

## Dans le désert libyen, les migrants face au risque d'enlèvements

PAR CARINE FOUTEAU  
ARTICLE PUBLIÉ LE LUNDI 11 SEPTEMBRE 2017



Des migrants au départ d'Agadez, au Niger, en route vers la Libye, le 9 mai 2016. © Reuters/Joe Penney

Aux mains des passeurs toubous et taouregs sévissant dans le sud du pays, les migrants subsahariens sont, en outre, la cible de ravisseurs qui les torturent et les rançonnent le long du périple qui les mène du désert du Sahara aux côtes libyennes.

Sur les côtes libyennes, les exactions commises contre les migrants commencent à être documentées. Au nord-ouest du pays, à Sabratha, principale plateforme des départs vers l'Europe, la reconversion récente des deux principaux réseaux de passeurs en milices empêchant les embarcations de partir a attiré l'attention des médias internationaux (*lire notre article*).

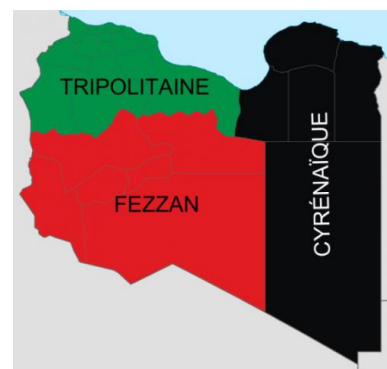
Agissant pour le compte du gouvernement d'union nationale de Tripoli soutenu par l'ONU, ces groupes armés se sont transformés en gardes-frontières zélés. Ils détiennent dans des conditions inhumaines les personnes qu'ils envoyaient jusqu'alors en mer Méditerranée dans des canots pneumatiques surchargés. Les images de migrants cadavériques, entassés hors de tout cadre juridique dans des prisons insalubres, ont fait le tour du monde. Sans pour

l'instant freiner les dirigeants européens dans leur volonté de négocier avec les autorités de Tripoli, voire avec les groupes armés.



Des migrants au départ d'Agadez, au Niger, en route vers la Libye, le 9 mai 2016. © Reuters/Joe Penney

Depuis mi-juillet, le nombre d'arrivées en Italie a beaucoup diminué. Combien de temps cette « trêve », comme la désigne les miliciens eux-mêmes, va-t-elle durer ? Tant que l'argent affluera, préviennent-ils. Pendant quelques semaines, les départs, en baisse, s'étaient déplacés de l'ouest à l'est de Tripoli. Selon les témoignages recueillis sur l'*Aquarius*, affrété par SOS Méditerranée pour venir en aide aux migrants, les embarcations sont parties ces derniers jours à la fois de l'ouest (Sabratha et Zouara) et de l'est (Khoms).



Les trois provinces traditionnelles de la Libye. © Wikipedia

Dans la zone désertique, les Africains subsahariens, venus principalement du Nigeria, de Guinée, de Côte d'Ivoire, de Gambie, du Sénégal, du Mali, d'Érythrée et du Soudan, font face à des violences tout aussi monstrueuses, mais celles-ci restent méconnues : l'accès à l'information déjà complexe sur la côte est rendu plus difficile encore par les rivalités entre les tribus, qui, dégagées de l'autorité de Tripoli, contrôlent le territoire de la vaste région du Fezzan, par laquelle transitent produits manufacturés, vivres, bétail mais aussi migrants, cigarettes, drogue et armes.

Rédigé par le groupe d'experts sur la Libye, le **rapport du Conseil de sécurité** publié le 1<sup>er</sup> juin 2017 note une « *escalade sans précédent* » de la violence dans le sud du pays, qui s'est notamment traduite par des frappes aériennes entre forces rivales.

L'instabilité politique, les renversements d'alliance et les conflits armés, incessants depuis la chute du régime de Mouammar Kadhafi en 2011, fragilisent les populations, et en particulier les migrants, qu'ils travaillent sur place ou cherchent à rejoindre l'Europe.



Des migrants emprisonnés en Libye, dans le reportage d'Euronews « La Libye, antichambre de l'enfer pour les migrants », décembre 2016.

Ceux qui viennent de traverser la frontière avec le Tchad ou le Niger sont regroupés par leurs passeurs dans des entrepôts. Épuisés, ils viennent de passer trois jours angoissants à bord de pick-up lancés à toute allure sur les pistes du Sahara. Dans la remorque, accrochés à la rambarde pour éviter de tomber, ils ont frôlé la mort. En cas de panne, ils risquent de mourir déshydratés. Un braquage qui tourne mal, et c'est la mort assurée. Régulièrement, des corps sans vie sont retrouvés dans le sable ; des disparitions sont signalées. Mais à la différence de ce qui se passe pour la Méditerranée, les décès ne font pas l'objet de recensions officielles.

Dans un reportage publié par *Foreign Affairs*, Jérôme Tubiana, chercheur au centre d'information Small Arms Survey, décrit le trajet entre le Niger et la Libye. Il évoque des convois de pick-up militarisés traversant le désert ; le risque d'être dévalisé en chemin par des bandes de jeunes Touaregs ou d'anciens rebelles, appelés « *coupeurs de route* », sillonnant

les contreforts des montagnes de l'Aïr, au nord d'Agadez ; les pots-de-vin versés à chaque *check-point* aux autorités locales.



Les principales villes libyennes.

À peine remis de cette épreuve, ils subissent le joug de leurs passeurs. Originaires d'Afrique de l'ouest, les migrants en provenance d'Agadez, au Niger, sont débarqués, après leur périple dans le Sahara, à Qatroun, Aoubari, Sabha ou Mourzouq. Comme le note le rapport du Conseil de sécurité, tout au long de ce trajet, plusieurs groupes « facilitent » le trafic, moyennant une commission.

Les réseaux toubous et touaregs permettent aux migrants de traverser la frontière sud. Le rapport précise que les chefs toubous, tels que Adamu Tchéké et Abou Bakr el-Souqi, prélèvent un droit de passage sur le tronçon reliant la frontière à Sabha, tandis que les chefs touaregs, notamment Cherif Aberdine (peut-être un alias se référant à un ancien conseiller du président nigérien, passeur notoire décédé en 2016), contrôlent la route qui mène à Mourzouq. À Sabha, ajoutent les experts de l'ONU, des membres de la tribu Aoulad Souleïman organiseraient le trafic. Plus au nord, le trajet entre Ghadamès et Bani Walid ou Nalout serait entre les mains des Zintanais Mohamed Maatoug et Ali Salek, impliqués dans le trafic de migrants et de cannabis.

La route de l'est est empruntée par les migrants venus de la Corne de l'Afrique, du Tchad et du Soudan. D'après les experts de l'ONU, elle est gérée par des « fixeurs » érythréens, éthiopiens et somaliens, qui organisent le départ depuis les pays d'origine et s'occupent de collecter l'argent. En Libye, le transport est assuré par des Libyens. « *Les migrants qui*

ont effectué ce trajet mentionnent systématiquement que des hommes en tenue encadraient leurs déplacements », souligne le rapport, ce qui laisse penser que les autorités locales sont impliquées dans le trafic.

Plus précisément, dans la région frontalière avec le Tchad, autour de Koufra en Libye, la coordination serait assurée par les Toubous, les Zoueï et des membres des Forces d'appui rapide du Soudan déployés le long de la frontière. Jusqu'en 2016, indique le rapport, la plupart des migrants étaient conduits de Koufra à Ajdabiya, non loin de la côte, entre Benghazi et Syrte, où ils étaient placés sous l'autorité du commandant des forces de surveillance des champs pétrolifères, Ibrahim Jadhram. Un Érythréen détenu dans cette ville pendant un an a expliqué que les migrants étaient contraints d'effectuer des opérations de déminage alors qu'ils ne portaient aucun équipement de protection et n'avaient pas été formés à cette tâche dangereuse. Alors que la communauté érythréenne est importante en Suède, il semblerait qu'une partie des sommes dues soit récoltée auprès de ses membres via des virements bancaires. Ces dépôts seraient versés sur les comptes suédois des passeurs, avant de transiter par des réseaux parabancaires *hawalas* (système traditionnel de paiement informel basé sur la confiance) situés au Soudan et à Dubaï aux Émirats arabes unis, où l'argent est alors blanchi.

Voilà pour l'ossature. Comme sur la côte, les groupes de passeurs brutalisent leur « marchandise ». En Libye, où le racisme envers les Noirs est profondément ancré, tous les migrants se plaignent d'être traités « comme des animaux ». Comme le plus souvent le passage est payé d'avance (lorsqu'il est réglé en deux temps, au départ et à l'arrivée, les tarifs sont plus élevés), les trafiquants sont indifférents à leur sort. Les témoignages recueillis dans le pays par l'équipe de Médecins sans frontières (MSF), qui intervient dans différentes villes comme Tripoli, Misrata, Bani Walid, Benghazi et Khoms, sont édifiants. Ils évoquent une industrie du kidnapping, se développant en parallèle au business des passeurs.

### « Sécuriser la frontière au sud de la Libye signifie sécuriser la frontière au sud de l'Europe »

Les enlèvements ne visent plus seulement les ressortissants libyens aisés, vivant dans les grandes villes, médecins, avocats ou fils de ministre. La population pauvre de travailleurs immigrés et de migrants de passage est désormais massivement attaquée partout sur le territoire, y compris dans le sud. Les kidnappings ont lieu dans les rues, ou sur les chantiers. « Les migrants sont entassés dans des endroits sans aération, des caves sans doute, c'est difficile à dire car on leur bande les yeux. Ils ne sont pas nourris, ils manquent d'eau, ils manquent de tout », indique Jean-Guy Vataux, responsable de la mission Libye de MSF.

La torture est systématique : les ravisseurs appellent les familles pour exiger une rançon, entre 1 000 et 3 000 dollars, en leur faisant écouter les cris des migrants en train d'être battus. « Ils sont frappés à coups de tuyaux, ils sont brûlés, parfois au fer à repasser ou au kérosène, ils subissent des simulacres d'exécution ; on a entendu parler de personnes électrocutées », indique-t-il. « Certains ne survivent pas à leurs blessures ; d'autres sont tués purement et simplement parce qu'ils ne paient pas », ajoute-t-il, estimant à 20 % le nombre de personnes qui n'en réchappent pas. Ceux qui trouvent l'argent sont libérés, jetés dans la rue. Parfois, les ravisseurs sont de mèche avec les patrons qui emploient, à la journée, ce prolétariat de l'économie libyenne. Les migrants sont alors vendus par leurs employeurs.

Dans le Sinaï, en Égypte, des migrants sont victimes de trafic d'organes. « Nous n'avons pas été confrontés à cette problématique en Libye, mais à vrai dire, nous n'avons pas encore enquêté précisément sur cette possibilité ; nous allons le faire », indique Jean-Guy Vataux.

Le trafic entre les deux rives du Sahara s'inscrit dans l'histoire ancienne de la région, parcourue par les caravanes commerciales depuis plusieurs siècles. Plaque tournante de multiples activités de contrebande (cigarettes, armes, drogues, pétrole, etc.), le désert

reste contrôlé par ses habitants, seuls à même de s'y repérer, et par les groupes avec lesquels ils s'allient, selon les circonstances.

Le passage clandestin de migrants y a repris dans les années 1990 alors qu'il devenait de plus en plus difficile d'émigrer légalement en Europe, comme le rappelait **Olivier Pliez**, chercheur au CNRS spécialiste des mobilités au Sahara, dans un article de la revue *Méditerranée* publié en 2002. Au cours de la même décennie, l'embargo aérien imposé par l'ONU en 1992, à la suite de l'attentat de Lockerbie, avait eu pour conséquence de revivifier les réseaux de contrebande.

Face à ce « *renouveau des migrations transsahariennes* », l'Union européenne s'efforce, depuis une dizaine d'années, de « *sécuriser* » la zone pour empêcher la circulation de terroristes, mais aussi pour limiter les traversées irrégulières de ressortissants d'Afrique subsaharienne. En échange de plusieurs dizaines de millions d'euros, une politique d'endiguement est mise en œuvre dans les pays d'origine et de transit afin de décourager les candidats à l'exil.

Ce plan de sous-traitance, qui s'appuie sur des actions de développement économique et social et le renforcement des capacités des forces de défense et de sécurité, a été réaffirmé lors du mini-sommet organisé à Paris le 28 août 2017 avec l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie, le Tchad, le Niger et la Libye. Lors de cette rencontre, Emmanuel Macron a défendu sa proposition de « *missions de protection* » au Tchad et au Niger, afin que soient examinées en amont les demandes d'asile de personnes désireuses de venir en Europe. Le 6 septembre, à l'issue du conseil des ministres, le porte-parole du gouvernement Christophe Castaner a annoncé la nomination de Pascal Teixeira da Silva au poste d'ambassadeur de France des migrations, chargé de travailler en amont avec les pays d'origine et de transit, à la frontière sud de la Libye.

Résultat de la stratégie européenne, le nombre de passages aurait commencé à ralentir depuis le milieu de l'année dernière, selon Jérôme Tubiana, dans son article « **Europe's "Migrant Hunters"** » dans *Foreign Affairs*. Entre février et avril 2016,

l'**Organisation internationale pour les migrations**, mandatée pour évaluer la situation, avait recensé près de 45 000 Subsahariens cherchant à quitter le Niger *via* Agadez. Dans cette ville aux portes du désert, ainsi que dans la capitale Niamey, des « *centres de transit* », financés par l'UE, ont vu le jour afin de convaincre les migrants de rentrer chez eux.

Côté libyen, Rome s'évertue à négocier avec les tribus du Fezzan. En avril 2017, un « **accord de paix** » a été signé avec des chefs de la communauté toubou, des représentants de la tribu arabe des Awlad Suleiman et des Touaregs, afin de « *sécuriser* » la frontière sud du pays... soit 5 000 kilomètres en pleine zone désertique. « *Sécuriser la frontière au sud de la Libye signifie sécuriser la frontière au sud de l'Europe* », s'était réjoui le ministre italien de l'intérieur Marco Minniti dans journal *La Stampa*, admettant implicitement le caractère néocolonial de la politique européenne. La question est de savoir si le volume des fonds versés par Rome – et l'UE – sera jugé à la hauteur par les chefs locaux susceptibles d'interrompre le trafic.

Quelques jours après sa visite en France, au cours de laquelle il avait été reçu à La Celle-Saint-Cloud par Emmanuel Macron en compagnie de son rival de Tripoli Fayez al-Sarraj, le général Khalifa Haftar, commandant de l'armée nationale libyenne, homme fort de l'est du pays, avait présenté l'addition, en estimant à 20 milliards de dollars sur vingt ou vingt-cinq ans la somme nécessaire pour verrouiller la frontière sud du pays. « *Mes soldats sont prêts. Je contrôle plus des trois quarts du pays. Je possède la main-d'œuvre, mais il me manque les moyens* », avait-il déclaré. Le président français « *m'a demandé ce dont on a besoin, je suis en train de lui envoyer une liste* », a-t-il précisé, énumérant « *des formations pour les gardes-frontières, des munitions, des armes, mais surtout des véhicules blindés, des jeeps pour le sable, des drones, des détecteurs, des lunettes de vision nocturnes, des hélicoptères* ».

Un tel marchandage rappelle celui exercé en son temps par Mouammar Kadhafi, qui, en 2008, avait obtenu 5 milliards de dollars dans le cadre d'un « *traité d'amitié* » signé par le président du conseil italien

d' alors, Silvio Berlusconi, pour empêcher les migrants de quitter les côtes libyennes. Par intermittence, le nombre des traversées a baissé – avant de reprendre. Pas toujours au même endroit. Les réseaux

se redéploient sans cesse, là où l'offre rencontre la demande : de nouvelles routes s'ouvrent ainsi, contournant les obstacles sécuritaires, plus longues, plus chères... et plus dangereuses pour les migrants.

**Directeur de la publication** : Edwy Plenel

**Directeur éditorial** : François Bonnet

**Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).**

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

**Courriel** : [contact@mediapart.fr](mailto:contact@mediapart.fr)

**Téléphone** : + 33 (0) 1 44 68 99 08

**Télécopie** : + 33 (0) 1 44 68 01 90

**Propriétaire, éditeur, imprimeur** : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : [serviceabonnement@mediapart.fr](mailto:serviceabonnement@mediapart.fr). ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.