conscience de la communauté internationale quant à l'ampleur de l'implication des acteurs étatiques dans le trafic de cocaïne au Sahel³⁵.



L'épave de l'avion surnommé « Air Cocaïne », qui aurait transporté plusieurs tonnes de cocaïne depuis le Venezuela avant de s'écraser dans le désert, dans le nord du Mali, en 2009. © Serge Daniel/AFP via Getty Images

La saisie de 2,6 tonnes de cocaïne à bord d'un avion privé parti du Venezuela et ayant atterri à l'aéroport international de Bissau, en septembre 2024, constitue un indicateur récent de la persistance de cette modalité de trafic. Cette saisie met à la fois en évidence les volumes pouvant être acheminés par l'aviation générale et le rôle pérenne du Venezuela en tant que point de départ majeur des vols de cocaïne à destination de l'Afrique de l'Ouest³⁶. Des enquêtes menées par les autorités de Guinée-Bissau indiquent que l'avion devait initialement se rendre à Bamako³⁷. Les enquêtes d'autorités internationales ont confirmé cette analyse³⁸.

Bien que le gouvernement vénézuélien ait nié que l'avion ait décollé de son territoire³⁹, les éléments de preuve disponibles indiquent qu'il a bien suivi cet itinéraire⁴⁰. Le Venezuela sert depuis longtemps de zone de départ stratégique pour les vols narcos, en raison de ses nombreuses pistes d'atterrissage

clandestines et secondaires, du haut niveau de protection étatique dont bénéficient ces activités et de sa proximité avec les zones de production de cocaïne en Colombie. Les régions frontalières entre la Colombie et le Venezuela, où opèrent des groupes armés comme l'Armée de libération nationale (Ejército de Liberación Nacional – ELN), abritent de nombreux sites d'atterrissage informels et seraient d'importants points de départ pour les vols de cocaïne à destination de l'Afrique de l'Ouest⁴¹. Des sources ont également mis en évidence l'implication du Cartel de los Soles – un réseau criminel vénézuélien peu structuré, qui serait composé d'officiers supérieurs de l'armée – dans la facilitation des expéditions aériennes de cocaïne, provenant de groupes colombiens tels que le Clan del Golfo, vers l'Afrique de l'Ouest⁴².

Si la plupart des cas documentés concernent des mouvements transatlantiques, de plus en plus d'éléments indiquent que l'aviation générale est également utilisée pour acheminer de la cocaïne au sein même de l'Afrique de l'Ouest et de certains pays, notamment au Mali⁴³. Des informations crédibles indiquent que de la cocaïne est régulièrement transportée par avion vers le nord, de Bamako à Gao, à bord d'avions de lignes commerciales, d'appareils militaires ou de jets privés, ce qui met en évidence le rôle des vols intérieurs et des vols court-courriers dans le maintien des corridors de trafic au Sahel⁴⁴.

Le nombre limité de cas documentés ne doit pas être considéré comme une série d'incidents isolés, mais plutôt comme l'indicateur d'un phénomène bien plus vaste et largement invisible. Si seules quelques affaires ont été officiellement recensées – et concernent principalement des vols entre l'Amérique latine et l'Afrique de l'Ouest –, les inquiétudes augmentent quant à l'utilisation d'avions privés pour acheminer de la cocaïne vers l'Europe. Les autorités régionales et internationales considèrent désormais ce mode opératoire comme devant faire l'objet d'une attention prioritaire⁴⁵, mais il subsiste des lacunes importantes en matière de renseignement, ce qui laisse penser que les cas recensés ne sont que la partie émergée de l'iceberg.

Certains éléments laissent penser que le recours à l'aviation générale à des fins de trafic pourrait croître dans le futur au Sahel, notamment au Mali, pour éviter les risques liés à l'instabilité de la situation sécuritaire. L'opacité qui entoure le milieu de l'aviation privée, ainsi que la surveillance limitée de l'espace aérien, rendent cette méthode attrayante pour les réseaux de trafiquants cherchant à acheminer discrètement de grandes cargaisons. ■



CARTOGRAPHIE DES ACTEURS

Le trafic de cocaïne au Mali, au Niger et en Libye s'articule autour de l'interaction entre trois groupes d'acteurs interdépendants : les barons de la drogue régionaux bien implantés, les systèmes de protection liés à l'État et un large éventail de groupes armés⁴⁶. Les tendances du trafic au Sahel sont essentiellement façonnées par des dynamiques locales et régionales, mais les intermédiaires régionaux s'appuient sur des réseaux internationaux pour acheminer la cocaïne. Comme le montre cette section du rapport, lorsque les dispositifs de protection restent intacts, le trafic se poursuit à grande échelle malgré l'instabilité environnante. En revanche, lorsqu'ils s'effondrent, les flux se contractent fortement, comme l'illustrent les trajectoires divergentes du Mali, du Niger et de la Libye. Les sections suivantes examinent chacun de ces types d'acteurs, avant d'étudier la façon dont leur interaction donne naissance aux corridors de trafic relativement prévisibles observés dans toute la région.

Intermédiaires régionaux

Au Mali, au Niger et en Libye, le trafic de cocaïne est dominé par un nombre relativement restreint d'intermédiaires bien implantés - les « barons » - opérant à grande échelle, dont les réseaux existent depuis des décennies et qui ont survécu aux transitions politiques, aux coups d'État et à l'évolution des dynamiques de conflit. Ces individus contrôlent généralement la logistique, sont intégrés aux circuits commerciaux locaux et aux réseaux de clientélisme, et ont accès à des systèmes de protection. Leur expertise et leur capacité opérationnelle s'appuient également sur leur proximité avec les appareils sécuritaires des États sahéliens. Ils ont exploité à maintes reprises la protection institutionnelle qui leur est accessible, ainsi que les dépendances qu'ils ont cultivées en matière d'accès, de renseignement et de négociations de haut niveau (comme les négociations de rançon pour les otages étrangers enlevés par les OEV), dans le but d'échapper aux poursuites judiciaires et d'étendre leurs activités criminelles. Aux côtés de ces acteurs, un ensemble plus fragmenté d'intermédiaires et de facilitateurs opère à plus petite échelle, gérant généralement des cargaisons de moindre volume, sans avoir la capacité de coordonner le transit de gros volumes à travers les frontières.

Au Mali, on distingue deux regroupements principaux. Les plus gros volumes de cocaïne sont gérés par un réseau de familles de négociants arabes originaires de la vallée de Tilemsi (région de Gao), réseau désigné dans ce rapport sous le nom de « Galaxie Tilemsi »⁴⁷. Les membres de ce réseau sont liés par des liens familiaux et tribaux, et sa composition est restée globalement inchangée depuis le début des années 2000.

Au sein de ce réseau, parmi les principaux suspects figurent plusieurs individus notables, tels que Mohamed Ben Ahmed Mahri (alias Rougeot ou Rougi/Rougy)⁴⁸ et Cherif Ould Attaher⁴⁹. Tous deux sont des hommes d'affaires arabes de la tribu des Lamhar qui seraient impliqués dans le trafic de cocaïne et de résine de cannabis en Mauritanie, au Mali, au Niger et dans l'ensemble de la région. Le réseau comprend également

une poignée d'autres intermédiaires importants présumés, dont les noms ne sont pas cités dans le présent rapport pour des raisons juridiques. Rougi et Cherif sont les figures les plus connues et les mieux documentées. Rougi, à l'instar d'autres acteurs clés de la Galaxie Tilemsi, figurait sur la liste de l'ancien régime de sanctions de l'ONU et figure toujours sur la liste actuelle des sanctions du Bureau du contrôle des avoirs étrangers (Office of Foreign Assets Control, OFAC)⁵⁰. Cherif, pour sa part, n'a été officiellement désigné sous aucun régime de sanctions.

Une méthode bien rodée employée par le réseau de la Galaxie Tilemsi consiste à utiliser des sociétés étroitement liées (souvent détenues juridiquement par un frère ou un cousin) pour mener des opérations de trafic - par exemple, le transport de cocaïne du sud du Mali vers Gao, dans des véhicules privés ou à bord de bus exploités par leurs propres sociétés de transport. Ces sociétés servent également à blanchir les revenus issus du trafic. Cette méthode a par ailleurs également servi à contourner les mesures de gel des avoirs imposées par l'ONU jusqu'en 2023. Le groupe d'experts de l'ONU sur le Mali a documenté la façon dont Rougi, en particulier, opère par l'intermédiaire de plusieurs sociétés enregistrées sous le nom de Tilemsi (Tilemsi Holding, Tilemsi Distribution-TILDIS et Tilemsi Transport Voyageurs), qui génèrent des flux de trésorerie pour son compte, en violation directe des sanctions. Au-delà de ces entités Tilemsi, Rougi est également connu pour exploiter un écosystème plus large de sociétés écrans établies au Mali et dans les pays voisins, notamment au Niger, en Algérie et au Maroc, par l'intermédiaire desquelles les revenus illicites sont blanchis. Ces profits ont également permis la construction de grandes demeures à Gao (dans une zone surnommée « Cocaïnebouyou », qui signifie « village de cocaïne » en bambara), ainsi que l'achat d'immeubles et la création de sociétés écrans à Bamako⁵¹.

Du sud du Mali jusqu'à Gao, la Galaxie Tilemsi achemine la cocaïne soit par voie terrestre (comme expliqué plus haut), soit par voie aérienne. Plusieurs sources ont affirmé que des aéronefs, y compris des avions militaires, sont utilisés pour transporter la cocaïne de Bamako à Gao afin d'éviter les routes dangereuses et les barrages du JNIM⁵². Une source à Gao, disposant d'une connaissance approfondie des opérations de trafic, a confirmé que la ville est une plaque tournante de cette activité : « Les lieux de stockage des drogues comme la cocaïne dépendent de la personne qui les achemine. La cocaïne transportée par voie terrestre [depuis Bamako] arrive directement à Gao, où elle est stockée dans les domiciles privés des trafiquants du Quartier Château ou dans les boutiques qu'ils possèdent au marché de Washington [l'un des marchés en plein air de la ville]. La cocaïne quitte aussi Bamako à bord d'avions militaires⁵³ ».

Des sources affirment que Rougi et Cherif ne gèrent pas les activités quotidiennes du réseau, mais supervisent plutôt les opérations dans leur ensemble, en entretenant un réseau régional, en assurant un approvisionnement régulier en drogue et en gérant les relations avec les détenteurs du pouvoir au Mali. Leur résilience tient à leur rôle de longue date d'intermédiaires clés auprès des autorités maliennes, une position qu'ils ont conservée malgré les changements de régime, qu'ils soient le fruit d'élections ou de coups d'État⁵⁴. Rougi et Cherif mènent tous deux régulièrement des discussions et des négociations avec des groupes armés, en particulier avec l'EI Sahel et le JNIM, pour le compte de l'Agence nationale de la sécurité de l'État (ANSE), en prêtant assistance lors des négociations de libération d'otages, de la levée des blocus et des missions de médiation locales⁵⁵. Ce rôle de médiateurs montre leur capacité à maintenir le dialogue avec tous les acteurs (étatiques et non étatiques), ce qui est au cœur de leur implication présumée dans le trafic de cocaïne et explique comment leur réseau a pu perdurer pendant plus de 20 ans. Les liens familiaux ont également permis à ces acteurs d'entretenir des réseaux de protection (voir la section ci-dessous consacrée aux acteurs liés à l'État) ainsi que des réseaux régionaux. Par exemple, Rougi est le gendre de Cherif Ould Abidine (« Cherif Cocaïne »), qui était le principal baron de la drogue opérant au Niger jusqu'à sa mort en 2016. Cela a permis au réseau de trafic de Rougi, basé au Mali, d'établir un lien familial direct avec les opérations d'Abidine au Niger, reliant ainsi les deux côtés de la frontière au sein d'une chaîne de contrebande plus intégrée⁵⁶.

Comme au Mali, les dynamiques du trafic au Niger reposent sur un nombre limité d'intermédiaires et de nœuds logistiques établis de longue date, qui ont façonné le marché du trafic au fil du temps. Bon nombre de ces acteurs opèrent depuis des années au sein des circuits du nord du Niger et entretiennent des liens transfrontaliers, notamment avec des réseaux maliens. (Un exemple de ce type d'intermédiaire est Ghoumour Itouwa Bidika, dont le rôle est décrit dans la section ci-dessous consacrée aux acteurs liés à l'État⁵⁷). Toutefois, à partir de la fin de l'année 2025, ces intermédiaires ont redéfini leur rôle en s'intégrant plus profondément dans les structures étatiques ou proches de l'État qui ont émergé après le coup d'État. C'est pourquoi ils font l'objet d'une analyse plus détaillée dans la section consacrée aux acteurs liés à l'État.

En Libye, le trafic est dominé par des barons influents ancrés dans les structures commerciales, politiques et sécuritaires du pouvoir, bien que leur profil varie selon les régions. En Cyrénaïque, certains des trafiquants les plus en vue sont des hommes d'affaires en règle. Généralement très bien implantés dans les hautes sphères gouvernementales et militaires, ils ont tendance à être impliqués dans plusieurs marchés illicites différents, en parallèle de leurs activités licites. D'après plusieurs sources, un homme d'affaires important de la ville côtière de Tobrouk serait l'un des plus importants trafiquants de drogue de l'est du pays⁵⁸. Avant la révolution de 2011, sa famille aurait bénéficié d'une autorisation tacite de se livrer au trafic de drogue en échange de sa loyauté envers le régime. Au lendemain de la révolution, cette famille – ainsi que d'autres réseaux criminels de Tobrouk – a contribué à financer le développement de groupes armés pour protéger la ville. Cela a permis au réseau de transposer son prestige et son influence d'avant la révolution dans l'ère post-révolutionnaire, tout en étendant ses activités dans divers marchés illicites de l'est de la Libye⁵⁹. Il emploie actuellement de nombreuses personnes à Tobrouk. Étant donné la nature tribale très soudée de la société locale, cette assise communautaire a permis au réseau de jouir d'un haut degré d'impunité.

Au Fezzan, les intermédiaires sont généralement un mélange de figures du milieu criminel – souvent impliquées dans divers marchés illicites – et de personnel sécuritaire qui aident à organiser et à protéger le trafic. L'un des principaux acteurs présumés est un trafiquant basé à Qatrun⁶⁰, qui serait impliqué dans le trafic de différents types de drogues, notamment la cocaïne et les drogues de synthèse. Ses opérations s'appuieraient fortement sur des groupes armés locaux pour le transport de la drogue et la protection⁶¹. Depuis février 2025, il aurait modifié ses itinéraires pour se diriger vers des localités plus petites et moins surveillées, après avoir été chassé de Qatrun en raison du conflit qui a éclaté entre l'ANL et les groupes armés locaux⁶².

Enfin, en Tripolitaine, bon nombre des principaux acteurs du trafic de cocaïne sont d'actuels ou anciens responsables des services de renseignement et de sécurité, dont certains ont servi sous le régime de Kadhafi. Ces acteurs tirent parti de leurs relations officielles et tribales pour faciliter les opérations de trafic.

Acteurs liés à l'État

Au Mali, en Libye et au Niger, le trafic de cocaïne est facilité par des systèmes de protection liés à l'État, qui impliquent des élites politiques, des services de renseignement et des hauts responsables sécuritaires. Tant que ces systèmes demeurent en vigueur, le trafic se poursuit à grande échelle. Lorsqu'ils s'effondrent, généralement en raison de transitions politiques, les flux de grands volumes diminuent fortement, comme observé au Niger entre mi-2023 et fin 2025. Cela met en évidence une tendance régionale de fond, où le trafic de cocaïne dépend moins de l'intensité des conflits dans les zones de transit que de la pérennité de ces systèmes de protection.

Au Mali, la Galaxie Tilemsi a toujours entretenu des liens étroits avec les différents gouvernements successifs et est même mandatée par le gouvernement pour participer à des missions de médiation et de négociation, comme souligné précédemment. Le réseau fonctionne depuis des décennies grâce aux solides systèmes de protection qu'il a mis en place auprès des élites politiques sous les régimes successifs, un arrangement qui perdure encore aujourd'hui.

L'ANSE a longtemps joué un rôle clé dans ces mécanismes et aurait constitué le pilier central de la protection sous les précédentes administrations civiles. De nombreux rapports, notamment celui d'un groupe d'experts de l'ONU, décrivent le fonctionnement de ces systèmes de protection fonctionnant depuis des décennies⁶³. Pendant des années, la Galaxie Tilemsi s'est appuyée sur Mohamed Ould Mataly, beau-père de Rougi et ancien membre du Parlement malien aujourd'hui dissous, pour assurer une couverture politique au réseau⁶⁴. Il aurait acheté cette protection politique directement auprès de l'ancien chef des services de renseignement⁶⁵, le général Moussa Diawara, qui a été limogé par la junte en juillet 2021⁶⁶.

Au Niger, après une période de troubles ayant suivi le coup d'État, les réseaux de trafic ont refait surface à partir de la fin de l'année 2025. Des acteurs proches de l'UNVP ont joué un rôle central dans cette reconstitution⁶⁷. L'UNVP est une organisation de la société civile nigérienne qui a été officiellement créée en 2023 par un décret du ministère de l'Intérieur, avec pour objectif de soutenir le gouvernement militaire par le biais de réunions et déclarations publiques défendant les actions du gouvernement. À l'origine surtout active à Agadez, l'organisation a ensuite ouvert plusieurs antennes locales et régionales. Adoptant une rhétorique nationaliste, souverainiste et hostile à l'influence étrangère, elle se présente sous la bannière de la « vigilance et du patriotisme ». En 2024, elle a été intégrée à l'appareil sécuritaire du Niger, s'est vue conférer le pouvoir d'effectuer des patrouilles et de mettre en place des postes de contrôle, et a été armée pour mener des opérations de lutte contre le trafic. Plusieurs sources bien informées affirment que des éléments associés au groupe jouent un rôle actif dans le trafic de résine de cannabis et de cocaïne depuis mi-2025⁶⁸.

L'UNVP est principalement composée d'anciens rebelles et de membres de l'élite de la région d'Agadez, dont plusieurs sont connus pour leurs liens avec des réseaux de trafic. Au sein de ces réseaux, Ghoumour Itouwa Bidika, un proche collaborateur de feu Cherif Ould Abidine, est depuis longtemps impliqué dans le trafic de drogue au Niger⁶⁹. Bidika est un ancien chef rebelle nigérien qui a participé à la rébellion de 2007-2009. Il a été arrêté dans le cadre de la saisie de 17 tonnes de haschisch à Niamey en 2021, puis relâché début 2023, en raison de vices de procédure qui auraient été constatés⁷⁰. Bidika et la Galaxie Tilemsi permettent depuis longtemps aux transporteurs d'acheminer sans discontinuité de la cocaïne depuis Gao vers le Niger, puis vers la Libye.

Après que le coup d'État a perturbé ses activités, Bidika se serait diversifié dans d'autres économies illicites, notamment le commerce informel de l'or dans le sud de l'Algérie et le nord du Niger, y compris à Tchibarakaten⁷¹. Mais depuis le dernier trimestre de 2025, il semble avoir refait surface en tant qu'acteur central du trafic de cocaïne et de cannabis grâce à un nouveau système de protection lié à l'UNVP, en particulier dans la région d'Agadez⁷². Bien que Bidika n'occupe aucun poste officiel au sein de l'UNVP, il est souvent présent lors des cérémonies et des événements officiels de l'organisation, y compris ceux auxquels participent des responsables et des autorités locales⁷³.



Des soldats armés protègent un convoi traversant le désert du Sahara du Niger vers la Libye. Ces convois, qui transportent ostensiblement des orpailleurs, sont aussi impliqués dans le transport de cocaïne. © Scott Peterson/Getty Images

Bidika, semble-t-il, est l'équivalent nigérien de Rougi ou Cherif au Mali, dans la mesure où il supervise l'ensemble des opérations et veille à ce que la protection nécessaire soit assurée. Pour Bidika, comme pour d'autres, les personnes proches de l'UNVP sont actuellement des acteurs essentiels de l'écosystème de

protection reconstitué. Leur rôle inclut la protection des convois de drogue et la fourniture d'un soutien logistique en matière de transport⁷⁴.

En septembre 2025, dans la région de Djado près de Tagharaba, dans le nord du Niger, un convoi de plusieurs véhicules a été attaqué. D'après plusieurs personnes interrogées, le convoi, officiellement décrit comme transportant des mineurs d'or du site minier de Tchibarakaten, acheminait en réalité de la cocaïne⁷⁵. Le convoi aurait été attaqué par des membres du Front pour l'alternance et la concorde au Tchad (FACT), un groupe rebelle tchadien opérant dans le sud de la Libye. Le FACT semble avoir été informé à l'avance de la véritable nature de la cargaison, puisqu'il n'a attaqué que les deux véhicules - sur 15 - qui transportaient de la cocaïne. Les forces de l'UNVP, accompagnées de personnels sécuritaires nigériens, auraient ensuite mené une traque de deux jours, dans le cadre d'une opération qui aurait été menée par Bidika⁷⁶. Au cours de cette opération, le FACT a capturé huit membres de l'UNVP. Deux sources disposant d'informations de première main sur le personnel capturé ont affirmé que la plupart de ces combattants de l'UNVP étaient de proches associés de Bidika. Ce dernier a tenté de négocier sans succès leur libération avec le FACT⁷⁷.

Un observateur bien informé résume la situation ainsi : « Les réseaux [en référence au système de protection] opèrent avec des structures commerciales sophistiquées. Les acteurs clés ne se cachent pas : ils dirigent des entreprises licites, jouissent d'une position sociale reconnue et assurent des rôles de conseil auprès du gouvernement. Nous disposons d'une documentation exhaustive sur des personnes ayant un passé attesté dans le trafic et qui occupent aujourd'hui des postes officiels »⁷⁸.

L'existence de systèmes de protection similaires est également cruciale pour le succès du commerce de cocaïne en Libye. Le trafic de cocaïne dans le pays repose sur la protection et la facilitation d'acteurs liés à l'État, associés au GNS, à son affilié militaire l'ANL, ainsi qu'au GNU reconnu par la communauté internationale. Parmi ces acteurs liés à l'État, ceux rattachés au GNS/ANL jouent sans doute un rôle particulièrement essentiel dans le trafic de cocaïne, étant donné que la plupart des points d'entrée et de sortie, ainsi que des routes de trafic, en Libye sont sous le contrôle de l'administration basée dans l'est.

Cela inclut notamment de hauts officiers et responsables. Ces cinq dernières années, la GI-TOC a reçu de nombreuses informations sur le rôle dominant joué par un haut responsable de l'ANL, à la fois dans la protection de cargaisons de cocaïne et d'autres drogues, et dans les profits qu'il en tire. Plusieurs sources l'ont décrit comme se trouvant au « sommet d'une pyramide », composée d'acteurs criminels et de hauts responsables gouvernementaux. Sa protection du trafic de cocaïne serait également déterminante pour les activités d'un ensemble distinct de réseaux opérant dans les régions côtières de la Cyrénaïque.

La protection de haut niveau du trafic de cocaïne est tout aussi importante en Tripolitaine. Cependant, le paysage sécuritaire fragmenté de la région, dans lequel de multiples groupes armés affiliés au GNU, au pouvoir, exercent un contrôle sécuritaire sur leurs propres territoires, signifie que la protection est assurée par différentes milices intervenant à différents points le long des routes de trafic.

Les groupes armés affiliés à l'État en Tripolitaine sont généralement payés pour faciliter le transport et protéger les cargaisons entre les villes. D'après plusieurs sources, le paiement se fait généralement en nature ou sous forme d'une remise sur le prix de la drogue. Ces groupes armés revendraient ensuite cette cocaïne « prélevée » sur le marché local⁷⁹.

Malgré l'instabilité de la situation sécuritaire, la protection en Tripolitaine coûterait moins cher que dans les régions contrôlées par l'ANL, telles que le Fezzan. En 2024, une source au sein des forces de l'ordre en Tripolitaine a affirmé que « les grandes cargaisons sont protégées et les principaux trafiquants ne sont pas arrêtés »⁸⁰.

Les conclusions de ce rapport, et en particulier le contraste entre la situation au Niger et celles au Mali et en Libye, montrent que le trafic de cocaïne repose sur des accords de protection prévisibles. L'instabilité ne suffit pas à elle seule à perturber le trafic si la protection des élites persiste, comme le démontrent le paysage sécuritaire divisé de la Libye et le conflit prolongé et les coups d'État au Mali. À l'inverse, des ruptures politiques abruptes qui démantèlent les systèmes de protection sans les remplacer immédiatement peuvent restreindre considérablement le trafic sur de longues périodes, comme observé au Niger.

Groupes armés

Au Sahel, le trafic de cocaïne interagit avec un large éventail d'acteurs armés, allant des groupes rebelles et pro-gouvernementaux aux mercenaires, milices et OEV. Plutôt que de contrôler les chaînes de trafic, les personnes au sein de ces groupes assurent généralement la protection, le transport, ou l'accès territorial le long de segments spécifiques des routes en échange de paiements.

Dans le nord du Mali, le trafic de résine de cannabis et de cocaïne est depuis longtemps une source de financement et de conflit entre les groupes armés. Les tensions résultant de ce trafic ont poussé les groupes rebelles et pro-gouvernementaux à s'engager dans les négociations d'Anéfis, un ensemble de trois pactes signés en octobre 2015, octobre 2017 et janvier 2021 - chaque fois à la suite d'affrontements pour le contrôle de lieux stratégiques ou de points de contrôle le long des principales routes de contrebande⁸¹. En janvier 2026, ces groupes armés continuaient de jouer un rôle direct dans le trafic de cocaïne. En contrôlant le territoire, les routes et les systèmes de protection, tant les groupes pro-gouvernementaux que les groupes rebelles alliés se retrouvent au cœur des mouvements de la cocaïne, leur contrôle territorial façonnant directement les corridors de trafic.

Une fois la cocaïne arrivée à Gao, la responsabilité de la sécurité des cargaisons reposerait sur les groupes armés pro-gouvernementaux. Malgré des perturbations à la suite de l'effondrement des accords avec le FLA, notamment autour des nœuds logistiques, les groupes pro-gouvernementaux ont fait preuve d'une plus grande résilience que les réseaux liés au FLA. Leur alignement sur les forces étatiques et leurs relations importantes avec les intermédiaires du trafic, notamment avec la Galaxie Tilemsi, ont permis leur engagement continu dans les expéditions de cocaïne. La branche de Gamou du Groupe d'autodéfense Touareg Imghad et Alliés (GATIA-Gamou) joue le rôle d'intermédiaire pour la Galaxie Tilemsi, assurant la sécurité des expéditions de cocaïne depuis Gao, sur les routes traversant leurs territoires d'influence⁸².

Au sein du GATIA, trois personnes seraient responsables de la sécurité de ces convois de drogue, qui utilisent parfois des véhicules du groupe. Les membres du GATIA dissimulent également de la cocaïne dans des convois militaires logistiques, parfois à l'insu des FAMA, qui s'appuient sur le GATIA comme auxiliaire de sécurité du fait de sa bonne connaissance du terrain de la région⁸³. Une source a rapporté des pratiques similaires sur les routes partant de Gao en direction de la région de Kidal⁸⁴.

Les groupes armés rebelles actuellement regroupés sous le FLA sont largement dominés par des intermédiaires touareg et opèrent historiquement dans les régions du nord du Mali. Bien que le FLA soit plus fréquemment associé au trafic de résine de cannabis, en particulier dans les régions de Tombouctou et de Taoudenni, il joue également un rôle dans le trafic de cocaïne.

Il semble que le trafic associé aux réseaux liés au FLA ait décliné depuis que le groupe a perdu une influence territoriale considérable lors des affrontements avec les forces étatiques mi-2023, mais le FLA reste influent sur les corridors septentrionaux le long des frontières mauritanienne et algérienne, où il continue d'organiser et de protéger certains convois⁸⁵. Les développements survenus depuis janvier 2026 ne sont pas abordés dans ce rapport, mais les attaques coordonnées du FLA - JNIM à travers le Mali en avril et juillet 2026 devraient probablement restructurer certaines des dynamiques présentées ici, étant donné que la coalition

a regagné une influence territoriale sur une partie des régions de Kidal et de Gao. Si cette influence se maintient, elle pourrait remodeler l'écosystème de trafic décrit plus haut.

En Libye, un large éventail de groupes armés affiliés au GNS et au GNU assure une protection le long de segments spécifiques des routes de trafic en échange de paiements, souvent en nature, sous la forme de cocaïne à prix réduit revendue ensuite localement. Ces groupes sont régulièrement cités comme assurant des escortes, sécurisant les sites de stockage et contrôlant les corridors clés, ce qui permet à de grandes cargaisons d'être acheminées sans encombre à travers la Libye, malgré la fragmentation politique du pays. Cependant, ces groupes présentent, dans la quasi-totalité des cas, un certain degré d'affiliation avec des entités gouvernementales - y compris les ministères de la Défense et de l'Intérieur - et perçoivent des salaires officiels, ce qui permet de les qualifier, à juste titre, d'acteurs liés à l'État.

Organisations extrémistes violentes

Il existe depuis longtemps des inquiétudes selon lesquelles les OEV opérant dans de grandes parties de la région – telles que le JNIM et l'EI Sahel – seraient impliquées dans le commerce lucratif de cocaïne et en tireraient des financements⁸⁶. Toutefois, ces inquiétudes sont largement reconnues comme ayant été exagérées par certains rapports du début au milieu des années 2000, qui se sont concentrés sur un présumé « nexus narco-jihadiste ». Les preuves que l'une ou l'autre de ces organisations tire profit du trafic de cocaïne reposent sur la taxation des cargaisons transitant par les territoires sous leur influence, en échange de la protection des convois de drogue⁸⁷. Cette taxation n'est pas spécifique aux cargaisons de drogue, elle s'applique à l'ensemble des flux de marchandises.

Toutefois, du moins dans le nord du Mali, les négociations pour le passage sécurisé de la cocaïne sont gérées différemment de celles pour les autres marchandises. Et cela vaut tant pour le JNIM que pour l'EI Sahel. Pour les marchandises ordinaires, les arrangements peuvent être ad hoc, les transporteurs payant un droit de passage selon le chargement du camion, généralement environ 100 000 francs CFA (152€) par tonne. Comme l'explique un chauffeur opérant sur des routes où l'EI Sahel est présent : « Nous payons le droit de passage à chaque voyage. Ils ont leur poste de péage non loin d'Indelimane sur la RN20 et à Ouatagouna sur la RN17 »⁸⁸. Les grandes sociétés de transport qui empruntent régulièrement ces routes peuvent conclure des accords plus durables, en payant une somme forfaitaire mensuelle ou trimestrielle soit à l'EI Sahel, soit au JNIM⁸⁹. Ces taxes sont négociées par l'unité gérant le point de contrôle dans le cas d'arrangements ad hoc, ou par le commandant de zone dans le cas d'accords plus permanents.

A contrario, la taxation du trafic de cocaïne dans le nord du Mali repose généralement sur des négociations entre de hauts responsables au sein des réseaux de trafic – souvent les intermédiaires régionaux décrits plus haut – et un « référent » de haut niveau au sein de l'EI Sahel ou du JNIM⁹⁰. D'après un observateur local à Gao, bien informé sur les dynamiques de trafic dans le nord du Mali : « Le JNIM est organisé de telle façon qu'il dispose d'un représentant pour négocier ou le représenter dans chaque secteur d'activité - de la négociation de l'accès humanitaire, à la gestion financière confiée à des hommes d'affaires, jusqu'à la négociation avec les trafiquants »⁹¹. Les personnes en charge de ces arrangements au sein des OEV disposent généralement d'un portefeuille de négociation ou de logistique plus large (en particulier pour les négociations de rançons ou de toute marchandise à forte valeur intrinsèque), ou occupent une position élevée dans la hiérarchie des combattants, au-dessus des commandants de zone, voire de région⁹².

Au sein de l'EI Sahel, Moussa Moumini serait l'un des deux principaux interlocuteurs pour les trafiquants. Membre nigérien de haut rang au sein du groupe, il est l'un des six commandants du Bureau militaire et des opérations, placé au-dessus des commandants de zone dans la hiérarchie de l'organisation⁹³. Les accords entre les trafiquants et l'EI Sahel reposeraient sur les liens étroits entre Moumini et les trafiquants de la Galaxie Tilemsi⁹⁴.

On estime que des groupes extrémistes violents tels que le JNIM tirent leurs ressources financières du commerce lucratif de la cocaïne par le biais d'un système de taxation. *Photo fournie.*



Le passage sécurisé de la cocaïne est organisé et autorisé en amont. Dans le nord du Mali, les trafiquants ne donnent le feu vert au départ des véhicules (souvent des modèles Toyota Hilux) que lorsqu'ils ont reçu les garanties nécessaires de tous les acteurs armés concernés (les OEV et les groupes pro-gouvernementaux ou du FLA, selon la route choisie)⁹⁵. Ces négociations préalables garantissent qu'une fois le convoi en route, personne n'ouvrira ni ne contrôlera la cargaison. Les représentants des OEV qui ont négocié avec le réseau informent le commandant régional ou d'unité concerné de l'accord conclu, et lui fournissent des instructions précises pour assurer le passage libre et sécurisé du convoi.

Les paiements pour acheter cette protection se font soit en espèces, soit par le troc. Les montants payés seraient largement supérieurs à ceux des marchandises de moindre valeur, bien qu'il n'ait pas été possible d'obtenir des données précises. Parmi les marchandises faisant l'objet de troc figurent des armes, des munitions et des véhicules. D'après une source suivant de près les dynamiques de l'EI Sahel dans le nord-est du Mali, un haut commandant de l'EI Sahel aurait reçu six camionnettes pick-up de Rougi en 2022 dans le cadre d'un marché conclu, bien qu'aucun autre détail n'ait été donné⁹⁶. Plusieurs sources ont souligné que les OEV ont un intérêt direct à maintenir de bonnes relations avec les principaux trafiquants de cocaïne, qui font généralement office d'interlocuteurs pour les négociations d'otages et de fournisseurs d'autres marchandises dont ces groupes ont besoin⁹⁷.

Des accords similaires seraient également en vigueur entre de grands trafiquants et le JNIM dans le nord du Mali. Un logisticien du JNIM à la frontière entre le Mali et la Mauritanie a expliqué que la direction du groupe faisait preuve de pragmatisme en reconnaissant la nécessité de travailler avec des trafiquants, dans un scénario gagnant-gagnant. Ces accords sont toutefois aussi source d'inquiétude : « Étant donné la nature du produit, cela ne peut pas être su par tout le monde. Car cela pourrait ternir leur image, leur idéologie et le recrutement »⁹⁸. Les négociations sont donc restreintes à une poignée de personnes. La volonté de limiter le nombre de personnes impliquées dans ces accords vient aussi du fait, selon la même source, qu'« ils sont prudents pour éviter que leurs propres gars ne tombent dedans. Ils ne veulent pas que leurs membres consomment [de la drogue] »⁹⁹. Le fait de réserver ces accords à un petit nombre de personnes réduit le risque que la cocaïne ne se retrouve sur le marché de détail de la drogue via des dynamiques de débordement. Ce risque serait plus élevé si de multiples commandants de zone ou d'unité étaient impliqués dans les négociations. De la même façon, la saisie par erreur d'une cargaison par des membres du JNIM de rang inférieur est considérée comme dangereuse, en partie à cause du risque que cela conduise à une consommation locale. Il est donc autant dans l'intérêt du JNIM que dans celui du réseau de trafic que la cargaison poursuive son trajet hors du pays sans encombre.

Étant donné l'influence territoriale considérable gagnée par le JNIM depuis 2015, tous les trafiquants - que ce soit ceux de la Galaxie Tilemsi, des groupes pro-gouvernementaux ou des groupes rebelles - ont dû négocier avec ce groupe le passage sécurisé de leurs convois à un moment ou un autre¹⁰⁰. Ces accords concernent

surtout les corridors stratégiques traversant les régions de Tombouctou et de Kidal. L'expansion rapide du JNIM vers le sud depuis 2022 a fait passer un nombre croissant de corridors commerciaux essentiels sous son influence. Cela est devenu particulièrement évident à partir de 2025, lorsque le groupe a renforcé son emprise sur les routes approvisionnant Bamako. Cependant, on ignore actuellement si ces développements ont abouti à la négociation d'accords similaires concernant le trafic de cocaïne dans le sud du Mali.

Pour l'EI Sahel, les accords liés au trafic de cocaïne reflètent le renforcement de l'influence du groupe sur des territoires au Mali, et sont donc plus récents, avec un approfondissement notable à partir de 2023. L'EI Sahel a établi une présence stable dans le nord-est du Mali, en particulier dans la région de Ménaka (à l'exception de la ville de Ménaka) et dans certains districts de l'est de la région de Gao. Cette présence inclut le contrôle de grands corridors de transport comme la RN17 (Gao-Ansongo-Niamey) et la RN20 (Ansongo-Ménaka). Ce plus haut niveau d'influence a permis à l'EI Sahel de s'impliquer davantage dans les activités économiques – aussi bien licites qu'illicites – de ces territoires¹⁰¹.

En parallèle, depuis mi-2023, l'instabilité dans la région de Kidal a perturbé le trafic de cocaïne : la situation sécuritaire, de plus en plus volatile, rend le transit par cette région beaucoup plus risqué. Face à cette forte dégradation de la sécurité et de la prévisibilité des routes de trafic dans la région, les réseaux associés à la Galaxie Tilemsi – le principal réseau de transport de la cocaïne dans le nord du Mali – acheminent toujours plus de cargaisons de cocaïne de Gao directement vers l'est, en passant par la région de Ménaka en direction du Niger, sur des routes et des corridors entièrement sous le contrôle de l'EI Sahel¹⁰².

Le renforcement de l'influence de l'EI Sahel sur la région de Ménaka, conjugué à un recours de plus en plus fréquent aux routes qui la traversent, a conduit plusieurs sources à estimer que l'EI Sahel pourrait tirer profit du trafic de cocaïne via la taxation depuis fin 2023¹⁰³. Cette analyse est confirmée par les témoignages de plusieurs sources, qui ont corroboré les accords de protection décrits plus haut¹⁰⁴. Trois sources ont toutefois avancé que l'implication de l'EI Sahel allait plus loin. Selon elles, le groupe exerçant désormais une influence exclusive sur les corridors stratégiques de la région de Ménaka, la Galaxie Tilemsi a intégré l'EI Sahel à sa logistique, comme elle le fait depuis des décennies avec les groupes armés pro-gouvernementaux dans la région de Gao. Ces sources ont expliqué que le GATIA-Gamou sécurisait les convois au début du trajet, lorsque la cargaison quitte Gao, et que la cocaïne était ensuite remise à l'EI Sahel près de Talataye pour être transportée plus à l'est, via la région de Ménaka, jusque dans la région voisine de Tahoua au Niger. Cette remise serait nécessaire car l'EI Sahel est l'unique acteur armé présent dans ces zones, et le seul capable d'assurer la sécurité des convois¹⁰⁵. Un trafiquant interrogé à Gao a rapporté un incident précis : « Il y a un petit village appelé Indagouba, c'est de là que partent les cargaisons [pour l'EI Sahel]. Ce n'est pas loin d'Inkadewane, où des affrontements ont eu lieu entre les FAMa/Russes et l'EI Sahel le 29 décembre 2025. Ce jour-là, une cargaison de cocaïne est passée par là pour se rendre à Ubari, en Libye. Cette cargaison appartenait à Rougi et [un autre trafiquant non nommé dans ce rapport] »¹⁰⁶.

Tant le JNIM que l'EI Sahel continuent de tirer des profits du trafic de cocaïne, essentiellement par le biais d'accords de taxation. Toutefois, depuis 2023, des évolutions semblent avoir profité à l'EI Sahel, permettant au groupe de jouer un plus grand rôle dans ce commerce. En ayant gagné le monopole du contrôle sur des routes stratégiques dans la région de Ménaka, et en s'intégrant à la logistique de trafic déjà établie, l'EI Sahel semble capter une part croissante des revenus de la taxation sur les flux dirigés vers l'est, en direction du Niger puis de la Libye. On ignore si de nouvelles évolutions auront lieu après les attaques du FLA-JNIM de mai et juillet 2026, et la restructuration du contrôle territorial qu'elles ont déclenchée.

Bien que le trafic de cocaïne constitue une source de revenus (essentiellement indirecte) pour le JNIM et l'EI Sahel, d'autres sources, comme les enlèvements contre rançon et le secteur de l'exploitation aurifère, devraient rester bien plus importantes pour leur financement.



CONCLUSION

Les routes terrestres du trafic de cocaïne qui traversent le Sahel et la Libye sont profondément ancrées dans les économies de conflit et les économies politiques de la région. Elles relient les points d'entrée côtiers, les corridors trans-sahéliens et les points de sortie nord-africains, et sont facilitées par des systèmes de protection et de contrôle complexes et résilients. Par conséquent, bien que les flux terrestres trans-sahéliens représentent un volume de cocaïne bien moindre que leurs équivalents maritimes, ils jouent un rôle déterminant dans les dynamiques des conflits, de la criminalité et du paysage politique de la région, et restent étroitement liés aux acteurs armés et aux structures de pouvoir liées à l'État.

Au Mali, au Niger et en Libye, l'accès à la protection politique et au contrôle territorial continue de déterminer qui peut acheminer de grands volumes de cocaïne. Si les OEV ne sont pas les principaux organisateurs de ce trafic, elles en bénéficient toutefois indirectement, par le biais de la taxation et de la facilitation des opérations. Les revenus issus du trafic contribuent à la résilience des groupes armés et renforcent leur intérêt à maintenir un statu quo propice à l'essor des économies illicites.

Les écosystèmes de trafic reliant le Sahel à l'Europe devraient rester flexibles, façonnés par l'évolution des dynamiques de conflit, les changements politiques et les stratégies mises en place par les réseaux de trafic. Les éléments disponibles actuellement permettent de dégager les tendances suivantes pour l'avenir :

- **La cocaïne comme source pérenne importante de financement pour un certain nombre de groupes armés, entretenant l'instabilité.** Le trafic continu le long des routes stratégiques sous leur contrôle pourrait assurer des revenus pour ces groupes, y compris pour les anciens rebelles tchadiens démobilisés début 2025. Cela favorise la pérennité des groupes armés semi-permanents et les incite à protéger les routes de trafic, qui constituent une source vitale de revenus.
- **L'importance croissante des routes de trafic de cocaïne traversant la zone d'influence territoriale de l'EI Sahel.** Depuis 2025, l'augmentation des flux transitant par l'est du Mali, conjuguée à l'extension du contrôle du groupe dans la région, a permis à l'EI Sahel de tirer des bénéfices financiers du trafic vers l'est, en direction du Niger. Si cette tendance se poursuivait, ces revenus réguliers renforceraient la résilience économique de l'EI Sahel, ce qui pourrait faciliter la poursuite des activités rebelles et l'expansion du trafic de cocaïne dans l'ensemble du Sahel.
- **Les risques de consolidation et de renforcement de la capture institutionnelle.** Certains éléments laissent penser que des structures étatiques pourraient renforcer leur emprise sur le trafic de cocaïne. Cela est par exemple visible dans les régions contrôlées par le GNS en Libye, à mesure que l'ANL renforce son contrôle militaire direct sur le Fezzan.

- **Le renforcement de la position d'intermédiaires influents liés au crime organisé dans l'ouest de la Libye.** Comme dans l'est de la Libye, des acteurs clés bénéficiant d'un accès au gouvernement continueront de consolider leur emprise sur des segments du trafic de cocaïne. Cela pourrait accroître l'influence d'un acteur instable au sein du paysage politique et sécuritaire fragmenté de la Libye, avec des répercussions sur la gouvernance et sur le trafic de cocaïne vers l'Europe, y compris par voie maritime.
- **L'augmentation de la consommation de crack, et dans une moindre mesure, de cocaïne en poudre dans les plaques tournantes urbaines du Sahel et de la Libye.** Tout en restant bien en-deçà des niveaux de consommation de drogues de synthèse, cette tendance à la hausse reflète les schémas observés dans d'autres grandes régions de transit, telles que le Brésil, et devrait se poursuivre. Elle exercera une pression supplémentaire sur des ressources de santé publique déjà limitées.
- **L'aviation générale pourrait être appelée à jouer un rôle plus important.** Plusieurs indicateurs laissent penser que l'aviation générale pourrait jouer à l'avenir un rôle plus important dans le trafic de cocaïne trans-sahélien, en permettant aux réseaux d'éviter les zones de forte instabilité et en améliorant l'efficacité de leurs opérations.

Ces dynamiques et tendances futures présentent des répercussions considérables pour la gouvernance, la sécurité et la stabilité régionale. Le trafic de cocaïne renforce les économies de protection, dénature les institutions de sécurité et renforce les liens entre les réseaux criminels, les acteurs armés et les élites politiques. La lutte contre le trafic de cocaïne par voie terrestre nécessite donc des approches qui prennent non seulement en compte les routes et les volumes, mais aussi les systèmes de conflit et les structures de pouvoir qui les alimentent.

Recommandations

- **Nouer des partenariats entre les forces de l'ordre tout au long de la chaîne d'approvisionnement de cocaïne.** Une plus grande collaboration et coordination est nécessaire entre les pays et les régions concernés par cette chaîne d'approvisionnement de cocaïne, notamment en Amérique latine, en Afrique de l'Ouest, en Afrique du Nord et en Europe. Bien que des partenariats et des mécanismes de coopération existent déjà, ils sont moins développés que les plateformes de collaboration internationale existant ailleurs et pourraient être considérablement renforcés. Au Sahel, des réunions plus régulières entre les principales parties prenantes – à distance ou en présentiel – pourraient faciliter un partage de données plus systématique, une réflexion collective sur les principaux défis et un renforcement des réseaux de concertation¹⁰⁷. De la même façon, le trafic de drogue constitue un défi régional à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest et du Sahel, et il est donc essentiel d'atténuer tout affaiblissement du partage de renseignements et de la coopération opérationnelle après le retrait du Niger, du Mali et du Burkina Faso de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).
- **Privilégier les sanctions ciblées et les pressions stratégiques sur les trafiquants et les facilitateurs.** De nombreuses personnes facilitant le trafic de cocaïne à grande échelle opèrent depuis des années, traversent les frontières et détiennent des avoirs dans toute la région. Les sanctions ciblées, les restrictions de déplacement et les gels d'avoirs aux niveaux national et régional pourraient contribuer à limiter leur capacité à poursuivre leurs activités de trafic et à blanchir leurs revenus illicites. Plutôt que de se concentrer uniquement sur les trafiquants individuels, ces mesures devraient prendre en compte les facilitateurs au sein de l'écosystème qui jouent des rôles centraux, notamment en matière financière.
- **Mieux comprendre le recours à l'aviation générale pour le trafic de cocaïne.** L'utilisation d'avions privés pour acheminer de la cocaïne de l'Amérique latine vers l'Afrique de l'Ouest, via le Sahel, et éventuellement depuis l'Afrique de l'Ouest vers l'Europe, reste peu documentée et comprise. Étant donné les éléments qui laissent penser que cette modalité de transport pourrait se développer, combler ces lacunes en matière de données devrait être une priorité afin d'étayer des mesures à prendre pour l'avenir.



NOTES

- 1 Lucia Bird, Kingsley Madueke et Mouhamadou Kane, *Cocaine markets in West Africa: Mapping impacts, routes and actors*, GI-TOC, mars 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/mapping-drug-markets-in-west-africa>.
- 2 GI-TOC, *Mapping illicit hubs in West Africa*, 2025, <https://wea.globalinitiative.net/illicit-hub-mapping>.
- 3 Pour une analyse plus approfondie des routes et des réseaux de trafic en Afrique de l'Ouest, voir Lucia Bird, *West Africa's cocaine corridor: Building a subregional response*, GI-TOC, avril 2021, <https://globalinitiative.net/analysis/west-africa-cocaine-corridor>; et Lucia Bird, Kingsley Madueke et Mouhamadou Kane, *Cocaine markets in West Africa: Mapping impacts, routes and actors*, GI-TOC, mars 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/mapping-drug-markets-in-west-africa>.
- 4 Mark Shaw, *Illicit financial flows: Illicit narcotics transiting West Africa*, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), décembre 2019, https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2019/12/illicit-financial-flows-illicit-narcotics-transiting-west-africa_fe61d524/18f49f16-en.pdf; ONUDC, *Impact of transnational organized crime on stability and development in the Sahel - TOCTA Sahel*, 2024, https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta_sahel/TOCTA_Sahel_Transversal_2024.pdf; ONUDC, *Drug trafficking dynamics in Libya and across North Africa: Trends and implications*, 2026, https://www.unodc.org/romena/uploads/documents/2026/Drug_Trafficking_Dynamics_in_Libya_and_across_North_Africa_EN_Report.pdf; Wolfram Lacher, *Organized crime and conflict in the Sahel-Sahara region*, Centre international de lutte contre le terrorisme (International Centre for Counter-Terrorism, ICCT), mai 2012, https://icct.nl/sites/default/files/import/publication/sahel_sahara.pdf; Lucia Bird, *West Africa's cocaine corridor: Building a subregional response*, GI-TOC, avril 2021, <https://globalinitiative.net/analysis/west-africa-cocaine-corridor>; Peter Tinti, *Drug trafficking in northern Mali*, ENACT, mai 2020, <https://enactafrica.org/research/research-papers/drug-trafficking-in-northern-mali-a-tenuous-criminal-equilibrium>; Ivan Briscoe, *Crime after jihad: Illicit business in post-conflict Mali*, Clingendael Institute, mai 2014, <https://www.clingendael.org/publication/crime-after-jihad-illicit-business-post-conflict-mali>; International Crisis Group (ICG), *Drug trafficking, violence and politics in northern Mali*, 20 décembre 2018, <https://www.crisisgroup.org/africa/mali/267-drug-trafficking-violence-and-politics-northern-mali>.
- 5 Ivan Briscoe, *Crime after jihad: Armed groups, the state and illicit business in post-conflict Mali*, Clingendael Institute, mai 2014, <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Crime%20after%20Jihad.pdf>.
- 6 Mark Shaw, *Illicit financial flows: Illicit narcotics transiting West Africa*, OCDE, décembre 2019, https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2019/12/illicit-financial-flows-illicit-narcotics-transiting-west-africa_fe61d524/18f49f16-en.pdf.
- 7 Peter Tinti, *Drug trafficking in northern Mali*, mai 2020, ENACT, <https://enactafrica.org/research/research-papers/drug-trafficking-in-northern-mali-a-tenuous-criminal-equilibrium>; Ivan Briscoe, *Crime after jihad: Illicit business in post-conflict Mali*, Clingendael Institute, mai 2014, <https://www.clingendael.org/publication/crime-after-jihad-illicit-business-post-conflict-mali>; Institut d'études de sécurité (Institute for Security Studies, ISS), *Drug trafficking and the crisis in Mali*, 6 août 2012, <https://issafrica.org/iss-today/drug-trafficking-and-the-crisis-in-mali>.
- 8 Mark Micallef et al, *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*, GI-TOC, novembre 2019, <https://globalinitiative.net/analysis/after-the-storm>.
- 9 Ivan Briscoe, *Crime after jihad: Illicit business in post-conflict Mali*, Clingendael Institute, mai 2014, <https://www.clingendael.org/publication/crime-after-jihad-illicit-business-post-conflict-mali>; ICG, *Drug trafficking, violence and politics in northern Mali*, 20 décembre 2018, <https://www.crisisgroup.org/africa/mali/267-drug-trafficking-violence-and-politics-northern-mali>.

- org/africa/mali/267-drug-trafficking-violence-and-politics-northern-mali.
- 10 Mark Micallef et al, *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*, GI-TOC, novembre 2019, <https://globalinitiative.net/analysis/after-the-storm>.
 - 11 Mark Micallef, *Shifting sands: Libya's changing drug trafficking dynamics on the coastal and desert borders*, Agence de l'Union européenne sur les drogues, novembre 2019, https://www.euda.europa.eu/drugs-library/shifting-sands-%E2%80%94-libya%E2%80%99s-changing-drug-trafficking-dynamics-coastal-and-desert-borders_en.
 - 12 Ibid.
 - 13 Mark Micallef et al, *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*, GI-TOC, novembre 2019, <https://globalinitiative.net/analysis/after-the-storm>.
 - 14 Mark Micallef, *Shifting sands: Libya's changing drug trafficking dynamics on the coastal and desert borders*, Agence de l'Union européenne sur les drogues, novembre 2019, https://www.euda.europa.eu/drugs-library/shifting-sands-%E2%80%94-libya%E2%80%99s-changing-drug-trafficking-dynamics-coastal-and-desert-borders_en.
 - 15 Lucia Bird, Saša Đorđević et Fatjona Mejdini, *Under the radar: Western Balkans' cocaine operations in West Africa*, GI-TOC, septembre 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/under-the-radar-western-balkans-cocaine-operations-in-west-africa>.
 - 16 Voir GI-TOC, *Global Organized Crime Index 2025*, <https://ocindex.net/report/2025>; pour l'Afrique de l'Ouest en particulier, voir Lucia Bird, Saša Đorđević et Fatjona Mejdini, *Under the radar: Western Balkans' cocaine operations in West Africa*, GI-TOC, septembre 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/under-the-radar-western-balkans-cocaine-operations-in-west-africa>.
 - 17 Alexandre Bish, *Soldiers of fortune: The future of Chadian fighters after the Libyan ceasefire*, GI-TOC, décembre 2021, <https://globalinitiative.net/analysis/chadian-fighters-libyan-ceasefire>; entretien avec un responsable des douanes à Kidira, Sénégal, 2022; entretien avec un agent de l'Office central pour la répression du trafic Illicite des stupéfiants – OCRTIS) opérant à Kidira et Tambacounda, Sénégal, 2022; entretiens à Zinder, Niamey, Ouagadougou et Agadez, 2020–2022; entretiens avec un chercheur de l'OCRTIS à Sebha, Libye, et avec une source des forces de l'ordre italiennes disposant de nombreux contacts dans le sud de la Libye et au Niger, août 2021–2022.
 - 18 ICG, *Drug trafficking, violence and politics in northern Mali*, 20 décembre 2018, <https://www.crisisgroup.org/africa/mali/267-drug-trafficking-violence-and-politics-northern-mali>.
 - 19 Entretien avec un analyste politique libyen, août 2024.
 - 20 GI-TOC, *Conflict, coups and containers: Why the Sahel cocaine routes were disrupted*, Bulletin de risque des économies illicites en Afrique de l'Ouest, numéro 12, mai 2025, <https://riskbulletins.globalinitiative.net/wea-obs-012/01-conflict-coups-containers-why-sahel-cocaine-routes-disrupted.html>.
 - 21 Ladd Serwat et al, *Regional overview: Africa*, ACLED, novembre 2023, <https://acleddata.com/update/regional-overview-africa-november-2023>.
 - 22 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Gao avec : un membre du FLA (INT-ML2025-36); un officier du GATIA (INT-ML2025-37); un membre d'un groupe armé pro-gouvernemental (INT-ML2025-38); un chercheur spécialiste des dynamiques de trafic au Sahel (INT-ML2026-03); un journaliste malien (INT-ML2026-05); un convoyeur opérant depuis Gao (INT-ML2026-10); un commerçant (INT-ML2026-11).
 - 23 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Gao avec : un officier du GATIA (INT-ML2025-37); un membre du FLA (INT-ML2025-40); des commerçants (INT-ML2025-43 and INT-ML2025-44); un journaliste malien (INT-ML2026-05); un convoyeur opérant depuis Gao (INT-ML2026-10).
 - 24 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Gao avec : un membre du FLA (INT-ML2025-36); un officier du GATIA (INT-ML2025-37); un intermédiaire proche de l'EI Sahel (INT-ML2026-01); un trafiquant opérant dans les régions de Gao et de Ménaka (INT-ML2026-02).
 - 25 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 dans la région d'Agadez et de Niamey avec : un trafiquant de drogue basé à Arlit (INT-NG2025-02); un ancien trafiquant basé à Agadez (INT-NG2025-02); un analyste de sécurité (INT-NG2025-03); un transporteur basé à Arlit (INT-NG2025-05); un responsable judiciaire (INT-NG2025-06); du personnel de l'OCRTIS (INT-NG2025-07); un convoyeur (INT-NG2026-01). Les perturbations au Niger sont détaillées dans GI-TOC, *Conflict, coups and containers: Why the Sahel cocaine routes were disrupted*, Bulletin de risque des économies illicites en Afrique de l'Ouest, numéro 12, mai 2025, <https://riskbulletins.globalinitiative.net/wea-obs-012/01-conflict-coups-containers-why-sahel-cocaine-routes-disrupted.html>.
 - 26 Ibid.
 - 27 Entretiens menés en janvier 2026 au Niger avec : un responsable judiciaire (INT-NG2026-03); un responsable des forces de l'ordre (INT-NG2026-04); un trafiquant (INT-NG2026-05); une autorité traditionnelle (INT-NG2026-14).
 - 28 Entretiens dans le nord-ouest de la Libye, janvier 2023.
 - 29 Matt Herbert, Rupert Horsely et Emadeddin Badi, *Illicit economies and peace and security in Libya*, GI-TOC, juillet 2023, <https://globalinitiative.net/analysis/illicit-economies-and-peace-and-security-in-libya>.
 - 30 Entretiens dans le sud-ouest de la Libye, août 2025.
 - 31 Ibid.

- 32 Ibid.
- 33 Gouvernement de Sierra Leone, Conférence de presse du ministère de l'Information et de l'Éducation civique, Facebook, 15 octobre 2024, https://www.facebook.com/story.php?id=100067197161961&story_fbid=868432902073274; Ernesto Cooke, *N337LR: Plane that vanished after leaving Canouan resurfaces in Ghana*, St Vincent Times, 9 juin 2024, <https://www.stvincenttimes.com/gulfstream-n337lr-resurfaces-in-ghana-cocaine-traces>.
- 34 ISS Africa, *Drug trafficking and the crisis in Mali*, 6 août 2012, <https://issafrica.org/iss-today/drug-trafficking-and-the-crisis-in-mali>.
- 35 Peter Tinti, *Drug trafficking in northern Mali*, ENACT, mai 2020, <https://enactafrica.org/research/research-papers/drug-trafficking-in-northern-mali-a-tenuous-criminal-equilibrium>; Ivan Briscoe, *Crime after jihad: Illicit business in post-conflict Mali*, Clingendael Institute, mai 2014, <https://www.clingendael.org/publication/crime-after-jihad-illicit-business-post-conflict-mali>.
- 36 MAOC-N, *Aircraft seized upon arrival in Guinea-Bissau with 2 633kg of cocaine*, 11 septembre 2024, <https://maoc.eu/aircraft-seized-upon-arrival-in-guinea-bissau-with-2633-kg-of-cocaine>.
- 37 République de Guinée-Bissau, Tribunal régional de Bissau, *Vara Crime e Transgressao*, Proc No. 249/2024.
- 38 Consultations avec des forces de l'ordre internationales, décembre 2025.
- 39 Africanews, *Plane loaded with drugs seized in Guinea-Bissau did not come from Venezuela – govt*, 12 septembre 2024, <https://www.africanews.com/2024/09/12/plane-loaded-with-drugs-seized-in-guinea-bissau-did-not-come-from-venezuela-govt>.
- 40 République de Guinée-Bissau, Tribunal régional de Bissau, *Vara Crime e Transgressao*, Proc No. 249/2024.
- 41 InSight Crime, *Clandestine airstrips, drug flights becoming more frequent across Venezuela*, 12 mars 2020, <https://insightcrime.org/news/airstrips-drug-flights-venezuela>; InSight Crime, *No man's land: How drug trafficking took root in the disputed Essequibo territory*, 4 juin 2025, <https://insightcrime.org/investigations/drug-trafficking-disputed-essequibo>.
- 42 Entretiens réalisés en septembre 2025 avec : un ancien diplomate au Venezuela (M05); un employé de l'OCDE (M09); un spécialiste du Venezuela (M11).
- 43 Un réseau actif en 2018 prévoyait d'acheminer de la cocaïne du Venezuela vers la Croatie, en utilisant le Mali et la Guinée comme points de transit. Tribunal de district des États-Unis, *United States v Landji and Adamu*, 27 juin 2022, <https://www.casemine.com/judgement/us/62bd26ecb50db954db63a447>.
- 44 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Bamako et Gao avec : un journaliste sahélien (INT-ML2025-06); des membres d'ONG (INT-ML2025-12 et INT-ML2025-42); un membre de la société civile (INT-ML2025-41); un chercheur spécialiste des dynamiques de trafic au Sahel I (INT-ML2026-03); un journaliste malien (INT-ML2026-05); un ancien membre des FAMa (INT-ML2026-07); une source proche des services de sécurité (INT-ML2026-08).
- 45 Communication de la Commission au Parlement et au Conseil européens sur le plan d'action de l'UE contre le trafic de drogue, décembre 2025.
- 46 Dans le contexte plus large de l'Afrique de l'Ouest, y compris les pays côtiers, une quatrième catégorie d'acteurs – les réseaux criminels étrangers – joue un rôle important, notamment dans le transit de gros volumes et la coordination internationale. Lucia Bird, Kingsley Madueke et Mohamadou Kane, *Cocaine markets in West Africa: Mapping impacts, routes, trends and actors*, GI-TOC, mars 2026, <https://globalinitiative.net/analysis/mapping-drug-markets-in-west-africa>.
- 47 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Bamako et Gao avec : un membre d'une organisation internationale (INT-ML2025-05); un journaliste malien (INT-ML2025-06); des journalistes internationaux (INT-ML2025-08 and INT-ML2025-13); un officier du GATIA (INT-ML2025-37); un membre d'un groupe armé pro-gouvernemental (INT-ML2025-38); un chef traditionnel (INT-ML2025-39); un membre du FLA (INT-ML2025-40); des commerçants (INT-ML2025-44 et INT-ML2026-11); un chercheur spécialiste des dynamiques de trafic au Sahel (INT-ML2026-03); un ancien trafiquant (INT-ML2026-04); un responsable local de la jeunesse (INT-ML2026-12). Voir aussi Wolfram Lacher, *Organized crime and conflict in the Sahel-Sahara region*, Centre international de lutte contre le terrorisme, mai 2012, https://icct.nl/sites/default/files/import/publication/sahel_sahara.pdf; et Peter Tinti, *Drug trafficking in northern Mali*, ENACT, mai 2020, <https://enactafrica.org/research/research-papers/drug-trafficking-in-northern-mali-a-tenuous-criminal-equilibrium>.
- 48 Conseil de sécurité de l'ONU, Lettre datée du 3 août 2023 du Groupe d'experts de l'ONU sur le Mali établi en application de la résolution 2374 (2017) adressée au président du Conseil de sécurité, août 2023, https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/S_2023_578.pdf.
- 49 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Bamako et Gao avec : un membre d'une organisation internationale (INT-ML2025-05); un journaliste malien (INT-ML2025-06); des journalistes internationaux (INT-ML2025-08 et INT-ML2025-13); un officier du GATIA (INT-ML2025-37); un membre d'un groupe armé pro-gouvernemental (INT-ML2025-38); un chef traditionnel (INT-ML2025-39); un membre du FLA (INT-ML2025-40); des commerçants (INT-ML2025-44 et INT-ML2026-11); un chercheur spécialiste des dynamiques de trafic au Sahel (INT-ML2026-03); un ancien trafiquant (INT-ML2026-04); un responsable local de la jeunesse (INT-ML2026-12). Voir aussi Wolfram Lacher, *Organized crime and conflict in the*

- Sahel-Sahara region*, Centre international de lutte contre le terrorisme, mai 2012, https://icct.nl/sites/default/files/import/publication/sahel_sahara.pdf; et Peter Tinti, *Drug trafficking in northern Mali*, ENACT, mai 2020, <https://enactafrica.org/research/research-papers/drug-trafficking-in-northern-mali-a-tenuous-criminal-equilibrium>.
- 50 Bureau du contrôle des avoirs étrangers (Office of Foreign Assets Control, OFAC) des États-Unis, Liste des sanctions, <https://sanctionssearch.ofac.treas.gov/Details.aspx?id=27153>. Les autres individus sanctionnés par l'ONU au Mali étaient Ahmed Ag Albachar, Houka Houka Ag Alhousseini, Mahri Sidi Amar Ben Daba, Mohamed Ould Mataly, Ahmoudou Ag Asriw, Mahamadou Ag Rhissa et Mohamed Ousmane Ag Mohamedoune.
- 51 Conseil de sécurité de l'ONU, Lettre datée du 3 août 2023 du Groupe d'experts de l'ONU sur le Mali établi en application de la résolution 2374 (2017) adressée au président du Conseil de sécurité, août 2023, <https://digitallibrary.un.org/record/4019115?v=pdf>.
- 52 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Bamako et Gao avec : des journalistes maliens (INT-ML2025-06 et INT-ML2026-05); des membres du personnel d'ONG basés à Bamako (INT-ML2025-12) et à Gao (INT-ML-2025-42); un membre de la société civile à Gao (INT-ML-2025-41); un chercheur spécialiste des dynamiques de trafic au Sahel (INT-ML2026-03); un officier retraité des FAMa (INT-ML2026-07); une source proche des services de sécurité (INT-ML2026-08).
- 53 Entretien avec un membre de la société civile (INT-ML-2025-41), Gao, novembre 2025.
- 54 Peter Tinti, *Drug trafficking in northern Mali*, ENACT, mai 2020, <https://enactafrica.org/research/research-papers/drug-trafficking-in-northern-mali-a-tenuous-criminal-equilibrium>.
- 55 Les deux exemples les plus récents sont les négociations pour la libération des ressortissants émiratis enlevés par le JNIM et la libération des chauffeurs de camion marocains enlevés par l'EI Sahel. Rougi a participé aux deux négociations, mandaté par les services de renseignement maliens. Voir Jeune Afrique, Le Mali annonce la libération de quatre Marocains enlevés au Sahel en janvier, 5 août 2025, <https://www.jeuneafrique.com/1711765/politique/le-mali-annonce-la-liberation-de-quatre-marocains-enleves-au-sahel-en-janvier>; et Mondafrique, L'incroyable histoire de l'enlèvement d'un prince émirati au Mali (suite et fin), 4 novembre 2025, <https://mondafrique.com/decryptage/lincroyable-histoire-de-la-prise-en-otage-dun-prince-emirati-au-mali-suite-et-fin>.
- 56 Conseil de sécurité de l'ONU, Rapport final du Groupe d'experts sur le Mali, 7 février 2020, <https://docs.un.org/en/S/2020/785/Rev.1>; Peter Tinti, *Niger's narco-networks*, GI-TOC, 18 juin 2018, https://globalinitiative.net/analysis/niger_narco.
- 57 Le rôle de Bidika dans le trafic de drogue au Niger a été documenté par le Groupe d'experts sur le Mali ; voir Conseil de sécurité de l'ONU, Rapport final du Groupe d'experts établi en application de la résolution du Conseil de sécurité 2374 (2017) sur le Mali et étendu par la résolution 2484 (2019), S/2020/785/Rev.1, 6 août 2020; Lettre datée du 6 août 2021 du Groupe d'experts sur le Mali établi en application de la résolution 2374 (2017) adressée au président du Conseil de sécurité, 2021. Voir aussi Bamada.net, Goumour Bidika : Les dessous de la chute d'un baron du narcotrafic, 15 janvier 2022, <https://bamada.net/goumour-bidika-les-dessous-de-la-chute-dun-baron-du-narcotrafic>; GI-TOC, *Conflict, coups and containers: Why the Sahel cocaine routes were disrupted*, Bulletin de risque des économies illicites en Afrique de l'Ouest, numéro 12, mai 2025, <https://riskbulletins.globalinitiative.net/wea-obs-012/01-conflict-coups-containers-why-sahel-cocaine-routes-disrupted.html>; Aïr Info, Burkina Faso, Mali, Niger : Sur les routes criminelles de la drogue au Sahel, 14 janvier 2022, <https://airinfoagadez.com/2022/01/14/burkina-faso-mali-niger-sur-les-routes-criminelles-de-la-drogue-au-sahel>.
- 58 Entretien avec un trafiquant de drogue de Cyrénaïque, août 2024; entretiens dans l'est de la Libye, 2025 et 2026.
- 59 Entretiens dans l'est de la Libye, mai 2024.
- 60 Entretiens dans le sud-ouest de la Libye, janvier et février 2025.
- 61 Entretiens au Tchad, février 2025.
- 62 Entretiens dans le sud-ouest de la Libye, février et août 2025; entretiens au Niger, juin 2025.
- 63 Conseil de sécurité de l'ONU, Rapport final du Groupe d'experts sur le Mali , 20 août 2020, <https://docs.un.org/S/2020/785/Rev.1>; Peter Tinti, *Drug trafficking in northern Mali*, ENACT, mai 2020, <https://enactafrica.org/research/research-papers/drug-trafficking-in-northern-mali-a-tenuous-criminal-equilibrium>; The Africa Report, *Mali: Moussa Diawara, the 'evil genius' of Bamako*, 3 mai 2022, <https://www.theafricareport.com/199821/mali-moussa-diawara-the-evil-genius-of-bamako/>.
- 64 Ibid.
- 65 Ibid.
- 66 RFI, Mali: le général Moussa Diawara arrêté dans le cadre de l'affaire Birama Touré, 30 juillet 2021, <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20210730-mali-le-g%C3%A9n%C3%A9ral-moussa-diawara-arr%C3%AAt%C3%A9-dans-le-cadre-de-l-affaire-birama-tour%C3%A9>.
- 67 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 dans les régions d'Agadez et de Zinder et à Niamey avec : un trafiquant de drogue basé à Arlit (INT-NG2025-01); un trafiquant basé à Ifrouane (INT-NG2025-04); un responsable judiciaire (INT-NG2026-03); des agents des forces de l'ordre (INT-NG2026-04 et INT-NG2026-15); un trafiquant basé à Agadez (INT-NG2026-05); un membre des

- forces de sécurité du Niger (INT-NG2026-13); une autorité traditionnelle (INT-NG2026-14).
- 68 Ibid.
- 69 Le rôle de Bidika dans le trafic de drogue au Niger a été documenté par le Groupe d'experts sur le Mali ; voir Conseil de sécurité de l'ONU, Rapport final du Groupe d'experts établi en application de la résolution du Conseil de sécurité 2374 (2017) sur le Mali et étendu par la résolution 2484 (2019), S/2020/785/Rev.1, 6 août 2020; Lettre datée du 6 août 2021 du Groupe d'experts sur le Mali établi en application de la résolution 2374 (2017) adressée au président du Conseil de sécurité, 2021.
- 70 Bamada.net, Goumour Bidika : Les dessous de la chute d'un baron du narcotrafic, 15 janvier 2022, <https://bamada.net/goumour-bidika-les-dessous-de-la-chute-dun-baron-du-narcotrafic>.
- 71 GI-TOC, *Conflict, coups and containers: Why the Sahel cocaine routes were disrupted*, Bulletin de risque des économies illicites en Afrique de l'Ouest, Numéro 12, mai 2025, <https://riskbulletins.globalinitiative.net/wea-obs-012/01-conflict-coups-containers-why-sahel-cocaine-routes-disrupted.html>. Bidika avait également été arrêté sous l'ancien gouvernement en mai 2021, avant d'être relâché; Voir Air Info, Burkina Faso, Mali, Niger : Sur les routes criminelles de la drogue au Sahel, 14 janvier 2022, <https://airinfoagadez.com/2022/01/14/burkina-faso-mali-niger-sur-les-routes-criminelles-de-la-drogue-au-sahel>.
- 72 Entretiens avec des responsables des forces de l'ordre dans les régions d'Agadez et de Zinder, janvier 2026 (INT-NG2026-04; INT-NG2026-15; INT-NG2026-16; INT-NG2026-19).
- 73 Comme, par exemple, les événements du 6 octobre à Ifrouane, dans la région d'Agadez.
- 74 Entretiens avec des agents des forces de l'ordre dans les régions d'Agadez et de Zinder, janvier 2026 (INT-NG2026-04; INT-NG2026-15; INT-NG2026-16; INT-NG2026-19).
- 75 Entretiens réalisés en janvier 2026 dans deux localités de la région d'Agadez avec : des agents des forces de l'ordre (INT-NG2026-04 et INT-NG2026-15); un membre des forces de sécurité qui a participé à l'incident (INT-NG2026-13); une autorité traditionnelle (INT-NG2026-14).
- 76 Entretiens réalisés en janvier 2026 dans deux localités de la région d'Agadez avec : un membre des forces de sécurité (INT-NG2026-13); des responsables des forces de l'ordre (INT-NG2026-15 et INT-NG2026-17). Les trois sources ont une connaissance directe de l'incident.
- 77 Entretiens avec des responsables des forces de l'ordre, Agadez, janvier 2026 (INT-NG2026-15 et INT-NG2026-17).
- 78 Entretien avec un responsable des forces de l'ordre, Agadez, janvier 2026 (INT-NG2026-17).
- 79 Entretiens dans le nord-ouest de la Libye, septembre 2025.
- 80 Entretien avec un agent libyen de lutte contre les stupéfiants (GNU), 20 août 2024.
- 81 Baba Ahmed, Nord du Mali: paix tribale à Anefis, Jeune Afrique, 19 octobre 2015, <https://www.jeuneafrique.com/272752/politique/nord-du-mali-paix-tribale-a-anefis>.
- 82 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Gao avec : un membre du FLA (INT-ML2025-36); un officier du GATIA (INT-ML2025-37); un membre d'un groupe armé pro-gouvernemental (INT-ML2025-38).
- 83 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Gao avec : un membre du FLA (INT-ML2025-36); un officier du GATIA (INT-ML2025-37); un intermédiaire proche de l'EI Sahel (INT-ML2026-01).
- 84 Entretien avec un membre d'un groupe armé pro-gouvernemental (INT-ML2025-38), Gao, novembre 2025.
- 85 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Gao avec: un membre du FLA (INT-ML2025-36); un officier du GATIA (INT-ML2025-37); un membre d'un groupe armé pro-gouvernemental (INT-ML2025-38); un chercheur spécialiste des dynamiques de trafic au Sahel (INT-ML2026-03); un journaliste malien (INT-ML2026-05); un convoyeur opérant depuis Gao (INT-ML2026-10); un commerçant (INT-ML2026-11).
- 86 Voir deux exemples de rapports qui déconstruisent ce lien exagéré : Peter Tinti, *Whose crime is it anyway? Organized crime and international stabilization in Mali*, GI-TOC, février 2022, <https://globalinitiative.net/analysis/organized-crime-stabilization-mali>; Wolfram Larcher, *Challenging the myth of the drug-terror nexus in the Sahel*, Background Paper No. 4, Commission ouest-africaine sur la drogue, août 2023, <https://www.wacommissionondrugs.org/wp-content/uploads/2013/08/Challenging-the-Myth-of-the-Drug-Terror-Nexus-in-the-Sahel-2013-08-19.pdf>.
- 87 Surveillance continue de la GI-TOC au Sahel. Des résultats similaires sont rapportés par l'ONUDC, *Drug trafficking in the Sahel*, 2024, https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta_sahel/TOCTA_Sahel_drugs.pdf.
- 88 Entretien avec un chauffeur opérant sur la route Gao-Ansongo (INT-ML-2025-47), Gao, décembre 2025.
- 89 GI-TOC, *IS Sahel: Consolidating territory and reviving economies*, Bulletin de risque des économies illicites en Afrique de l'Ouest, Numéro 11, October 2024, <https://riskbulletins.globalinitiative.net/wea-obs-011/01-is-sahel-consolidating-territory-reviving-economies.html>.
- 90 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Gao et Bamako avec : un agent douanier (INT-ML2026-16), un membre du FLA (INT-ML2026-14), un spécialiste de l'EI Sahel (INT-ML2026-31), un membre d'un groupe armé pro-gouvernemental (INT-ML2025-38), un trafiquant opérant dans les régions de Gao et de Ménaka (INT-ML2026-02).
- 91 Entretien avec un observateur local à Gao bien informé sur les dynamiques de trafic (INT-ML2026-32), janvier 2026.

- 92 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Gao, Bamako et en Mauritanie avec : un officier GATIA (INT-ML2025-37); un intermédiaire proche de l'EI Sahel (INT-ML2026-01); un membre du FLA (INT-ML2025-36); un membre d'un groupe armé pro-gouvernemental (INT-ML2025-38); un logisticien du JNIM basé en Mauritanie (INT-ML2026-33).
- 93 ACLED, *Newly restructured, the Islamic State in the Sahel aims for regional expansion*, 30 septembre 2024, <https://acleddata.com/report/newly-restructured-islamic-state-sahel-aims-regional-expansion>.
- 94 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Gao avec : un officier du GATIA (INT-ML2025-37); un intermédiaire proche de l'EI Sahel (INT-ML2026-01); un ancien membre de l'EI Sahel (INT-ML2026-13).
- 95 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Bamako et Gao avec : un membre du FLA (INT-ML2025-36); un journaliste malien (INT-ML2026-05); un *convoyeur* opérant depuis Gao (INT-ML2026-10); un commerçant (INT-ML2026-11); un officier du GATIA (INT-ML2025-37); un membre d'un groupe armé pro-gouvernemental (INT-ML2025-38); un intermédiaire proche de l'EI Sahel (INT-ML2026-01); un trafiquant opérant dans les régions de Gao et de Ménaka (INT-ML2026-02); un chercheur spécialiste des dynamiques de trafic au Sahel (INT-ML2026-03); un ancien trafiquant basé à Gao (INT-ML2026-04); une source proche des services de sécurité (INT-ML2026-08).
- 96 Entretien par téléphone avec un spécialiste de l'EI Sahel (INT-ML2026-31), janvier 2026.
- 97 Ibid.
- 98 Entretien avec un logisticien du JNIM basé en Mauritanie (INT-ML2026-33), septembre 2025.
- 99 Ibid.
- 100 Surveillance continue de la GI-TOC au Sahel. Des résultats similaires sont rapportés par l'ONUDC, *Drug trafficking in the Sahel*, 2024, https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta_sahel/TOCTA_Sahel_drugs.pdf.
- 101 GI-TOC, *IS Sahel: Consolidating territory and reviving economies*, Bulletin de risque des économies illicites en Afrique de l'Ouest, numéro 11, octobre 2024, <https://riskbulletins.globalinitiative.net/wea-obs-011/01-is-sahel-consolidating-territory-reviving-economies.html>.
- 102 Entretiens réalisés à Gao entre septembre 2025 et janvier 2026 avec : un membre du FLA (INT-ML2025-36); un officier du GATIA (INT-ML2025-37); un intermédiaire proche de l'EI Sahel (INT-ML2026-01); un trafiquant opérant dans les régions de Gao et Ménaka (INT-ML2026-02).
- 103 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Bamako et Gao avec : un officier GATIA (INT-ML2025-37); un membre d'un groupe armé pro-gouvernemental (INT-ML2025-38); un intermédiaire proche de l'EI Sahel (INT-ML2026-01); un trafiquant opérant dans les régions de Gao et Ménaka (ML2026-02); ; un chercheur spécialiste des dynamiques de trafic au Sahel (INT-ML2026-03); un ancien trafiquant basé à Gao (INT-ML2026-04); une source proche des services de sécurité (INT-ML2026-08).
- 104 Ibid.
- 105 Entretiens réalisés entre septembre 2025 et janvier 2026 à Gao avec: un membre d'un groupe armé pro-gouvernemental (INT-ML2025-38); ; un chercheur spécialiste des dynamiques de trafic au Sahel (INT-ML2026-03); un ancien trafiquant basé à Gao (INT-ML2026-04).
- 106 Entretien avec un trafiquant opérant dans les régions de Gao et de Ménaka (INT-ML2026-02), Gao, 8 janvier 2026.
- 107 Contributions des pays d'Afrique de l'Ouest, Dialogue d'Accra, 2025.



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 mondial de plus de 800 experts à travers le monde. L'Initiative mondiale offre une plateforme pour promouvoir un débat plus approfondi et des approches innovantes comme fondements d'une stratégie mondiale inclusive contre la criminalité organisée.

www.globalinitiative.net