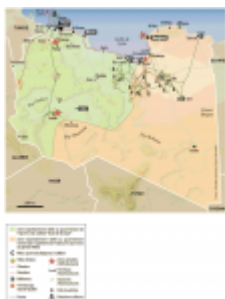


Le Sud libyen : une poudrière régionale. Entre trafics et terrorisme

lundi 1er février 2016, par [Claude-Henry DINAND](#)

La guerre en Libye (2011) a bousculé l'équilibre géopolitique de la région. Touaregs et Toubous ont su tirer leur épingle du jeu pour élargir la gamme des trafics traditionnels d'armes et autres narcotiques à d'autres secteurs. Des hydrocarbures aux êtres humains, le « guêpier » du Fezzan, délaissé par les deux gouvernements de Tripoli et de Tobrouk, a permis de redessiner les contours de la carte du sud lybien au profit de ces factions qui se disputent désormais ces marchés dans une véritable logique d'exploitation entrepreneuriale. Après l'Irak et la Syrie, l'EI progresse en Libye. Le groupe restreint de la coalition internationale contre l'EI se réunit à ce sujet le 2 février 2016.

AVEC 1770 km de frontières maritimes et 5000 km de frontières terrestres essentiellement tracées dans des territoires désertiques et très peu peuplés, [la Libye](#), État failli par excellence, souffre aujourd'hui de cette porosité qui gangrène la quasi totalité de ses contours. Historiquement, le territoire libyen constituait un important carrefour de flux licites et illicites Nord - Sud et inversement comme le démontrent les multiples routes caravanières qui le traversaient autrefois. Ainsi, dès les années 1970, [Touaregs](#) et Toubous utilisaient l'espace du Fezzan, situé au Sud de la Libye pour importer sur le territoire de nombreux produits commerciaux nigériens comme le bétail, les épices et le henné. De même, les marchandises libyennes, comme les pâtes, l'huile d'olive ou la farine traversaient quotidiennement cette province du Sud Ouest vers la Tripolitaine littorale. Toutefois, au delà de ces échanges licites, la Libye, et plus particulièrement ses confins du Fezzan, s'inscrit depuis plusieurs années comme un « espace clé de tous les trafics et de toutes les connivences » avec des flux illégaux, allant des cigarettes du Niger à la drogue du Nigéria en passant par les armes du Tchad, qui suivent un axe Nord-Sud principalement par la passe du Salvador. Depuis la chute du Colonel Mouammar Khadafi en 2011, cet éventail s'est agrémenté de carburants en provenance de Tunisie et d'Algérie et surtout de migrants issus de diverses régions d'Afrique. Sur ce territoire libyen devenu « une terre de non droit », plusieurs milices, également appelées *katibas*, cherchent à imposer leur propre loi en s'entre-tuant afin de conserver leur zone d'influence, voire de l'étendre, le tout sur fond de désordre régional et de faiblesse gouvernementale. Si les principales *katibas* de Misrata et de Zintan, agrémentées de diverses variantes islamistes, occupent les provinces de la Tripolitaine au Nord Ouest et de la Cyrénaïque à l'Est, les milices tribales Touaregs et Toubous ont, quant à elles, recentré depuis quelques années leurs intérêts stratégiques dans le Fezzan. Zone située au Sud Ouest du pays, le long du neuvième méridien, constellé de rares villes comme Murzuq ou Sabha, ce Fezzan s'illustre à la fois comme « espace de transition et base arrière pour les groupes en rupture avec les États. »



LE SUD LIBYEN : UN ESPACE DE CONVOITISE EN MUTATIONS

Directement impactés par les conséquences de l'épisode de l'intervention de l'OTAN en 2011 et le « rétrécissement » du Sahara central, Touaregs et Toubous se retrouvent projetés, au lendemain de la chute du régime khadafiste, au rang de principaux acteurs du renforcement de l'instabilité de cette « [véritable plaque tournante de trafics en tous genres](#) ». À la manière d'un second « Sahelistan », le Fezzan libyen tombe dans le « trou noir géopolitique » avec une mosaïque de forces tribales et ethniques qui luttent pour le contrôle des ressources du sol et du sous sol d'une part et des flux illicites qui y transitent d'autre part. Dès lors, ce phénomène contribue à l'affirmation du morcellement de cette « chahutée zone chaude saharienne » au carrefour entre l'Algérie, le Niger, le Tchad, le Soudan et l'Égypte. Ainsi, suite à l'assassinat de l'ambassadeur américain le 11 septembre 2012, le gouvernement de Tripoli décrète le 16 décembre de cette même année le statut de « zone militaire fermée » pour l'intégralité de cette province qui prend progressivement les traits du « *No m'an's land* . »

L'instabilité menace non seulement ce pays mais aussi les voisins immédiats, mais aussi l'Europe toute proche.

Toutefois, ces factions antagonistes continuent d'entretenir d'étroites relations avec les deux gouvernements rivaux auto-proclamés après la chute du Colonel Mouammar Khadafi avec d'un côté les relations entre les Touaregs et le gouvernement de Tripoli à tendance islamiste et de l'autre les connexions entre les Toubous et gouvernement de Tobrouk-Baïda anti-islamiste et ex-kadhafiste. Par conséquent, le Fezzan libyen est passé, suite à la transition initiée par les printemps arabes, du statut de vitrine à celui de ruine engendrée par l'échec du régime khadafiste. Il est devenu depuis quelques années « l'objet de toutes les préoccupations » des États frontaliers et Organisations à vocation régionale, dont l'Union Africaine, en raison de la réurgence et des mutations des trafics qui en font à l'heure actuelle une véritable « poudrière » dont « l'instabilité menace non seulement ce pays mais aussi les voisins immédiats, mais aussi l'Europe toute proche ». Véritable « trésor de guerre que les tribus se partagent » avec quelques 3000 km de lignes frontalières, le contrôle de ces tracés est désormais divisé entre les Touaregs pour ceux avec le Sud de l'Algérie et la partie occidentale du Niger et les Toubous pour ceux avec la partie orientale du Niger, le Tchad et une partie du Soudan.

DES ARMES AUX NARCOTIQUES, LE FEZZAN LYBIEN : UN CARREFOUR DE TRAFICS

Depuis la chute du régime du Colonel Mouammar Khadafi, cet espace du Fezzan est devenu une zone d'atterrissage ou de transit, vers les pays frontaliers, de premier choix pour « bon nombre d'armes sorties de [ses] arsenaux ». À ces arsenaux dérivés s'ajoutent d'anciens stocks d'armements de pays d'Europe ou du Moyen-Orient ayant contribué aux opérations de parachutages pour approvisionner les opérations militaires s'inscrivant dans le cadre de la résolution 1973 adoptée par le Conseil de Sécurité des Nations unies le 17 mars 2011. [Tandis qu'à l'heure actuelle lance roquettes SNEB 68mm français et fusils FN belges équipent les bastions dans le sud lybien, d'autres cargaisons, chargées dans des pick-up ou 4X4, traversent régulièrement cet espace pour alimenter les capacités logistiques de groupes terroristes armés implantés dans les pays frontaliers comme AQMI \(Al-Qaïda au Maghreb Islamique\) et ses ramifications en Algérie.](#) Au cœur de ces zones de transit d'armements divers, chacune des factions tente de jouer sa carte en tant que prestataire de services en recrutant notamment des chauffeurs, fonctions le plus souvent occupées par des jeunes en manque de ressources, pour guider les convois à travers le désert.

Toubous et Touaregs se disputent le contrôle des zones empruntées par les narcotrafiquants dans le corridor saharien.

En parallèle à cela, le sud de la Libye constitue plus que jamais des points de passage incontournables pour l'ensemble des flux de narcotiques issus de [la « plaque tournante » du Sahel](#) voisin à destination de l'Europe. Produit pur ou préalablement coupé, en pains, en bonbonnes, en sachets ou capsules, en poudre ou liquide en provenance d'Amérique latine ou d'Asie du Sud Est, la drogue change de forme ou de cache une fois arrivée en Afrique de l'Ouest pour remonter par camions ou véhicules de type 4X4 sur de nombreux axes dont plusieurs passent par le Sud de la Libye. Dans ce contexte, Toubous et Touaregs se disputent le contrôle des zones empruntées par les narcotrafiquants dans le corridor saharien, soit pour leur imposer le paiement de droits de passage, soit pour leur proposer leurs services pour sécuriser les convois qui remontent vers le Nord. Depuis 2012, cette situation s'est accentuée avec la tenue d'affrontements armés dans la ville de Sebha, point de passage réguliers des convois de drogue de la bande sahélo-saharienne.

LA QUESTION DES HYDROCARBURES : NOUVELLE SOURCE DE TENSIONS ENTRE TOUAREGS ET TOUBOUS

Se classant au rang de « 17ème producteur mondial de pétrole avec des réserves estimées entre 44 et 46,4 millions de barils, soit les plus grandes d'Afrique », la Libye devient la source de toutes les convoitises autant que le foyer de trafics d'hydrocarbures. En effet, au lendemain de la chute de Mouammar Khadafi, les flux de contrebande d'essence se multiplient en partance de la Tunisie vers la Tripolitaine libyenne en raison de la production réduite d'essence et de diesel dans l'Ouest du pays avec seulement quelques raffineries encore en activité dont celle de Zawiya. Avec plus d'un demi-million de litres de carburant qui auraient transité de Tunisie en Libye à l'été 2011, acteurs gouvernementaux et compagnies pétrolières doivent repenser leur stratégie en cherchant de nouveaux filons vers le Fezzan chaotique où s'affrontent déjà Touaregs et Toubous. L'intérêt de ces deux factions pour ce précieux butin de l'or noir, comme moyen d'enrichissement de leur panoplie de trafics, connaît ainsi un regain à partir du mois de septembre 2014 lorsque les Toubous rentrent de nouveau en conflit avec les Touaregs sur la question des ressources en hydrocarbures dans la région d'Oubari, ville située à proximité du plus important gisement de pétrole du pays : « El Charara ».

Dans cette guerre de l'or noir, probablement instrumentalisée par des « forces extérieures bien plus puissantes qu'eux », les miliciens de deux communautés n'assument qu'un rôle secondaire en fournissant des prestations de services.

Ainsi, à l'automne 2014, le conflit entre ces deux *katibas* est ravivé dans cette région lorsque ces derniers accusent les communautés Touaregs accusent les Toubous de mettre en place un trafic d'essence dans la région d'Oubari. Dans ce contexte, où des mercenaires Toubous affluent du Niger et du Tchad depuis quelques années en vue d'accroître leur influence par la prise de contrôle de champs pétrolifères appartenant à l'origine à la société espagnole Repsol, les deux communautés se disputent aujourd'hui le monopole du trafic mis en place en lien étroit avec la Tunisie sur « le théâtre d'une bataille oubliée de tous depuis un an [où] il n'y a plus personne, ni ONU, ni ONG, encore moins l'État libyen » Dans ce jeu de pouvoirs sur les gisements d'or noir libyens, les deux factions se partagent aujourd'hui le gâteau avec d'un côté celui d'Al-Sharara (250 000 barils par jour) annexé par les Touaregs et de l'autre celui d'Al-Fil (200 000 barils par jour) contrôlé par les Toubous.

Or, dans cette guerre de l'or noir, probablement instrumentalisée par des « forces extérieures bien plus puissantes qu'eux », les miliciens de deux communautés n'assument qu'un rôle secondaire en fournissant des prestations de services, en matière de sécurité et de gestion de site, aux grandes compagnies et puissances étrangères détentrices de ces gisements. Par conséquent aujourd'hui, « le pétrole libyen suscite [plus que jamais] les appétits » de ces milices qui y voit un nouveau filon à exploiter en vue du développement de leur *business* dans cette région.

VERS UNE « PROFESSIONNALISATION DES TRAFICS » : LE CONVOYAGE DE MIGRANTS

La situation stratégique du littoral libyen, situé à seulement 300 km de l'île italienne de Lampedusa, l'inscrit comme point de passage inévitable des flux migratoires Afrique - Europe. Ainsi, si le régime de Mouammar Khadafi utilisait le « robinet des départs » de migrants comme moyen de pression sur l'Europe en exigeant cinq milliards de rentes annuelles pour réguler ces flux, cette barrière de sécurité a sauté au moment de la chute de son régime. Depuis, ce sont quelques 170 000 migrants en provenance de Libye qui sont entrés en Europe en 2014 ce qui témoigne du maintien de ce pays au rang de principal réservoir d'approvisionnement des côtes italiennes en clandestins issus de zones aussi diverses que l'Afrique de l'Ouest (Niger, Ghana, Cameroun, Gabon), la Corne de l'Afrique (Somalie, Érythrée, Éthiopie) et, plus récemment, Syrie et Palestine. Transitant par les régions de Madama au Niger ou de Koufra en Algérie, ces migrants traversent ensuite le Sud de la Libye où ils sont pris en charge par les factions Touaregs ou Toubous qui se disputent ce « *business* juteux » en vue de leur acheminement vers le littoral méditerranéen. Dans ce contexte, ces deux communautés tirent profit de la situation en percevant des droits de passage des trafiquants de migrants sur leur territoire ou en organisant des réseaux de passeurs sur le modèle de véritables entreprises.

En effet, ces réseaux très flexibles composés d'équipes de personnels pour assurer la logistique proposent à ces clandestins de véritables « packages traversée » avec transport à travers le territoire, traversée de la méditerranée et fuite depuis l'Italie vers l'Europe du Nord. Cette « professionnalisation du milieu » permet de dégager un maximum de profits avec un coût de la traversée en constante augmentation, passé de 1000 euros en 2013 à 1800 euros en 2015 par migrant, preuve que les migrants sont de « véritables poules aux œufs d'or pour les passeurs » Ces derniers cherchent ainsi à toujours mieux rentabiliser ce commerce lucratif en augmentant les effectifs par trajet en préférant les camions (160 passagers) aux voitures avec plateau (30 passagers) pour le convoyage à travers le désert et les Jarafa, bateaux de pêche sur trois niveaux, pouvant contenir trois fois plus de personnes (environ 500 passagers) que les embarcations traditionnelles pour le voyage jusqu'en Europe. Or, dans ce contexte d'expansion du commerce migratoire, chaque acteur impliqué touche son enveloppe dans une logique de jeu à somme positive. En effet, des organisateurs aux chauffeurs, des propriétaires de véhicules prêtés ou de maisons de transit aux douaniers corrompus, chacun tire profit de la situation qui fait le quotidien de « *no man's land aride* »

Mais quel prix a réellement la traversée des « couloirs de la mort » des déserts du Nord Niger et Sud Libye ? Pour Karim Bitar, spécialiste du Moyen-Orient et de la politique étrangère des États-Unis à l'IRIS (Institut des Relations Internationales et Stratégiques), « les immigrés deviennent une marchandise » en particulier lorsque les dysfonctionnements dans l'organisation des convois entraînent l'abandon de clandestins au milieu du désert libyen sans eau, ni ravitaillement. Avec un flux hebdomadaire de 2000 migrants constaté en 2014 ces traversées deviennent de véritables parcours du combattant pour ces marchandises humaines qui sont fréquemment exploitées par des tâches ménagères, agricoles, de BTP voire de prostitution au cours des périodes de transit dans cet espace Enfin, en vue d'une exploitation optimale de ces flux à travers le désert libyen, des synergies, pour ne pas dire des coopérations, s'établissent régulièrement entre trafiquants d'être humains et trafiquants d'armes comme le démontre le fait que bon nombre de passeurs n'hésitent pas à remplir les convois vides de retour des côtes avec des cargaisons d'armes en partance pour le Niger ou le Tchad.

CONCLUSION : LE SUD LIBYEN : UN FUTUR « DJIHADISTAN » ?

En conclusion, dans un contexte où la guerre en Libye a bousculé l'équilibre géopolitique de la région, Touaregs et Toubous ont su tirer leur épingle du jeu pour élargir la gamme des trafics traditionnels d'armes et autres narcotiques à d'autres secteurs. Des hydrocarbures aux êtres humains, le « guêpier » du Fezzan, délaissé par les deux gouvernements de Tripoli et de Tobrouk, a permis de redessiner les contours de la carte du sud lybien au profit de ces factions qui se disputent désormais ces marchés dans

une véritable logique d'exploitation entrepreneuriale. Or, la situation de carrefour de cette région entre les groupes armés de Daech installés sur le littoral libyen près de Syrte et les mouvements de Boko Haram, qui tendent à se replier du Nord du Nigéria vers les rives du lac Tchad, implique une autre série de mutations, moins évidentes certes, qui tendent à affirmer le développement de cet espace comme véritable « hub terroriste ». Potentiel point de contact entre les djihadistes de Daech du Nord du pays et ceux de Boko Haram ou d'AQMI en déroute du Mali sur un axe Ghat - Oubari, cette zone de confins désertiques semble dès lors vouée à devenir à terme un nouveau « sanctuaire terroriste ».

Dès lors, les forces armées européennes tentent de combler ce « trou noir sécuritaire » du Fezzan en procédant à un réagencement de leurs forces comme en témoigne la récente implantation, au cours du printemps 2015, d'une partie des effectifs de l'Opération Barkhâne de l'armée française sur la base de Madama dans le Nord Niger située à seulement quelques kilomètres de la frontière libyenne. Étape incontournable du tracé de « l'autoroute de l'internationale djihadiste », ce sud libyen est devenu en seulement quelques mois un espace stratégique majeur du Nord de l'Afrique. Nouveau « Sahelistan », espace en voie de « somalisation », les tentatives pour qualifier ce nouvel « incubateur de groupes terroristes » ne manquent pas. À l'heure actuelle, il est en tout cas plus qu'envisageable de concevoir le Fezzan comme le « détonateur » de cette bombe à retardement qu'est la Libye. En effet, bien que le représentant spécial du Secrétaire Général des Nations unies, Martin Kobler, ait adressé, le 1er janvier 2016, une lettre ouverte au peuple libyen dans laquelle il affirme que « l'année 2016 sera l'occasion pour ce pays de redécouvrir la paix avec un gouvernement d'union et un seul ensemble d'institutions légitimes », il semble que la nouvelle année ne s'amorce pas sous le signe de l'apaisement de cette partie d'un « Africanistan » déjà très instable.

Les jours de la Libye semblent aujourd'hui comptés avant la proclamation d'un Daech 2, d'un État Islamique en Libye ...

Ainsi, le 4 janvier 2016, **la branche libyenne de Daech a pris le contrôle des installations pétrolières d'al-Sedra et de Ras-Lanouf**. Probablement première étape d'un plan de bataille plus élaboré, ce nouvel épisode des velléités de cette filiale de l'entité qui s'est auto-proclamée État Islamique en Irak et au Levant (EIIL) est révélateur de la menace permanente que représente la Libye, véritable bombe amorcée « qui pourrait devenir, qui est en train de devenir un nouveau repaire des terroristes de Daech, à nos portes. » Or, alors qu'elle se confond avec celle de Damoclès, la communauté internationale vient de donner un nouveau coup d'épée dans l'eau dans le processus de rétablissement de la stabilité politique en Libye. En effet, moins d'une semaine après les négociations qui se sont tenues à Tunis sous l'égide des Nations unies pour former un gouvernement d'union nationale, le Parlement a rejeté le 25 janvier 2016 la trentaine de ministres proposés pour remettre de l'ordre dans le chaos libyen. Au bord de l'implosion avec environ 3 000 combattants djihadistes qui ont lancé plusieurs offensives sur la zone du « Croissant pétrolier », les jours de la Libye semblent aujourd'hui comptés avant la proclamation d'un *Daech 2*, d'un État Islamique en Libye ...

Copyright 1er février 2016-Dinand/Diploweb.com

P.-S.

Licence de Lettres Modernes de l'Université Paris III Sorbonne Nouvelle.

Étudiant en Master de Sciences Politiques à l'Institut d'Études Politiques d'Aix-en-Provence. Auditeur de l'ANAJ-IHEDN, spécialisé Afrique et Moyen-Orient