



IRICA

Dans ce numéro :

- Focus :** La remise en cause de l'ordre colonial et la lutte pour l'obtention de l'indépendance : analyse de la prise d'otage du 10 avril 1976 à la prison « Gabode » de Djibouti-ville 3
- Situation et perspectives des études historiques djiboutiennes 4
- De l'intérêt de l'histoire rurale à Djibouti 6
- Les Yéménites de Djibouti (1896-1977). L'histoire d'une communauté influente 8
- La fabrique diasporique de la djiboutienneté : les « navigateurs somalis » dans la France de l'après-guerre 10
- Le patrimoine maritime de la République de Djibouti : première piste de réflexion 12

Publications :

- Responsable de la publication : *Amina Said Chireh*
- Rédacteur en chef : *Abdirachid Mohamed Ismail*
- Comité de lecture : *Idris Bexi Warsama, Kader Ali Diraneh, Thomas Jones*
- Responsable Infographie-Maquette : *Maryam Ali Ahmed*

Année 2017 - n° 6

MAI - JUIN 2017

RECHERCHE

Newsletter

Numéro Spécial

Histoire de Djibouti

40^e anniversaire de son indépendance

Editorial

La République de Djibouti fête au mois de juin ses 40 ans d'indépendance. Et les Histoiriens ont du pain sur la planche, tant l'Histoire de ce pays est mal connue. C'est pour remédier à cette méconnaissance et parce que « *l'ignorance du passé ne se borne pas à nuire à la connaissance du présent : elle compromet, dans le présent, l'action même* » (Marc Bloch, Historien), que nous avons décidé de saisir l'occasion du 40^e anniversaire de l'indépendance nationale pour consacrer le dossier du mois aux travaux de recherches historiques consacrés au pays jusqu'à ce jour et tracer des perspectives pour l'avenir.

Le présent de Djibouti est certes important à étudier. Depuis 2000, les dirigeants nationaux, et plus particulièrement son Président actuel, M. Ismaël Omar Guelleh, ont été bien inspirés de tracer de nouvelles directions pour l'avenir du pays en trouvant d'autres partenaires économiques afin de poser les jalons du développement économique actuel en exploitant notamment la première ressource nationale : la position géographique du Djibouti sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde. Depuis cette date, le chemin parcouru dans cette direction est encourageant. Les indicateurs économiques nationaux se sont beaucoup améliorés. L'économie nationale, qui reste une éco-

nomie dominée par le secteur tertiaire (transports, communication, commerce, tourisme, etc.) avec 80 % du PIB et 60 % de la population active, connaît un taux de croissance compris entre 5 % et 7% et ce depuis 2007 grâce au développement des activités portuaires, aux télécommunications, au développement des infrastructures sur financement extérieur et aux flux d'investissements directs étrangers (IDE).

Mais l'étude et l'analyse de ce présent incombe aux journalistes et aux commentateurs politiques. En tant que chercheurs, il nous revient surtout d'étudier les origines du développement économique, politique, social et territorial de Djibouti pour bien le comprendre et l'expliquer. Cette partie immergée de l'iceberg est certainement la plus difficile d'accès bien qu'elle soit le soubassement du présent. C'est notre rôle de la rendre accessible et compréhensible, ce à quoi nous allons nous atteler dans le cadre de ce dossier spécial « Histoire de Djibouti ».

Les auteurs de ce dossier abordent la complexité de l'Histoire de Djibouti à partir de différentes configurations socio-spatiales qui toutes, chacune à leur manière, éclairer la réalité sous un jour différent.

(suite p.2)

Amina Saïd Chiré
Docteur en Géographie

Pour commencer, il nous semble utile de rappeler, en préalable, que l'Histoire de Djibouti est en partie le produit d'une interaction sociale, économique, politique, etc. entre une puissance colonisatrice et des sociétés africaines. A ce titre, elle dépasse largement le seul contexte national. En raison de cette Histoire partagée et parce que la science est universelle, nous avons décidé de faire appel à des chercheurs français et à des chercheurs djiboutiens afin de croiser leurs regards sur la question.

Une autre précaution s'impose, l'Histoire est une discipline interprétative, car elle cherche à comprendre le sens des évènements passés. Pour cette raison, elle n'est pas exempte de subjectivité et cette situation est une donne qu'il faut également bien garder à l'esprit.

Engager la réflexion sur l'Histoire de Djibouti nécessite d'abord de faire le point sur les recherches qui ont été menées sur le sujet jusqu'à ce jour.

Engager la réflexion sur l'Histoire de Djibouti nécessite d'abord de faire le point sur les recherches qui ont été menées sur le sujet jusqu'à ce jour.

Pour marquer le 40e anniversaire de l'indépendance de la République de Djibouti, le focus du mois est consacré à l'article d'Ilmi Abané Bulé qui porte sur les mouvements indépendantistes. Cet auteur a une approche singulière de l'Histoire de Djibouti. Il traque les faits particuliers qui peuvent corroborer son hypothèse selon laquelle l'indépendance djiboutienne a été acquise de haute lutte et au prix de sacrifices importants. Sa contribution va dans ce sens. Elle porte sur un fait historique particulier, la prise d'otage du 10 avril 1976 à la prison de Gabode, qui fut d'ailleurs un échec patent pour le mouvement indépendantiste FLCS mais qui montre les sacrifices consentis par les Djiboutiens pour obtenir l'indépendance de leur pays.

Simon Imbert-Vier fait le point sur l'épistéologie des études historiques djiboutiennes. Il révèle ainsi la nature des différentes études historiques menées sur la région : Histoire économique, Histoire industrielle, Histoire sociale, etc. avant de tracer des perspectives pour l'avenir en énumérant quelques uns des domaines inexplorés à ce jour.

Dans le prolongement de la réflexion de Simon Imbert-Vier, la contribution de Laurent

Jolly interroge l'intérêt que des recherches d'Histoire rurale pourrait revêtir pour Djibouti. De tels travaux pourraient, selon lui, redonner aux Djiboutiens et plus particulièrement aux plus humbles d'entre eux la place qui leur revient de droit en recourant aux sources écrites comme aux sources orales.

En empruntant le sillon tracé par les premiers Historiens qui se sont penchés sur l'Histoire de Djibouti, Djibah Benoit Frumence questionne la contribution de la communauté yéménite à la construction de la République de Djibouti en s'appuyant autant sur des sources écrites (privées ou publiques) que sur des sources orales.

La démarche de Clément Cayla-Giraudéau est similaire à celle de D. B. Frumence, car il analyse la contribution de la diaspora originale de la Côte Française des Somalis à la construction d'une nation djiboutienne à partir des archives françaises. Il aurait été intéressant que la même question soit abordée à partir du territoire concerné lui-même, cela pourrait faire l'objet de recherches ultérieures.

Pour clore ce dossier, la contribution de Lukian Prijac sur le patrimoine maritime de Djibouti arrive à point nommé, tant les recherches dans ce domaine sont confidentielles. L. Prijac ouvre donc des perspectives aux recherches historiques qui pourraient être conduites dans cette direction. Sa contribution pose également des questions légitimes sur la conscience que les Djiboutiens ont de leur patrimoine maritime et sur l'intérêt qu'ils lui portent. Il pose ainsi les jalons d'une Histoire du patrimoine de Djibouti.

L'ensemble des contributions rappelle que l'Histoire de Djibouti est peu explorée et qu'une prise de conscience nationale est nécessaire à son émergence. En attendant, nous allons continuer à mener les recherches qui s'imposent pour pouvoir l'écrire.

Amina Saïd Chiré
Docteur en Géographie
Université de Djibouti

Focus : La remise en cause de l'ordre colonial et la lutte pour l'obtention de l'indépendance : analyse de la prise d'otage du 10 avril 1976 à la prison « Gabode » de Djibouti-ville



Ilmi Abané Bulé
Professeur-assistant en
Histoire Contemporaine

La prise d'otage du 10 avril 1976 a marqué les esprits de toute génération, car jusqu'à aujourd'hui, elle est considérée comme l'« assassinat programmé » d'un militant indépendantiste. A ce titre, elle nous intéresse. En effet, en tant qu'historien travaillant sur la genèse et la dynamique des mouvements indépendantistes djiboutiens sur la période allant de 1958 à 1977, nous étudions les faits historiques qui ont concouru à remettre en cause l'ordre colonial et contribué à l'arrêt de la colonisation française du territoire djiboutien. C'est à ce titre que la prise d'otage du 10 avril 1976 nous intéresse. Dans cette contribution, nous allons nous interroger sur son déroulement, sa signification profonde et sur ses liens avec les mouvements indépendantistes. L'analyse que nous proposons de livrer de cet événement tragique s'appuie sur des archives françaises et sur des témoignages recueillis par nos soins.

Déroulement de l'« affaire »

« Une prise d'otage exécutée le 10 avril 1976 par un membre du réseau terroriste¹ FLCS incarcéré à la prison de Djibouti a été mise en échec. Un prisonnier du même réseau qui tentait de profiter de cette occasion pour s'échapper a été abattu². »

La prise d'otage a eu lieu le samedi 10 avril 1976 vers 8 h 00 à la prison de Djibouti-ville plus connue, jusqu'à ce jour, sous le nom de prison de « Gabode ». Elle s'est déroulée durant la promenade quotidienne des prisonniers.

Profitant de cette pause, un prisonnier enregistré sous le nom de « Farah Abdi Nour »³ a choisi de passer à l'action en attaquant d'abord l'adjudant métropolitain, Monsieur Loyer, membre du personnel d'encadrement de l'établissement et en s'emparant par surprise de son pistolet à proximité des bureaux de la prison alors qu'il venait de la cour de l'infirmérie⁴. Farah Abdi Nour, tenant en joug l'adjudant Loyer sous la menace de sa propre arme, prit également en otage le régisseur-adjoint de la prison, M. Gaich, le contraignant à le suivre dans les parties communes de la prison et à s'enfermer avec lui dans le bloc hygiène de l'établissement pénitencier. Le régisseur-adjoint de la prison a été choisi par le preneur d'otage pour son grade en lieu et place du

régisseur en chef de la prison, mais également parce qu'il était l'homme de main de ce dernier et surtout la personne en charge des basses besognes. D'après les témoignages recueillis, il privait de promenades et de repas certains prisonniers au mépris des textes législatifs relatifs à la rétention. Ces traitements inhumains et ces violations des droits des prisonniers avaient suscité des rancœurs, de la haine et un sentiment d'injustice chez les prisonniers et plus particulièrement parmi les prisonniers politiques (des militants indépendantistes pour la plupart).

A 8 h 45, Farah Abdi Nour fit part de ses exigences à l'administration pénitentiaire en demandant en particulier à être conduit en véhicule avec son otage jusqu'à la frontière somalienne. La frontière de la République de Somalie fut choisie pour sa proximité et pour le soutien apporté par les autorités nationales aux indépendantistes djiboutiens. Comme pour tous les autres militants indépendantistes qui avaient réussi à prendre des otages à Djibouti et dans les districts externes, la destination finale était « Loyada », petite ville frontalière et poste le plus proche de la frontière somalienne.

Les deux prises d'otages précédentes, celle du 7 avril 1971 qui correspond à « l'affaire de Tadjourah⁵ » et celle du 3 février 1976 qui concerne la prise en otage par quatre jeunes indépendantistes d'un car de ramassage de trente-trois enfants de militaires et de civils français, d'un chauffeur militaire et d'un autre militaire chargé de la montée et la descente des enfants, avaient toutes abouti à la frontière somalienne.

La prise d'otages du car scolaire est restée dans l'Histoire sous le nom de « l'affaire de Loyada »⁶. Ainsi, Loyada était-elle devenue la destination rêvée de tout combattant indépendantiste à l'époque coloniale.

Le preneur d'otage, en l'occurrence Monsieur Farah Abdi Nour, était au fait de ces prises d'otages dont les ravisseurs sont considérés comme de véritables héros. Il voulait certainement rééditer ces exploits et entrer à son tour dans l'Histoire.

La prise d'otages du car scolaire est restée dans l'Histoire sous le nom de « l'affaire de Loyada. »

Ainsi, Loyada était-elle devenue la destination rêvée de tout combattant indépendantiste à l'époque coloniale.

(suite p.7)



Simon Imbert-Vier,
Docteur en Histoire

Un territoire plus strictement «djiboutien» s'installe dans les échanges régionaux avec la création de la ville de Tadjoura, sans doute au XVI^e siècle, impliquée dans les circulations entre l'Arabie et les États de la Corne

Situation et perspectives des études historiques djiboutiennes

La notion d'un «espace djiboutien» ne se construit que très tardivement, fruit de l'expansion coloniale française et de l'imposition de sa domination autour du golfe de Tadjoura, ainsi embarqué dans des projets qui lui sont extérieurs. Cela ne signifie pas qu'une histoire antérieure des sociétés des actuels territoires djiboutiens ne puisse être travaillée, mais elle ne peut se concevoir qu'insérée dans des recherches et des problématiques régionales. Les espaces littoraux de la Corne sont en effet parcourus et habités depuis les débuts de l'humanité, comme le montrent les travaux des archéologues par exemple sur les sites de Barogali, Chekheyti Issie, Hara Idé ou Assa Koma [Gutherz, 2013]. Ce dernier site alimente par exemple l'hypothèse de pratiques partagées avec des sites soudanais plus anciens d'un millénaire [Gutherz et al., 1996], montrant l'insertion des espaces actuellement djiboutiens dans des circulations à une large échelle. Cette réalité se confirme au Moyen-Âge, où le port de Zeyla est un centre commercial inséré au X^e siècle dans des échanges régionaux qui incluent la mer Rouge, le littoral de l'océan Indien et le Yémen, et mondialisés depuis le XIII^e siècle [Fauvelle et al., 2011]. La région apparaît toujours comme un lieu de circulation avec l'arrivée possible de locuteurs du somali vers le X^e siècle [Lewis, 1966]. L'étude de son histoire s'intègre aussi dans celle des espaces musulmans de la Corne [Cuoq, 1981], relancée en particulier par Bertrand Hirsch [Hirsch, 2002]. Outre les publications de cet auteur, notons la thèse d'Amélie Chekroun sur le *Futuh al-Habaša*.

Un territoire plus strictement «djiboutien» s'installe dans les échanges régionaux avec la création de la ville de Tadjoura, sans

doute au XVI^e siècle, impliquée dans les circulations entre l'Arabie et les États de la Corne. Mais la documentation est très réduite, principalement composée de récits des voyageurs et navigateurs des XVIII^e et XIX^e siècles, sans que des études ne permettent actuellement d'historiciser sa situation. Il n'est sans doute pas pertinent de parler déjà d'une «histoire djiboutienne», mais il serait nécessaire que des chercheurs se lancent sur ces périodes antérieures au XIX^e siècle, par exemple sur l'islamisation de la région qui a connu des formes variées entre les VII^e et XVI^e siècles avant son renouveau à la fin du XIX^e.

La première étude historique sur Djibouti en tant que tel, «Une colonie inutile : Obock» par Henri Brunschwig en 1968, enterre en fait le sujet pour près de trente ans. A part quelques travaux de maîtrise, dont trois ont fait l'objet d'une publication [Picquart, 1971; Leroux, 1998; Prijac, 2015], et un article d'Alain Rouaud, ne paraissent ensuite que des histoires politiques écrites du point de vue colonial [Oberlé, 1971; Tholomier, 1977; Oberlé et Hugot, 1985] et quelques études descriptives de non-spécialistes dans la revue *Pount*. Ce sont les travaux de Colette Dubois, à partir d'une exploration minutieuse des dépôts d'archives, qui font entrer pleinement le Djibouti colonisé dans les études historiques, avec d'abord la publication d'une Histoire économique en 1997, puis une approche à la jonction des Histoires industrielles et sociales en 2003, et enfin un début d'analyse politique, auxquelles s'ajoutent de trop nombreux articles sur ces sujets pour qu'il soit possible de les citer ici.

(suite p. 5)

Trois thèses d'Histoire sur Djibouti ont été soutenues par des Djiboutiens : Fantu Agonafer, Mohamed Ali dit Ali Coubba et Adawa Hassan. La première est pratiquement une «histoire du présent», mobilisant principalement des témoignages et de la presse. Les deux autres proposent un point de vue différent sur la période coloniale sans utiliser une documentation originale. Trois autres thèses ont été réalisées en France, consacrées à Léonce Lagarde par Lukian Prijac, à la construction des identités et des territoires djiboutiens par Simon Imbert-Vier et aux «tirailleurs somalis» par Laurent Jolly. Enfin, deux thèses d'histoire sont en cours en France : Ilmi Abane Bule travaille sur les mouvements indépendantistes et Clément Cayla-Giraudeau sur la «djiboutienneté». Il faut mentionner également des travaux de spécialistes d'autres disciplines qui ont mobilisé une documentation historique, en particulier Amina Saïd Chiré, Didier Morin et Samson A. Beza-beh, ainsi que des travaux non universitaires : l'ouvrage militant d'Ali Coubba, le dictionnaire de Daoud Aboubaker Alwan et Yohanis Mibrathu, et une étude d'Aramis Houmed Soulé.

Ces quelques travaux laissent d'importantes lacunes dans notre compréhension de l'Histoire djiboutienne. La question des habitants, de leur vécu, de leurs situations concrètes, de leurs organisations, du travail, de la terre et de la propriété, de la justice, des femmes, de la sexualité, du rapport colonial au quotidien, de la vie rurale..., bref toute l'Histoire sociale de Djibouti est à peine ébauchée. L'autre grand manque concerne l'ensemble des périodes avant et après le moment colonial qui a concentré l'essentiel des travaux.

Pour mener à bien ces importants chantiers, il est indispensable de constituer des fonds documentaires, car la constitution de corpus de sources est un enjeu majeur pour les historiens. Très peu de documents antérieurs à la colonisation ont été recensés et utilisés jusqu'à présent, et ils sont pratiquement tous européens. De

nombreux fonds (éthiopiens, turcs ou arabes par exemple) restent largement inexplorés, ainsi que la documentation de la période post-coloniale.

La documentation publique de la colonisation conservée en France est assez importante et accessible mais, outre son biais naturel, elle présente de nombreuses lacunes. Ainsi, pratiquement aucune archive judiciaire ni de santé n'a été conservée. A Djibouti même, quelques fonds privés sont déjà repérés, comme celui de la Chambre de commerce, de l'évêché ou du chemin de fer à Addis Abeba. Il en existe certainement d'autres, soit dans des administrations (justice, port, présidence, ministères, Assemblée, ONEAD, EDJ, municipalités et régions, fisc, registre foncier, état civil...), soit privées (entreprises, acteurs économiques ou politiques, notaires...) qui restent à recenser et explorer. Quarante ans après l'indépendance, il est de la responsabilité des autorités djiboutiennes de mettre en place un centre d'archives nationales et des procédures efficaces de dépôt des fonds.

Pour des périodes assez récentes, des enquêtes de terrain et des entretiens peuvent permettre également de combler des lacunes documentaires. Dans ce domaine, il faut saluer l'édition par Ali Coubba de ses entretiens avec Ahmed Dini et par Colette Dubois et Jean-Dominique Pénel de ceux avec Saïd Ali Coubèche; et la publication par Omar Osman Rabeh et Mohamed Aden de leur autobiographie, et souhaiter qu'ils servent d'exemples à d'autres acteurs.

Simon Imbert-Vier,
Docteur en Histoire
Institut des mondes africains (IMAF)
simon.iv@laposte.net

*Quarante ans
après
l'indépendance,
il est de la
responsabilité
des autorités
djiboutiennes de
mettre en place
un centre
d'archives
nationales et des
procédures
efficaces de
dépôt des fonds*



Laurent Jolly,
Agrégé et Docteur en Histoire

S'intéresser à l'histoire de l'Afrique, et particulièrement à celle de Djibouti et du Nord de la Corne, oblige le chercheur à consulter des archives écrites biaisées par le regard de celui qui les a rédigées.

De l'intérêt de l'histoire rurale à Djibouti

L'histoire sociale est à la croisée des sciences humaines et fait appel à des techniques d'investigation aussi éloignées en apparence que sont l'histoire quantitative ou la micro-histoire. Parfois austère par ses outils, parfois limitée à un champ de recherche très étroit, elle permet toujours de replacer les groupes sociaux et les individus les composant dans leurs dynamiques historiques, de révéler la complexité des faits sociaux et leur historicité. Mais l'historien est tributaire de ses sources, de leur abondance, de leur facilité d'accès, tout comme des conditions de leur production. S'intéresser à l'Histoire de l'Afrique, et particulièrement à celle de Djibouti et du Nord de la Corne, oblige le chercheur à consulter des archives écrites biaisées par le regard de celui qui les a rédigées. Rapports et études produits « par le haut » doivent être analysés avec toute la prudence de l'historien, lequel critique et compare les documents de son corpus afin de dégager une vérité la plus proche possible de la réalité vécue par les individus étudiés. Ces défis de l'Histoire sociale des Africains sont communs à l'Histoire des Européens même. Dès le début du XIXe siècle, à l'aube de l'émergence d'une Histoire scientifique, les grands anciens de l'historiographie française comme Michelet, militaient pour une Histoire du peuple, une Histoire des sans-noms, des anonymes ayant fourni les bras nécessaires à l'irruption des événements qui rythment l'Histoire des nations. Au XXe siècle, historiens marxistes ou partisans d'une interdisciplinarité des sciences humaines ont privilégié le temps long, celui des cycles économiques, celui des sociétés humaines où la place de l'individu était gommée au profit de celle des groupes sociaux. C'est dans cette perspective que furent lancées des études « par le bas » de la formation de la classe ouvrière an-

glaise (E.P. Thompson) ou des prolifiques études rurales en France. L'individu ne fut pour autant pas oublié, et dès les années 70 la « microstoria » italienne montra tout l'intérêt de suivre les traces des individus pour retrouver leurs stratégies sociales. L'Histoire rurale européenne n'est pas si éloignée de celle des Africains, et F. Cooper notait à raison dans son ouvrage consacré aux ouvriers du port de Mombasa que toute Histoire sociale en Afrique était une Histoire des ruraux. Quels liens entre l'Histoire rurale européenne et africaine ? Si l'arrière-plan économique et politique est bien entendu différent, l'Histoire rurale telle qu'elle fut édifiée en Europe reste utile à celle de l'Afrique en ce qu'elle permet d'aborder des sujets aussi universels que les migrations, la politisation, l'entrée « en modernité » des masses rurales. En outre, les sources écrites sont bien souvent biaisées par le regard condescendant du citadin sur des ruraux aussi peu considérés que le colonisé avant les indépendances africaines. Enfin les études rurales, en se concentrant sur les petites gens, conjuguent sources écrites, et sources orales, histoire quantitative et micro-histoire, elles empruntent autant à la géographie humaine qu'à la sociologie, à l'anthropologie ou aux sciences de l'environnement. Au cœur de l'Histoire sociale, les études rurales sont donc particulièrement utiles pour appréhender l'Histoire des Djiboutiens.

Laurent Jolly,
Agrégé et docteur en Histoire,
chercheur associé au LAM
Université de Pau et
des Pays de l'Adour

Il est important de rappeler que le FLCS impliqué dans les prises d'otages précédentes (affaire de Tadjourah et affaire de Loyada), avait toujours fait connaître sa détermination d'obtenir en échange la libération de ses membres détenus soit à l'initiative de ceux-ci, soit par ses membres actifs à Djibouti ou encore à l'extérieur.

Rappelons à ce stade de l'analyse que la seule et unique prise d'otage qui a eu lieu à l'extérieur du territoire est celle de l'ambassadeur de France à Mogadiscio par un commando du FLCS en 1975. Elle est considérée comme un exploit sans précédent.

Souhaitant éviter la réédition de ce type d'exploit, les autorités coloniales de l'époque se sont empressé d'engager des négociations avec le preneur d'otage.

A 9 h 10, le substitut du procureur, le Directeur de Cabinet du haut-Commissaire et le Chef du District de Djibouti étaient sur les lieux de la prise d'otages et dirigeaient les négociations avec le détenu-preneur d'otage.

La prise d'otage de Gabode, un « assassinat programmé » ?

Pendant la négociation et selon les archives consultées, les autorités administratives et militaires avaient pris toutes les précautions nécessaires pour éviter le départ du preneur d'otage en direction de la frontière somalienne. Elles avaient placé des forces militaires impressionnantes dans l'enceinte de la prison et des tireurs d'élite tout le long de la route menant au poste frontalier de Loyada afin d'intercepter le véhicule mise à la disposition du preneur d'otage et de sa victime.

Le détachement de Gendarmerie dépêché autour de la prison était prêt à intervenir en cas de mutinerie des prisonniers surexcités par la prise d'otage et prêts à défoncer les portes de leurs baraquements.

Les détenus de droit commun réussirent d'ailleurs à ouvrir les portes des cellules des membres du FLCS incarcérés après la découverte du réseau indépendantiste dirigé par Hassan Elmi Gueldon⁷.

Dans cette situation explosive, les autorités françaises décidèrent de satisfaire la demande du ravisseur et ordonnèrent au régisseur, Monsieur Blanc, de mettre une voiture « en position à une des sorties de la prison. »

A 9 h 40, au moment où Farah Abdi Nour rejoignait le véhicule avec son otage, un certain nombre de prisonniers tentaient de se joindre à

lui pour s'échapper. Ceux-ci venaient soit de l'infirmerie où ils se trouvaient pour la visite médicale, soit en majorité, du quartier des détenus mitoyen de l'infirmerie. Parmi eux, se trouvaient les deux assassins du gendarme Saïd Ali Omar. Meraneh Omar Kahin et Djibril Aganeh Robleh dit « Gachamaleh » réussirent ainsi à monter à bord du camion apprêté par le hayon arrière. Le dernier fut abattu sur ordre et après sommation alors qu'il tentait de prêter main forte à la prise d'otage qui était sur le point d'échouer. Le feu avait été ouvert pour prévenir une évasion collective mais également pour éliminer l'instigateur en chef de l'assassinat de Saïd Ali Omar.

Nous considérons que la prise d'otage et son règlement ont servi d'alibi à l'élimination de ce militant indépendantiste que l'on n'aurait pas pu exécuter autrement que dans une situation exceptionnellement confuse comme celle représentée par la prise d'otage du 10 avril 1976.

Dans cette situation confuse de panique générale, le régisseur et son adjoint arrivèrent à neutraliser rapidement le preneur d'otage, Monsieur Farah Abdi Nour dans la voiture et à récupérer son arme. S'en suivit une intervention rapide du détachement de gendarmerie posté à l'extérieur de la prison. Dispersion à coups de grenades lacrymogènes, les mutins furent contraints de regagner leur quartier. Vers 10 h 00, la situation était totalement maîtrisée, la prise d'otage mise en échec et surtout l'élimination physique de Djibril Aganeh Robleh dit « Gachamaleh » réglée à moindre frais.

La prise d'otage du 10 avril 1976 est considérée comme un fiasco pour les mouvements de libération du territoire djiboutien pour plusieurs raisons. Premièrement, l'auteur de la prise d'otage n'était pas formé au maniement des armes comme Djibril Aganeh Robleh dit « Gachamaleh ». Deuxièmement, il semblerait qu'il n'ait pas pu gérer le temps de son action, ce qui a permis aux autorités coloniales de bien planifier les leurs.

La mise en échec de cette action constitue une réussite pour les autorités coloniales qui ont mis fin à la prise d'otage et réussi par la même occasion à éliminer l'homme qui avait tué le Gendarme Saïd Ali Omar chargé de la surveillance des militants indépendantistes.

Rappelons à ce stade de l'analyse que la seule et unique prise d'otage qui a eu lieu à l'extérieur du pays est celle de l'ambassadeur de France à Mogadiscio par un commando du FLCS en 1975.

Elle est considérée comme un exploit sans précédent

ELMI ABANE BULE
Enseignant-chercheur
Doctorant en Histoire
Contemporaine
Université de Djibouti



**Djibah Benoit
Frumence**

Secrétariat d'Etat aux
Affaires Sociales

*La richesse
de ce petit
pays repose
sur sa
diversité.*

Les Yéménites de Djibouti (1896-1977). L'histoire d'une communauté influente

L'une des particularités de la société djiboutienne est d'être cosmopolite. Qui n'a pas été frappé par la diversité des langues parlées dans certains quartiers de la capitale (quartiers 1,2,4). Djibouti, à l'image de toutes les villes côtières, est une ville ouverte sur le monde et cela depuis sa fondation en 1896. Les promesses d'un développement rapide de la Côte Française des Somalis et de sa nouvelle capitale Djibouti, nouvel eldorado de la Corne de l'Afrique, sont à l'origine d'un mouvement migratoire régional voire international. Européens, Somalis, Éthiopiens, Soudanais, Banians, Yéménites et bien d'autres arrivent à Djibouti. Ce foisonnement de cultures, de races est une aubaine pour les Historiens comme pour les linguistes, etc. Ce cosmopolitisme n'est pas un concept creux, mais une réalité nationale. La richesse de ce petit pays repose sur sa diversité. Son Histoire en devenir ne peut se réduire à l'histoire de quelques individus ou de quelques événements pris séparément. Elle doit être globale. L'objet de cet article est d'apporter un éclairage sur la contribution, peu ou pas connue, de la communauté Yéménite à l'Histoire contemporaine de Djibouti.

L'un des tous premiers domaines où les premiers migrants yéménites se sont illustrés fut la construction des premiers bâtiments de la ville naissante de Djibouti. Aménager l'espace et construire les différentes infrastructures nécessaires au développement de la ville étaient prioritaires : quartiers d'habitations, bâtiments administratifs, routes, infrastructures portuaires et ferroviaires. Ces nombreux chantiers nécessitèrent une main-d'œuvre nombreuse et qualifiée. Les populations autochtones nomades de la CFS, les Afars et les Somalis-Issas, peu intéressées par la vie urbaine, étaient peu attirés par le travail salarié. La pénurie de main-d'œuvre locale qualifiée a obligé les entrepreneurs du bâtiment et les employeurs de la CFS, soutenus par l'administration coloniale, à encourager l'immigration notamment celle provenant du Yémen. On s'adressa à des intermédiaires installés dans les foyers de départ comme Aden ou Berbera en Somalie britannique pour recruter. À ces ouvriers munis d'un contrat de travail, s'ajoutait une main-d'œuvre issue de l'immigration clandestine. Quand les Français sont venus d'Obock et se sont installés, ici au Ras Dika, ils ont fait venir des ouvriers yéménites [des Hakmis de Dabbab, Moka et du Bab-el-Mandeb. Les maisons du plateau ont été d'abord construites par les Yéménites. Les maçons [...] étaient des Yémé-

nites. Les Afars et les Issas n'étaient pas qualifiés pour construire les maisons. Leurs troupeaux étaient leur centre d'intérêt. À la fin de leur contrat, l'administration coloniale leur octroie la nationalité. C'est de cette manière qu'est né Djibouti (Sources orales). Après la Seconde Guerre mondiale, la population autochtone, Afars et Issas, attirée par les promesses de travail et fuyant les difficultés de la vie nomade est arrivée en grand nombre dans la ville de Djibouti. Cependant, cet exode rural n'arrivant pas à pallier le manque de main-d'œuvre qualifiée, les entreprises de la CFS continuèrent à recourir à des ouvriers spécialisés étrangers, notamment arabes. L'Union Syndicale interprofessionnelle des entreprises de la CFS, écrit, en 1965, jusqu'à ces derniers temps, il était admis chez les employeurs de Djibouti que la quasi-totalité des employés qualifiés et des cadres ne pouvait provenir que de l'extérieur. Sauf exceptions, seuls des expatriés (Français, Malgaches, Grecs, Indiens, Italiens, etc.) ou des Djiboutiens d'origine arabe fournissaient des spécialistes et des cadres ». L'insuffisance de l'Enseignement professionnel dans la CFS, dans les années 1950, explique les difficultés pour les entreprises à recruter des ouvriers autochtones spécialisés (Archives CCID. Bulletin d'information N° VIII de l'Union Syndicale interprofessionnelle des entreprises de la CFS, 1965).

En dehors du secteur du bâtiment, les Yéménites se sont également rendus indispensables dans de nombreux autres domaines comme l'artisanat, les emplois du port comme dockers et ceux à bord de navires comme soutiers ou chauffeurs. À l'époque où les navires fonctionnent au charbon, les chaudières des navires nécessitent une main-d'œuvre nombreuse et organisée pour travailler dans les soutes vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Les manutentionnaires, qui entretiennent les chaudières, appelés chauffeurs et les marins étaient majoritairement recrutés chez les Arabes.

Le secteur agricole est, également, une branche d'activité exclusivement yéménite. Avec un climat semi-aride, l'activité agricole se révèle très difficile et nécessite un savoir-faire en matière d'irrigation. Afin de développer une production maraîchère à Djibouti, Hamoudi Ben Ahmed, commerçant arabe originaire de Hodeida et Mohamed Salem Coubèche, commerçant arabe spécialisé dans l'avitaillement des navires, ont fait

(suite p.9)

appel à des agriculteurs yéménites ayant une parfaite connaissance de l'irrigation, les Hakmis. Ils les ont installés à 3 km de la ville de Djibouti, dans la vallée occupée par l'oued Ambouli. Ces agriculteurs ont permis d'approvisionner la ville de Djibouti en fruits et en légumes. Pour avoir créé ces jardins, le gouverneur Bonhoure a élevé, en 1904, au grade de Chevalier du Mérite Agricole, Mohamed Salem Coubèche et Hamoudi Ben Ahmed (Dubois C., 1997).

La qualité de ces agriculteurs Hakmis est également mise à contribution lors de la création du poste de Dikhil, dans le sud du pays. En 1928, afin de contrôler les frontières sud du territoire, les Français construisirent un poste avancé à Dikhil, dans un paysage de désolation. Pour subvenir aux besoins de la petite garnison, Alphonse Lippmann, administrateur civil de Dikhil, fit venir de Djibouti des « jardiniers d'Ambouli, car le Somali n'est pas cultivateur » (Lippmann A., 1953).

La communauté yéménite, notamment ces membres les plus aisés, s'est également illustrée dans le domaine religieux à travers le mécénat. A Djibouti, ville très cosmopolite et tolérante, se côtoient cathédrale, synagogue et mosquées. Ces dernières, laïcité oblige, sont financées par les dons collectés auprès des fidèles ou grâce aux dons de généreux bienfaiteurs. Ainsi, les premières mosquées de la capitale furent l'œuvre de donateurs d'origine yéménite. Dans la ville haute, la mosquée Al Nour, connue aujourd'hui sous le nom de Mosquée Hamoudi, construite en 1906 et la mosquée Said Hassan furent financées respectivement par Ahmed Hamoudi et Said Hassan el Bas, Riche commerçant yéménite originaire de Massawa. Dans les quartiers autochtones, nombre de lieux de culte furent également l'œuvre de mécènes yéménites. Le financement des lieux de culte n'est pas une exclusivité des riches commerçants yéménites. Des notables Somalis, comme Hadji Dideh, ont également apporté leur contribution. La ville de Djibouti n'est pas un cas particulier. Dans les villes de l'intérieur, les Yéménites ont, également, financé la construction de mosquées. C'est le cas notamment à Dikhil, Tadjourah et Obock (Dubois C. et Soumille P., 2004).

L'autre particularité de ces généreux bienfaiteurs est d'avoir donné une partie de leurs patrimoines fonciers en biens waqf. En pays musulman, le waqf ou *habous* est une fondation inaliénable où les revenus de biens rapportant de l'argent sont dévolus à l'entretien et au fonctionnement d'institutions pieuses ou charitables (les waqfs *khayrî-s*, une école (madrasa), mosquée, etc.) au profit d'une personnalité, membre de la famille du fondateur, le waqf *ahlî-s*. Au-delà de l'aspect religieux, le

waqf *khayrî* est un acte de prestige social.

Ahmed Hamoudi a, ainsi, constitué une partie de son patrimoine immobilier, situé dans le quartier européen, en biens waqfs pour l'entretien de la mosquée Al Nour qu'il a construite. Il fit, également, don à la communauté musulmane d'un vaste terrain à Ambouli pour y construire un cimetière musulman. Le religieux n'a pas été le seul domaine à recevoir des donations. Le secteur éducatif a bénéficié également des largesses des bienfaiteurs arabes. Dans la première moitié du XX^e siècle, l'enseignement était très embryonnaire. Pour l'administration coloniale, la scolarisation des populations indigènes n'était pas prioritaire. Au début des années 1930, Djibouti ne compte qu'une école primaire publique des garçons avec 146 élèves et quelques écoles privées à forte connotation ethnique (une école hindoue, une école israélite et treize écoles coraniques). C'est dans ce contexte, qu'Ali Mohamed Coubèche, notable d'origine yéménite, qui a fait fortune dans le domaine de l'avitaillement, a financé, en 1936, avec d'autres notables autochtones la construction de l'école Al Najah (*la réussite*) ou l'école franco-arabe. Cet établissement privé musulman construit dans le quartier indigène, incorporait dans ses enseignements à la fois l'apprentissage de l'arabe, du Coran et de la langue française. Afin de subvenir aux besoins de l'établissement et au paiement des enseignants qui venaient du Hadramawt, il dota l'établissement de biens waqf. Cette école qui concilie tradition arabo-musulmane et culture occidentale, notamment française, constitue pour les parents musulmans méfiants à l'égard de l'école française, occidentale laïque et chrétienne, une alternative. Certains hommes politiques, comme Abdallah Mohamed Kamil, qui fut Président du Conseil de gouvernement du TFAI en 1976, ont fréquenté cette école.

Dans la première moitié du XX^e siècle, la communauté arabe d'origine yéménite apparaît comme un acteur économique, religieux et social de premier plan dans l'histoire de la CFS. Elle a su être prospère et influente. D'une manière plus globale, l'histoire contemporaine de Djibouti est intimement liée à celle de ces populations aux origines diverses. Quelle soit autochtone, ou issue de la colonisation ou de l'immigration, la population Djiboutienne d'aujourd'hui est dépositaire de cet héritage multiculturel.

Djibah Benoit Frumence
Secrétariat d'Etat aux
Affaires Sociales
djibahbenoit2012@yahoo.fr

....la
communauté
arabe
d'origine
yéménite
apparaît
comme un
acteur
économique,
religieux et
social de
premier plan
dans
l'histoire de
la CFS.



Clément CAYLA-GIRAUDEAU

Doctorant en histoire contemporaine

...il est possible d'identifier l'existence d'une diaspora djiboutienne antérieure à l'indépendance du pays, formellement structurée à compter de la moitié du XXe siècle.

La fabrique diasporique de la djiboutienneté : les “navigateurs somalis” dans la France de l’après-guerre¹

L'idée d'une diaspora africaine apparaît dans les années 1960 et prolifère rapidement dans la littérature scientifique². Rogers Brubaker retient trois critères distincts pour identifier ce phénomène : la dispersion d'une population loin de son territoire d'origine, une orientation claire en direction de ce dernier, et le maintien de frontières identitaires³. Au regard de cette définition *a minima*, il est possible d'identifier l'existence d'une diaspora djiboutienne antérieure à l'indépendance du pays, formellement structurée à compter de la moitié du XXe siècle. Nous nous attacherons ici à évoquer les rassemblements des « navigateurs somalis » dans la France de l’après-guerre, avec l'ambition de jeter les fondations d'une étude biographique ou prosopographique « par le bas ». Celle-ci doit permettre d'écrire l'histoire de ces rassemblements qui n'ont, à ce jour et à notre connaissance, jamais fait l'objet d'un quelconque travail de recherche⁴. Susceptible d'éclairer au sens large le rôle politique de la diaspora djiboutienne, cette étude s'inscrit en outre dans le champ d'un plus vaste programme scientifique dédié à l'écriture de la « djiboutienneté⁵ » au cours du XXe siècle. Alors que la République célèbre cette année le quarantième anniversaire de son indépendance, partir en quête des constituants historiques de l'identité nationale contemporaine relève de la nécessité pour les études djiboutiennes.

Le rassemblement qui nous intéresse plus particulièrement dans le cadre de cet article naît à Marseille en 1948 sous le nom d'Amicale des Originaires de la Côte Française des Somalis (CFS)⁶. Cette association loi de 1901 attire l'attention de l'administration coloniale dès janvier 1948. Par un câblogramme daté du 26 janvier, le gouverneur Paul-Henri Sirieux⁷ interpelle son ministère de tutelle afin de recueillir des renseignements au sujet des activités d'un Somali de la fraction Issaq Haber-Awal résident à Cardiff, affilié au club « Hanolato⁸ », au sein de la communauté des soutiers et chauffeurs d'origine djiboutienne à Marseille en octobre 1947⁹. Le 17 février

1948, le ministère de la France d'Outre-Mer confirme ces éléments et informe le gouverneur de la constitution d'une Amicale des Originaires de la CFS, sous l'influence supposée du syndicat CGT des marins. Ainsi que le note le Service de Documentation Extérieure et de Contre-Espionnage (SDECE) en mai 1948, l'Amicale se présente comme une association d'entraide philanthropique, ayant pour but d'entretenir d'une part des relations entre ses adhérents, et d'autre part des relations entre les compagnies de navigation et le ministère de la marine marchande pour l'amélioration du sort des navigateurs somalis¹⁰. Tirant ses fonds des cotisations mensuelles et exceptionnelles de ses membres, elle rassemble déjà en mai 1948 près de 250 adhérents dont 125 à Marseille. Le fractionnement clanique de ses membres permet d'identifier 70 Haber-Awals, 40 Issas, 10 Gadaboursis, 10 Darods et 10 Afars. Avec une moyenne d'âge de 34 ans, les membres prépondérants de l'association réunissent quant à eux 11 Haber-Awals, 4 Issas, 1 Gadaboursi et 2 Darods, dont le président de l'Amicale.

La naissance, la composition des membres et le fonctionnement de cette association sur le sol marseillais soulèvent plusieurs interrogations, que nous aborderons succinctement.

En premier lieu, il convient d'étudier l'Amicale dans le contexte particulier de l'essor politique de la colonie, perceptible depuis la création en 1945 du Conseil Représentatif de la Côte Française des Somalis et Dépendances¹¹. Une certaine effervescence s'empare de la CFS et prend rapidement une coloration ethnique. En septembre 1945, l'Haber-Awal Mahamoud Haid tente ainsi de refonder les sociétés somaliennes dissoutes en 1940, notamment la Société sportive somalie qui, de 1934 à 1939, constituait une émanation politique du syndicat des gens de mer¹². Initiative aux conclusions plus heureuses, un Club de la jeunesse Somalie et

Dankalie est fondé en 1946¹³ face au Club de la jeunesse arabe, créé en 1937¹⁴. Des incidents émaillent également cette période, dont les plus importants se concentrent au cours de l'année 1949. Impliquant les communautés issa, gadaboursi et arabe, ces attentats et échauffourées se concentrent d'abord sur la personne du sénateur gadaboursi Djama Ali Moussa, puis du conseiller de l'Union française d'origine arabe, Saïd Ali Coubèche¹⁵. Ce contexte n'est pas négligeable dans le cadre de ce travail, comme en témoigne la dénonciation par la communauté arabe de Marseille d'un membre de l'Amicale après l'attentat du 19 octobre 1949, ou bien encore la lettre du 23 mai 1949, cosignée par 71 adhérents de l'association, réaffirmant leur « pleine et entière confiance en [leur] conseiller de la République¹⁶ ». Bien qu'elle soit statutairement dépourvue de finalité politique, l'Amicale participe indéniablement à la vie publique naissante de la CFS. Son articulation à la réalité ethno-démographique de la colonie¹⁷ devrait en conséquence faire l'objet de recherches spécifiques.

En second lieu, ce rassemblement conduit à interroger l'évolution du référentiel identitaire djiboutien au cours de l'après-guerre, en lien avec le développement du nationalisme somali. L'Amicale constitue, dès son origine, un groupe étroitement surveillé, suspecté de chercher à rallier tous les Somalis de France et d'Afrique du Nord au bloc somali anglo-italo-abyssin, du fait de l'obédience pansomalienne de son inspirateur. Il convient ici d'évoquer brièvement la Somali Youth League (SYL), fondée à Mogadiscio en 1943 sous le nom de Somali Youth Club. La SYL est une organisation nationaliste qui s'étend dès 1947 sur le territoire de l'ancienne Somalia, du Somaliland et cherche à s'implanter en CFS¹⁸. Mouvement urbain qui cherche à gommer la structure clanique traditionnelle, elle prend une ampleur considérable après plusieurs échecs¹⁹ et compte en avril 1951 près de 500 membres en CFS, dont 50 Issas. L'Issa fourlaba Mahmoud Harbi, dont la biographie n'est plus à faire²⁰, en constitue un comité local le 26 juin 1952. Il est particulièrement intéressant de noter que de nombreux membres de la SYL en CFS, avant et après la création de ce comité, sont également membres de l'Amicale.

Identifiées par le SDECE ou les services de la Sûreté, ces circulations démontrent la perméabilité des organisations et accrédite la thèse d'un rôle actif des organisations diasporiques dans l'écriture mouvementée de l'identité djiboutienne.

Pour finir, c'est à l'enchevêtrement des ambitions politiques personnelles, communautaires et nationales que renvoie une étude historique de l'Amicale. Outre les relations entretenues par Mahmoud Harbi avec ses adhérents, les archives révèlent en février 1953 l'identité de deux de ses membres d'honneur : Hassan Gouled Aptidon, ancien lieutenant devenu rival de Mahmoud Harbi, et le colonel Edmond Magendie, député de la CFS (1951-1955)²¹. Particulièrement sensible au sort des Somalis, notamment Haber-Awals, Darods et Gadaboursis, qui constituaient l'essentiel du « bataillon somali » à partir de 1914²², ce dernier est chargé - faut-il le rappeler - d'une mission d'identification des populations du Territoire Français des Afars et des Issas du 1^{er} novembre 1970 au 31 décembre 1972, dont les résultats déterminèrent la constitution des listes électorales et conditionnèrent le référendum sur l'indépendance de 1977. Ces soutiens, parmi d'autres, doivent nous conduire à interroger l'articulation entre les idées que les membres de l'Amicale propagent et l'agenda politique de ses différents parrains.

Ces premiers éléments d'enquête appellent un travail de terrain approfondi, en République de Djibouti, au sein des fonds archivistiques de la France d'Outre-Mer²³ et auprès des membres de l'actuelle Association des Djiboutiens de Provence. Nous espérons que ce programme permettra de répondre au cours des prochains mois aux différents questionnements soulevés dans cet article, contribuant ainsi à une meilleure compréhension de la « djiboutienneté » contemporaine.

Bien qu'elle soit statutairement dépourvue de finalité politique, l'Amicale participe indéniablement à la vie publique naissante de la CFS.

Clément Cayla-Giraudéau
Doctorant en histoire contemporaine
Clement.cayla@gmx.fr



Lukian Prijac
Docteur en Histoire

Ce besoin de mer qui se manifeste depuis plus d'un siècle en Europe par un besoin constant de loisirs balnéaires, du goût pour les rivages sauvages et l'immensité océanique, a créé aussi un besoin de préserver cet héritage maritime

Le patrimoine maritime de la République de Djibouti : première piste de réflexion

Djibouti est fille de la mer. Nanti de ses trois cent soixante-dix kilomètres de côtes, les richesses maritimes de Djibouti sont nombreuses, diverses et ... méconnues, formant un patrimoine maritime unique. Son littoral est riche d'une histoire maritime pluriséculaire dont les héritages sont constitués à la fois de biens matériels (phares, bâtiments urbains en madrépore, bâtiments portuaires, quais, monuments, cimetières maritimes, épaves, etc.) principalement hérités de la période coloniale et de biens immatériels (traditions maritimes de langue afar, arabe et somali, toponymie et microtoponymie des côtes, techniques navales ancestrales des boutres, etc.) voire naturels (fonds sous-marins, faune et flore marines : requin-pèlerin, dugon, tortue, île, corail, madrépore, mangrove, etc.). Mais ce patrimoine pose plus de questions que nous n'avons de réponses. Tout d'abord de quoi parle-t-on ? Quelle définition donner au patrimoine maritime ? Existe-t-il un patrimoine maritime djiboutien ? Ce besoin de mer qui se manifeste depuis plus d'un siècle en Europe par un besoin constant de loisirs balnéaires, du goût pour les rivages sauvages et l'immensité océanique, a créé aussi un besoin de préserver cet héritage maritime.

Le patrimoine maritime de la République de Djibouti n'est-il pas seulement alors une transplantation de cette vision européenne de sauver un héritage dit « colonial » plus qu'un besoin local de savoir historique ? Quelle conscience les populations locales ont-elles de ce dernier ? Quelle est la volonté politique djiboutienne mais aussi française, de le préserver voire de le mettre en valeur (à des fins patrimoniale ou touristique) face à la brutalité des reconversions économiques qui s'opèrent aujourd'hui sur le littoral djiboutien (Doraleh, Tadjoura, Dankalelo, Damerjog, Moucha) ? Cet article se propose de présenter des pistes de réflexion sur ce patrimoine.

Définition du patrimoine maritime

Le terme de « patrimoine » est polysémique : il est subjectif, identitaire ou stratégique. Tout ou presque est patrimoine ou susceptible de

le devenir. Si tout le monde sait à peu près ce qu'est un patrimoine rural (pour Djibouti comprendre « nomade ») ou un patrimoine urbain, les définitions sont plus difficiles à fournir lorsque l'on parle de patrimoine maritime. Ne pourrait-on pas dire que le patrimoine maritime est simplement une présentation d'objets et d'idées associés à la mer ? Indubitablement, un boutre, un zaroug, un boom conçus pour la navigation en mer, la jetée du Gouvernement avec en son extrémité le bâtiment de l'Escale, les quais du Fontainebleau ou Duparchy afin de protéger de la mer le port de Djibouti, relève du domaine spécifiquement maritime car il s'agit d'objets dont l'originalité réside dans le fait qu'ils flottent ou qu'ils protègent un établissement humain de la variabilité et de la force des eaux marines lorsqu'elles atteignent les rivages. Mais qu'en est-il des chantiers navals Vimar, des phares d'Ambouli à Djibouti-ville, de Ras Bir ou de la maison du Gouverneur Lagarde à Obock ? et plus largement des faits de sociétés localisés sur la terre ferme mais qui découlent pourtant du maritime comme la gestion des Salines au début du XXe s., des structures commerciales comme les entreprises d'import-export des Paul Marill, Antonin Besse ou Maurice Riès situées sur l'interface terre-mer qui se sont développées durant les temps historiques avec des caractéristiques uniquement maritimes ?

La définition du patrimoine maritime renvoie au contact terre/mer qui constitue la discontinuité fondamentale de la planète. Les hommes de l'interface ont dû s'adapter au maritime, composer avec lui, transposer leurs rites de la terre vers la mer. Le patrimoine maritime est davantage littoral que maritime, au sens strict du terme.

La notion de patrimoine maritime : comment le construire ?

Si dans cette première approche, on définit le patrimoine maritime comme l'ensemble des éléments matériels ou immatériels liés aux activités humaines qui ont été développés dans le passé en relation avec les

(suite p.13)

ressources et le milieu maritime et qui sont aujourd’hui reconnus par les groupes sociaux, à différentes échelles géographiques, comme étant leur héritage propre, en totalité ou en partie constitutif de leur identité, et par voie de conséquence comme étant dignes d’être transmis aux générations qui leur succéderont, on s’aperçoit à quel point réfléchir et travailler sur les héritages associés à la mer et au littoral relève d’abord d’une démarche culturelle¹.

Par le biais des objets (épaves, quais, phares), des sites géographiques (Obock, Dankalelo, Djibouti), des pratiques sociales (pêche, dockers, négociants maritimes), des imaginaires lentement stratifiés au cours des années, peut se constituer un guide dont on peut tirer des enseignements. Ce passé inscrit dans les lieux et dans les esprits de façon plus ou moins consciente, est aussi source majeure d’inspiration et instrument de mémoire et d’invention. C’est son passage sélectif d’un groupe social à l’autre (ici du « colonial » à la prise de conscience de sa propre « identité nationale »), d’une génération à l’autre, qu’il est question lorsque l’on parle de démarche ou de construction patrimoniale.

Les littoraux de la mer Rouge et de l’océan Indien, deux notions géographiques maritimes dont fait partie Djibouti, sont intimement liés au développement des civilisations qui se sont succédé sur les côtes djiboutiennes depuis les populations ichthyophages du Gubbet El-Kharab et leurs amas de coquillages du Ille millénaire av JC au port conteneurs de Doraleh, d’aujourd’hui. C’est en tant que lieux de fixation majeure des activités d’échanges, de mise au point de technologies originales d’adaptation aux multiples formes de confrontation entre la terre et la mer, aux diverses façons de contenir, endiguer, affronter l’univers marin, à la fois source de dangers physiques et humains et sources de grandes richesses et de puissances politiques et économiques, que l’on peut construire un patrimoine maritime. Et pourtant quoi de plus fragile que cette interface sur laquelle l’eau des marées travaille sans cesse à éroder, réduire, effacer ce que les hommes ont péniblement construit². Les mutations territoriales, les changements de fonction des sites, l’essor et l’affrontement des fortunes s’opèrent avec une extrême brutalité, allant des pre-

mières constructions coloniales à Obock (1884) ou Djibouti (1888) aux mètres cubes déplacés pour construire les ports conteneurs de Doraleh, minéralier de Tadjoura, salin de Gubbet El-Kharab ou d’exportation de bétail de Damerjog aujourd’hui en 2017.

Le patrimoine maritime colonial en héritage : le cas de Djibouti-ville

Djibouti-ville est une création coloniale française. Pour les Djiboutiens, elle est un héritage. Le patrimoine maritime colonial est un héritage culturel partagé par l’Histoire commune entre la France et la République de Djibouti.

La ville de Djibouti et son port, dès la fin du XIXe s., possède les caractéristiques qu’elle conservera tout au long de son existence : elle est un centre de commerce, d’entrepôts, de réparation navale, d’avitaillement et son économie repose sur le port et l’activité maritime. Mais pas seulement : elle est aussi un centre maritime politique. La lutte contre la piraterie maritime somalienne, les événements aux Yémen et l’accès de l’Éthiopie à la mer font de Djibouti un centre naval de premier ordre.

Son patrimoine est très riche rien qu’avec le port et ceux qui y travaillent. Une sous-culture maritime s’organise comme celle des dockers, corporation déjà présente lors de l’installation de la société Poingdextre & Menier en 1884 à Obock afin de charger les chalands de charbon pour les mener aux navires restés au large. Les dockers, ce sont les revendications syndicales et les grèves qui suivirent la sortie de la Seconde Guerre mondiale, c’est la cité d’Arhiba construite spécialement pour eux, leur façon d’être recrutés, de travailler et d’être payés.

Mais il faut aussi chercher du patrimoine maritime dans le centre-ville de Djibouti et pas seulement dans le matériau des bâtiments (madrépore). Elle génère depuis longtemps une sous-culture maritime tellement ignorée (voulu ou pas ?) que l’on trouve à travers l’imaginaire des escales des navires des Messageries Maritimes où le flot des passagers remplissait les bars du Palmier en Zinc ou de l’Oasis, des virées nocturnes des marins du monde entier que

*Tadjoura est
le seul port
maritime
avec tout ce
qui l’identifie
comme tel,
originel en
République
de Djibouti.*

(suite p.14)

l'on voit arpenter les rues et les bars de nuit de la rue d'Éthiopie ou de la place Ménélik engendrant toutes une activité universelle que l'on retrouve dans tous les ports du monde.

L'anti-patrimoine maritime colonial : le cas de Tadjoura

Tadjoura est le seul port maritime avec tout ce qui l'identifie comme tel, original en République de Djibouti. Incorporé en 1884 par un traité au Protectorat que la France se construit sur ces côtes, la ville de Tadjoura ne voit la première présence française qu'en 1928.

C'est le seul port où la France n'a pas investi, ou très peu (calle, quai) et marqué le territoire comme on a pu le voir à Obock et à Djibouti-ville. Qu'est-ce qui constitue alors le patrimoine maritime de Tadjoura ? Sa plage avec ses constructions navales, ses bateaux (youri et autre zaroug), sa forteresse (tout d'abord Égyptienne puis Française), sa tradition de pêche et de cabotage avec Zeyla et la côte yéménite et un peu plus loin, Sagallo et les restes de son fort égyptien toujours visible en 2017. Rien ici n'a été perverti ou très peu par la présence coloniale. C'est à Tadjoura que l'on ressent le mieux l'approche que les Afars, pour ne pas les nommer, ont de la mer.

L'autre tradition historico-maritime de Tadjoura, c'est l'esclavage. Il y avait encore peu à Ambabbo, un anneau sur lequel on attachait les esclaves en attente d'embarquement. Disparu. Veut-on parler de cette mémoire et en retrouver les éléments patrimoniaux ?

Existe-t-il une identité patrimoniale maritime djiboutienne ?

Peut-on se servir du patrimoine maritime comme vecteur d'identité ? Y-a-t-il un patrimoine maritime djiboutien ou seulement Afar, Somali ou Arabe (comprendre Yéménite) ? Y-a-t-il des fondements d'une dynamique patrimoniale qui s'opère sur le littoral djiboutien ?

Cette notion de patrimoine maritime peut servir de révélateur, de miroir culturel. Par provocation, j'irai jusqu'à dire : les Djiboutiens ont-ils encore une mémoire ? Mais n'est-ce pas plutôt par ignorance que le patrimoine maritime disparaît avec le temps (exemple : les Salines Est et Ouest où la maison du directeur des Salines se trouvait avant d'être rasée il y

a peu pour construire le nouveau palais présidentiel). Il n'existe aucune étude, aucun inventaire, aucune littérature scientifique voire grise sur le sujet à Djibouti. Il n'existe même pas une histoire du port ! Tout ce travail reste à effectuer. Toute découverte patrimoniale demande à passer par le terrain, bien sûr, mais surtout par les archives administratives comme privées mais aussi par l'oral. Le travail est immense.

Une société donnée à un moment donné peut décider de sauvegarder et conserver « des objets » afin de les transmettre tels quels aux générations à venir comme l'a fait la France en rénovant le cimetière marin d'Obock ou la maison Lagarde toujours à Obock. À Djibouti-ville, le patrimoine maritime est encore fonctionnel comme les phares d'Ayanleh et d'Ambouli, les quais pour mettre à poste les nombreux navires marchands et militaires, les entrepôts du port et les bâtiments administratifs de la Capitainerie, les maisons du centre-ville et bien d'autres « objets » à valeur patrimoniale. Il est inconsciemment préservé à des fins économiques. N'est-ce pas un bien en soit ? Mais n'est-ce pas non plus, le fait que les Djiboutiens ne voient pas là un patrimoine et inconsciemment n'ont pas conscience de sa présence donc de sa valeur ?

Cette prise de conscience reste une volonté politique.

Notion très incertaine à définir. La tendance est à la patrimonialisation naturelle à en croire les biens soumis à la liste indicative de l'UNESCO présentés par la République de Djibouti en 2015 : les Tumulus d'Awellos (2015), les Gravures Rupestre d'Abourma (2015), le paysage urbain historique de la ville de Djibouti et ses bâtiments spécifiques (2015), le lac Assal (2015), les îles Moucha et Maskali (2015), les paysages naturels de la région d'Obock (2015), le Parc National de la forêt du Day (2015), aire naturelle terrestre protégée d'Assamo (2015), aire naturelle protégée de Djalélo (2015), le lac Abbeh : son paysage culturel, ses monuments naturels et son écosystème (2015). Qu'est-ce qui a motivé les porteurs de ce projet patrimonialisation de trois « Biens » maritimes à la

(suite p.15)

liste de l'UNESCO ? À en croire leur rapport, les préoccupations environnementales sont de tous les instants (mangroves luxuriantes, espèces de poissons rares ou endémiques d'oiseaux, création d'un parc national (sans citer la notion de « maritime ») à Moucha, etc.). Elles intègrent aussi la recherche d'équilibre entre développement économique et conservation des ressources marines. C'est la recherche d'une interface entre nature et culture. Mais la réalité est tout autre. Comment peut-on concilier la mer et son environnement patrimonial qui lui est rattaché dans le quotidien d'une société moderne ? À Moucha, nous y trouvons des bâtiments neufs, plusieurs personnes y vivent du tourisme dérangeant la nidification des tortues et oiseaux. Dans le parc, nous y trouvons l'épave du bac l'Arthur Rimbaud dont la peinture ou les rejets de rouille se dispersent dans la chaîne alimentaire. Rajoutons à cela la dégradation des paysages lors des constructions des ports de Tadjoura, Gubbet ou Damerjog qui demanderait une patrimonialisation rapide et véritable pour arrêter ce phénomène brutal et destructeur. Mais le classement de site arrêterait-il la pression économique et urbaine qui s'exerce aujourd'hui sur le littoral djiboutien ?

Pourquoi inventer un patrimoine maritime djiboutien et pour quel public ?

Le patrimoine maritime existe-t-il en soi ou bien n'est-il qu'une invention illusoire construite par les sociétés pour perdurer ? Ce patrimoine n'est-il pas qu'une transplantation d'une pensée européenne sur un coin d'Afrique afin de s'assurer une bonne image ou tout simplement une part de nostalgie ? En d'autres termes, le patrimoine maritime comme tout patrimoine culturel collectif doit-il être abordé en tant qu'inventaire fermé (à achever) ou en tant que processus culturel ouvert (à développer) ? Est-ce une richesse issue du passé à récupérer et à gérer afin qu'elle ne disparaîsse pas ou une richesse à faire croître dans la continuité des héritages ? Y-a-t-il un besoin de patrimoine maritime à Djibouti et quel public destinataire ? Les Djiboutiens en ont-ils éprouvé le besoin ?

À ce stade de la réflexion (2017), la prise de conscience de la valeur et tout le parti que l'on peut tirer d'un patrimoine maritime

en République de Djibouti est inexistant. Il faudrait un Malraux-djiboutien afin de créer cette dynamique. Alors s'affronte deux analyses très classiques. La première est la suivante : comment faire prendre conscience à un peuple foncièrement terrien de la place d'un tel patrimoine, un peuple issu du nomadisme qui ne voit la mer que comme un phénomène lié à l'Étranger : le tourisme, les flottes de commerce ou de cabotage, le port, les Marines militaires, sont toutes étrangères. La seconde analyse tient à la rupture et demande un regard distancié sur ce patrimoine. Il est là et on le prend en compte. On va au-delà de ce que nous sommes et on l'intègre à notre culture.

Ces deux analyses ont leur part dans le fait que le patrimoine maritime de Djibouti soit une notion encore confidentielle.

Conclusion

Cet articulet n'est en fait qu'un essai de proto-patrimonialisation, qu'une mémoire d'histoire, sans plus. Suffirait-il de remettre les Historiens à l'œuvre pour qu'un attachement collectif des groupes se déclare pour ces objets historiques et qu'émerge enfin cette catégorie par laquelle les vestiges entre dans le patrimoine ? Pour l'instant, inventorions pour savoir ce que nous avons à offrir³.

Mais le classement de site arrêterait-il la pression économique et urbaine qui s'exerce aujourd'hui sur le littoral djiboutien ?

Lukian Prijac
Docteur en Histoire
Université de Bretagne-Sud
CNRS UMR 6258, CERHIO-SOLITO

Bibliographie

- Choay (Françoise) [1992]. *L'Allégorie du Patrimoine*, Gallimard.
- Péron (Françoise, Sous la direction de) [2002]. *Le patrimoine maritime*, PUR.

(1) Péron (Françoise) [2002] : 15.

(2) Péron (Françoise) [2002] : 15.

(3) Cet articulet est un résumé très court d'un ouvrage qui sortira en 2018, consacré au 'Patrimoine maritime de la république de Djibouti'. Cet ouvrage (tome deux) fait partie d'une série lancée dès cette année (2017) ayant pour titre 'Djibouti et la mer' qui réunira une dizaine de tomes.

ARTICLE ELMI ABANE BULE

Note de bas de page

(1) Réseau terroriste : qualifié de terroriste par l'administration française, le FLCS est un réseau clandestin à l'intérieur du territoire djiboutien qui est composé d'indépendantistes dont le principal organisateur est Hassan Elmi Gueeldon.

(2) Selon les Archives Nationales Contemporaines à Fontainebleau transférées au site de pierrefitte-sur-Seine et actuellement du Bulletin Particulier de Renseignements du Bureau du Haut-Commissaire de la République du 21 avril 1976.

(3) Farah Abdi Nour : Comme beaucoup de jeunes Djiboutiens, ce dernier décide de quitter son travail dans une Banque Djiboutienne et de s'engager dans un réseau interne afin de libérer son pays. Il est appréhendé par les forces de l'ordre le 28 janvier 1976, sur dénonciation de collaborateurs locaux. Il est incarcéré dans le cadre de l'information ouverte du fait d'association de malfaiteurs suite à l'assassinat du gendarme Said Ali Omar le 3 janvier 1976. Suite de l'échec de sa prise d'otage et à son incarcération dans des conditions inhumaines, Farah Abdi Nour a sombré dans la folie. Il est mort en 2015 sans avoir bénéficié de la moindre reconnaissance de la part de l'Etat Djiboutien.

(4) Selon la note du Bureau d'Etudes du Cabinet du Haut-Commissaire de la République du 21 avril 1976.

(5) Voir notre article publié dans la Nation du 23 mai 2017.

(6) Voir notre article de la Nation du 30 avril au 1^{er} mai 2017.

(7) Il est le chef du réseau clandestin. Il organise les caches d'armes ainsi que les attentats et les prises d'otages à l'intérieur du pays. Il fuit en République de Somalie et devient député à l'indépendance. Il est mort suite à une longue maladie en 2015.

(8) Selon la note du Bureau d'Etudes du Cabinet du Haut-Commissaire de la République du 21 avril 1976. En dépit de nos recherches, il nous a été impossible de trouver des témoins oculaires de cette affaire.

Bibliographie

- *Carton ° 19940163/0025, archives natio-*

nales contemporaines à Fontainebleau transférées au site de pierrefitte-sur-Seine

- *Témoignages des familles des militants indépendantistes et ceux des membres du FLCS*
- Leroux (Rémi), *Le réveil de Djibouti 1968-1977. Simple outil de propagande ou véritable reflet d'une société ?*, Paris, collection d'études africaines, 288 p
- Osman Rabeh (Omar), *Le cercle et la spirale*, Paris, les Lettres Libres, 1984.
- Robleh (Awaleh Aden), *Djibouti, clef de la mer Rouge*, Paris, Caractères, 1986.
- Aden (Mohamed), *Somboloh, Djibouti : La chute du président Ali Aref (1975-1976)*, Paris, L'Harmattan, 1996.
- Basil (Davidson), *L'Afrique au XX^e siècle, l'éveil et les combats du nationalisme africain, lieu d'édition ?*, Le sens de l'histoire, 1978.
- Ageron (Charles-Robert) et Marc (Michel), *L'Afrique noire française : L'heure des Indépendances*, CNRS, Paris, 1992, p. 629-644

ARTICLE SIMON IMBERT-VIER

Bibliographie

Djibouti

- Adawa Hassan Ali Ganta, *Des sociétés en situation coloniale. La Côte française des Somalis (1962-1946)*, thèse sous la direction de Colette Dubois, université d'Aix-Marseille I, 2007, 705 p.
- Ali Coubba, *Le mal djiboutien : rivalités ethniques et enjeux politiques*, Paris, L'Harmattan, 1995, 174 p.
- Ali Coubba (Mohamed Ali), *La politique française à Djibouti de 1957 à 1967*, thèse sous la direction de Maurice Vaïsse, université de Reims, 1997
- Ali Coubba, *Ahmed Dini et la politique à Djibouti*, Paris, L'Harmattan, 1998, 235 p.
- Aramis Houmed Soulé, *Deux vies dans l'histoire de la Corne de l'Afrique : Mahamad Hanfare (1861-1902) et Ali Mirah Hanfare (1944), Sultans Afars*, Addis Abeba, CFEE, Etudes éthiopiennes n° 2, 2005, 137 p. (rééd. 2011).

- Amina Saïd Chiré, *Le nomade et la ville à Djibouti. Stratégies d'insertion urbaine et production de territoire*, Paris, Karthala, 2012, 261 p.
- Brunschwig (Henri), «Une colonie inutile : Obock», *Cahiers d'études africaines*, vol. 8/1, n° 29, 1968, p. 32-47.
- Daoud Aboubaker Alwan, Yohanis Mi-brathu, *Historical Dictionary of Djibouti*, Lanham and London, The Scarecrow Press, 2000, 200 p.
- Dubois (Colette), *Djibouti, 1888-1967 - Héritage ou frustration*, Paris, L'Harmattan, 1997, 431 p.
- Dubois (Colette), *L'or blanc de Djibouti. Salines et sauniers (XIXe-XXe siècles)*, Paris, Karthala, 2003, 267 p.
- Dubois (Colette), Pénéel (Jean-Dominique), *Saïd Ali Coubèche, la passion d'entreprendre : témoin du XXe siècle à Djibouti*, Paris, Karthala, 2006, 405 p.
- Fantu Agonafer, *Djibouti's Three-Front Struggle for Independence: 1967-77*, PhD, University of Denver, 1979, 204 p.
- Imbert-Vier (Simon), *Tracer des frontières à Djibouti. Des territoires et des hommes aux XIXe et XXe siècles*, Paris, Karthala, 2011, 479 p.
- Jolly (Laurent), *Le tirailleur somali : le métier des armes instrumentalisé (début XXe siècle - fin des années 60)*, thèse sous la direction de Christian Thibon, université de Pau et des Pays de l'Adour, 2013, 365 p.
- Gutherz (Xavier), Joussemaume (Roger), Amblard (Sylvie), Guedda Mohamed [1996], «Le site d'Asa Koma (République de Djibouti) et les premiers producteurs dans la Corne de l'Afrique», *Journal des africanistes*, t. 66, f. 1-2, 1996, p. 255-298
- Gutherz (Xavier), «L'archéologie à Djibouti», in Amina Saïd Chiré (dir.), *Djibouti contemporain*, Paris, Karthala, 2013, p. 15-40
- Leroux (Rémi), *Le «Réveil de Djibouti», 1968-1977 : simple outil de propagande ou véritable reflet d'une société ?*, Paris, L'Harmattan, IHSC, 1998
- Mohamed Aden, *Sombloloho Djibouti - La Chute du président Ali Aref (1975-1976)*, Paris-Montréal, L'Harmattan, 1999, 224 p.
- Mohamed Aden, *Ourrou - Djibouti 1991-1994 - Du maquis Afar à la paix des braves*, Paris, L'Harmattan, 2002, 187 p.
- Morin (Didier), *Dictionnaire historique afar (1288-1982)*, Paris, Karthala, 2004, 303 p. (rééd. 2015, 478 p.).
- Oberlé (Philippe), *Afars et Somalis - Le dossier Djibouti*, Paris, Présence Africaine, 1971, 201 p.
- Oberlé (Philippe), Hugot (Pierre), *Histoire de Djibouti - Des origines à la république*, Paris, Dakar, Présence africaine, 1985 (rééd. 1996), 346 p.
- Omar Osman Rabeh, *Le Cercle et la spirale*, Paris, Les Lettres libres, 1984
- Picquart (Agnès), «Le commerce des armes à Djibouti de 1888 à 1914», *Revue française d'histoire d'outre-mer*, n° 213, t. LVIII, 1971, p. 407-432
- Prijac (Lukian), *Lagarde l'éthiopien. Le fondateur de Djibouti (1860-1936)*, Paris, L'Harmattan, 2012, 435 p.
- Prijac (Lukian) *Le Blocus de Djibout. Chronique d'une guerre décalée (1935-1943)*, Paris, L'Harmattan, 2015, 449 p.
- Rouaud (Alain), «Pour une histoire des Arabes de Djibouti, 1896-1977», *Cahiers d'études africaines*, n° 146, vol. 37-2, 1997, p. 319-348
- Samson A. Bezabeh, *Subjects of Empires/Citizens of States. Yemenis in Djibouti and Ethiopia*, Cairo, The American University in Cairo Press, 2016, XVI + 252 p.
- Tholomier (Robert), *A Djibouti, avec les Afars et les Issas*, Cagnes-sur-mer, auto-édité sous le pseudonyme de Robert Saint-Véran, 1977, 272 p.

Corne de l'Afrique ancienne

- Chekroun (Amélie), *Le *Futuh al-Habaša* : écriture de l'histoire, guerre et société dans le Bar Sa'ad ad-din (Éthiopie, XVI^e siècle)*, thèse sous la direction de Bertrand Hirsch, université Paris I, 2013, 482 p.

- Fauvelle (François-Xavier), Hirsch (Bertrand), Bernard (Régis), Champagne (Frédéric), «Le port de Zeyla et son arrière-pays au Moyen Âge : investigations archéologiques et retour aux sources écrites», *Espaces musulmans de la Corne de l'Afrique au Moyen Âge*, Paris, De Boccard-CFEE, 2011, p. 28-74
- Hirsch (Bertrand), Fauvelle-Aymar (François-Xavier), «L'Éthiopie médiévale. État des lieux et nouveaux éclairages», *Cahiers d'études africaines*, n° 166, 2002, p. 315-335.
- Lewis (Herbert S.), «The Origins of the Galla and Somali», *The Journal of African History*, vol. VII, n° 1, 1966, p. 27-46

ARTICLE DJIBAH BENOIT FRUMENCE

Bibliographie

- Mémoire de Master 2, préparé sous la direction de Catherine Vuillermot, Professeure d'histoire contemporaine, université de Franche-Comté, 2016.
- Dubois C., *Djibouti 1888-1967. Héritage et frustration ?*, L'Harmattan, Paris, 1997, 431 p.
- Dubois C., Pénel J.-D., *Said Ali Coubèche, la passion d'entreprendre. Témoin du XXe siècle à Djibouti*, Karthala et Lions Club de Djibouti, Paris, 2007, 405 p
- Lippmann A., *Guerriers et sorciers en Somalie*, Hachette, Paris, 1953, 256 p.
- Rouaud A., « Pour une histoire des Arabes de Djibouti, 1896-1977 », In : *Cahiers d'études africaines. Vol. 37 N°146. 1997. La Corne dans tous ses États*, pp. 319-348.
- Samson A. Bezabeh, *Subjects of Empires/Citizens of States : Yemenis in Djibouti and Ethiopia*, The American University in Cairo Press, 2016, 272 p.
- Les archives de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Djibouti
- Des archives privées (familiales)
- Des sources orales

ARTICLE CLÉMENT CAYLA-GIRAUDEAU

Note de bas de page

- (1) Cet article fait écho à une communication prononcée le 19 juin 2017 lors de la Journée d'étude "Logiques d'empire", organisée par les doctorants du laboratoire FRAMESPA – UMR 5136 (Université Toulouse 2 Jean Jaurès). Je remercie M. Alexandre Lauret pour sa contribution à ce travail.
- (2) DUFOIX S., *Les diasporas*, Paris, Presses Universitaires de France, 2003.
- (3) BRUBAKER R., « The "Diaspora" Diaspora », *Ethnic and Racial Studies*, 2005, n° 28, p. 1-19.
- (4) Pour autant, le sujet n'est pas neuf et la présence de navigateurs africains à Marseille a fait l'objet d'autres travaux, en particulier : BERTONCELLO B. et S. BRÉDELOUP, « Le Marseille des marins africains », *Revue européenne de migrations internationales*, 1999, vol. 15, n° 3, p. 177-197.
- (5) Selon le terme proposé par le politologue et écrivain Ali Moussa Iyé, repris par l'historien Simon Imbert-Vier. Il est possible notamment de se référer à l'article suivant : IMBERT-VIER S., « Migrations et construction de la "Djiboutienneté" (1947-1981) », *Études de l'IRSEM*, 2013, p. 34-42.
- (6) Cette association existe aujourd'hui encore sous le nom d'Association des Djiboutiens de Provence (ADjiP).
- (7) En poste en Côte Française des Somalis de 1946 à 1950.
- (8) « Que vive la Somalie ». Club basé à Madagascac.
- (9) Archives nationales d'Outre-Mer (ANOM), fonds CFS, carton 4E1.
- (10) ANOM, fonds FM 1AFFPOL, carton 3708. L'ambition de l'Amicale découle de la concurrence historique entre la communauté arabe et les ressortissants somalis dans le domaine maritime, au sujet de laquelle on consultera : ROUAUD A., « Pour une histoire des Arabes de Djibouti, 1896-1977 », *Cahiers d'études africaines*, 1997, vol. 37, n° 146.

(suite p.15)

(11) Créé par un décret du 8 novembre 1945, ce Conseil prévoyait deux sections (« membres citoyens » et « membres indigènes ») de 10 membres chacune, dont 12 élus (par deux collèges différents) et 8 nommés par le gouverneur. Il est responsable de l'élection du député, du conseiller de la République (ou sénateur) et du conseiller de la future Union française.

(12) ANOM, fonds FM 1AFFPOL, carton 3708.

(13) Ce Club se scinde en 1952 avec la création d'un Club de la jeunesse Dankalie.

(14) Devenu Club de la communauté arabe le 7 décembre 1952 (ANOM, fonds FM 1AFFPOL, carton 3701).

(15) Pour plus de détails sur les incidents de l'année 1949, on se référera notamment à : DUBOIS C., *Djibouti 1888-1967 : héritage ou frustration ?*, Paris, L'Harmattan, 1997.

(16) ANOM, fonds FM 1AFFPOL, carton 3705.

(17) Pour un aperçu démographique de cette époque, on se rapportera aux données proposées par *Les marchés coloniaux*, du 19 novembre 1949, p. 2399, citées par DUBOIS C., *Djibouti 1888-1967 : héritage ou frustration ?*, op. cit., p. 256.

(18) ANOM, fonds CFS, carton 4E1.

(19) En particulier, auprès du Club de la Jeunesse Somalie et Dankalie en août 1947.

(20) On se référera au remarquable ouvrage : COUBBA A., *Mahmoud Harbi (1921-1960). Un nationaliste djiboutien?*, Paris, L'Harmattan, 2014.

(21) ANOM, fonds FM 1AFFPOL, carton 3708.

(22) Voir à ce sujet : JOLLY L., *Le tirailleur « somali » : le métier des armes instrumentalisé (début XXe siècle - fin des années 60)*, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 2013.

(23) Le fonds CFS – 4E des ANOM s'avère particulièrement prometteur à ce stade.

Ets WABERI



Head Office: Établissement WABERI Sarl

Tél. : (253) 21 35 10 75 – 21 35 52 94 - Fax : (253) 21 35 66 78

Émail: waberi@intnet.dj - B.P.: 238, Zone Boulaos,

Site web : www.waberigroup.com

Djibouti - République de Djibouti



COAST



JUMBO



FOSTER CLARK

SAGALJET

Votre Visibilité est Notre Responsabilité
Impression Numérique

10
EME
ANNIVERSAIRE
⇒ 2017 ⇒

L'EXPÉRIENCE COMPTE

الذكري السنوية
العاشرة

SAGALJET

*Nos Idées Conduisent Votre
Business en Avant*



Tel: +253 21 34 82 00
Mob: +253 77 01 08 83
+253 77 25 44 36
+253 77 70 10 00

sagaljetdjib@gmail.com - www.sagaljet.net