



Thinking Africa

NOTE D'ANALYSE POLITIQUE

RÔLES ET IMPACTS DES RESEAUX ILLICITES DE DROGUE DANS LE CONFLIT NORD MALIEN : TRAFICS, CRISE DE L'ETAT ET PUISSANCE DES GROUPES DJIHADISTES ET INDÉPENDANTISTES

Par Mahaut LANDAZ ,

étudiante de Master 1 en Relations Internationales à l'IEP de Lille, majeure «Conflits et Développement», et élève de la 92ème promotion de l'Ecole Supérieure de Journalisme de Lille.

RESUMÉ

Cet article explore les liens entre la croissance des trafics illicites de drogue au Nord du Mali au cours des années 2000 et l'insécurité qui en a résulté. En effet, dans un contexte de désengagement institutionnel et socio-économique de l'Etat dans les territoires du Nord, l'argent généré par le trafic a permis à des groupes armés indépendantistes Touaregs (Mouvement National de Libération de l'Azawad) et djihadistes (MUJAO, AQMI, Ansar Dine) de s'implanter durablement au sein des populations, notamment par la fourniture de services sociaux. Il permet aussi à ces groupes armés, initialement formés sur des objectifs politiques d'ordre territoriaux ou idéologiques, d'être à l'origine d'une militarisation accrue du territoire et de disposer de camp d'entraînements inaccessibles à la force publique. Toutefois, la croissance des trafics a augmenté les enjeux, suscité une rivalité accrue entre ces groupes, et a transformé leurs objectifs politiques en objectifs de survie économique. L'article montre également que l'enjeu de survie du trafic a également été un pivot pour comprendre les interactions complexes et changeantes qui lient ces différents groupes armés.

CONTEXTE

Après les interventions françaises Serval et Barkhane et alors que la situation sécuritaire du Nord du Mali reste fragile, cette note entend revenir sur le contexte de désaffectation socio-économique qui a permis la croissance des réseaux de trafic illicites. En effet, alors que le G5 Sahel a été mis en place comme cadre de coopération institutionnelle et sécuritaire entre les pays de la bande sahélienne, l'expérience des années 2000 montre la nécessité d'investissements économiques et sociaux pour enrayer l'implantation des groupes armés au sein des populations. En effet, c'est le désengagement politique dans ces régions qui a favorisé leur militarisation pour les besoins du trafics, présidant ainsi la montée de l'insécurité et le déclenchement de la guerre civile, à la fois entre les groupes armés et contre l'Etat malien.

PROBLEMATIQUES

Quels sont les liens théoriques et empiriques entre la faillite des institutions étatiques dans les zones reculées et la montée de l'insécurité dans le Nord du Mali ?

Dans quelle mesure le développement des trafics illicites et leur prise en main par les groupes armés indépendantistes ou djihadistes a-t-elle présidé au déclenchement de la guerre civile malienne en janvier 2012 ?

Comment appréhender le développement des trafics par des groupes non étatiques comme un facteur permettant et prolongeant un conflit ?

Comment l'enjeu du trafic, en créant des rivalités mais aussi des objectifs communs entre ces groupes armés, agit-il pour façonner les interactions conflictuelles ?

IDEES MAJEURES

La désaffection socio-économique de l'Etat malien dans les territoires du Nord du pays a permis à des groupes armés non étatiques touaregs (notamment le MNLA et Ansar Dine) et djihadistes (AQMI, MUJAO) de s'implanter durablement au sein des populations locales grâce à l'activité et les revenus générés par la prise en main des trafics illicites dans la région.

La croissance de l'enjeu du trafic, en induisant une militarisation accrue du territoire et en instaurant une rivalité entre les groupes et allégeances non-étatiques, a développé le climat d'insécurité. Les réseaux de trafics illicites, en s'insérant dans un contexte d'Etat failli, peuvent ainsi apparaître comme un facteur favorisant et prologeant le conflit.

MOTS CLES

Mali, MNLA, AQMI, MUJAO, Ansar Dine, Conflit civil, Crise de l'Etat, Trafics illicites.

Le conflit au Nord du Mali a largement attiré l'attention de la communauté internationale entre janvier 2012 et janvier 2013, lorsque la France s'engage dans l'opération militaire «Serval», qui vise officiellement à aider l'Etat malien à mettre fin à la guerre sur son territoire. Cette étude se concentre sur la première phase de guerre, avant l'intervention internationale. D'une part, la guerre civile opposant d'une part les groupes indépendantistes Touaregs (notamment le Mouvement national de libération de l'Azawad, MNLA, et le mouvement islamiste Ansar Dine) à l'Etat. D'autre part, les conflits armés entre les groupes armés indépendantistes Touaregs (MNLA, Ansar Dine) et les groupes armés djihadistes salafistes d'AQMI (Al Qaïda au Maghreb islamique) et du MUJAO (Mouvement pour l'Unité du Djihad en Afrique de l'Ouest). Pour appréhender aux mieux les logiques et les dynamiques du conflit, nous avons opté pour une approche par les trafics illicites de drogues en nous interrogeant sur les interactions théoriques et empiriques entre les phénomènes de trafics illicites au Nord du Mali et le conflit armé qui ravage la région entre 2012 et 2014. Il convient donc d'observer dans quelle mesure le trafic de drogue est responsable de la guerre civile malienne.

L'intérêt de cette approche est d'abord de mettre en évidence les causes permissives et structurelles du conflit en montrant le

contexte de crise profonde de l'Etat dans la région suite au fort développement des trafics illicites, puis de déterminer dans quelle mesure ces derniers ont structuré le déroulement du conflit. Les hypothèses principales s'articulent donc autour du rôle des trafics dans la crise de l'Etat qui a permis la croissance des allégeances religieuses identitaires et montée de l'insécurité d'une part, d'autre part autour du rôle des trafics dans la puissance militaire des organisations non étatiques (qui leur ont permis de mettre en échec l'Etat malien) et dans les alliances nouées et dénouées qui ont façonné le déroulement du conflit.

I. LES TRAFICS ILLICITES, RÉVÉLATEURS D'UN ÉTAT FAIBLE, CAUSE PERMISSIVE DU CONFLIT

Il s'agit de montrer ici que les trafics illicites, notamment de cocaïne et de haschich, démontrent une crise profonde des institutions et de la légitimité de l'Etat malien, qui est incontestablement une cause permissive du conflit. Divulguée d'abord par l'affaire air cocaïne, l'importance du trafic met en évidence la désagrégation de l'Etat, notamment par la corruption qui en résulte, et favorise le climat conflictuel lié au vide institutionnel, sécuritaire et social laissé par l'Etat.

A. L'AFFAIRE «AIR COCAÏNE» : UNE PRISE DE CONSCIENCE DE L'AMPLEUR DU TRAFIC

L'affaire « air cocaïne », en 2008, a permis de lever le voile sur la plaque tournante de la drogue qu'est devenu le Nord du Mali, mais il convient d'abord de remonter dans le temps pour comprendre quand et comment ces réseaux, en provenance d'Amérique Latine et à destination de l'Europe particulièrement, se sont implantés dans la zone Sahélienne et notamment dans le Nord du Mali. Le développement de ces trafics illicites dans la zone remonte à 2003, et a été facilité par l'essor préalable de trafics de cigarettes et de migrants. D'après le rapport sur la Criminalité transnationale en Afrique de l'Ouest, présenté par l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (UNODC), la zone sahélo-saharienne est la voie préférée des trafiquants de cocaïne¹. L'UNODC estime que sur 170 tonnes de cocaïne entrée en Europe en 2010, 18 tonnes sont passées par l'Afrique de l'Ouest. Il apparaît donc que face aux renforcements des contrôles et à la baisse de la consommation en Amérique du Nord, les trafiquants expérimentent d'autres voies d'accès, avec une capacité d'adaptation soulignée par les observateurs internationaux²; dans ce contexte, il est pertinent de s'implanter

dans le Sahel, région désertique difficile à contrôler, d'autant plus si l'on tient compte de la crise de l'Etat au Mali et au Niger. En effet, les interactions néopatrimoniales et la difficulté de l'Etat à contrôler les territoires du Nord en faisaient un terrain très favorable au développement du trafic.

En 2008, l'affaire « air cocaïne » met en évidence l'importance du trafic qui s'est développé. Le représentant de l'ONU donne l'alerte en annonçant qu'un Boeing immatriculé en Guinée Bissau, ayant transporté une forte quantité de cocaïne, se serait écrasé après son décollage d'une piste de fortune à 200 km de Gao, au Nord du pays. En réalité l'avion, qui arrivait du Venezuela, n'a jamais tenté de redécoller et a été incendié afin de faire disparaître les preuves, après avoir déplacé la cocaïne dans des voitures chargées de remonter la drogue jusqu'à la Méditerranée par les routes du désert. Cette affaire a prouvé l'existence d'une filière fiable, dans la mesure où ses protagonistes avaient les moyens d'acheter un avion destiné à une seule course, ce qui sous entend que le montant de l'argent de la drogue de cette seule cargaison était supérieure au prix d'un Boeing. D'après le rapport de l'ONUDC³, les enquêtes ont montré qu'il ne s'agissait pas d'un cas isolé, un commissaire de police malien ayant été arrêté dans une affaire de construction de pistes d'atterrissage dans le désert pour les livraisons à venir. Ainsi, cette affaire a été une

1. Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. Rapport. Février 2013. *Criminalité transnationale en Afrique de l'Ouest : une évaluation des menaces*.

2. Christophe Champin. 2012. « Drogues, mafias et trafics ». *Politique internationale*. N° 139 (juin).

3. Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, *op. cit.*

véritable prise de conscience de l'ampleur des trafics illicites internationaux dans la région, ainsi que de la crise de l'Etat qui la permet.

B. L'AMPLEUR DES RÉSEAUX DE TRAFICS DANS UN ETAT MALIEN EN CRISE

L'intérêt de l'angle d'approche par les trafics illicites, même s'ils ne sont pas une cause déclencheuse du conflit, est de mettre en évidence la crise de l'Etat qui mine toute la chaîne politique, des hautes sphères du pouvoir à l'épineuse question de la citoyenneté. A cet égard, l'affaire air cocaïne est riche de leçons à tirer puisqu'elle indique des complicités à Bamako avec les trafiquants, notamment dans l'appareil sécuritaire de l'Etat (armée et douanes) et au sein du pouvoir central, ce qui a résulté sur la libération des personnes soupçonnées. Ainsi, Mohamed Ould Awainatt, riche homme d'affaire du Nord a été relâché sur ordre de la présidence de Amadou Toumani Touré, tout comme Miguel Angel Devesa, un policier espagnol ayant joué un rôle central dans l'affaire, et la majorité des autres protagonistes (notamment des membres de la tribu lamahr à laquelle appartient Mohamed Ould Awainatt). Pire, un ministre de l'ex-président Amadou Toumani Touré serait lié au MUJAO en blanchissant l'argent du crime organisé⁴. A l'image de ce ministre, le MUJAO, premier groupe rebelle à contrôler le trafic, aurait réussi à corrompre l'appareil sécuritaire grâce à la complicité d'un

commandant des douanes⁵. Incontestablement, il y a donc des liens entre le gouvernement malien et les réseaux de narcotraffics, toutefois comme le souligne l'ancien représentant de l'ONU en Afrique de l'Ouest, Amhedou Ould Abdallah, cela ne concerne pas uniquement le Mali : «*Je pense que beaucoup de dirigeants, à travers des relations de famille, ou à travers leurs propres relais, sont connectés au trafic de drogue de la région*»⁶.

Ces liens, notamment par les arrangements qu'ils sous-entendent entre les acteurs, c'est à dire l'échange néopatrimonial, la corruption, les financements occultes et le laxisme de l'Etat à l'égard de certaines tribus Touaregs liées au trafic, révèlent une faiblesse intrinsèque de l'Etat qui a cru pouvoir régler la «question touarègue» par la cooptation, et sans passer par le développement, ce qui a résulté sur la création du mouvement indépendantiste MNLA. Cette dynamique de marginalisation s'est doublée d'une dynamique d'islamisation de certains groupes Touaregs suite au repli vers le Sahara des terroristes islamiques algériens qui adoptent l'idéologie du djihad mondialisé au cours de l'année 2000⁷. La quasi inexistence d'allégeance citoyenne a ainsi laissé le champ libre à d'autres organisations politico-armées sur des bases identitaires et religieuses. Parallèlement, le désengagement socio-

5. *Ibid.*

6. Ahmedou Ould Abdallah. 2012. « Beaucoup de dirigeants sont connectés au trafic de drogue en Afrique de l'Ouest », *blog Afrique Droque*, 3 février

7. Eric Denécé. 2012. « Islamistes : la déroute » N°139 (juin)

4. Christophe Champin, 2012, *op. cit.*

économique (notamment en terme de santé publique et d'éducation nationale) de l'Etat a laissé la voie aux institutions islamiques de substitution financées par les pays du Golfe, faisant acte de bienfaisance religieusement et idéologiquement orientées⁸. Face à ces défis, la complaisance et l'immobilisme du régime avec les groupes Touaregs liés aux trafics, ainsi que l'incapacité à rectifier le tir en terme de sécurité et de développement, ont érigé les trafics illicites de cocaïne en institution, qui agit comme un mode de régulation socio-économique néfaste.

C. TRAFICS ET ÉMERGENCE D'UN CLIMAT CONFLICTUEL

En effet, selon Ralston, le trafic accélère la désagrégation de l'Etat en limitant à la fois le développement économique et la stabilité à long terme pour diverses raisons. D'abord parce qu'il constitue une source principale de financement très lucrative qui leur permet d'acheter des armes, de fixer leurs prix et investir d'autres marchés du trafics à faible cout d'opportunité, tout en ayant les ressources pour se protéger de l'Etat malien⁹. De plus, les revenus très importants générés par ces trafics transforment bien souvent des objectifs politiques en objectifs économiques. Par ailleurs, le trafic est ontologiquement lié à une militarisation de la société, ce qui

a des conséquences sur la croissance à long terme, notamment lorsque la violence est promue auprès des jeunes comme au Mali, en modifiant leur perception du travail et de l'avenir, ce qui tend à mener à des taux de chômage plus élevés¹⁰. Mais surtout, comme nous en avons vu l'exemple avec l'affaire air cocaïne, l'existence de réseaux de trafics diminue la détermination des acteurs politiques et militaires à respecter leurs engagements à cause des pots de vins permis par l'argent du trafic, ou à cause de leur implication directe. L'attention des élites, mais aussi petits fonctionnaires, tend dès lors à se porter d'avantage sur l'argent du trafic que sur la croissance économique, les coupant à long terme des citoyens, ce qui s'est passé dans le Nord du Mali¹¹. Ainsi, l'affaire Air cocaïne a montré l'implication de plusieurs maires du Nord : Baba Ould Cheikh (maire de Tarkint), Mohamed Ould Sidati (maire de Ber), Adinadji ag Abdallah (maire de Aghelhock). Enfin, le trafic préside à la désagrégation de l'Etat par un phénomène de criminalisation politique, ce qui implique une pénétration du système politique par les trafiquants. Il existe une centaine de partis au Mali, qui nécessitent de l'argent pour se faire élire. Ces financements leurs sont fournis par les acteurs du trafic, qui influencent ainsi de manière globale les politiques. Ce système de jeu à somme nul favorise le recours aux armes par les *outsiders* (ici les Touaregs, peu à peu évincés du trafic à mesure que la cocaïne y a

8. Thomas Hofnung. 2012. Entretien avec JF Bayart. « Les racines du mal ». *Politique internationale*. N°139.

9. Laura Ralston. Octobre 2014. *Trafficking and Fragility in West Africa*. World Bank Policy Research Working Paper No. 7079

10. *Ibid.*

11. *Ibid.*

fait son entrée).

Ainsi, il apparaît clair que même si les trafics ne sont pas une cause directe du déclenchement du conflit, ils déterminent la répartition du pouvoir, fragilisent les structures de l'Etat et favorisent d'autres allégeances dans un climat de violence.

II. LES TRAFICS ILLICITES AU COEUR DE LA DYNAMIQUE DU CONFLIT

Le trafic illicite qui s'est développé dans la région explique en partie la dynamique et le déroulement du conflit. D'abord, les ressources qu'il génère sont considérées comme un facteur de prolongation du conflit, et ici particulièrement comme facteur de la défaite étatique. De plus, l'existence même des réseaux de trafics, ainsi que leur importance et leur géographie, apparaît comme une ligne de fracture entre les différents groupes rebelles.

A. LES RESSOURCES DU TRAFIC, CAUSES PERMISSIVES ET PROLONGATIVES DU CONFLIT

Les ressources des trafics illicites permettent d'expliquer la puissance des groupes armés de la région et apparaissent donc comme un facteur de défaite de l'Etat malien. On l'a dit, le long des routes du trafic, la désagrégation de l'Etat et les ressources tirées de la drogue ont permis aux groupes rebelles, islamistes ou indépendantistes Touaregs, d'établir

des zones de contrôle et de formation des combattants inaccessibles à l'Etat. Elles leur ont également permis d'accentuer leur emprise sur les populations locales, ainsi que d'augmenter leur potentiel de guerre. Ainsi, d'après Antonio Maria Costa, directeur de l'ONUDDC entre 2002 et 2010, l'argent des trafics est principalement utilisé pour l'achat d'équipements militaires et de paiement des soldats. Cependant, les groupes djihadistes et Touaregs ne sont pas impliqués de manière directe dans les trafics illicites, hormis le MUJAO. La plupart de ces groupes remplissent parfois des missions de protection des convois, mais surtout ils contrôlent les territoires ce qui leur permet d'imposer une taxe péage de 10% environ sur la valeur totale de la marchandise, d'après Mathieu Guidère¹².

C'est notamment le cas d'AQMI, qui par orientation idéologique peut difficilement revendiquer directement les trafics, mais offre des soutiens logistiques, protège des convois en échange de rétribution, comme l'avait affirmé l'armée mauritanienne suite à l'interpellation d'un convoi illicite dont les islamistes assuraient la protection. D'après les investigations de Lounnas Djallil¹³, la mission des islamistes consisterait également à ravitailler les convois en véhicule et nourriture. Des journalistes ont ainsi pu prouver les liens entre la katiba d'Abou Zeid, principal chef d'AQMI au

12. AFP. 2013. « Le conflit malien perturbe le trafic de cocaïne vers l'Europe ». *L'express*. (Paris), 3 Octobre.

13. Lounnas Dr. Djallil. 2013. « Al Qaida au Maghreb Islamique et le trafic de drogue au Sahel », *Maghreb - Machrek*, 216 : 111-128

Nord au moment des faits, et un groupe de narcotrafiquants de la zone de Tombouctou, appelés « les Colombiens »¹⁴. Ainsi, AQMI est considéré comme le groupe rebelle le plus riche et le mieux implanté dans le Sahel, disposant d'environ 1000 combattants. C'est l'argent des trafics qui lui permet d'asseoir sa domination sur les populations locales dans un contexte de misère, où AQMI agit comme sorte de sécurité sociale¹⁵ en achetant les denrées alimentaires des populations à un prix trois fois supérieur à celui du marché, en rendant des services tels que le transport des blessés dans les hôpitaux, etc. Cet argent lui permet de recruter, en prêtant de l'argent aux populations, ou simplement par la promesse d'un avenir meilleur : d'après un responsable mauritanien proche du dossier AQMI, 99% des jeunes qui s'y engagent sont en marge de la société¹⁶, ce qui n'est pas étonnant car c'est l'ensemble du Nord qui semble en marge de la société depuis la présidence d'Amadou Toumani Touré.

Enfin, le MUJAO est le groupe rebelle djihadiste le plus impliqué dans les trafics. Présenté comme une dissidence d'Al Qaida, mais s'étant tout de même battu à ses côtés contre l'Etat malien puis MNLA, cette jeune organisation se rapprocherait d'avantage d'un groupe criminel se servant des revendications

14. AFP. 6 Février 2013. « La drogue au coeur du conflit au Mali ». Maliweb.net. <http://www.maliweb.net/la-situation-politique-et-securitaire-au-nord/la-drogue-au-coeur-du-conflit-au-mali-125547.html>. Consulté le 9 Juin 2016.

15. Lounnas Dr. Djallil. 2013. *Op. cit.*

16. Ibid.

politico-religieuses comme couverture. En effet, son chef, Sultan Ould Badi, est un trafiquant de drogue notoire¹⁷. Concrètement, dans les endroits contrôlés par le MUJAO, il y a eu tentative de remise en place des systèmes mafieux de l'époque d'Amadou Toumani Touré, en complicité avec les notables de Gao. Leurs objectifs seraient donc d'avantage liés à la survie du trafic qu'à l'instauration de la charia. Hautement militarisé, ce groupe a affirmé qu'il s'en prendrait à tout pays impliqué dans l'invasion de l'Azawad, et s'est distingué par l'enlèvement de plusieurs occidentaux.

B. LE RÔLE DES TRAFICS DANS LES INTERACTIONS ENTRE LES GROUPES ARMÉS DJIHADISTES ET INDÉPENDANTISTES EN CONTEXTE DE CONFLIT

L'argent du trafic peut agir comme pivot de l'interaction entre les groupes rebelles locaux et les organisations djihadistes, soit en travaillant ensemble soit en se combattant. En effet, c'est la scission entre les groupes indépendantistes Touaregs (MNLA et groupuscules affiliés etc.) et les groupes djihadistes (MUJAO, AQMI) qui a provoqué la prolongation du conflit et le déplacement de la menace vers la capitale. Il s'agit dès lors de voir dans quelle mesure la lutte pour le contrôle des réseaux criminels et mafieux exacerbe les rivalités. Au cours des années 2000, la coopération a semblé faire place à la lutte entre les groupes rebelles. Au début

17. Ibid.

des années 2000, le GSPC (ancêtre d'AQMI) s'alliaient aux tribus locales pour s'insérer dans les réseaux locaux et dans les populations afin de participer aux trafics les plus lucratifs¹⁸. En effet, les Touaregs maîtrisaient les routes et s'occupaient de l'acheminement du trafic à travers le Sahel. Au fur et à mesure de l'expansion djihadiste et du désengagement de l'Etat, les tribus Touaregs ont été de plus en plus écartées du trafic et des retombées financières. La prise de contrôle par les groupes djihadistes de certaines routes de la drogue a encore accéléré la fin de la petite contrebande Touareg historique, «l'Afrod», en rendant les routes extrêmement dangereuses¹⁹. On le voit bien, l'écartement progressif et les enjeux du trafic ont nourri le ressentiment entre les groupes et alimenté ainsi l'insécurité, ce qui pousse Ralston à affirmer que « la criminalité peut exacerber la rivalité entre des groupes concurrents »²⁰.

Le conflit malien donne plusieurs exemples de type d'interactions ambiguës entre les différents groupes rebelles. L'alliance entre le MNLA et les salafistes d'Ansar Dine, lié à AQMI et au MUJAO, donc l'alliance de presque tous les groupes rebelles (indépendantistes et islamistes) liés au trafic préside le déclenchement du conflit contre l'Etat malien et nous donne un premier

exemple de coopération liée au trafic. Ainsi, on peut supposer que la logique de cette alliance repose sur un objectif commun prévalant sur les objectifs particuliers : le retrait total de l'Etat et l'indépendance de la région, afin de préserver le contrôle du trafic. Mais rapidement le déroulement des événements nous donne un second exemple d'interaction, l'opposition armée. En effet, dès la fin de l'offensive du MNLA, l'opposition resurgit entre les groupes rebelles, les groupes salafistes voulant continuer l'avancée vers le Sud. Cette opposition est liée à des objectifs incompatibles, les groupes Touaregs revendiquant l'indépendance, alors que les groupes terroristes souhaitent étendre leur contrôle à de nouvelles régions afin d'agrandir le trafic. Ainsi, le MUJAO est le fer de lance de la reconquête du Nord, et prend le palais du gouverneur général du MNLA en juin 2012, chassant le mouvement Touareg des villes de Kidal, Tombouctou et Gao. L'alliance entre les groupes islamistes leur a permis de remplir cet objectif commun : Ansar Dine, dont l'objectif est d'imposer la charia sur le territoire, a pu contrôler le Nord Est du Mali grâce à son alliance avec AQMI²¹. Dans ce contexte, le revirement du groupe Ansar Dine contre AQMI et le MUJAO fin 2012, disant vouloir éradiquer les terroristes du Nord et négocier avec Bamako, peut s'apparenter à une tentative de reconquête des routes du trafic.

18. Simon Julien. 2011. « Le Sahel comme espace de transit des stupéfiants. Acteurs et conséquences politiques », *Hérodote* 142 : 125-142

19. Jean-François Daguzan. 2011. « D'Al Qaida à AQMI, de la menace globale aux menaces locales », *ESKA, Maghreb - Machrek* 208 : 23-35

20. Laura Ralston, *op. cité*.

21. Compagnie méditerranéenne d'Analyse et d'intelligence stratégique. 2013. Monographie : Les enjeux du conflit de l'Azawad.

Ainsi, même si les trafics ne sont pas une cause déclencheuse, les ressources qu'ils génèrent apparaissent bien comme des facteurs de permission et prolongation du conflit, en permettant notamment aux groupes armés de s'équiper, de tisser des liens avec d'autres groupes, et d'asseoir leur domination auprès des populations afin de recruter et former leurs combattants en étant protégés. De même, si ce sont d'abord les divergences idéologiques et religieuses qui structurent les alliances entre les groupes armés, l'augmentation des enjeux du contrôle du territoire liée à l'ampleur des trafics cause une rivalité accrues entre ces groupes aux affinités fragiles, ce qui rend la situation encore plus instable.

CONCLUSION

Les trafics illicites apparaissent donc bien comme une variable du conflit, dans la mesure où ils s'entraînent et s'imbriquent dans un contexte d'Etat faible, dont les plus hautes sphères comme les petits fonctionnaires sont de près ou de loin, mêlés dans les affaires liées à ce type d'activité. De plus, le désengagement socio-économique de l'Etat dans ces régions et la misère qui en résulte fait du trafic la seule perspective d'avenir pour les populations, alors que les réseaux qui le contrôlent se posent en protecteurs des tribus locales abandonnées à leurs sorts. Dès lors se développent de différentes allégeances non étatiques qui, en raison des enjeux du trafic, connaissent des rivalités croissantes, dans un contexte de forte militarisation due à une importante insécurité. Suite au déclenchement du conflit, le trafic

illicite continue d'être un élément d'analyse structurant permettant d'expliquer la défaite de l'armée nationale et les différentes affiliations et désaffiliations qui ont suivi entre les groupes rebelles. Il convient de conclure sur deux points. Le premier consiste dans l'interrogation autour de la responsabilité des politiques de prohibition européennes dans l'émergence d'une nouvelle route principale de drogue vers l'Europe par le Nord du Mali, phénomène paradoxalement largement causé par la forte hausse de consommation du marché européen par rapport au marché nord américain en baisse. La prévention ne serait-elle dès lors pas plus rentable que la prohibition, quand on sait que rien que l'opération Serval a coûté plus de 647 millions d'euros²² ? Par ailleurs, un an après cette dernière, si les réseaux de trafics illicites ont été fortement perturbés, les activités de guérillas, notamment du groupe AQMI, dont on sait qu'il est largement lié au trafic de cocaïne, se poursuivent, ce qui tend à montrer que les réseaux ont encore une fois fait preuve d'une rapide capacité d'adaptation. Alors que l'opération Barkhane a laissé place au G5 Sahel, une coopération institutionnelle et militaire entre les cinq pays de la bande sahélo-saharienne (la Mauritanie, le Mali, le Niger le Tchad et le Burkina-Faso), les défis de développement et de sécurité restent entiers.

22. Geoffroy Clavel. 2014. « Mali: anniversaire de l'opération Serval, succès contrasté du quinquennat de Hollande ». Huffington Post (France), 1er Novembre.

BIBLIOGRAPHIE

- AFP. 2013. « Le conflit malien perturbe le trafic de cocaïne vers l'Europe ». L'express. (Paris), 3 Octobre.
- Ahmedou Ould Abdallah. Février 2012. « Beaucoup de dirigeants sont connectés au trafic de drogue en Afrique de l'Ouest », blog Afrique Drogue.
- Arianne Boulanger, Matthieu Gautier, Kira Rosi-Schumacher. 2015. Paris Global Forum. <http://www.parisglobalforum.org/trafic-cocaine-impact-sur-les-conflits-dans-le-sahel.html>. Consulté le 9 Mars 2015.
- Geoffroy Clavel. 2014. « Mali: anniversaire de l'opération Serval, succès contrasté du quinquennat de Hollande ». Huffington Post (France), 1er Novembre.
- Christophe Champin. 2012. « Drogues, mafias et trafics ». Politique internationale 139 (juin)
- Compagnie méditerranéenne d'Analyse et d'intelligence stratégique. 2013. Monographie : Les enjeux du conflit de l'Azawad.
- Jean François Daguzan. 2011. « D'Al Qaida à AQMI, de la menace globale aux menaces locales », ESKA, Maghreb - Machrek 208 : 23-35
- Eric Denécé. 2012. « Islamistes : la déroute. Politique internationale 139 (juin)
- Lounnas Dr. Djallil. 2013. « Al Qaida au Maghreb Islamique et le trafic de drogue au Sahel », Maghreb - Machrek 216 : 111-128
- Thomas Hofnung. Entretien avec J.F Bayart. 2012 « Les racines du mal. » Politique internationale 139 (juin)
- Simon Julien. 2011. « Le Sahel comme espace de transit des stupéfiants. Acteurs et conséquences politiques », Hérodote 142 : 125-142
- Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. Rapport. Février 2013. Criminalité transnationale en Afrique de l'Ouest : une évaluation des menaces.
- Laura Ralston, Trafficking and Fragility in West Africa. World Bank Policy Research Working Paper No. 7079 Octobre 2014.

