

M5, l'autoroute du nouveau

Syrie. Cet axe commercial, qui relie le nord du pays au sud, est aussi stratégique pour le nouveau pouvoir que pour la Turquie.

DE NOS ENVOYÉS SPÉCIAUX EN SYRIE,
GUILLAUME PERRIER ET DAHMAN ALASAAD
PHOTOS : ANTOINE AGOUDJIAN

Cela faisait douze ans qu'on ne mangeait plus de bananes à Damas. Ni la petite banane sucrée d'Anamur, produite en Turquie, ni sa lointaine cousine d'Équateur ne parvenaient plus jusqu'à la capitale syrienne. Depuis le début de la guerre civile, en 2012, et la partition du pays entre le régime de Bachar el-Assad et les zones tenues par les rebelles, dans le Nord, la principale route d'approvisionnement commerciale était entrecoupée de barrières et de checkpoints, elle était même régulièrement l'enjeu de violents combats. « Il était impensable de pouvoir faire venir des produits depuis la Turquie jusqu'à Damas. Depuis la chute du régime, c'est de nouveau possible », se réjouit Qassim, un intermédiaire syrien, le 15 décembre. Accroché à son téléphone, cet homme d'une quarantaine d'années passe commandé d'un conteneur de bananes en provenance de Mersin, le grand port turc. Moins de quarante-huit heures plus tard, elles sont à Damas.

Après des années de souffrances et de restrictions économiques, les vanes du négoce se sont soudainement rouvertes. Dans le centre-ville, des trottoirs sont envahis de voitures neuves à vendre. « Combien celle-là ? » hurle Mohamed à un revendeur par la fenêtre de sa vieille berline. Dans les rues de la capitale syrienne, comme dans les vitrines des boutiques, c'est comme si le temps s'était arrêté. De vieilles Américaines chromées côtoient des Peugeot et des Coccinelle des années 1960. « Les seuls modèles postérieurs à 2011 que l'on croise appartiennent à des proches de hauts respon- »

Réunis. Au poste-frontière de Bab Al-Hawa, des Syriens exilés parfois depuis plus de dix ans retrouvent leur famille.

ANTOINE AGOUDJIAN POUR « LE POINT »

*** sables du régime Assad qui ont bénéficié de passe-droits », commente ce trentenaire.

En quelques jours, depuis le 8 décembre, toutes les barrières sont tombées. L'autoroute M5 – reliant Alep et Damas, les deux principales villes du pays – est débarrassée de toute présence des soldats de l'armée syrienne, qui semble s'être évaporée. Les carcasses de chars et de véhicules militaires sont progressivement enlevées. La ligne de démarcation qui s'était figée depuis mars 2020 entre les troupes d'Assad et les rebelles et djihadistes d'Idlib, sous la domination de Hayat Tahrir al-Cham, n'existe plus.

Les camions de marchandises et les cars circulent de nouveau le long de cet axe qui se prolonge jusqu'à la frontière turque, au nord, et la frontière jordanienne, au sud, rétablissant une voie commerciale vitale pour toute la région. Des territoires coupés les uns des autres se reconnectent, et tout le pays retrouve un peu de souffle. À la gare routière de Homs, un soldat démobilisé de service d'Alep à Damas après cinq ans de service. Abou Jawad, 33 ans, va retrouver sa famille. Mais il s'insquète auprès du chauffeur. « Je n'ai plus de carte d'identité... » « Ne t'inquiète pas, lui répond ce dernier, il n'y a plus de checkpoints. »

Cette réouverture a des conséquences immédiates. Dans le nord-ouest du pays, à Bab el Hawa, « la porte du vent », poste frontière ouvert avec la Turquie,

des réfugiés rentrent par milliers après des années d'exil. Toutes les demi-heures, les chauffeurs de taxis agitent et guettent le « point zéro ». À intervalles réguliers, un minibus arrive du côté turc et des dizaines de Syriens en descendant, chargés de valises et d'enfants. Sur le trottoir, des familles se tombent dans les bras après des années de séparation. Des bambins nés en Turquie font connaissance avec leur grand-père. « Je l'emmenai à Hama », dit un père, tout sourire, à sa petite fille, qui porte un sac à dos rose. Ra-

Le trajet du poste-frontière jusqu'à Damas coûte 250 dollars, une fortune pour la Syrie.

pidement, il charge tous les bagages dans une petite remorque et s'enfonce dans un minibus. Après quelques minutes de frénésie, tout le monde s'est dispersé, en direction d'Alep, de Hama, de Homs ou de Damas, autant de villes qui étaient sous le contrôle du gouvernement de Bachar el-Assad depuis des années. Jusqu'au minibus suivant.

Pour faciliter les retours, « la frontière est ouverte vingt-quatre heures sur vingt-quatre », explique Suhel Katab, un chauf-

feur de taxi. « Hier, j'ai emmené une famille à Damas, ils criaient de joie dans la voiture et, à l'arrivée, ils ont embrassé le sol en remerciant Dieu », poursuit-il. Un autre minibus arrive, et Suhel embarque une famille de cinq personnes, direction Hama. Le trajet jusqu'à Damas coûte 250 dollars, une fortune pour la Syrie. Mais le prix du litre d'essence, sur le marché noir, s'est envolé au-dessus des 5 dollars. « Des dollars, des dollars, tout se paie en dollars ou en livres turques. Ici, pour la monnaie syrienne, il faut une balance », lance-t-il avant de démarrer en trombe.

Entre deux flots de réfugiés, ce sont les camions qui entrent à Bab el Hawa, chargés de ciment et de matériaux de construction, de câbles, de produits agricoles... « On part charger au point zéro, où sont débarquées les marchandises turques », explique Abdallah Abbas, un chauffeur de poids lourd de 26 ans. Dès qu'on décharge, on repart, ça ne s'arrête pas. Cette fois, on a du bois de chauffage pour une petite ville près d'ici. »

Droits de douane. Le point de passage de Bab el Hawa est stratégique. Il a longtemps été une fenêtre vitale pour les déplacés syriens, permettant le passage de l'aide humanitaire et l'approvisionnement de la région par la Turquie. Mais il représente aussi un élément décisif de l'ascension d'Ahmed al-Chareh, dit Abou Mohammed al-Joulani, le chef de l'HTC. Contrôlé, avec le consentement d'Ankara, depuis 2014 par les rebelles d'Idlib, alors dominés par les djihadistes du Front al-Nosra, liés à Al-Qaïda, la « porte du vent » a constitué une manne financière qui n'est pas sans rapport avec la montée en puissance d'Al-Joulani sur le Nord-Ouest syrien. Le « gouvernement de salut syrien » dirigé par Hayat Tahrir al-Cham (HTC) à Idlib depuis 2017 en a tiré profit grâce à un système de taxes bien rodé qui est devenu sa principale ressource. Le directeur des douanes de la région n'est autre qu'Abou al-Motira, le beau frère d'Al-Joulani, ce qui laisse planer les soupçons sur la nouvelle administration au pouvoir. « Pour chaque cargaison, on paie en fonction du poids et du type de marchandises », complète Abdallah Abbas. Selon un document de 90 pages établi par les douanes du gouvernement d'Idlib que nous avons pu consulter, les produits importés de Turquie sont classés en centaines de ca-



Connexion. L'autoroute part de la frontière syro-turque et conduit jusqu'à Jordanie.

tégories. Les équipements électroniques et militaires sont taxés à 80 dollars par tonne, la construction, le textile et les meubles à 40 dollars, les produits alimentaires – viande, poisson, céréales – à 30 dollars, le pétrole à 20 dollars. Les corans sont exemptés.

L'attaque éclair lancée par l'HTC le 27 novembre enfonce rapidement les lignes. Dès le lendemain, ses combattants parviennent à Alep et à Saraqeb, un carrefour où se croisent les autoroutes M4 et M5. La première est la « route du pétrole », qui relie l'extrême Nord-Est – et les champs pétroliers de Rmelan, proches de la frontière avec le Kurdistan irakien – au port de Tartous, à l'ouest. Elle est également empruntée par les compagnies russes qui exploitent les mines de phosphate du désert syrien et exportent le précieux minéral via le Liban. La seconde, la M5, descend vers Damas et rejoint la Jordanie puis l'Arabie saoudite. Cette route internationale est devenue l'autoroute de la révolution. Le nœud de Saraqeb a été violemment bombardé par l'armée syrienne et par son allié russe en 2017. En 2019, l'opération Source de paix, lancée par la Tur-

Le 29 novembre, les barrages militaires répartis le long de la M5 se sont volatilisés.

quie et ses mercenaires syriens regroupés au sein de l'Armée nationale syrienne (ANS), avait tenté de s'emparer de la ville en ruines. Mais, quelques mois plus tard, celle-ci avait été reprise par l'armée d'Assad, au prix d'une féroce bataille et de plus de 2 millions de déplacés. Un accord signé en mars 2020 avait gelé les positions, laissant la M5 entièrement sous le contrôle du régime. L'accord a volé en éclats le 29 novembre 2024, et les barrages militaires se sont volatilisés. Des armées restent cachées au fond de la baraque du vendeur de café, des hommes de l'HTC, en civil, étant prêts à les engager en cas de tension. Seuls demeurent visibles les postes d'observation turcs déployés après 2019. En contrebas de la route, un tracteur la-

boures son champ en contourant le char qui s'y est enlisé.

Après Saraqeb défile un paysage gris centre de villes dévastées. La M5 file à travers Maarat al-Nouman et Khan Cheikhoun jusqu'à Hama. Autant de villes qui furent des foyers de la révolution contre le régime d'Assad en 2011 puis ont été rasées par l'aviation ou ont été la cible d'attaques chimiques au sarin et au chlore. Mais, le 5 décembre dernier, les combattants d'Idlib fondent sur Hama, puis sur Homs le 7. Le verrou stratégique saute.

Système de prédation. À Talbissé, au nord de Hama, les rebelles se sont emparés d'un gigantesque parking et de centaines de camions qui appartiennent à la fratrie Katerji, soutien inconditionnel du régime d'Assad et de son allié iranien. Le groupe dirigé par Houssam, Mohammad et Baraa, trois frères originaires de Raqqa, est l'un de ceux qui ont le plus profité des restrictions, créant un vaste système de contrebande entre les zones tenues par le régime et les secteurs contrôlés par les Kurdes, trafiquant même avec Daech. « Ils possèdent ***



Stratégique. Checkpoint entre le champ pétrolier d'Al-Kharata et Damas tenu par l'HTC.



Retour. « Hier, j'ai emmené une famille à Damas [...]. À l'arrivée, ils ont embrassé le sol en remerciant Dieu ! » se réjouit un chauffeur de taxi.

... une flotte de 5 000 camions et contrôlaient tout le marché du transport routier avec un système de prédation perfectionné. « Ils empêchaient les chauffeurs indépendants de travailler et trachaient ensuite leurs véhicules à bas prix. Malheureusement, c'est HTC qui en a pris le contrôle », montre Abdulmayin, un chauffeur de citerne. D'autres conducteurs racontent que la compagnie les faisait travailler quasiment comme des esclaves, en échange d'une exemption de service militaire. Les Katerji, placés sur la liste des sanctions du Trésor américain en 2018, ont également financé avec le Hezbollah libanais une milice armée dans le Golan occupé par Israël et transporté des armes en provenance d'Irak. En juillet dernier, Baraa Katerji, le plus influent, a été assassiné par un drone israélien près de la frontière libanaise.

Une semaine après l'entrée de HTC à Homs, la principale raffinerie syrienne redémarre sous le contrôle des nouvelles autorités. Elle aussi appartenait aux frères Katerji. Les camions-citernes arrivent tout droit du champ pétrolier

La Turquie voudrait reconstruire le chemin de fer d'Istanbul à La Mecque en passant par Damas.

d'Al-Kharata, près de Deir ez-Zor. « Au temps du régime, beaucoup sont morts à cause des dangers sur la route. Nous étions escortés par la 4^e division de l'armée syrienne, qui nous rackettait, jusqu'à 150 dollars par trajet. Ils nous prenaient notre slip, s'emporte Ziyad Abdullah, quinze ans de métier, en faisant de grands gestes. Aujourd'hui, c'est le premier voyage de ma vie où je n'ai rien payé. » Même constat du côté des immenses silos, au nord de Homs. Des camions de blé arrivent d'Alep pour relancer la production de pain.

L'économie syrienne redémarre doucement, après avoir été confisquée et pillée par les proches du régime et ses alliés pendant plusieurs décennies. Le

croissant pro-iranien est taillé en pièces. Outre les Syriens, les principaux bénéficiaires de cette réouverture pourraient être les industriels turcs, prêts à réinvestir le pays pour prendre part à sa reconstruction. Tout le secteur du BTP se frotte les mains. Le ministre turc des Transports, Abdulkadir Uraloglu, a annoncé l'intention d'Ankara de reconstruire le chemin de fer du Hedjaz, d'Istanbul à La Mecque en passant par Damas – un vieux rêve du sultan Abdulhamid II, réalisé en 1900 et qui avait été remis au goût du jour avant le déclenchement de la guerre civile. La Turquie se positionne aussi pour rouvrir les ports et les aéroports et rebâtir ponts et routes, afin de s'aménager un corridor commercial qui relierait le port turc de Mersin à ceux d'Aqaba, en Jordanie, et de Djedda, en Arabie saoudite. Cet axe nord-sud entre la Turquie et le Golfe, qui traverse la Syrie et concurrence les plans iraniens, avait été imaginé par l'ancien ministre turc des Affaires étrangères, Ahmet Davutoglu, avant d'être abandonné à cause de la guerre.

