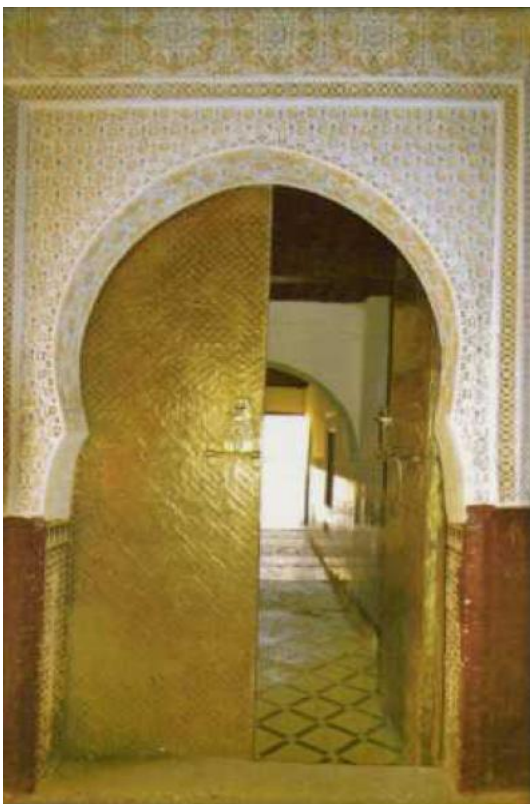


---

***Le Maghreb dans son environnement  
régional et international***

---

**Physionomie et enjeux des trafics  
dans la bande sahélo-saharienne**



**Jean-Luc Peduzzi**

L'Ifri est, en France, le principal centre indépendant de recherche, d'information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en 1979 par Thierry de Montbrial, l'Ifri est une association reconnue d'utilité publique (loi de 1901).

Il n'est soumis à aucune tutelle administrative, définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux.

L'Ifri associe, au travers de ses études et de ses débats, dans une démarche interdisciplinaire, décideurs politiques et experts à l'échelle internationale. Avec son antenne de Bruxelles (Ifri-Bruxelles), l'Ifri s'impose comme un des rares *think tanks* français à se positionner au cœur même du débat européen.

*Les opinions exprimées dans ce texte  
n'engagent que la responsabilité de l'auteur.*

Avec le soutien du groupe OCP



ISBN : 978-2-86592-735-7  
© Ifri – 2010 – Tous droits réservés

Ifri  
27 rue de la Procession  
75740 Paris Cedex 15 – FRANCE  
Tel : +33 (0)1 40 61 60 00  
Fax : +33 (0)1 40 61 60 60  
Email : [ifri@ifri.org](mailto:ifri@ifri.org)

Ifri-Bruxelles  
Rue Marie-Thérèse, 21  
1000 – Bruxelles – BELGIQUE  
Tel : +32 (0)2 238 51 10  
Fax : +32 (0)2 238 51 15  
Email : [info.bruxelles@ifri.org](mailto:info.bruxelles@ifri.org)

Site Internet : [ifri.org](http://ifri.org)

# Sommaire

---

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>2</b>
<b>PHYSIONOMIE DES TRAFICS .....</b>	<b>4</b>
<b>Les trafics de stupéfiants.....</b>	<b>4</b>
<b>Les trafics de véhicules volés .....</b>	<b>6</b>
<b>Des conditions favorisant le développement des trafics.....</b>	<b>7</b>
<b>LES ENJEUX .....</b>	<b>9</b>
<b>Le risque de sédimentation de zones de non-droit.....</b>	<b>9</b>
<b>La nécessité d'associer sécurité et développement :     l'exemple de la coopération française .....</b>	<b>10</b>
<b>La recherche de synergies de coopération .....</b>	<b>11</b>

## Introduction

---

Le 5 novembre 2009, un Boeing 727 en provenance du Venezuela, vraisemblablement chargé de cocaïne, a été découvert incendié sur une piste d'atterrissage artisanale aménagée dans le désert malien (région de Gao), après que des individus en aient vidé le contenu à l'aide de véhicules 4x4<sup>1</sup>.

La bande sahélo-saharienne est manifestement une zone de contacts entre des mondes très éloignés.

Les empires qui s'y sont succédé au fil des siècles – Wagadu Ghana, Mandé, Songhay – se sont bâtis sur le contrôle des routes commerciales acheminant le sel, l'or, les esclaves. Actuellement encore, dans les pays sahéliens, les plus grandes fortunes se concentrent entre les mains de transporteurs ou de commerçants, les profits tirés des opérations commerciales demeurant plus importants que ceux générés par des activités de production. Il existe, dans les sociétés du Sahel, de solides savoir-faire dans l'achat, la vente, la revente et le transport de toutes sortes de marchandises, activités réputées ouvrir les voies de la prospérité.

Si l'arrivée des Européens sur les côtes d'Afrique de l'Ouest et la colonisation ont entraîné le déclin du commerce transsaharien au profit de nouvelles routes maritimes, elles n'ont jamais gommé ce rôle d'interface commerciale joué par la bande sahélienne entre la Méditerranée et le « bled es soudan<sup>2</sup> ». Avec les nouvelles routes des trafics, la région, de par sa situation géographique et les facilités qu'offre le terrain aux trafiquants, est à nouveau un carrefour stratégique, non seulement entre l'Afrique subsaharienne, le Maghreb et l'Orient – certains convois de produits illicites peuvent ainsi voyager de l'Atlantique à la Mer Rouge sans jamais passer par un poste frontière – mais aussi entre les Amériques et l'Europe, notamment pour l'acheminement des drogues.

À l'époque coloniale, le contrôle des routes entre le bassin méditerranéen et l'Afrique au sud du Sahara était l'enjeu principal de

---

*Jean-Luc Peduzzi est commissaire divisionnaire, attaché de sécurité intérieure auprès de l'Ambassade de France en Mauritanie, Service de coopération technique internationale de police (SCTIP).*

<sup>1</sup> Voir notamment Christophe Boisbouvier, 26 novembre 2009, « Mali, le Boeing de la Coke », *Jeune Afrique*, n° 2550.

<sup>2</sup> « Bled es soudan », littéralement pays des Noirs, Afrique Noire.

la présence française dans la zone saharienne<sup>3</sup>. Il n'existait pas de déséquilibre de moyens entre les unités méharistes qui contrôlaient les puits, les marchés et les pâturages, et les bandes armées évoluant dans le Sahara. Aujourd'hui, il en va généralement autrement. Les forces armées maliennes en charge de contrôler la zone saharienne sont dotées de véhicules vétustes, de moyens de communication insuffisants et connaissent des pénuries de carburant tandis que les groupes se livrant à des activités criminelles ou terroristes dans le septentrion malien sont équipés de véhicules performants, d'armements modernes, de réserves de carburant et de moyens de communication sophistiqués. Les États sahéliens nés des indépendances éprouvent de réelles difficultés à contrôler, avec de faibles moyens, ces vastes espaces placés sous leur souveraineté et les activités qui s'y pratiquent, souvent en dehors du droit.dxu

Des quantités importantes de cocaïne en provenance d'Amérique du Sud, de résine de cannabis produite au Maroc, des véhicules de luxe volés ou détournés en Europe transitent par la Mauritanie, le Mali, le Niger, pays principalement traités par cet article. Cibler cette étude sur l'Ouest sahélien ne signifie pas que cette portion du Sahel soit la plus préoccupante. Cette option se justifie par le fait que ces pays bénéficient d'un plan d'appui aux secteurs de la justice et de la sécurité financé par la France au travers du fonds de solidarité prioritaire « JUSSEC » (justice et sécurité) Sahel<sup>4</sup>. Les situations de sécurité de ces trois pays sont pour la France un sujet d'une acuité particulière.

Quelle est la physionomie des trafics dans cette région ? Quels en sont les principaux enjeux ? Quelles relations peut-on établir entre le développement des trafics et celui de la menace terroriste ? La situation de sécurité de la zone saharienne est-elle perçue de manière homogène par les différents États sahéliens ?

---

<sup>3</sup> Au moins jusqu'au début des années 1950 lorsque du gaz et du pétrole ont été découverts dans le sud algérien.

<sup>4</sup> Elles tiennent également à ce que l'auteur, commissaire divisionnaire de police qui a été en poste au Mali en tant qu'attaché de sécurité intérieure auprès de l'ambassade de France, occupe aujourd'hui ces mêmes fonctions en Mauritanie.

## Physionomie des trafics

---

Les cigarettes de contrebande proposées sur les marchés de Nouakchott ou de Bamako, les conserves et les carburants détournés de l'aide allouée par les bailleurs de fonds internationaux aux camps de réfugiés sahraouis et revendus dans différents pays de la région, les produits alimentaires échappant aux taxes et droits de douanes commercialisés à Kidal ou à Tombouctou n'entrent pas dans le champ de cette étude.

Le critère retenu a été celui des affaires de trafics pour lesquelles les délégations du Service de Coopération technique Internationale de Police (SCTIP)<sup>5</sup> de Bamako et de Nouakchott ont développé une coopération avec les services de police et/ou de gendarmerie locaux au titre de la coopération technique ou en situation de coopération opérationnelle.

### *Les trafics de stupéfiants*

Des cargaisons de cocaïne arrivent sur les côtes d'Afrique de l'Ouest par voies maritime et aérienne (dans des avions de tourisme modifiés dits « avions kamikazes ») en provenance d'Amérique du Sud. Les principaux points de débarquement sont la Guinée-Bissau, la Guinée Conakry et la Sierra Leone. La marchandise transite ensuite par voie terrestre via la Guinée Conakry et l'Ouest du Mali ou par le Sénégal avant d'arriver en Mauritanie. À Nouakchott, où la cocaïne pure à environ 95 % se vend aux alentours de 18 000 euros le kg en gros<sup>6</sup>, elle est chargée dans des camions et des véhicules de tourisme qui prennent la route du Maroc. Les chargements transitent ensuite par le détroit de Gibraltar. Ils sont dissimulés sur des bateaux de croisière ou voyagent par la route atlantique (depuis Nouadhibou ou Casablanca) à destination de l'Europe de l'Ouest. Des circuits qui n'étaient plus utilisés pour acheminer de la résine de cannabis dans

---

<sup>5</sup> Le SCTIP est un service appartenant à la Direction Générale de la Police Nationale composé de policiers et de gendarmes qui animent, à partir d'une centrale sise à Paris et de 93 délégations, réparties sur l'ensemble de la planète, la coopération technique et opérationnelle en sécurité intérieure (police, gendarmerie, protection civile) entre la France et les 150 pays où ces délégations ont compétence géographique (certaines délégations couvrent plusieurs pays). Il s'agit du premier réseau de coopération policière au monde.

<sup>6</sup> 12 000 euros en novembre 2007.

le Sud de l'Europe du fait des moyens de surveillance mis en place, notamment dans le Sud de l'Espagne, rendant risqué le convoyage de cargaisons volumineuses, sont aujourd'hui réactivés pour faire remonter de la cocaïne en Europe. Parmi ces circuits, on note celui des caches dans les véhicules. En effet, s'il s'avère rentable d'organiser un voyage de cocaïne pour de faibles poids (10 à 12 kg dans une voiture par exemple), tel n'est pas le cas pour de la résine de cannabis dont la valeur marchande est moindre.

S'il est difficile d'estimer les quantités de cocaïne transitant par la Mauritanie<sup>7</sup>, il est en revanche évident que les profits générés par le trafic ont fortement augmenté ces dernières années dans un contexte où ce pays tend à devenir une plateforme de réexpédition à destination de l'Europe<sup>8</sup>.

De la cocaïne arrive également par voie terrestre depuis les zones de débarquement du golfe de Guinée, au Sénégal, au Mali, au Niger et au Burkina Faso. Ce « matériel »<sup>9</sup> est conditionné et ingéré par des « bouletteux » (mules) ou dissimulé dans des bagages de soute. La drogue voyage ensuite avec des passeurs par les lignes aériennes régulières à destination de l'Europe. On note, que, depuis la fin de l'année 2008, les saisies de cocaïne dans les aéroports africains, au départ, et européens, à l'arrivée, ont sensiblement diminué.

Le renforcement des contrôles dans les aéroports d'Afrique de l'Ouest a été une des priorités de la coopération policière française avec ses partenaires africains depuis 2006. Des formations ont été organisées pour les policiers locaux (brigades des stupéfiants, police des frontières) à la détection des stupéfiants ingérés, accompagnés de dons réguliers de tests urinaires. Ces actions ont probablement provoqué une désaffection des trafiquants pour les expéditions de cocaïne vers l'Europe au moyen de passeurs empruntant les lignes aériennes internationales. Il s'agit d'une évolution de mode opératoire et non d'un signe de diminution du volume de trafic de cocaïne à destination des pays de l'Union Européenne où la demande reste forte.

---

<sup>7</sup> Des saisies importantes de cocaïne ont été réalisées dans ce pays : 639 kg dans un avion de tourisme à Nouadhibou en mai 2007, 761 kg dans une camionnette à Nouakchott en août 2007. Des saisies, moins importantes ont été réalisées en 2008 et 2009 (dont 53 kg dans un container à destination des Pays-Bas à Nouadhibou, en avril 2008, cargaison couplée à une tonne de résine de cannabis).

<sup>8</sup> Alain Antil, juillet 2009, « Contrôler les trafics ou perdre le Nord. Notes sur les trafics en Mauritanie », *note de l'Ifri*.

<sup>9</sup> Le terme « matériel » est employé par les trafiquants francophones pour désigner la cocaïne. Du « matériel » de label (logos stylisés) « écaille de tortue », « girafe » et « ballon de football », qui correspondent aux meilleures qualités de cette drogue, sont disponibles sur le marché Afrique de l'Ouest – Sahel, preuve du « dynamisme » de ce trafic dans la région. Le terme « chocolat » est utilisé pour désigner la résine de cannabis marocaine conditionnée en pains ou tablettes.

D'importantes quantités de résine de cannabis continuent de transiter par la Mauritanie en provenance du Rif marocain. Cette drogue est destinée à la Libye et à l'Égypte (via le Nord Mali et le Nord Niger) et surtout aux pays de la péninsule arabique (même début de route, puis trajet par le Tchad et le Soudan jusqu'à la Mer Rouge). Il s'agit d'un commerce lucratif, le kilogramme de résine de bonne qualité qui vaut autour de 800 euros au Maroc se négociant aux alentours de 4 000 euros le kg une fois passée la Mer Rouge. Deux routes existent en Mauritanie pour ce cannabis : une par le Nord et le Sahara, l'autre par Nouakchott et la « route de l'espoir<sup>10</sup> » à destination de Bamako puis du Niger. Le trafic par la route saharienne est extrêmement inquiétant car il alimente financièrement les groupes armés évoluant en zone sahélo-saharienne : rebelles touaregs du Nord Mali et du Nord Niger, terroristes d'Al Qaïda au Maghreb Islamique (AQMI), rebelles tchadiens. Si ces groupes n'organisent pas le trafic, ils prélèvent des droits de passage sur les territoires qu'ils contrôlent. Des spécialistes des services de renseignement mauritaniens (très performants sur la connaissance des activités se déroulant en zone saharienne) pensent qu'au moins un tiers de la production marocaine de résine de cannabis suivrait cette route sahélo-saharienne soit environ 300 tonnes par an<sup>11</sup>.

Le renfort de la présence des forces armées mauritaniennes en zone désertique complique aujourd'hui les passages de convois de résine de cannabis à destination du Mali et du Niger ce qui devrait, à terme, conduire les trafiquants à délaisser la route saharienne de l'acheminement de cette drogue vers la péninsule arabique et la Méditerranée Orientale au profit des voies routières goudronnées passant par Nouadhibou et Nouakchott à destination du Mali et du Niger. Des saisies importantes ont déjà été opérées par les douanes mauritaniennes sur cet axe routier.

## ***Les trafics de véhicules volés***

La commercialisation en Mauritanie de véhicules haut de gamme de provenance frauduleuse est une pratique répandue. En mai 2008, la délégation du Service de Coopération Technique Internationale de Police (SCTIP) a organisé à l'École nationale de Police de Nouakchott un stage de formation à l'enquête sur les trafics de véhicules au profit de 20 enquêteurs issus de différents services de la direction de la police judiciaire et de la sécurité publique (DPJ/SP). Au cours de leur séjour, les deux formateurs français découvrirent

---

<sup>10</sup> Nouakchott – Néma par la route nationale 3.

<sup>11</sup> Depuis 2003, les autorités marocaines ont engagé une campagne énergique d'éradication de la culture du cannabis dans le Rif. La production annuelle est ainsi tombée de 3 000 tonnes par an à moins de 1 000 tonnes aujourd'hui. Malgré ces efforts, le Maroc reste cependant une importante zone de production.



dans des bourses<sup>12</sup> de Nouakchott la présence de 14 véhicules haut de gamme volés en Europe. Leur diligence a permis à la Direction centrale de la Police judiciaire à Paris de démontrer l'implication, dans le cadre d'enquêtes en cours, d'un garage situé dans la région de Bergame en Italie et de mettre en cause une société de commercialisation de véhicules d'occasion à Bruxelles. La Direction de la Police judiciaire et de la sécurité publique mauritanienne, rendue destinataire de ces éléments sur des trafics de véhicules à Nouakchott, n'a pas encore suffisamment de technicité pour exploiter complètement ces informations et donner toutes les suites nécessaires aux investigations initiées par les policiers français. Si la délégation du SCTIP de Mauritanie a eu à traiter ces deux dernières années en coopération avec la gendarmerie locale, plusieurs cas de découverte à Nouakchott de véhicules signalés volés immatriculés en France, de manière générale, les trafics de véhicules haut de gamme ne font toujours pas l'objet, en Mauritanie, d'une réaction policière, judiciaire et surtout administrative totalement adaptée. Il serait souhaitable, à l'avenir, que la « mauritanisation » (délivrance de cartes grises locales) des véhicules provenant d'Europe et vendus à Nouakchott soit assortie de vérifications supplémentaires et surtout différées (délivrance pour les trois premiers mois d'une carte grise provisoire). En effet, la plupart des signalements de vol de véhicules n'arrivent en Mauritanie que plusieurs semaines après la déclaration par leurs propriétaires, ce qui laisse le temps à leurs nouveaux acquéreurs de les revendre dans d'autres pays de la région.

### ***Des conditions favorisant le développement des trafics***

L'Afrique de l'Ouest étant dépourvue de reliefs, les frontières entre les pays du Sahel sont aisées à franchir. Entre la Mauritanie et le Sénégal, des milliers de traversées de pirogues s'effectuent chaque jour par le fleuve en dehors de tout contrôle transfrontalier. Entre la Mauritanie et le Mali, la frontière est constituée de savanes et, en remontant vers le Nord, de déserts. En circulant en brousse, il arrive que l'on change de pays sans s'en rendre compte avant d'avoir pu constater que le drapeau flottant au mat du village où on arrive est différent de celui qui flottait au mat du dernier village traversé. Il est également facile d'aller du Mali au Burkina Faso ou du Mali au Niger sans passer par un poste frontière.

Les populations sahariennes, Maures, Touareg, sont de culture nomade. Elles exercent traditionnellement des activités d'escorte et de convoiage à travers le désert, acheminant, contre

---

<sup>12</sup> Sociétés commerciales vendant des voitures d'occasion. Elles sont nombreuses à Nouakchott, particulièrement dans le quartier du Ksar.

rémunération, des cargaisons de toutes sortes. On y trouve d'excellents guides et de très bons chauffeurs, personnes dont la connaissance affinée du terrain permet à des convois de véhicules 4x4 d'effectuer des parcours au travers de zones extrêmement difficiles d'accès.

Les forces de sécurité intérieure des pays du Sahel sont essentiellement des polices d'ordre public et non des polices d'investigation. Elles comptent peu de services spécialisés de lutte contre les trafics. La culture d'enquête sur des réseaux de trafiquants n'y est pas encore très développée. Les investigations sont compliquées par l'absence, dans les faits, de fichiers nationaux des personnes recherchées et des antécédents judiciaires (notamment au Mali et en Mauritanie) et par le manque de moyens de détection des stupéfiants. À titre d'illustration, la police mauritanienne vient d'acquiescer les premiers chiens « drogues » du pays au cours de l'année 2009. La gendarmerie malienne, qui a acheté en 2009 des chiens d'attaque, devrait, quant à elle, se doter de chiens « drogues » au cours de l'année 2010.

La corruption, qui perdure encore à des niveaux élevés dans les administrations des pays du Sahel favorise en outre les « arrangements » entre agents publics d'autorité et détenteurs de produits illicites.

Il faut ajouter à ces facteurs favorisant le développement des trafics en zone sahélo-saharienne, l'existence de diasporas ayant des réseaux fiables et efficaces qui permettent d'organiser des expéditions de marchandises illicites d'Afrique de l'Ouest vers l'Europe (réseaux sénégalais et maliens notamment).

## Les enjeux

---

### ***Le risque de sédimentation de zones de non-droit***

Les trafics se développent dans les territoires où l'autorité de l'État et la présence des services publics sont faibles. Les zones sahariennes constituent, à cet égard, des terreaux propices à l'exercice des activités illicites. Si les trafics qui s'y opèrent, et plus largement les questions de sécurité, ont une dimension régionale, les situations et les approches de sécurité par les États sahéliens sont différentes.

Ces disparités compliquent les coopérations sécuritaires entre les pays de la bande sahélienne. Elles sont également source de difficultés pour les bailleurs de fonds internationaux qui ont tendance à proposer de manière croissante aux pays bénéficiaires d'aides publiques au développement, des projets d'appui aux secteurs de la sécurité et de la justice à dimension régionale<sup>13</sup>.

La région où l'insécurité est la plus préoccupante reste le Nord Mali, portion de Sahara qui couvre une surface aussi vaste que la France. Deux *katibat* (groupes de combattants islamistes) d'AQMI y sont implantés depuis plusieurs années. Ces groupes armés, qui tirent des profits de divers trafics, s'adonnent à des activités criminelles variées dont des prises d'otages contre demandes de rançon. Trafics et activités criminelles assurent l'essentiel du financement de ces unités d'AQMI leur permettant d'acquérir des véhicules, des armements et des moyens de communication performants. Même s'ils n'en sont pas l'élément moteur, les trafics sont également le carburant des rébellions touareg qui se sont produites, ces dernières années, au Nord Mali comme au Nord Niger.

Les autorités maliennes, dont l'armée nationale dispose d'un seul véhicule sur trois en état de marche effective, d'armements et d'équipements pour l'essentiel dépassés, peuvent difficilement, dans l'état actuel de leurs moyens, envisager des opérations d'envergure pour reprendre le contrôle des territoires du Nord ; régions dont de nombreux Maliens parlent d'ailleurs comme s'il s'agissait d'un autre

---

<sup>13</sup> La dimension régionale est, pour la Commission européenne par exemple, une condition souvent essentielle pour l'octroi de financements dans ces domaines.

pays. Le Mali « utile », celui du fleuve et des savanes, est confronté à de grands défis. Sa population va doubler dans les 30 prochaines années, ce qui implique de recruter et de former 80 000 enseignants supplémentaires dans les années à venir et de prévoir les moyens de nourrir ces futurs citoyens. L'opinion publique malienne pense, majoritairement, que les priorités ne sont pas au Nord. Il y a donc des raisons de craindre que le Nord Mali reste une zone de non droit relativement délaissée par l'État.

Pour la Mauritanie, en revanche, la question de la sécurité en zone désertique est une priorité. L'annulation du rallye Lisbonne-Dakar, en janvier 2008, la quasi-disparition du tourisme saharien, les raids terroristes meurtriers menés par des éléments d'AQMI basés au Nord-Mali contre les forces de sécurité<sup>14</sup> ont entraîné une réaction des autorités qui ont créé, à la suite de l'attaque de Tourine, en septembre 2008, des unités militaires à grande mobilité<sup>15</sup>. Depuis lors, aucun raid d'AQMI ne s'est produit en territoire mauritanien et les trafics en zone saharienne ont été, pour l'essentiel, stoppés (plusieurs groupes de trafiquants ont été arrêtés ces derniers mois par les militaires et remis aux services de police et de gendarmerie). Le tourisme saharien devrait faire son retour cet hiver dans l'Adrar.

Au Nord Niger, où il n'existe pas de zone délaissée<sup>16</sup>, les forces de sécurité reprennent progressivement pied en zone saharienne où la rébellion touareg se termine. Ce pays espère également le retour de touristes amateurs de déserts pour la prochaine saison d'hiver.

### ***La nécessité d'associer sécurité et développement : l'exemple de la coopération française***

Les liens entre les deux questions sont étroits. Les populations des zones sahariennes connaissent des conditions de vie difficiles. Elles sont les plus durement frappées par les sécheresses, n'ont généra-

---

<sup>14</sup> La Mauritanie a connu, au cours de ces dernières années, plusieurs agressions terroristes contre ses forces armées :

- le 5/06/2005 : attaque d'éléments du Groupe Salafiste pour la Prédication et le Combat (GSPC – « ancêtre » d'AQMI) contre le poste militaire de Lemgheitty (15 militaires mauritaniens tués),
- le 27/12/2007 : attaque du poste militaire d'El Ghalawiya par des éléments d'AQMI venus du Nord Mali (3 militaires mauritaniens tués),
- le 15/09/2008 : attaque d'une colonne militaire à Tourine par des éléments d'AQMI venus du Nord Mali (11 militaires mauritaniens et 1 guide tués),

<sup>15</sup> Les Groupements Spéciaux d'Intervention (GSI).

<sup>16</sup> Ce qui signifie que les forces de sécurité sont en mesure de se rendre sur l'ensemble du territoire, même si le manque de moyens disponibles rend la maîtrise du terrain difficile.

lement pas accès aux services de base (eau potable, soins, éducation), voire éprouvent le sentiment d'être oubliées des autorités centrales (opinion nettement perceptible au travers des conversations avec les Touareg maliens<sup>17</sup>).

La précarité, le sentiment d'être victime d'injustices et l'absence de perspectives de voir poindre des jours meilleurs font le lit d'une contestation violente qui peut prendre des formes variées : évolution vers le banditisme, vers les trafics, vers le terrorisme ou vers les rébellions.

Aucune solution durable ne sera trouvée à la montée de l'insécurité et des trafics dans la bande sahélo-saharienne si les programmes d'appui aux secteurs de la sécurité et de la justice ne sont pas accompagnés d'actions de développement, élaborées en concertation avec les autorités locales et les représentants de la société civile, qui créent de l'espoir.

Ces liens entre sécurité et développement ont été soulignés par les autorités mauritaniennes à l'occasion du dialogue bilatéral de sécurité (octobre 2009) et des rencontres avec les dernières missions conduites par le Conseil Européen et la Commission Européenne en Mauritanie (mission de suivi de l'article 96, en octobre 2009, et mission exploratoire « sécurité et développement au Sahel », en novembre 2009).

C'est pourquoi, la coopération française, en parallèle à ses actions d'appui aux secteurs de la sécurité et de la justice, concentre ses efforts sur les régions les plus pauvres des pays sahéliens au travers de projets favorisant l'accès aux services de base et le développement d'infrastructures.

## ***La recherche de synergies de coopération***

L'aide française tente de remédier aux faiblesses structurelles des services de sécurité intérieure des États sahéliens en créant ou en réorganisant, là où ils existent, des offices centraux de lutte contre les trafics de stupéfiants. En Mauritanie, le Service de Coopération Technique Internationale de Police (SCTIP) a procédé en 2008 à la restructuration, à l'équipement (achats de véhicules, de matériels informatiques, de moyens radio) et à la formation des personnels de l'Office Central de Lutte contre les Trafics Illicites de Stupéfiants et de Substances psychotropes (OCLCTISS) qui n'étaient pas en mesure de remplir ses missions. Une subvention de la mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie (MILDT) a permis de mener à bien ce projet. Plusieurs enquêtes sur des trafics

---

<sup>17</sup> Cf. expériences personnelles de l'auteur qui a effectué plusieurs déplacements dans les régions de Tombouctou et de Gao entre décembre 2004 et décembre 2006.

internationaux de moyenne importance ont été réussies depuis par l'OCLCTISS. Des actions de coopération similaires sont en cours au Mali et au Niger en appui aux services de police chargés de la lutte contre les trafics de stupéfiants.

En ce qui concerne la lutte contre le blanchiment des produits des trafics, la Mauritanie a adopté, en juillet 2005, une loi qui ne s'appliquait pas en pratique. En effet, la Cellule d'analyse des informations financières (CANIF), organisme de type TRACFIN<sup>18</sup>, n'était, au début de l'année 2008, toujours pas en mesure de recueillir et de traiter les signalements des institutions financières assujetties à l'obligation de vigilance. La délégation du SCTIP, en partenariat avec un inspecteur général honoraire de la Banque de France<sup>19</sup>, a conçu et développé un programme d'action qui a permis de donner à cette cellule les moyens d'être opérationnelle (formation des cadres et analystes, achats de matériels informatiques, don d'un logiciel de traitement des déclarations de soupçons).

Ces actions ont été financées sur crédits centraux du ministère des Affaires étrangères et européennes (Fonds de Solidarité Prioritaire – FSP – mobilisateur « blanchiment - financement du terrorisme »). La CANIF a recueilli ses premières déclarations de soupçons au début de l'année 2009. Il s'agit d'un chantier de coopération encourageant. Dans le cadre de ce FSP, des actions de soutien sont en cours au profit de cellules de renseignement financier d'autres pays de la région.

Le fonds de solidarité prioritaire « JUSSEC » Sahel s'est engagé, en partenariat avec les ministères de la justice de Mauritanie, du Mali et du Niger, dans un programme d'appui au secteur de la justice qui consiste, notamment, à créer des pôles judiciaires spécialisés (parquet et siège) à compétence nationale dans chacun de ses pays pour assurer le traitement judiciaire des affaires de trafics, de terrorisme, de blanchiment de fonds d'origine criminelle et de financement du terrorisme.

Si la coopération française s'efforce d'associer des actions de développement à ses programmes d'aide aux secteurs de la sécurité et de la justice, elle recherche également à sensibiliser et à informer de ses programmes les autres bailleurs de fond internationaux intervenant en ces matières au profit des pays du Sahel, notamment la Commission Européenne. Il s'agit d'éviter les actions redondantes et

---

<sup>18</sup> TRACFIN (traitement du renseignement et action contre les circuits financiers clandestins). En France, cellule de renseignement financier dépendant du Ministère des Finances. TRACFIN est chargé de recevoir les déclarations de soupçons des institutions financières et des assujettis à l'obligation de vigilance (obligation instaurée par la législation contre le blanchiment) sur les opérations financières suspectes.

<sup>19</sup> M. Jean-Claude Hillion, aujourd'hui retraité, dont le concours a permis des avancées significatives dans la mise en place du dispositif anti-blanchiment en Mauritanie ainsi que dans d'autres pays. Exemple de ce que peuvent apporter les « jeunes anciens » dans les programmes de coopération aujourd'hui.

de faciliter le lancement de coopérations de fond s'inscrivant en cohérence et en complémentarité du travail déjà accompli par la France.

À titre d'exemple, pour la Mauritanie, il est espéré que la Commission Européenne finance la création d'une section « carrières judiciaires » à l'École Nationale d'Administration (il n'existe pas d'École Nationale de la Magistrature) où les magistrats formés par notre coopération dans le cadre du pôle judiciaire spécialisé pourraient intervenir en tant que professeurs associés, ainsi que les fichiers centraux des personnes recherchées et des antécédents judiciaires, action s'inscrivant en appui et en continuité des formations et dons d'équipements réalisés au profit des services de police judiciaire sur financement français.

D'autres pistes sont aujourd'hui explorées avec le monde associatif pour initier des coopérations nouvelles adaptées à certaines évolutions des trafics. Ainsi, l'ONG Terre des Hommes, dans un contexte où l'apparition du crack en Afrique de l'Ouest menace les jeunes des quartiers défavorisés, organise en partenariat avec le Service de Coopération Technique International de Police des formations au profit de la Brigade des Mineurs de Nouakchott (prise en compte des mineurs victimes et des mineurs auteurs d'infractions) qui couvrent des aspects de la lutte contre la drogue que la coopération policière aurait du mal à investir avec ses seules ressources<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Le coût de la formation est supporté par Terre des Hommes, les formateurs sont un commissaire de police suisse honoraire (retraité) et un capitaine de police français en poste à Marseille. Ils ont déjà effectué plusieurs missions de formation des effectifs de la direction régionale de la sûreté de Nouakchott qui ont abouti à une réelle amélioration du traitement des mineurs par les services de police de la capitale.