



L'ARGENT LIBYEN DE SARKOZY

Les plans secrets du terroriste Abdallah Senoussi, l'homme que Sarkozy voudrait faire oublier

Dans un livre fondé sur des documents libyens inédits, les journalistes Karl Laske et Vincent Nouzille retracent le rôle majeur du beau-frère de Kadhafi, Abdallah Senoussi, dans les attentats de Lockerbie et du DC-10 d'UTA. Les négociations pour le blanchir sont au cœur du procès de Nicolas Sarkozy.

La rédaction de Mediapart - 9 janvier 2025 à 14h16

Rien ne serait arrivé sans lui. Abdallah Senoussi est l'homme qui est au cœur du « pacte de corruption » que Nicolas Sarkozy et son entourage sont soupçonnés d'avoir conclu avec la dictature libyenne en octobre 2005. Et bien qu'il soit détenu depuis 2012 en Libye, c'est l'un des personnages majeurs du procès qui s'est ouvert, lundi 6 janvier, au palais de justice de Paris.

Ce pacte présumé était un arrangement sordide. Abdallah Senoussi, patron des services secrets et beau-frère de Mouammar Kadhafi, avait été condamné à perpétuité à Paris, six ans plus tôt, pour avoir commandité l'attentat contre le DC-10 d'UTA reliant Brazzaville (République du Congo) à Paris, le 19 septembre 1989, faisant 170 morts. Les Libyens demandaient à l'équipe de Nicolas Sarkozy de réviser sa situation pénale. Ils s'engageaient simultanément à soutenir la campagne présidentielle du ministre candidat.

Mouammar Kadhafi a expressément évoqué le sujet d'une révision de la condamnation de son beau-frère auprès de Nicolas Sarkozy lors de sa visite officielle en Libye le 6 octobre 2005. Preuve qu'il a été entendu, l'ami et avocat personnel du ministre français, Thierry Herzog, s'est rendu à Tripoli pour déplier une stratégie juridique devant les avocats d'Abdallah Senoussi le 25 novembre 2005.

Claude Guéant et Brice Hortefeux, bras droit et lieutenant du ministre de l'intérieur de l'époque, rencontrèrent respectivement le chef terroriste en secret à Tripoli respectivement les 1^{er} octobre et 21 décembre 2005, en dépit de tous les feux rouges officiels.

Passé ces conciliabules, Abdallah Senoussi fait partir, au début 2006, les premiers virements libyens vers Ziad Takieddine, puis Thierry Gaubert, un autre pilier du clan Sarkozy, et désignait Thierry Herzog pour le représenter.

Derrière cet accord sonnante et trébuchant visant à sauver Abdallah Senoussi, c'est la face la plus sombre du régime libyen que l'équipe de Nicolas Sarkozy a ainsi cautionnée, en faisant peu de cas de la décision judiciaire française dans cette affaire de terrorisme hors norme.

Dans un livre basé sur des documents libyens inédits, issus des archives d'Abdallah Senoussi et réunis par Samir Shegware, un opposant à Kadhafi rencontré par Mediapart en 2018, Karl Laske (journaliste à Mediapart) et Vincent Nouzille (journaliste indépendant) retracent le rôle majeur d'Abdallah Senoussi dans la campagne d'attentats terroristes déclenchée par la Libye de Kadhafi dans les années 1980. Mais aussi les négociations souterraines qui ont suivi avec les Occidentaux pour faire lever les sanctions de l'ONU, en acceptant la tenue de procès qui n'abordent qu'au minimum la responsabilité libyenne.

Ces archives prouvent l'intervention directe d'Abdallah Senoussi dans les préparatifs des attentats à l'explosif contre le Boeing 747 de la Pan American World Airways à Lockerbie (Écosse) le 21 décembre 1988, et le DC-10 d'UTA au-dessus du désert du Ténére (Niger), le 19 septembre 1989, qui ont fait un total de 440 morts. Elles font aussi apparaître l'implication dans ces deux attentats de l'artificier des services secrets libyens, Abou Agila Mohammad Mas'ud Kheir Al-Marini, dit « Masud » ou « Aboujila Kheir », enlevé et remis aux Américains en décembre 2022, à la suite de ses aveux dans le dossier Lockerbie, et dont le procès doit s'ouvrir à Washington en mai 2025.

Les preuves de l'intervention de l'artificier dans cette campagne d'attentats sont aussi susceptibles de provoquer à Paris une réouverture de l'enquête sur l'attentat contre le DC-10 d'UTA. « Les agents libyens avaient tout noté ou presque. Certains lieux de rendez-vous, la nature des explosifs testés, les personnes présentes, leurs repérages, les trajets des avions qu'ils voulaient cibler et qu'ils ont fait exploser, sans oublier leurs frais. Ils ont ainsi construit la mémoire des crimes commis par le régime de Mouammar Kadhafi », relèvent les auteurs.

Mediapart publie les bonnes feuilles de *L'assassin qu'il fallait sauver* (Robert Laffont), qui sort jeudi 9 janvier.

*

Entre Malte, Casablanca, Brazzaville et Dakar, le circuit des explosifs

Précise et glaçante. Cette note top-secret datée du 1^{er} janvier 1987 et adressée au directeur des opérations extérieures fait partie des documents les plus sensibles issus des archives inédites d'Abdallah Senoussi, alors numéro 2 des services de renseignement libyens. Elle signale l'expédition de 20 kilos d'explosifs, ainsi que des minuteurs et des détonateurs à deux antennes de ces services : la « station de Malte » et la « station de Casablanca ». Des « instructions » ont été données pour transporter ces 20 kilos d'explosifs dans des endroits sûrs. De quoi provoquer une vague de terrorisme sans précédent, l'explosion d'au moins une vingtaine d'avions en vol ! Frappé au cœur de son QG par les avions américains [en avril 1986], Mouammar Kadhafi mûrit sa riposte et franchit un cap supplémentaire dans sa guerre clandestine. Les lieux de stockage ne sont pas choisis au hasard.

À Malte, petite île voisine des côtes de la Cyrénaïque, les autorités sont peu regardantes sur les activités des services secrets libyens. La LAA, la compagnie aérienne libyenne, qui gère de nombreux vols vers Malte, y est bien implantée, avec des commodités d'accès et des complicités dans l'aéroport de Luqa. Le responsable local de la compagnie s'appelle, à cette époque, Lamen Khalifah Fhimah. C'est du moins son rôle officiel depuis 1982. Même s'il ne cessera de le démentir, il est surtout lié aux services secrets libyens, si ce n'est comme officier, du moins comme correspondant, ainsi que la note ci-dessous, parmi d'autres, en atteste.

Grâce à sa casquette de chef d'escadre de la compagnie aérienne, il peut aller et venir comme bon lui semble. Son bureau est un endroit commode pour entreposer du matériel sensible. Sous l'en-tête « Au nom de Dieu clément et miséricordieux – Grande Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste – Service de sécurité de la Jamahiriya – Top-secret – Date : 01/01/1987 », voilà comment les services secrets libyens présentent les choses :

« *Objet : matières explosives – Note de présentation – Frère/ Directeur des opérations extérieures*

Je tiens à vous informer que, sur la base de vos instructions, des matières explosives ont été transportées et stockées dans les stations suivantes :

Station de Malte. Poids : 10 kilos, matières explosives stockées chez le directeur de la station de Libya Airlines Malte, le Frère Khalifah Fhimah personnellement. Elles sont utilisées selon l'accord et sur la base de mes propres instructions ou celles du Frère Sabri Shadi.

Station de Casablanca : matières explosives de 10 kilogrammes avec un seul pistolet silencieux et sept balles stockées chez le directeur de la station, Misbah A. Livrée maintenant à l'assistant de l'assistant du directeur de la gare, le Frère Hadiah, qui dépend du Service, en plus d'un minuteur électronique et d'un certain nombre de détonateurs en fonction du formulaire de livraison du dépôt/ des stocks. »

Le deuxième lieu d'entreposage, à Casablanca, est tout aussi stratégique. La grande métropole marocaine est une importante zone de transit pour les marchandises du continent africain comme pour les voyageurs, *via* son aéroport international. Les services secrets libyens y sont également très présents.

Le compte rendu de cette mission secrète est envoyé à celui qui l'a ordonnée, à savoir son supérieur hiérarchique direct, un certain Abdelbaset Megrahi. Né en avril 1952 à Tripoli, cet ancien cadre de la compagnie LAA est devenu un officier de renseignement. Il dirige depuis deux ans la « sécurité aérienne » au sein de la « division des opérations » de l'OSE [Organisation de sécurité extérieure – ndlr], ce qui inclut la sécurité de la compagnie LAA.

Détail qui a son importance : Megrahi est issu de la même tribu que Saïd Rachid, l'homme qui supervise les opérations de l'OSE depuis deux ans et qui sera nommé à la tête de la Libyan Electronic Company, une

société chargée d'achats militaires sensibles. Il est aussi un ami de jeunesse d'Abdallah Senoussi, le beau-frère de Kadhafi, qui est en train de monter en puissance au sein de l'OSE. Couvé par ces deux mentors, Megrahi est promu en janvier 1987 à la tête du CEIS, une petite structure de l'OSE, officiellement dévolue à la recherche académique, mais en réalité responsable de la planification des opérations à l'étranger et de la fourniture d'équipements militaires. « *Je reconnais que je travaillais dans un bureau qui faisait partie de la sécurité et du renseignement et que j'en étais le coordinateur* », admettra-t-il plus tard.

Les « directives » du lieutenant-colonel Senoussi

En juillet 1988, le lieutenant Abdallah Senoussi charge son département des opérations techniques de tester des explosifs de haute puissance qui soient indétectables par les portiques de sécurité des aéroports. Selon toute vraisemblance, il s'agit du fameux Semtex, cet explosif plastique d'origine tchèque à base de pentrite, réputé malléable et indécélable, qui est de plus en plus utilisé par les Libyens et par des groupes terroristes. Les artificiers des services secrets libyens cherchent aussi à vérifier les effets des explosions avec différentes sortes de détonateurs et de contenants.

Ces essais se déroulent dans un endroit sécurisé, à l'abri des regards indiscrets, en plein désert de Sebha, en présence de cinq membres du service, tous identifiés, ainsi que leur grade. Un lieutenant, un certain Aboujila Mohammed Kheir, est présenté comme responsable de l'expérimentation. Il s'agit d'Abou Agila Kheir Masud, l'artificier déjà croisé dans l'affaire de l'attentat de La Belle, la discothèque de Berlin détruite par une bombe libyenne en avril 1986.

Ce Libyen discret était venu spécialement de Tripoli pour finaliser la mise au point de l'engin explosif, confié à un agent libyen et à des Palestiniens à Berlin-Est. Cette fois, selon la note libyenne, Masud est secondé par deux lieutenants et deux sous-officiers des services libyens. Voilà ce qu'indique leur rapport secret adressé au chef du département des opérations techniques :

« Conformément aux directives formulées par le lieutenant-colonel Abdallah Senoussi pour effectuer quelques expériences sur le tissu explosif, plusieurs expériences ont été effectuées aboutissant aux résultats suivants :

- 1. Deux expériences utilisant la mèche de sûreté ont abouti à la non-explosion du tissu, mais à sa combustion uniquement. Il est à noter que la première expérience a été réalisée en plein air alors que dans la seconde, le tissu a été placé à l'intérieur d'un tube métallique.*
- 2. Deux expériences utilisant une lampe à flash d'un appareil photographique ont été réalisées, aboutissant à la non-explosion du tissu, mais juste à sa combustion.*
- 3. Deux expériences utilisant une capsule électrique ont été réalisées, aboutissant à l'explosion totale du tissu avec une énergie destructive à peu près équivalente au TNT.*
- 4. Deux expériences utilisant des capsules électriques*

ont été réalisées. Dans la première, une quantité de tissu et une capsule électrique ont été placées dans un magnétophone et une autre quantité de tissu ainsi que l'engin ont été placés à l'intérieur d'une valise. L'explosion du dispositif a engendré l'explosion totale du tissu.

[...] Dans les expériences effectuées, une quantité équivalant approximativement à un kilogramme de tissu explosif a été utilisée. »

Leurs essais d'amorçage avec des mèches ont donc échoué, tout comme les tests avec des lampes à flash d'un appareil photographique. Mais ceux utilisant des « capsules électriques », autrement dit des détonateurs, ont bien abouti à l'explosion totale du matériau « *avec une énergie destructive équivalente au TNT* ». Enfin, et c'était la préoccupation principale des Libyens, la valise piégée destinée aux futurs attentats a explosé comme ils l'espéraient.

Des nouvelles expériences sont effectuées trois mois plus tard. Un rapport daté du 4 octobre 1988, et vraisemblablement rédigé par Abdelbaset Megrahi, l'homme qui a supervisé le transfert des explosifs à Malte et Casablanca en janvier 1987 (et qui sera condamné dans l'affaire Lockerbie), rend compte des nouvelles expériences réalisées « *sur une valise similaire à celle qui sera utilisée dans cette mission* ».

Et leurs conclusions sont très favorables. Tant pour l'explosion (« *très puissante* ») que pour la dissimulation du dispositif explosif, qui n'a pas été détecté aux rayons X. « *Plusieurs tests de scanner ont été réalisés, dont l'un en présence du lieutenant-colonel Abdallah Senoussi, du Docteur et des délégués de l'administration technique qui supervisent les préparatifs*, précise la note. *Le Docteur a apprécié le procédé technique avec lequel la valise a été préparée.* » Parmi les agents présents, on relève « *les Frères Aboujila Kheir [alias Masud, l'artificier], le commandant Ali Abdel Salem de la direction du renseignement et le commandant Misbah Rabeh* », mais également Abdallah Senoussi et un mystérieux « *Docteur* », preuve de l'importance stratégique des actions qui se préparent.

L'attentat de Lockerbie

Le 21 décembre 1988, une valise piégée enregistrée à l'aéroport de Malte, qui transite par Francfort et Londres, fait exploser l'avion de la compagnie Pan Am au-dessus de Lockerbie (Écosse), provoquant la mort de 270 personnes. Épargnés dans un premier temps par l'enquête, les services libyens engagent d'autres opérations.

Repérages à Roissy, Abidjan et Brazzaville

L'équipe d'Abdallah Senoussi a préparé minutieusement l'attentat contre le DC-10 d'UTA. Comme une opération militaire, mais qui ne viserait que des civils, des voyageurs lambda, des familles, des enfants. Quelques mois après l'attaque contre le Boeing de la Pan Am au-dessus de Lockerbie, en décembre 1988, les agents libyens s'emploient à déterminer leur nouvelle cible : un avion français. Ils effectuent des voyages de reconnaissance, testent les services de sécurité de plusieurs aéroports et les vols

de diverses compagnies afin de déterminer leur objectif. Ils rédigent nombre de rapports circonstanciés, que Samir Shegwara nous a procurés.

En juillet 1989, selon les archives libyennes, Lamén Fhimah, un agent libyen qui opère sous couverture de la Libyan Arab Airlines (LAA), reçoit l'ordre de visiter plusieurs aéroports « *utilisés par la compagnie aérienne française UTA pour ses vols internationaux* », à commencer par l'aérogare 1 de l'aéroport Charles-de-Gaulle à Paris. Il en dresse un compte rendu, intitulé « *Voyage de reconnaissance* ».

« Les formalités d'enregistrement et de contrôle [d'UTA à Paris] sont ordinaires et similaires à celles des autres compagnies, note-t-il. La seule procédure sécuritaire consiste à contrôler les bagages par un système de rayons X et les passagers par le portique de sécurité. » Sur les vols de Paris à Nice, puis de Ouagadougou (Burkina Faso) à Abidjan (Côte d'Ivoire), le Libyen relève que deux agents de sécurité sont présents lors de la montée à bord ou de la sortie des passagers. Il patiente douze heures à Abidjan pour reprendre un vol vers Lomé (Togo).

« Il est à noter le flot de voyageurs qui fréquentent toutes les salles (transit, arrivée et départ), poursuit-il. Lors de mon attente à l'aéroport, j'ai pu sortir et me déplacer facilement de la salle d'arrivée à la salle de transit et vice versa plus de dix fois, ma valise à la main. Il y avait un seul dispositif à rayons X à l'entrée de la salle de transit, j'ai essayé le passage avec une pièce métallique, et à l'un de mes passages, l'équipement en question n'a pas décelé la présence de cette pièce. »

L'agent glane quelques informations sur l'ambiance d'Abidjan, dont on lui dit que la criminalité et l'insécurité y ont progressé, surtout la nuit. Puis il prend le vol d'Air Afrique pour Lomé, où il se livre aux mêmes vérifications que précédemment, d'où il ressort que l'aéroport est « *organisé et ponctuel* ». Il repart par le vol suivant d'Air Afrique pour Brazzaville (Congo), où l'attend un conseiller de l'ambassade libyenne, Abdallah Elazragh, lui aussi membre des services kadhafistes.

« Le bâtiment de l'aéroport de Brazzaville est ancien, délabré et grouillant de monde, de policiers et de gendarmes dans tous les coins et recoins », résume Lamén Fhimah, poursuivant ses constatations. Cette présence policière s'explique par le départ pour Paris du président congolais, peu avant. « *Mon passeport a été vérifié au poste de contrôle, et je suis passé aux douanes, où mon bagage à main a été fouillé manuellement. Puis je me suis dirigé vers le hall des bagages pour récupérer mes valises, pour passer une nouvelle fois devant les douanes. J'ai remarqué l'absence de tout dispositif technique de fouille et d'inspection lors du départ* », poursuit-il.

L'agent s'attarde afin de vérifier les conditions d'embarquement à Brazzaville. « *Le voyageur passe à la fouille manuelle avant l'enregistrement des bagages auprès des compagnies aériennes. Puis il passe dans un petit hall, où des civils et des policiers procèdent au contrôle des passeports et à une fouille des bagages à main. Enfin, les voyageurs peuvent rejoindre les salles de transit et l'embarquement. À ce stade, il n'y a pas de fouille ni d'inspection* », relève-t-il. L'agent libyen note

aussi que « *le versement de pots-de-vin prévaut à l'aéroport de Brazzaville* » et que « *c'est bien clair chez les agents de contrôle des passeports et agents de sécurité* ». S'arrêtant pour la nuit à Brazzaville, il a déposé son passeport et rempli une demande de visa de transit au bureau de contrôle. Le lendemain, son accompagnateur Abdallah Elazragh a dû verser son obole au chef de service pour récupérer le passeport.

Lamen Fhimah quitte Brazzaville en direction de N'Djamena (Tchad), puis de Paris, par l'avion de la compagnie UTA. Ce vol sera finalement choisi pour l'attentat. L'appareil reste une heure en transit à l'aéroport de N'Djamena. À bord, l'agent libyen constate l'afflux de voyageurs. Il relève que les passagers en transit sont tenus de garder leur place. Pour passer le temps, il note sur le tarmac la présence d'avions de combat, d'avions militaires Transall et de canons anti-aériens, ainsi que leur nombre précis. Le Tchad reste un adversaire de l'État libyen. À la fin de son rapport, l'homme signale qu'il a placé un appareil photo Polaroid dans ses bagages enregistrés lors de ce vol. Il avait indiqué auparavant qu'il avait gardé jusqu'alors l'objet dans son bagage à main.

Lors de l'attentat contre le Boeing de la Pan Am en décembre 1988, l'explosif avait été dissimulé dans une radiocassette Toshiba. Fhimah semble donc parfaitement informé de l'objectif de sa mission. Ancien chef d'escadre de LAA à Malte, où il a gardé ses habitudes, il sera mis en cause lors de l'enquête sur l'attentat de Lockerbie, mais la justice écossaise l'acquittera, faute de preuves jugées suffisantes. L'apparition de son nom dans l'affaire du DC-10, ainsi que dans plusieurs rapports des services spéciaux précédant l'attentat de Lockerbie, est l'une des révélations des documents obtenus par Samir Shegwara.

Frappé deux avions simultanément

L'idée germe au sein du service secret libyen de frapper deux avions français simultanément à leur arrivée à Paris. Un rapport détaille le projet d'utiliser deux valises explosives dans deux vols distincts. La première cible est un DC-10 qui décolle de Brazzaville le samedi, à 21 h 10, vers Bangui (République centrafricaine), où il se pose à 22 h 40 et repart à

23 h 40 vers N'Djamena, où il arrive à 0 h 35, et repart à 1 h 40 vers l'aéroport Charles-de-Gaulle, où il doit atterrir à 8 h 15. « *Techniquement, il est possible de déterminer l'horaire qui nous convient, par exemple au-dessus de N'Djamena, ou après le départ de N'Djamena, ou au-dessus de la ville de Paris ?* » note un agent libyen.

La seconde cible est un avion d'Air France qui relie Nairobi (Kenya) à Paris et décolle le samedi soir. Le plan prévoit d'embarquer l'« objet » à l'aéroport d'Entebbe (Ouganda) à 12 h 45 vers Nairobi, où il arrivera à 13 h 15, restera en transit environ onze heures, pour reprendre sa route dans l'avion français, prévu pour décoller à 23 h 45 de Nairobi, et atterrir à Paris à 7 heures. « *Cette idée nous permet d'œuvrer simultanément dans deux aéroports, le même jour, soit le samedi soir* », conclut l'agent, qui souligne que, faute de simultanéité, les mesures de sécurité seront renforcées dans les aéroports dès la première opération, rendant la seconde impossible à réaliser plus tard.

Le 24 juillet 1989, le service libyen des opérations extérieures conclut sa phase de réflexion et préconise un attentat unique, visant le vol UTA 772 reliant Brazzaville à Paris via N'Djamena. Un rapport à l'entête du CEIS de Tripoli est adressé au directeur de gestion des opérations extérieures, qui n'est autre, à l'époque, qu'Abdallah Senoussi. Intitulé « *Note pour présentation* », il a pour objet les « *informations de reconnaissance* » effectuées par l'agent Lamen Fhimah. Il y est [notamment] écrit :

« *La situation sécuritaire à l'aéroport de Brazzaville est en quelque sorte chaotique. Les mesures de sécurité ne sont pas renforcées, les mesures de contrôle sont très ordinaires. Grâce au vol de reconnaissance, nous avons pu faire passer l'outil auxiliaire à l'exécution de l'opération dans la valise par la soute à bagages sans difficulté ou observations à signaler.* »

Un Polaroid faisait bien partie de la phase de test du voyage de « *reconnaissance* ». Le rapport poursuit :

« *Les mesures requises pour l'exécution :*

Suite aux résultats positifs réalisés du vol de

reconnaissance, il faut fournir ce qui suit :

Des équipements et un technicien pour préparer la valise à partir du site de déclenchement de l'opération.

— *Durée : 2 heures + le temps avant le décollage.*

— *L'expédition du bagage sans passager exige l'intervention de notre agent sur place. Par conséquent, des risques encourus peuvent surgir, et il faut procéder à la recherche d'un passager africain facile à duper et l'envoyer en tant que passager ordinaire sans la moindre intervention de notre part.* »

Le modus operandi est donc choisi. Car un passager semble avoir été effectivement dupé par les Libyens. Il s'agit d'un militant du mouvement révolutionnaire congolais (la Communauté démocratique révolutionnaire zaïroise [CDRZ]), proche des services spéciaux libyens, Apollinaire Mangatany, qui meurt dans l'attentat. Abdallah Elazragh, le conseiller de l'ambassade de Libye, lui a remis son billet, le matin de son départ.

« *Une carte indiquant la trajectoire et des informations sur le vol* » est annexée. Sur cette carte sont tirés des traits fléchés suivant le parcours du DC-10.

« *Ce rapport et le suivant sont considérés comme finaux, ensuite ce sera l'exécution* », peut-on lire.

L'attentat contre le DC-10 d'UTA

Le 19 septembre 1989, une nouvelle valise piégée est enregistrée sur le vol UTA 779 Brazzaville-Paris par Apollinaire Mangatany. Le DC-10 explose après son dernier contact radio de 13 h 35, provoquant la mort de 170 personnes, au-dessus du désert du Ténére (Niger).

*

Karl Laske et Vincent Nouzille, *L'assassin qu'il fallait sauver*. Éditions Robert Laffont, 9 janvier 2025, 22,50 euros, 391 pages.

La rédaction de Mediapart