

Trafics en circuits au Sahel : le rôle des milices tchadiennes dans l'économie de conflit

Amanda B. Kadlec | 4 septembre 2026 | ARTICLES



Ce texte est une traduction de l'article « [Traffic Loops: The Key Role of Chad's Militias in the Sahel Conflict Economy](#) », publié le 10 mars 2026 sur le site de l'Italian Institute for International Studies.

Les réseaux de trafic transfrontaliers reliant la Libye, le Tchad et le Soudan ont fait du Nord du Tchad une plaque tournante majeure de l'économie de guerre du Sahel. Carburant, or, armes et combattants circulent désormais via des « circuits de trafics » contrôlés par les milices.

Comprendre comment les groupes armés en Afrique du Nord et au Sahel entrent en conflits ou coopèrent les uns avec les autres offre un aperçu à petite échelle de dynamiques géopolitiques bien plus vastes. Les milices libyennes, soudanaises et tchadiennes présentes dans les zones transfrontalières forment des chaînes d'approvisionnement en biens très recherchés – véhicules, carburant, denrées alimentaires, or, armes –, mais aussi en personnes. Ces réseaux logistiques sont décentralisés, mais n'en demeurent pas moins efficaces et sont fondés sur des intérêts et des profits mutuels. Bien au-delà du cadre restreint de leurs zones d'opération, les fournisseurs d'armes et les acheteurs d'or inscrivent – à distance les uns des autres et souvent par l'intermédiaire d'acteurs liés aux États – ces flux dans un réseau de clientélisme systémique plus large, qui **à la fois alimente et tire profit de la destruction de la région**. Le Tchad se trouve désormais au cœur de ces dynamiques, et plus seulement à leur périphérie. Malgré leur caractère multinodal, multidirectionnel et interdépendant, ces réseaux s'articulent autour de trois pôles de production centraux.

Le Tchad, plaque tournante de la contrebande de carburant entre les ports libyens et le Soudan

Les ports méditerranéens du Nord de la Libye constituent un point de départ essentiel pour l'analyse : le carburant subventionné provient des entreprises publiques GECOL et National Oil Corporation (NOC), est détourné vers le sud, en direction de la région de Koufra, puis vers Bir Mirgui et Nyala au Darfour (Soudan). La région du Tibesti, au Tchad, sert de **point de transit central**. Sous le contrôle des Forces armées libyennes à l'est et au sud, dans la région du Fezzan, cette zone constitue l'épicentre d'activités de contrebande très lucratives menées par des milices depuis la chute de Mouammar Kadhafi en 2011, et son importance n'a pas cessé de croître. Selon le rapport du Groupe d'experts mandaté par l'Organisation des Nations Unies (ONU), environ 185 cargaisons illégales de diesel, totalisant 1,1 million de tonnes, ont été acheminées depuis le seul port de Benghazi, **rien qu'entre 2022 et 2024**. Plus au sud, les groupes armés arabes et toubous aux commandes de la région de Koufra, alignés sur les

Forces armées libyennes – la brigade salafiste Soubuoul al-Salam (dissoute, puis rétablie au rang de brigade au début de l'année 2026) –, s'occupent de la livraison de carburant et d'armes vers les positions proches des Forces de soutien rapide (FSR) via le Tchad et le Soudan, dans le cadre du conflit qui oppose ces dernières aux Forces armées soudanaises (FAS). Ces livraisons transitent ensuite par une [série de points de passage](#).

L'expansion des Forces armées libyennes dans le Sud de la Libye au cours de la dernière décennie, parallèlement à celle du groupe paramilitaire russe Africa Corps, a reconfiguré les relations et les dynamiques de contrebande au Niger et au Tchad – traditionnellement l'apanage des groupes armés touaregs et toubous. Alors que les Forces armées libyennes confiaient auparavant le trafic à des groupes locaux, elles ont cherché à accroître leur contrôle ces dernières années. En 2025, une opération menée contre un commandant de milice a déclenché des affrontements à Al-Qatrun, poussant les combattants tchadiens qui s'y étaient établis à se disperser dans la région du Fezzan et à la frontière avec le Nord du Niger, ou, lorsque cela était possible, à retourner au Tchad. À plusieurs reprises, le commandant des Toubous en Libye, Mohamed al-Mahdi Warqadou, a pénétré en Libye, sous la bannière du Front pour l'alternance et la concorde au Tchad (FACT), via le poste-frontière d'Al-Tumm. Cela s'est produit pour la dernière fois en janvier 2026 (*l'article date de mars 2026, ndlr*), sous le nouveau nom de « Southern Rebels », à l'occasion d'affrontements avec les Forces armées libyennes, qui ont entraîné le blocage de lignes d'approvisionnement clés vers les FSR.

Dans ce contexte, les forces ukrainiennes, qui cherchent à saper le rôle de la Russie dans la région et son alliance avec les FSR, contribuent activement à la [réalisation des objectifs opérationnels de Warqadou](#), lesquels contrastent avec le partenariat entre les Forces armées libyennes et les FSR. La cohésion autrefois sans faille entre les Forces armées libyennes et les FSR au Soudan a été rompue pour la première fois en 2024, lorsque Musa Hilal – chef du clan arabe des Mahamid et de ses combattants présents au Tchad, dans le Fezzan et au nord-ouest du Niger – s'est séparé du chef des FSR, Mohamed Hamdan Daglo (« Hemetti »), [pour s'aligner officiellement sur les Forces armées soudanaises](#).

Ces événements ont entraîné une réorientation des flux de carburant et d'armes vers le Tchad via le col de Salvador, où les milices nigériennes et tchadiennes coopèrent à contrecœur pour résister à la reconquête des corridors stratégiques par les Forces armées libyennes, tout en s'affrontant entre elles pour le [contrôle de ces zones et les revenus qui en découlent](#).

Les milices tchadiennes, des intermédiaires dans la contrebande d'or

Si le carburant est acheminé vers le sud et l'est, l'or est généralement transporté depuis le Tchad vers le nord, en direction de l'Égypte et de la Libye, par voie terrestre et aérienne, ou directement vers les pays du Golfe. Les milices tchadiennes – qui combattent aux côtés de groupes alliés en Libye depuis plus d'une décennie – jouent un rôle clé d'intermédiaires dans ce processus, contrôlé par le chef du FACT, Mahamat Mahdi Ali, et son groupe ethnique, les Goranes. Le FACT a établi sa coalition multiethnique de combattants dans les villes de Al-Djoufrah et Sebha, au sud de la Libye, lors du conflit civil libyen de 2019 déclenché par les forces du maréchal Haftar, [avec le soutien des Émirats arabes unis et de la Russie](#). Suite au cessez-le-feu en 2020 et à la réduction des paiements versés aux mercenaires, le FACT et d'autres milices tchadiennes se sont déplacés afin de [se concentrer sur le commerce artisanal de l'or](#). Le Conseil de commandement militaire pour le salut de la République – une faction dissidente du FACT composée de combattants de l'ethnie Kreda et dirigée par Mahamat Hassan Boulmaye – s'est à la fois opposé au FACT et a collaboré avec lui [pour le contrôle des zones minières et des recrues](#).

La guerre au Soudan reconfigure le trafic d'or, d'armes et de combattants dans le Nord du Tchad

En 2023, le conflit au Soudan a également modifié le tracé de ces réseaux. Des armes et des munitions en provenance de Libye ont atteint Kouri Bougoudi via Oumm al-Aranib, Al-Qatrun et Emi Madama, où des trafiquants tchadiens et des réseaux de mercenaires les redistribuent vers [des marchés de l'Est du Tchad, au Darfour et au Niger](#). Les régions du Nord du Tchad servent donc désormais de points de transit stratégiques non seulement pour l'or, mais aussi pour le carburant, les armes et le déplacement de combattants destinés à [soutenir les FSR de l'autre côté de la frontière, au Darfour](#). Les Émirats arabes unis sont la cheville ouvrière de ce vaste réseau. Le matériel et les fournitures sont acheminés par avion vers les aéroports de l'Est du Tchad – notamment Amdjarass et Abéché –, puis transportés par voie terrestre vers les FSR, tandis que des caisses de lingots d'or, acquises à de très bas prix, sont [chargées dans l'avion pour le trajet retour](#).

L'or provenant du Soudan et du Tchad transite également par Port-Soudan : il s'agit de l'artère principale du transport maritime international sur la rive orientale du corridor de la mer Rouge, également dotée d'un aéroport international adjacent. Les zones minières et les axes de communication qui les relient se répartissent entre les territoires contrôlés par les FSR et ceux sous l'autorité des FAS ; toutefois, les Émirats arabes unis demeurent les [principaux destinataires de ces vastes quantités d'or](#). Rien qu'en 2024-2025, des estimations prudentes avancent que [10 à 20 tonnes d'or](#) (et plus de 700 tonnes provenant de [l'ensemble du continent africain](#)) ont fini à Dubaï. L'Arabie saoudite, partenaire principal des FAS, a ouvert un nouveau front dans sa compétition géopolitique avec les Émirats arabes unis [en investissant à son tour dans l'extraction d'or](#).

La contrebande locale, un levier d'influence étrangère

L'architecture de ce trafic international a considérablement transformé le tissu de groupes armés et leurs sphères d'activité de contrebande pour en faire des outils d'influence étrangère, façonnant ainsi les positionnements géopolitiques de la Russie, des Émirats arabes unis, de l'Arabie saoudite et de l'Égypte. Cette dynamique renforce ainsi l'économie de conflit dont tirent profit les

groupes armés au Tchad et au-delà. La portée et l'impact de l'implication des Émirats arabes unis et de l'Arabie saoudite dans la région (aux côtés de la Russie) étaient déjà bien établis en Libye et au Tchad avant que le conflit armé n'éclate au Soudan : tous deux soutiennent les Forces armées libyennes contre les groupes armés dans l'Ouest de la Libye, les Émirats jouant le rôle de principal bailleur de fonds et soutien logistique.

L'entrée de la Russie en Libye par la conclusion d'accords de sécurité et le déploiement du groupe Wagner (aujourd'hui Africa Corps), ainsi que par la collaboration avec les Émirats arabes unis (dont elle est proche) l'a positionnée comme un maillon direct et essentiel du réseau de trafics au Sahel. Alors que Moscou fournit l'assistance sécuritaire et la protection permettant aux groupes armés de s'approvisionner et de transporter des marchandises, les profits tirés du conflit soutiennent ses opérations et ses mandataires au Soudan, en Libye et au Tchad. Quant aux Émirats arabes unis, ils fournissent la logistique et les capitaux qui permettent à la Russie d'assumer son rôle, et, finalement, de [contourner les sanctions](#) sur les marchés parallèles.

Les répercussions sur la sécurité en Méditerranée et en Europe

Dans ce contexte, le circuit infini et auto-alimenté des groupes armés, des corridors de contrebande concurrents, des commanditaires étrangers et des conflits favorise une instabilité généralisée et structurelle, en créant une situation critique d'insécurité dans toute la région méditerranéenne – depuis l'entrée par la mer Rouge à Suez jusqu'au littoral nord de la Libye –, juste en face de la côte sud de l'Europe. La conséquence la plus tragique demeure la lutte que mènent des millions de personnes déplacées pour survivre dans des camps aux ressources insuffisantes.

Ces effets de l'économie de guerre ont des répercussions directes et indirectes sur la sécurité en Méditerranée et en Europe. L'extraction de l'or, les pôles et les routes de trafic – ainsi que les groupes armés au Tchad qui combattent aux côtés des FSR – sont liés à des réseaux situés sur la côte est de la Libye. Par ailleurs, Port-Soudan, contrôlé par les FAS, dispose d'un accès direct à la mer Rouge, à proximité des voies maritimes stratégiques du golfe d'Aden et du canal de Suez menant à la Méditerranée. Tant que les armes et les revenus circuleront sans entrave à travers ces deux axes majeurs, *via* ce réseau complexe de milices et d'acteurs politiques du Golfe – dont une grande partie s'articule au Tchad –, le risque pour les intérêts européens persistera.

La présence bien établie de la Russie dans l'ensemble de la région du Sahel, soutenue par les opérations logistiques et les financements des Émirats arabes unis, reste solide. Cette implantation représente un défi direct pour la sécurité européenne en Méditerranée ainsi que pour le flanc sud de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN). L'imbrication de ces intérêts financiers et stratégiques complique encore davantage la capacité de l'Union européenne (UE) à faire respecter les sanctions ou les accords de conditionnalité et à atténuer, par la négociation, les causes de l'économie de conflit et ses effets. Tout levier dont pourraient disposer les acteurs européens pour faire valoir leurs intérêts est de fait neutralisé par une concentration asymétrique du pouvoir détenue par l'axe Golfe-Russie-Sahel.

Au Tchad, ce qui n'était, dans les années 2010, qu'une affiliation de milices disparates et d'activités illicites d'exploitation artisanale de l'or s'est transformée en une économie parallèle structurée et efficace, qui a aujourd'hui des répercussions concrètes sur la sécurité de la Méditerranée centrale et orientale. Au cours de la dernière décennie, l'implication profonde des milices tchadiennes dans les marchés libyens et soudanais du trafic d'armes, de carburant et d'or a évolué, en passant d'un phénomène périphérique à un élément central de l'économie du conflit, des fluctuations des marchés financiers géopolitiques et de la perturbation de la frontière maritime avec l'Europe.

Crédits photo : NigerTZai via [Wikimedia Commons](#).

— — — . — — — . — — — . . .

Amanda B. Kadlec

Amanda B. Kadlec ([@AmandaKaldec](#)) est chercheuse indépendante et doctorante au King's College de Londres. Elle a précédemment siégé au Groupe d'experts du Conseil de sécurité des Nations unies sur la Libye.

Comment citer cette publication

Amanda B. Kadlec, « Trafics en circuits au Sahel : le rôle des milices tchadiennes dans l'économie de conflit », trad., *Le Rubicon*, vol. 6, 4 septembre 2026 [<https://lerubicon.org/trafics-en-circuits-au-sahel-le-role-des-milices-tchadiennes-dans-leconomie-de-conflit/>].