

Des migrants contre des armes. Routes et trocs illicites dans la Corne de l'Afrique et au Yémen

*Alexandre Lauret*¹

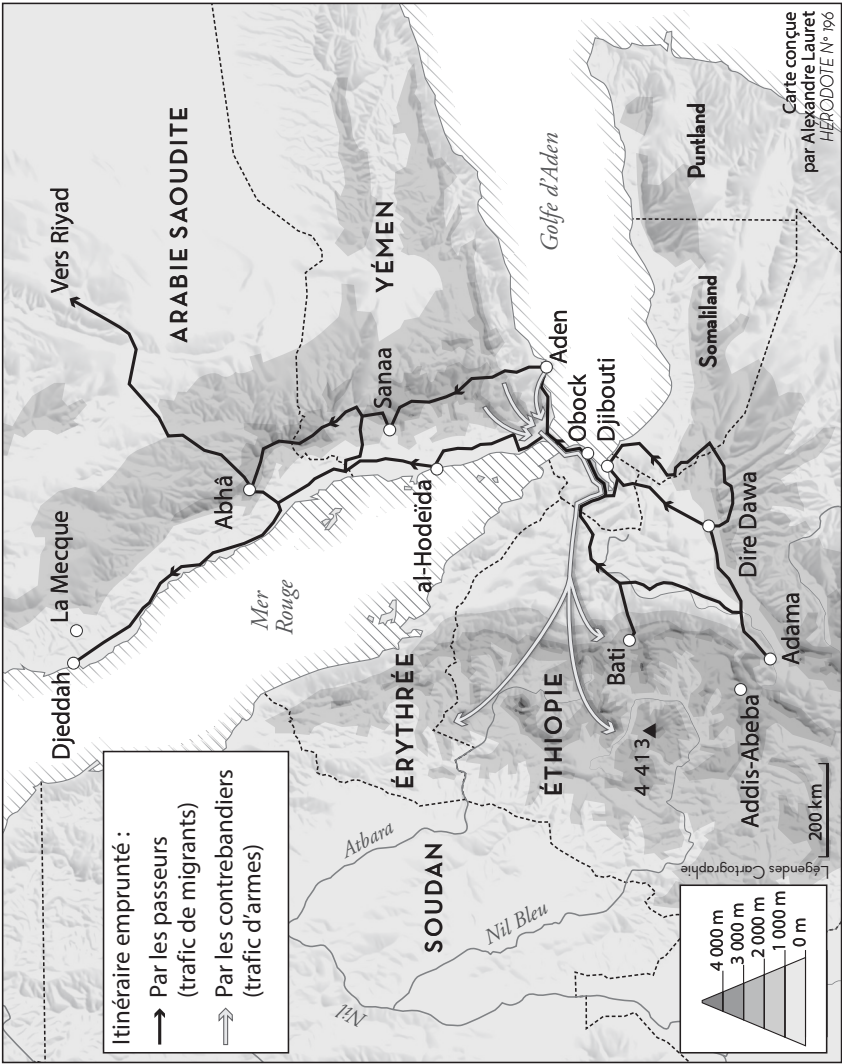
Les plages désertiques du nord de Djibouti offrent un tableau singulier de la mondialisation contemporaine. Situées à une cinquantaine de kilomètres de la dernière ville, Obock, et à une quarantaine de la frontière fermée avec l'Érythrée, face au Yémen en guerre depuis 2014, cette région reculée demeure néanmoins l'un des carrefours centraux de l'une des routes illicites les plus prospères de la mer Rouge. Chaque soir, des passeurs djiboutiens y amènent une centaine de migrants éthiopiens pour les faire embarquer sur des navires à destination du Yémen, puis de l'Arabie Saoudite. Ces mêmes navires n'accostent pas à vide sur les plages djiboutiennes. Les marins yéménites transportent une variété de biens de contrebande : motos, khat, drogues, produits alimentaires ou technologiques (téléphones portables, téléviseurs, etc.) et surtout des armes. Ces dernières sont essentiellement des armes légères telles que des kalachnikovs, des révolvers ou des pistolets. Aussitôt débarquées sur les plages djiboutiennes, les armes sont prises en charge par des passeurs, qui les font transiter jusqu'à la frontière éthiopienne, empruntant le même itinéraire que les migrants quelques heures plus tôt. En Éthiopie², les armes seront redistribuées aux commanditaires : hommes politiques, commerçants et groupes paramilitaires proches des *dalals*³ éthiopiens.

1. Chercheur Afrique de l'Est à l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire (IRSEM) et chercheur associé au LADYSS UMR 7533 (Laboratoire dynamiques sociales et recompositions des espaces) de l'université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis.

2. D'après les passeurs, certaines armes seraient acheminées jusqu'au Soudan.

3. Ce terme vernaculaire désigne les intermédiaires et, par extension, les patrons des réseaux de passeurs.

CARTE 1. – DES MIGRANTS CONTRE DES ARMES ENTRE
LA CORNE DE L’AFRIQUE ET LA PÉNINSULE ARABIQUE



Hérodote, n° 196, La Découverte, 1^{er} trimestre 2025.

Les échanges nocturnes sur les plages djiboutiennes se déroulent à la croisée de deux routes illicites au sud de la mer Rouge. D'une part, un trafic de migrants s'est développé entre la Corne de l'Afrique et la péninsule Arabique entre 2007 et 2020 [Lauret, 2022]. Pendant ces treize années, plus d'un million deux cent mille Éthiopiens ont eu recours à des réseaux de passeurs pour traverser illégalement le nord de Djibouti, le détroit de Bab el-Mandeb, le Yémen en guerre et atteindre l'Arabie Saoudite, où ils trouvent des emplois souvent précaires et mal rémunérés que les Saoudiens ne souhaitent plus exercer. D'autre part, un trafic d'armes s'est greffé sur cette route migratoire en sens inverse, du Yémen vers l'Éthiopie en transitant également par les territoires afars du nord de Djibouti. Cependant, contrairement au trafic de migrants, celui des armes est resté épisodique. D'après les passeurs djiboutiens y ayant pris part, les quantités transportées n'ont jamais dépassé la centaine de kalachnikovs par traversée maritime et les livraisons d'armes dépendaient surtout des besoins et des événements politiques qui ont marqué les sociétés du sud de la mer Rouge ces dernières années.

Cet article analyse la construction et la pérennité de la route illicite par laquelle passeurs et *dalals* échangent des migrants contre des armes pendant plus d'une décennie. L'existence de ce « troc » illégal soulève des questions sur la manière dont il résiste aux aléas politiques locaux et régionaux des sociétés de la sous-région. Contrairement à un État yéménite en faillite ou à un État éthiopien qui peine à contrôler ses périphéries (les territoires somali et afar), Djibouti est un régime autoritaire accueillant les bases militaires de puissances étrangères (Chine, États-Unis, France, Japon, Italie). Son appareil d'État sécuritaire exerce un contrôle strict sur la population d'un million d'habitants dans un territoire souvent décrit comme un micro-État. Apparaît alors le paradoxe d'un régime autoritaire gouvernant un territoire restreint pourtant traversé d'ouest en est par un trafic illicite de migrants et d'est en ouest par un trafic d'armes. Cependant, dans cette région en proie à de nombreuses crises, éradiquer les trafics illicites est-il réellement un objectif politique ? Ne deviennent-ils pas au contraire une ressource ou un pouvoir à capter ?

Répondre à ces questions nécessite de s'intéresser aux liens de causalité existant entre les crises qui parcourent les sociétés du sud de la mer Rouge, c'est-à-dire celles de la Corne de l'Afrique et du Yémen, et le développement d'opportunités économiques ou politiques qu'elles produisent ou alimentent en retour. Cette ambiguïté de la crise renvoie à sa double étymologie grecque *krisis* et *kairos* [Hartog, 2020] : la première notion évoque un moment de rupture et de changement aussi profond qu'inattendu, tandis que la seconde fait référence au choix et au moment opportun d'agir. Autrement dit, si les guerres affectent tragiquement les sociétés de la sous-région, elles engendrent également, en miroir, des opportunités autour du développement d'activités illicites pour un certain nombre d'entrepreneurs qui

redéfinissent les potentialités des territoires de passage et des biens à faire transiter d'une rive à l'autre. Comprendre le développement de ce troc de l'illicite entre migrants et armes revient donc à explorer la « fabrique » de l'instabilité des États du sud de la mer Rouge à travers les trafics qu'ils produisent.

Pour étayer ces réflexions, la présente contribution s'appuie sur des données empiriques recueillies auprès de passeurs djiboutiens entre 2018 et 2022. Des observations du trafic et des entretiens ont été réalisés pendant plus de deux ans sur le terrain, au contact des réseaux de passeurs dans le nord de Djibouti, ce qui a permis d'acquérir une connaissance ethnographique approfondie de leurs activités et de leur fonctionnement. À l'inverse, il convient de préciser que certaines informations concernant l'utilisation des armes en Éthiopie restent parcellaires et dépendent de ce que les passeurs ou les *dalals* ont bien voulu révéler. Cette distinction effectuée, cet article s'ouvre sur la « fabrique » des routes de l'illicite par la déstabilisation des États du sud de la mer Rouge. Il analyse ensuite le développement du troc de l'illicite – des migrants contre des armes – en explorant les valeurs de chaque « marchandise » avant de conclure sur la façon dont ces échanges produisent à leur tour de l'instabilité et donc maintiennent voire entretiennent les routes de l'illicite.

La fabrique des routes de l'illicite

Nous devons l'anecdote suivante à un passeur djiboutien qui s'était embarqué sur un coup de tête avec un convoi de migrants éthiopiens et de marins arabes pour rencontrer les *dalals* yéménites. Au bout de quelques jours, à l'heure du retour, il avait assisté à une scène qui aurait été cocasse si elle n'avait été aussi tragique. Le Yéménite qui semblait être le chef avait ordonné à des Éthiopiens de charger plus d'armes que de coutume – « plusieurs centaines de kalach ». Le passeur s'en étant étonné, le *dalal* avait répondu qu'il avait reçu une commande plus importante en raison de la flambée de violence dans les campagnes éthiopiennes. Le Djiboutien ayant demandé d'où provenaient les armes, l'homme lui avait répliqué, le plus naturellement du monde : « des casernes de l'armée yéménite ». Ainsi, il semble que le développement des routes de l'illicite dans le sud de la mer Rouge ne puisse s'expliquer que par la genèse de troubles et des opportunités créées par la déstabilisation qui en résulte d'une rive à l'autre. Analyser la « fabrique » des activités illicites nécessite donc de revenir sur les facteurs de déstabilisation : l'Éthiopie et la migration vers la péninsule Arabique ; le Yémen comme plaque tournante des armes dans la région ; enfin, les régions à la marge de l'État de Djibouti qui deviennent de fait des territoires attractifs au développement – au passage – d'activités illicites.

Hérodote, n° 196, La Découverte, 1^{er} trimestre 2025.

L'Éthiopie, un « réservoir » migratoire tourné vers l'Arabie Saoudite

L'histoire contemporaine de l'Éthiopie est marquée par une multitude de crises. L'effondrement de l'Empire éthiopien en 1974 conduit à l'instauration du régime autoritaire du gouvernement provisoire de l'Éthiopie socialiste (DERG). Le pays est alors plongé dans une guerre d'indépendance contre l'ancienne colonie italienne de l'Érythrée, qui va durer près de trois décennies (1961-1991). La guerre d'indépendance se mue peu à peu en guerre civile au cours des années 1980 et elle aboutira à la chute violente du DERG en 1987. L'indépendance de l'Érythrée, acquise en 1993, prive l'Éthiopie d'un accès à la mer Rouge, et la reprise des hostilités (1998-2000) provoque la rupture des relations ainsi que la fermeture de la frontière entre les deux États jusqu'à la fin des années 2010.

Chacune de ces guerres engendre des vagues d'exil vers les pays de la sous-région. Les exilés trouvent d'abord refuge à Djibouti [Chiré, 2018] avant de tenter leur chance, pour certains, au Yémen puis en Arabie Saoudite au début des années 1990. Les premiers Éthiopiens y parviennent illégalement lorsque le royaume wahhabite expulse plus d'un million de travailleurs yéménites en raison du soutien de leur pays à l'invasion du Koweït par l'Irak de Saddam Hussein en 1991 [Bonney, 2017, p. 210]. Ces expulsions constituent un véritable appel d'air migratoire dans une Arabie Saoudite en plein boom pétrolier, et la migration éthiopienne se développe pendant les décennies suivantes pour combler ces besoins. Si les migrants éthiopiens y occupent les emplois les plus humbles de l'économie saoudienne (domestique, prostituée, ouvrier du bâtiment, chauffeur de taxi, etc.), ils sont mieux rémunérés qu'en Éthiopie : un berger éthiopien en Arabie Saoudite gagne quatre à cinq fois plus qu'un fonctionnaire de l'État fédéral.

Ce différentiel économique entre les deux rives de la mer Rouge fait de l'Arabie Saoudite un véritable eldorado économique pour de nombreux candidats à la migration. Bien que l'Éthiopie connaisse au début du XXI^e siècle une période de forte croissance du PIB, les réalités économiques locales sont plus complexes. Avec plus de 120 millions d'habitants, la forte démographie du pays engendre des phénomènes de surpopulation dans les zones rurales, une raréfaction des ressources en eau et en terres, ainsi que des clivages et des tensions qui entraînent souvent un exode rural vers les villes, voire des tentatives de migration vers les États voisins de la sous-région. Des agences de travail sponsorisées par les États de la péninsule Arabique (Koweït, Arabie Saoudite, Jordanie, etc.) se multiplient dans les centres urbains du pays, mais, rapidement, l'offre dépasse la demande. En réponse à la saturation du marché, une économie transnationale de passeurs se développe à partir de 2007, d'abord entre l'Éthiopie et Djibouti, puis avec le Yémen et l'Arabie Saoudite.

L'économie transnationale de passeurs, également désignée par le législateur comme « trafic de migrants », repose sur un réseau établi dans les quatre États de la route migratoire dite orientale de l'Éthiopie. À l'image des maillons d'une chaîne, les passeurs sont connectés entre eux et font circuler leurs convois de migrants de relais en relais au sein des différents territoires traversés en quelques semaines – contre plusieurs mois au début de la décennie 1990. Néanmoins, recourir aux réseaux de passeurs engendre un coût financier considérable, variant de 1 000 à 1 500 dollars. Pour financer une telle somme, les candidats à la migration recourent à des financements collectifs (famille, tontine, etc.) ou s'endettent auprès de prêteurs sur gages, qui vérifient la solvabilité de la famille. La migration vers l'Arabie Saoudite est donc sélective, restreinte le plus souvent aux familles *habeshas* (les populations amharas et tigréennes), qui sont historiquement mieux intégrées dans les structures administratives de l'État fédéral.

L'économie du passage connaît un essor considérable dès sa mise en place en 2007, puis tout au long de la décennie suivante. D'après les données des Nations unies, le nombre de migrants ayant effectué la traversée maritime du détroit de Bab el-Mandeb était de 11 000 personnes en 2006, près de 30 000 l'année suivante, et finit par dépasser la barre symbolique des 100 000 personnes en 2011. Les passeurs djiboutiens maintiennent le rendement en faisant franchir le détroit à plus de 100 000 Éthiopiens en moyenne chaque année durant les années 2010. Ce nombre élevé de traversées s'explique par un contexte de plus en plus tendu en Éthiopie où les conflits économiques ruraux cèdent progressivement la place à des conflits ethniques entre nationalités éthiopiennes (Amharas et Oromos, Oromos et Somalis, Somalis et Afars, etc.), ainsi qu'à des tensions avec l'État fédéral éthiopien [Tamru, 2022 ; Labzaé et Planel, 2018]. Ces troubles divers poussent des populations ayant des ressources économiques limitées à entreprendre par leurs propres moyens la migration vers la péninsule Arabique. Le manque de ressources les contraint à migrer en dehors des réseaux de passeurs et à s'arrêter à Djibouti ou au Yémen s'ils ont de quoi payer la traversée du détroit. Une fois de l'autre côté, faute de pouvoir payer les *dalals*, ils sont arrêtés et le plus souvent torturés dans le contexte de la seconde guerre civile yéménite.

Le Yémen, la plaque tournante des armes au sud de la mer Rouge

De l'autre côté du détroit de Bab el-Mandeb, le Yémen traverse une histoire tout aussi complexe que tragique. Durant tout le xx^e siècle, le pays, divisé en deux, constitue une plaque tournante du trafic d'armes au sud de la mer Rouge. Dès le début du siècle dernier, l'administration coloniale française s'enrichit d'un commerce d'armes et de munitions depuis Djibouti Ville vers le Yémen. Quelques

décennies plus tard, le départ des Italiens après la Seconde Guerre mondiale entraîne une immense contrebande d'armes de l'Éthiopie impériale vers le Yémen du Nord pris dans la tourmente de la guerre civile de la décennie 1960, entre les partisans du royaume de l'imamat et ceux de la république⁴. Quant au Yémen du Sud, la fin du protectorat britannique provoque l'instauration d'une république socialiste soutenue par l'URSS et de nombreuses livraisons d'armes qui favorisent la déstabilisation des régimes « ennemis » de la région. Dès les années 1970, les pêcheurs érythréens s'y approvisionnent pour armer les groupes de rebelles combattant l'Éthiopie de l'empereur Haïlé Sélassié, puis du socialiste Mengistu. À partir des années 1990, les rebelles afars du Front pour la restauration de l'unité et de la démocratie (FRUD) récupèrent une partie des stocks d'armes au cours de la guerre civile qu'ils mènent contre le gouvernement djiboutien (1991-1994) avant qu'une fraction des rebelles les revendent au Yémen au moment de leur démobilisation.

Ces va-et-vient d'armes d'une rive à l'autre ne doivent pas faire oublier les turbulences propres au Yémen. Bien que les Yémens Nord et Sud se réunissent en 1990, une première guerre civile éclate en 1994. Elle a pour cause la marginalisation politique des élites du Sud au profit de celles du Nord qui se traduit notamment par l'accaparement des ressources pétrolières sudistes par les élites proches d'Ali Abdallah Saleh, l'ancien président du Yémen du Nord devenu celui du Yémen unifié [Mermier, 2018]. Quatre mois plus tard, le Nord l'emporte et l'unification est réaffirmée. Au début du XXI^e siècle, ce sont les régions de l'extrême nord du Yémen qui s'embrasent à leur tour sous les discours politiques d'Hussein al-Houthi, entraînant les six guerres de Saada (2004-2010) qui ont vu s'opposer ses partisans au gouvernement yéménite⁵. Dès cette époque, afin de décrédibiliser les revendications houthistes, le gouvernement yéménite prétend que les rebelles recevraient des armes de l'Iran.

4. L'Imamat (ou le royaume mutawakkilite du Yémen) est une monarchie établie sur les hautes terres du nord du Yémen depuis près d'un millénaire. La mort de l'imam Yahya (1869-1948) entraîne une période de succession difficile, marquée par des tentatives d'assassinat de son fils, l'imam Ahmed, et par des tentatives de coups d'État. L'imam Ahmed est finalement assassiné en 1962, date du début de la guerre civile (1962-1970) qui opposa les monarchistes soutenus par l'Arabie Saoudite aux républicains appuyés militairement par l'Égypte de Nasser. Le conflit s'achève lorsque l'Arabie Saoudite reconnaît la république arabe du Yémen en 1970.

5. L'ancien parlementaire Hussein al-Houthi prononce de nombreux discours construits sur des arguments politiques, socio-économiques et religieux, ce qui lui permet de séduire et de gagner la sympathie d'un large éventail de la population. Ses prêches sont non seulement axés sur l'importance de revigorer la foi zaidite dans sa région natale, confrontée à l'implantation d'écoles religieuses salafistes étrangères, mais aussi sur des arguments socialistes relatifs à la marginalisation économique des populations rurales. Son assassinat par le régime d'Ali Abdallah Saleh en 2004 fait de lui une figure martyre de la lutte contre un régime corrompu et oppressif.

Au début de la décennie suivante, le Yémen est plongé dans les tumultes des Printemps arabes. Ali Abdallah Saleh est évincé du pouvoir en 2012 après plus de quarante ans de règne. Son vice-président et unique successeur, Abdrabbo Mansour Hadi prend les rênes, mais a du mal à contenir les ambitions des Houthis, des indépendantistes du Yémen du Sud et des milices islamistes extrémistes, telles qu'Al-Qaïda dans le Sud-Est yéménite. La seconde guerre civile éclate en 2014 lorsque les Houthis s'emparent de la capitale, Sanaa, en septembre 2014, avant de conquérir toute la côte ouest du pays – la plaine de la Tihama. Ils échouent cependant à prendre la ville portuaire d'Aden où s'est réfugié le gouvernement en exil qui est sauvé *in extremis* par l'intervention de la coalition arabe menée par l'Arabie Saoudite et les Émirats arabes unis au printemps 2015. Une décennie plus tard, la coalition arabe s'est enlisée dans un conflit ayant fait près de 400 000 victimes directes ou indirectes (blocus maritime saoudien, malnutrition, famine, épidémie de choléra, etc.) et les Houthis contrôlent un État paria sur la scène internationale [Lauret, 2024].

L'instabilité chronique des dernières décennies a favorisé l'accès aux armes dans un pays qui en comptait déjà un grand nombre. Dès 2007, une étude du Small Arms Survey place le Yémen au troisième rang mondial en termes de quantité d'armes à feu de petit calibre, avec plus de 54 % de la population armée. Cette propension s'explique par une culture de vénération des armes au sein de la société yéménite, ce qui fait également du Yémen un véritable arsenal de la région. Le conflit actuel renforce cette tendance. En plus du soutien militaire de l'Iran aux Houthis, qui fait transiter des armes depuis les ports somaliens [Guiziou, 2023], les prises de guerre effectuées par les rebelles ou les milices locales dans des casernes yéménites, ainsi que sur des troupes de la coalition vaincues sur le terrain, inondent le marché des armes. Les passeurs djiboutiens affirment qu'il est possible d'acquérir une kalachnikov « d'occasion » pour un prix n'excédant pas une vingtaine de dollars, et des armes de poing (révolvers, pistolets, etc.) pour une dizaine de dollars sur certains marchés informels yéménites, lorsque celles-ci ne sont pas directement proposées à la vente.

Le trafic d'armes entre le Yémen et l'Éthiopie se met en place peu à peu au milieu de la décennie 2010. Dans un contexte de montée de tension politique en Éthiopie, les *dalals* éthiopiens reçoivent des commandes d'armes de leurs parrains politiques, originaires des régions rurales de l'Afar, du Tigré ou de l'Amhara, pour armer des milices locales et répondre à une demande domestique d'armes. Les *dalals* éthiopiens négocient l'envoi d'armes avec leurs homologues yéménites qui sont déjà armés ou n'ont aucun mal à se procurer des armes grâce à des jeux d'alliances locales avec des autorités publiques ou des milices paramilitaires. En effet, au Yémen, la révolution puis la guerre civile de 2014 entraînent une déliquescence de l'État et de ses institutions régaliennes, à commencer par l'armée. Une fois les armes en leur possession, les *dalals* yéménites s'adressent à des réseaux de passeurs djiboutiens afin de faire transiter les armes sur leur territoire.

Hérodote, n° 196, La Découverte, 1^{er} trimestre 2025.

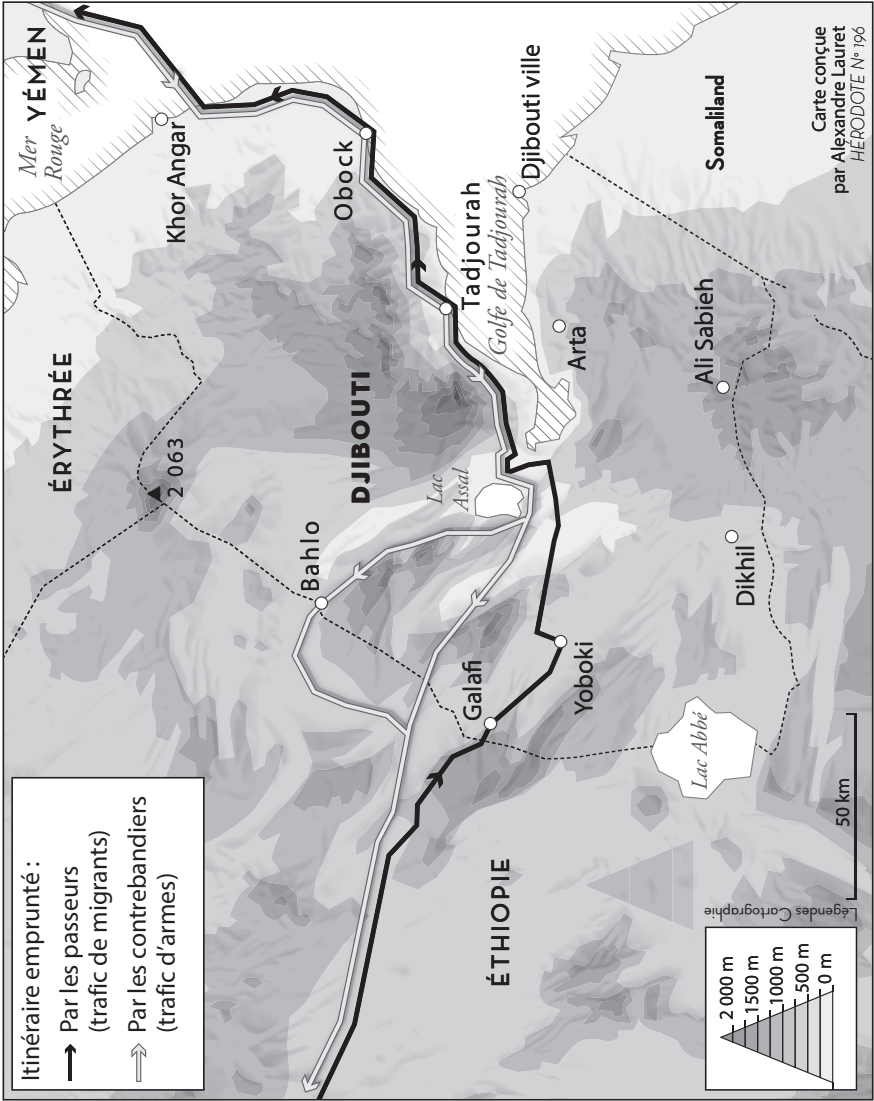
Le nord de Djibouti, le territoire périphérique devenu attractif

Le nord de Djibouti incarne le territoire de transit par excellence : les armes comme les migrants le traversent sans s'y arrêter outre mesure (carte 2). Les convois de migrants atteignent la frontière djiboutienne à Galafi à l'ouest du pays. Ils sont pris en charge par le relais de passeurs de Yoboki qui les conduit jusqu'au lac Assal. Les réseaux de passeurs de Tadjourah les réceptionnent pour les amener à leur tour jusqu'à la localité de Dalaï où les attendent les passeurs d'Obock qui les conduiront jusqu'aux plages djiboutiennes. Les échanges nocturnes entre les passeurs et les trafiquants d'armes ne durent que quelques dizaines de minutes, de crainte de l'arrivée des garde-côtes djiboutiens. Une fois déchargées, les armes sont transportées par des passeurs djiboutiens ou directement par des *dalals* éthiopiens venus s'assurer en personne des quantités d'armes légères livrées : les cargaisons ne dépassent jamais la centaine de pièces pour des questions logistiques, selon les passeurs ayant pris part au trafic. Les armes traversent le nord de Djibouti vers trois heures du matin, empruntant le chemin inverse de celui des migrants jusqu'au lac Assal. Arrivés sur les hauteurs, les trafiquants bifurquent sur des pistes qui traversent le désert djiboutien et la dépression des Allols jusqu'aux alentours du poste-frontière de Bahlo, bien moins surveillé que de celui de Galafi.

Ces deux routes de l'illicite traversent les régions des peuples afars de Djibouti puis d'Éthiopie, c'est-à-dire deux territoires historiquement marginalisés par rapport aux centres politiques de la région. Leur situation périphérique, difficile à contrôler, en fait des zones propices au développement d'activités illicites. Ce constat apparaît dès le début du XX^e siècle : l'administration coloniale française établie dans la capitale, Djibouti Ville, peine à s'implanter et à contrôler l'arrière-pays qu'elle s'est approprié dans le contexte de concurrence coloniale des puissances européennes en Afrique. La dernière route des esclaves au sud de la mer Rouge – reliant l'Abyssinie au Yémen et au Hedjaz en passant par Tadjourah – y prospère jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale [Dubois, 2013]. Cette faiblesse s'explique autant par un manque de moyens militaires déployables au sein de la colonie de la Côte française des Somalis que par l'existence d'intermédiaires protecteurs, tels Abou-Bakr Ibrahim et sa famille⁶, qui ont su ménager la chèvre et le chou, soit les autorités coloniales françaises et les notables locaux participant au commerce d'esclaves [Fontrier, 2003].

6. Abou-Bakr Ibrahim (≈1810-1885) est un notable et commerçant afar qui a amassé sa fortune dans le commerce des esclaves. Il a joué un rôle crucial dans l'établissement des Français autour du golfe de Tadjourah (Djibouti) durant la seconde moitié du XIX^e siècle. Ses descendants ont exercé une influence similaire. Son fils, Bourhan, a été le premier chef du village de Djibouti, tandis que son arrière-petit-fils, Ali Aref Bourhan, a été vice-président du Conseil du gouvernement de 1960 à 1966, soutenant le maintien de la présence française malgré le contexte de décolonisation en Afrique.

CARTE 2. – DJIBOUTI, TERRITOIRE DE TRANSIT DES ACTIVITÉS ILLICITES



Hérodote, n° 196, La Découverte, 1^{er} trimestre 2025.

La trajectoire périphérique du territoire afar à l'ombre de la croissance de la capitale djiboutienne se poursuit tout au long du XX^e siècle. L'indépendance, obtenue en 1977, n'a pas modifié la situation. Depuis, deux présidents issus du même clan somali se sont succédé à la tête de l'État : Hassan Gouled Aptidon, de 1977 à 1990, et Ismaïl Omar Guelleh, depuis 1999. Ce sous-clan a accaparé la majorité des revenus étatiques liés à la location de terrains à des armées étrangères et à l'activité portuaire, empêchant ainsi les autres composantes claniques et ethniques de la société d'accéder au pouvoir. Cela inclut les Afars, qui représentent 30 % de la population, les Yéménites en raison de leur origine étrangère⁷, ainsi que les autres clans somalis présents à Djibouti. Cet accaparement du pouvoir entraîne par conséquent une guerre civile entre 1991 et 1994, opposant les rebelles afars du Front pour la restauration de l'unité et de la démocratie (FRUD) au gouvernement djiboutien. En échange de la promesse, jamais réalisée, d'une décentralisation devant permettre une certaine autonomie, une partie des rebelles acceptent de rendre les armes en 1994. Les anciens dirigeants intègrent l'administration à des postes d'apparat, sans vraiment se soucier des programmes de développement post-conflit d'un arrière-pays ravagé par les combats. Il va sans dire que cette solution n'a pas rencontré un large écho auprès de la population civile et que d'anciens rebelles ont choisi de poursuivre la lutte armée dans l'extrême nord du pays.

Par la privatisation du partage de la rente et de l'accès au pouvoir, l'élite politique a engendré ses propres exclus et ses marges contestataires. Depuis la guerre civile, le nord du pays ainsi que l'arrière-pays subissent divers processus de marginalisation qui aboutissent au développement de logiques de survie économique dont le trafic de migrants est l'une des manifestations. Bien que le législateur en ait interdit l'activité, la norme législative peine une nouvelle fois à s'imposer dans cette région du Nord où les passeurs finissent par incarner les nouvelles figures de la réussite socio-économique et des acteurs à courtiser en raison de leurs redistributions solidaires [Lauret, 2023]. Si l'existence des trafics renforce l'élite politique dans sa vision négative d'une région nord devenue le « territoire de tous les trafics », son attractivité en matière de potentialités de passage en fait le lieu par excellence où se développent de nouvelles formes d'échanges illicites.

7. Bien que la communauté yéménite soit présente à Djibouti depuis le début du XX^e siècle, elle est toujours perçue comme une communauté étrangère, arrivée avec la colonisation française, par les populations autochtones afare et somalie. En conséquence, les Yéménites de Djibouti constituent principalement une élite économique, tout en étant exclus des enjeux politiques du pays, tels que la succession et le partage du pouvoir.

Échanger des migrants contre des armes

La scène d'embarquement des migrants éthiopiens pour la traversée du détroit de Bab el-Mandeb est typique d'un des marchés les plus singuliers de la Corne de l'Afrique. Les passeurs et les *dalals* comptent les migrants qui s'embarquent sur le navire puis, quand leur compte est bon, ils engagent la discussion à propos du paiement. Théoriquement, les passeurs touchent 5 000 à 10 000 francs djiboutiens (25 à 50 euros) par migrant. Ils sont payés par un transfert effectué par les *dalals* yéménites après que ceux-ci, une fois arrivés de l'autre côté du détroit, ont appelé les familles éthiopiennes des migrants pour qu'elles versent l'argent. Ces opérations prennent parfois plusieurs jours, obligeant les passeurs djiboutiens à attendre leur paiement. Afin de remédier à ce problème, il arrive que les passeurs et les *dalals* se mettent directement d'accord sur l'échange d'un certain nombre de migrants contre des biens spécifiques souhaités par les Djiboutiens et que les Yéménites livreront à leur prochain passage. Ces discussions montrent ainsi que les activités illicites produisent leur propre économie dans laquelle, le cas échéant, le migrant devient la nouvelle valeur étalon des échanges et les armes, de banales marchandises à échanger.

Le migrant, la nouvelle valeur étalon des échanges illicites du sud de la mer Rouge

Le croisement des routes illicites de migrants et d'armes a fini par produire son propre système de troc d'une rive à l'autre dans lequel le migrant est devenu la nouvelle valeur étalon des échanges. Ce glissement de la monnaie vers le migrant apparaît d'emblée comme un moyen de faciliter et de stabiliser les échanges entre les acteurs originaires des quatre États traversés. En effet, dans un contexte d'instabilité grandissant tout au long de la décennie 2010, les devises des différentes monnaies de la région connaissent des fluctuations à la baisse : le riyal yéménite s'effondre à la suite de la guerre civile et aurait perdu jusqu'à dix fois sa valeur ; le birr éthiopien est dévalué à plusieurs reprises ; le franc djiboutien indexé sur le dollar et le riyal saoudien sont des monnaies peu répandues en dehors de leurs frontières nationales. Le dollar s'est naturellement imposé un temps dans les transferts financiers à travers les systèmes *hawala*⁸, mais les montants sont

8. Les *hawala* sont des systèmes informels de transfert de fonds établis sur la confiance entre certains intermédiaires, qui garantissent la somme envoyée entre l'expéditeur et le récipiendaire. Initialement, ces systèmes permettaient une certaine discrétion, mais cette confidentialité

parfois exorbitants. Ils sont de plusieurs milliers de dollars quotidiennement, en particulier lorsqu'il y a plusieurs centaines de migrants à faire transiter chaque nuit. Cela nécessite une logistique particulière et une comptabilité précise afin de diviser ces montants en une multitude de transferts de moindre importance pour éviter d'éveiller l'attention des autorités.

Dans ce contexte d'incertitude des échanges et des paiements, le migrant est devenu, bon gré mal gré, la valeur non traçable, stable économiquement et facilement échangeable d'une rive à l'autre sans éveiller une méfiance particulière, y compris au sein des réseaux de passeurs. Chaque groupe de passeurs ou de *dalals* bénéficie de la double garantie de le détenir pendant un temps et de pouvoir l'échanger contre de l'argent ou un bien après avoir négocié une équivalence acceptable en quantité de migrants pour chaque partie. Le migrant est ainsi échangé de relais en relais contre des objets spécifiques commandés à l'étranger. Les passeurs djiboutiens et yéménites recourent souvent à ce procédé grâce auquel ils échangent 200 à 300 migrants contre un véhicule selon le modèle, une trentaine de migrants contre une moto, une centaine contre une embarcation de pêche (incluant le moteur) ou encore une dizaine de migrants contre certains biens électroniques (téléphone portable, etc.). Bien qu'elles ne soient pas utilisées ou commandées à Djibouti, les armes n'échappent pas à cette logique du troc. D'après les passeurs djiboutiens, elles sont souvent échangées en contrepartie d'un nombre de migrants défini à l'avance entre *dalals* éthiopiens et yéménites : « Une centaine de kalachnikovs contre plusieurs centaines de migrants et quelques dizaines de migrants contre une caisse de petits calibres⁹. »

Le développement, puis l'institutionnalisation du troc se mettent en place dès le début de la décennie 2010. Le système se développe au sein des différents relais de passeurs internationaux afin de lutter contre les législations de plus en plus contraignantes visant les transferts financiers. En effet, le troc arrange les réseaux de passeurs pour qui le blanchiment d'argent dans certains États représente un véritable problème. À Djibouti, la plupart des passeurs ne disposent pas d'un compte bancaire et les systèmes de tontine¹⁰ sont le plus souvent exclus du fait de l'origine illicite de leurs revenus. Il leur serait donc impossible de se procurer certains biens, à commencer par les véhicules dont ils ont besoin pour faire fonctionner leur activité nocturne. Avec la mise en place du troc, les passeurs commandent des véhicules auprès des *dalals* yéménites qui, eux,

devient de plus en plus difficile à maintenir en raison du rôle potentiel des *hawala* dans le financement d'activités terroristes.

9. Malheureusement, dans ce contexte, les données d'équivalence manquent le plus souvent.

10. La tontine est un système collectif de financement où un groupe décide de mettre en commun des fonds sur une période déterminée avec des règles de partage des bénéfices.

disposent également de contacts financiers en Arabie Saoudite, à Dubaï et à Aden – avant la guerre de 2014. Les *dalals* se chargent entièrement de l’acheminement des biens commandés, expédiés depuis Dubaï par conteneurs, et à récupérer au port de Djibouti Ville.

Ce système de troc a profondément transformé les modes et les pratiques du trafic dans les sociétés du sud de la mer Rouge. Dès le début des années 2010, les passeurs éthiopiens et djiboutiens ont pu se doter de plusieurs dizaines de véhicules utilisés tant pour le transport des migrants que pour leurs propres déplacements quotidiens. La démocratisation de l’accès au véhicule, à la moto ou encore aux produits technologiques s’est poursuivie dans des régions périphériques éloignées des circuits habituels d’approvisionnement. Elle a permis en outre de transformer l’image du trafic de migrants, certes interdit par la loi, auprès des populations locales qui bénéficient de produits autrefois inaccessibles. L’acceptation demeure toutefois partielle, en raison de la différence entre les métiers de passeur et de trafiquant d’armes.

Les armes, des marchandises comme les autres ?

La transformation du migrant en valeur économique marchande pose la question de son pendant, la normalisation et la marchandisation du transport des armes au sein de ce troc de l’illicite. Au milieu des embarcations yéménites remplies de produits de contrebande en tout genre, les armes surprennent autant qu’elles laissent indifférent tant la situation et leur présence semblent aller de soi pour l’ensemble des acteurs présents. Pourtant, il n’en est rien et, si l’on prend le cas des passeurs djiboutiens, les échanges d’armes représentent même un véritable dilemme moral et éthique. D’après les passeurs interrogés, il existe une différence entre le migrant, qui choisit lui-même la migration et de payer des réseaux de passeurs, et les armes, objets dont la nature anthropologique renvoie directement à un rapport à la mort – ou à la façon de la donner. Se joue ici une distinction ontologique entre la réponse offerte par les passeurs à une demande migratoire et le transport d’objets considérés comme criminels où ce n’est plus tant l’argent qui compte mais bien la vision et le jugement que l’on porte sur la marchandise et sur l’homme qui la transporte.

Suivant cette logique, il existe donc une seconde différence entre les passeurs – ou les *dalals* éthiopiens et yéménites – qui acceptent de transporter des armes et ceux qui refusent au nom de considérations morales, éthiques ou religieuses. Sur la vingtaine de réseaux de passeurs en activité au nord de Djibouti, à la fin de la décennie 2010, moins de la moitié se livrerait au trafic d’armes ; et parmi lesquels figuraient les passeurs les plus critiques de l’activité. Pourquoi

Hérodote, n° 196, La Découverte, 1^{er} trimestre 2025.

effectuent-ils donc ce trafic s'ils ne le cautionnent pas ? Le cas de Djibouti, explicité ci-dessous, montre que la participation des passeurs à cette activité répond autant à un argument d'une plus-value économique qu'à l'intrusion d'acteurs politiques dans la sphère illicite.

Le troc de l'illicite d'une rive à l'autre semble au premier abord faire des armes une marchandise comme une autre dont le transport offre de meilleurs bénéfices économiques. Cet argument économique trouve un écho certain dans le contexte de concurrence accrue du trafic de migrants à Djibouti. À partir du milieu de la décennie 2010, une vingtaine de réseaux djiboutiens sont en compétition pour accaparer le plus de migrants possible auprès des *dalals* éthiopiens. Ils sont plus d'une dizaine rien qu'à Tadjourah. Afin de se démarquer, ils jouent sur les prix, négocient la valeur économique du migrant et parfois la qualité du service (nourriture, temps de repos, etc.). Le trafic d'armes est l'un des éléments concurrentiels assurant un rapport privilégié avec les *dalals* étrangers, ceux qui en Éthiopie passent commande et ceux du Yémen qui les livrent. Faire du trafic d'armes garantit la poursuite de son activité économique et d'avoir un approvisionnement minimum de migrants – là où d'autres réseaux périssent par manque de personnes à faire transiter.

Cet argument économique doit être complété par des pratiques de protection en vigueur à Djibouti, offertes par des intermédiaires politiques aux réseaux effectuant du trafic d'armes. Ces protecteurs peuvent être des députés, des ministres (ou des proches de ministres), des hauts fonctionnaires ou encore des autorités publiques locales ayant toutes accès à l'État et qui s'enrichissent grâce à ces activités illicites. En effet, les entrepreneurs de l'illicite, tels que les passeurs ou les *dalals*, ne sont pas les seuls à tirer profit des troubles de la sous-région. Les crises sont des espaces-temps où de nouvelles recompositions politiques émergent. En tant que moment opportun d'agir (*kairos*), les crises créent des situations complexes où le pouvoir n'est pas toujours souverain, laissant des marges de manœuvre à divers acteurs pour développer un nouveau rapport au politique, voire en l'incarnant [Roitman *et al.*, 1999]. L'instabilité qui découle de ces espaces-temps constitue ainsi une période propice à l'émergence de nouveaux pouvoirs, voire de contre-pouvoirs, à l'image des passeurs et de leur activité illicite.

Les intermédiaires politiques cherchent à capter le potentiel que représentent les passeurs, à la fois comme ressource et comme nouveau pouvoir illicite, en leur garantissant une protection politique officieuse. Ils interviennent directement auprès de la police ou de la gendarmerie quand un véhicule est arrêté et se portent garants des passeurs pour les faire libérer avant qu'ils ne soient extradés vers la prison de Gabode à Djibouti Ville. Par conséquent, les réseaux de passeurs peuvent se livrer au transit d'armes grâce à la protection de parrains politiques qui

leur évitent à chaque fois les mésaventures d'une arrestation ou d'une cessation des activités à Djibouti.

Les passeurs illustrent à la fois l'apparition d'un nouveau pouvoir de l'illite – le trafic de migrants dans une région marginalisée – et la captation de ce dernier par les intermédiaires politiques. En échange d'une protection, les passeurs deviennent de simples exécutants aux ordres de ces personnalités politiques ou administratives qui développent leurs propres affaires économiques facilitées par les capacités de logistique offertes par le réseau transnational du trafic de migrants au sein des quatre États. Le trafic d'alcool de Djibouti vers le Yémen ou celui des armes vers l'Éthiopie font partie de ces activités où le protecteur se confond bien souvent avec le commanditaire ou le donneur d'ordres. Ces nouvelles activités qui se superposent au trafic de migrants représentent finalement des excroissances du politique sur l'illite. Elles incarnent la façon dont ces parrains « entretiennent » les trafics localement ou au-delà des frontières grâce à l'instabilité qui s'y développe.

Entretenir les routes de l'illite : créer de nouvelles crises

De l'autre côté de la frontière éthiopienne, les armes sont réceptionnées par les *dalals* avant d'être redistribuées à des marchands désireux de répondre à une demande « domestique », essentiellement des bergers et des agriculteurs habitant des régions périphériques ou rurales. Or, dans ce contexte de crises accrues, la demande domestique devient à son tour facteur de déstabilisation, comme le montre le développement des milices rurales afares ou amharas (Fano) ces dernières années. Les armes peuvent également être livrées à des intermédiaires proches d'hommes politiques qui disposent d'une influence locale, voire régionale. Ces hommes ont un agenda politique propre et participent à l'armement de groupes paramilitaires ou de milices locales. Dans les deux cas, les livraisons d'armes en Éthiopie posent la question de leur finalité qui n'est plus tant l'utilisation des armes que la production de nouveaux troubles à l'origine du maintien, voire de l'essor de nouvelles routes illites. Autrement dit, comment les routes de l'illite contribuent-elles, d'elles-mêmes, à leur maintien et à leur « entretien » par l'instabilité qu'elles créent ?

D'emblée, il est difficile d'estimer la part du trafic d'armes dans les conflits éthiopiens contemporains : le conflit de la vallée de l'Awash (depuis 2017), la guerre civile du Tigré (2020-2022) ou encore l'insurrection des milices Fano en région Amhara (depuis 2022) sont des conflits où les armes du Yémen ont été utilisées, selon les passeurs djiboutiens interrogés à ce propos. Les différents groupes (Afar, Amhara, Tigré) auraient commandé des armes – sans qu'il soit possible toutefois d'en préciser la quantité – aux *dalals* éthiopiens originaires de ces régions

Hérodote, n° 196, La Découverte, 1^{er} trimestre 2025.

par l'intermédiaire d'hommes politiques. Comme dans le contexte djiboutien, les *dalals* et leur activité ont bénéficié de protections politiques officieuses. Aussi est-il difficile de déterminer l'impact réel – sûrement variable selon les conflits – de ces armes dans l'équilibre des combats et les renversements de situation entre belligérants. Si les livraisons d'armes semblent avoir eu un impact moindre dans le cas de la guerre civile du Tigré, du fait de l'importance des armes lourdes et de l'utilisation de l'artillerie, d'autres conflits ont pu en être directement affectés.

Le cas du conflit de la vallée de l'Awash est emblématique des routes de l'illicite. Depuis 2017, un conflit local oppose des bergers qui sont devenus des miliciens afars et somalis, autour de rivalités foncières liées à l'accès aux ressources en eau et aux pâturages de cette vallée de l'est de l'Éthiopie. Dans le contexte de raréfaction des ressources, les milices adverses empiètent sur les terres et les villages frontaliers des deux territoires suscitant des escarmouches plus ou moins violentes. La situation s'est envenimée quand le conflit a pris une ampleur régionale du fait des livraisons d'armes : les milices afares sont armées par les *dalals* et les passeurs djiboutiens tandis que les milices somalies reçoivent le soutien de l'État djiboutien qui, selon un rapport d'EXX Africa¹¹, leur livrerait des armes chinoises pour défendre les terres qu'elles ont conquises. Ces escarmouches ont pris une tournure encore plus tragique quand la reprise de trois villages par les milices afares en 2021 a entraîné des heurts entre les forces de l'ordre et certaines populations afares à Tadjourah et à Djibouti Ville (quartiers de Balbala et d'Arhiba) où de véritables chasses à l'homme se sont déroulées¹².

Des milices afares ont combattu par la suite les rebelles du Front pour la libération des peuples du Tigré (FLPT), réutilisant les armes yéménites. Elles ont été appuyées dans leur combat par les milices Fano qui, comme les rebelles du TPLF, devaient utiliser quelques armes légères du Yémen grâce à leurs connexions avec les *dalals*. La multiplication des fronts – et donc de l'instabilité – a engendré à son tour l'exode de populations rurales fuyant les combats vers les villes et, *de facto*, de nouveaux candidats à la migration vers Djibouti et la péninsule Arabique.

De l'autre côté de la mer Rouge, les migrants arrivent au Yémen et ceux dont la famille ne dispose pas des fonds nécessaires pour payer leur passage aux *dalals* locaux, sont détournés – quand ils ne sont pas torturés. Le trafic se mue en traite : les migrants insolubles sont de nouveau échangés en tant que marchandises contre des biens ou des services à d'autres acteurs de la société yéménite qui ont besoin d'hommes enrôlés de force pour les travaux agricoles, pour la

11. Mohamed Diop, « Personnalités politiques, militaires et chefs d'entreprises publiques djiboutiens seraient impliqués dans un trafic d'armes », DW.com, 2018.

12. AFP, « Djibouti : la police indexée pour son rôle dans les récentes violences », Voice of America, 12 août 2021.

fabrication d'explosifs ou pour combattre sur le front de la guerre civile. Cette pratique n'est pas tant liée à la résurgence de l'esclavage qu'à la marchandisation du migrant comme valeur étalon dans une région du sud de la mer Rouge qui se réinvente au gré des crises. Les troubles contribuent à redéfinir les opportunités économiques qui se développent d'une rive à l'autre ainsi qu'à la sélection et la revalorisation de territoires peu attractifs ou à la marge des échanges mondialisés. Ces crises multiples sont finalement les conséquences des routes de l'illicite, de leur continuité comme de l'apparition de nouvelles.

Bibliographie

- BONNEFOY L. (2017), *Le Yémen de l'Arabie heureuse à la guerre*, Paris, Fayard.
- CHIRÉ A. S. (2018), « De l'insertion urbaine à l'administration plurielle des migrants régionaux dans l'agglomération djiboutienne », *Annales d'Éthiopie*, n° 32, p. 67 à 94.
- DUBOIS C. (2013), « Une traite tardive en mer Rouge méridionale : la route des esclaves du golfe de Tadjourah (1880-1936) », in MÉDARD H., DERAT M.-L., VERNET T. et BALLARIN M., *Traites et esclavages en Afrique orientale et dans l'océan Indien*, Karthala, p. 199-222.
- FONTRIER M. (2003), *Abou-Bakr Ibrahim. Pacha de Zeyla. Marchand d'esclaves, commerce et diplomatie dans le golfe de Tadjourah 1840-1885*, Paris, L'Harmattan.
- GUIZIOU F. (2023), « Le détroit de Bab el-Mandeb : frictions littorales et maritimes », *Cybergeog : Revue européenne de géographie / European journal of geography*, 1056, <hal-04374237>.
- HARTOG F. (2020), *Chronos. L'Occident aux prises du temps*, Paris, Gallimard.
- LABZAË M. et PLANEL S. (2018), « La République fédérale démocratique en marche : crise politique, état de grâce et avancée néolibérale en Éthiopie », *Politique africaine*, n° 150, vol. 2, p. 161-178.
- LAURET A. (2022), « L'âge d'or du trafic de migrants à Djibouti : marge, passeurs et intégration régionale dans la Corne de l'Afrique et la péninsule Arabique », thèse de doctorat, université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis.
- (2023), « Histoires et récits du trafic de migrants : le *soft power* des passeurs djiboutiens », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 39/4, p. 43 à 65.
- (2024), « Les Houthis et la mer Rouge », Étude 118, IRSEM.
- MERMIER F. (dir.) (2018), *Yémen. Écrire la guerre*, Paris, Classique Garnier.
- ROITMAN, J., GUYET, R. et HIBOU B. (1999). « Le pouvoir n'est pas souverain. Nouvelles autorités régulatrices et transformations de l'État dans le bassin du lac Tchad », in HIBOU B. (dir.), *La Privatisation des États*, Paris, Karthala, p. 163 à 196.
- TAMRU B. (2022), « Les crises éthiopiennes contemporaines, quelles implications pour le couloir de la mer Rouge ? », in LAVERGNE M. et RIGOLET-ROZE D. (dir.), « La mer Rouge : convoitises et rivalités sur un espace stratégique », *Orients stratégiques*, n° 13, p. 155-188.