



HAL
open science

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti: le cas des Ethiopiens Oromo

Omar Mahamoud Ismael

► **To cite this version:**

Omar Mahamoud Ismael. L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti: le cas des Ethiopiens Oromo. Géographie. Normandie Université, 2018. Français. NNT : 2018NORMR151 . tel-04346160

HAL Id: tel-04346160

<https://theses.hal.science/tel-04346160v1>

Submitted on 15 Dec 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Normandie Université

THESE

Pour obtenir le diplôme de doctorat

Spécialité GEOGRAPHIE

Préparée au sein de l'Université de Rouen Normandie
Ecole Doctorale ED 556 « Homme, Sociétés, Risques, Territoire »

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

Présentée et soutenue par
Omar MAHAMOUD ISMAEL

LE 14 Décembre 2018

Thèse soutenue publiquement le (date de soutenance) devant le jury composé de		
M. Michel LESOURD	Professeur des universités émérite, Université de Rouen Normandie	Directeur de thèse
M. Alain GASCON	Professeur des universités émérite, Institut Français de Géopolitique-Paris 8	Rapporteur
Mme. Amina SAID CHIRE	Maître de Conférences Université de Djibouti (Rép. De Djibouti)	Examineur
Mme Bezunesh TAMRU	Professeur des universités, Université Paris 8 Saint-Denis	Rapporteur
M. Alphonse YAPI-DIAHOU	Professeur des universités, Université Paris 8 Saint-Denis	Examineur

Thèse dirigée par Michel LESOURD, laboratoire UMR CNRS 6266 IDEES



THESE DE DOCTORAT
MAHAMOUD ISMAEL OMAR

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des OROMO Ethiopiens

RÉSUMÉ

La République de Djibouti, pays à revenu intermédiaire, apparaît comme un pôle traditionnel d'immigration pour les pays voisins. Colonie française d'importance stratégique depuis la fin du XIXe siècle, il a été une vitrine économique pour les ouvriers des pays limitrophes. Ce rôle s'est renforcé par l'attrait de la ville de Djibouti.

Aujourd'hui, les ressortissants originaires de l'Ethiopie notamment les Oromo sont une des communautés étrangères les plus nombreuses installées à Djibouti, et plus particulièrement dans le quartier de Balbala dans la ville de Djibouti.

Cette mobilité ou mouvement de la population (réfugiés, migrants économiques clandestins ou réguliers, trafiquants ou réfugiés politiques) est devenue un enjeu sécuritaire majeur pour la République de Djibouti. Les répercussions sociales, économiques, sanitaires et sécuritaires de ces migrations préoccupent les gouvernements des pays de la région.

Mais comment s'organisent ces mobilités de personnes ? Quel est le rôle des individus et des réseaux sociaux dans la mise en place et le maintien des logistiques du mouvement ? Plus largement, quels peuvent être les impacts de ces mises en relation multiformes pour les sociétés et les territoires qui les accueillent ?

C'est à de telles questions que nous nous attachons en proposant ici une lecture socio-spatiale du système migratoire Oromo. Analysant les stratégies mises en place par les migrants, nous révélons aussi les différentes étapes du processus migratoire.

ABSTRACT

The Republic of Djibouti, a middle-income country, appears as a traditional pole of immigration for neighboring countries. A French colony of strategic importance since the end of the 19th century, it has been an economic showcase for workers from neighboring countries. This role was reinforced by the attraction of the city of Djibouti.

Today, nationals from Ethiopia including the Oromo are one of the largest foreign communities settled in Djibouti, and especially in Balbala in Djibouti city.

So this mobility or movement of the population (refugees, clandestine or regular economic migrants, traffickers or political refugees) has become a major security issue for the Republic of Djibouti. The social, economic, health and security implications of these migrations are of concern to the governments of the countries of the region.

But how are these mobilities of people organized? What is the role of individuals and social networks in setting up and maintaining the logistics of the movement? More broadly, what can be the impact of these multiform relationships between societies and the territories who are hosting them ?

It is to such questions that we attach by proposing here a socio-spatial reading of the Oromo migration system. Analyzing the strategies put in place by migrants, we also reveal the different stages of the migration process.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE

Première partie : LA POLARITE DE DJIBOUTI DANS L'ESPACE REGIONAL DE LA CORNE DE L'AFRIQUE

Chapitre 1 : Djibouti polarise les espaces environnants

- 1.1 Un territoire national polarisé
- 1.2 La construction du chemin de fer, premier élément déclencheur de la croissance de Djibouti
- 1.3 Des ports modernes

Chapitre 2 : Le drainage d'une population diverse

- 2.1 Les données rares
- 2.2 Des groupes culturels varies
- 2.3 Frontières, mobilité, migrations
- 2.4 Les causes historiques des émigrations vers Djibouti et ses conséquences
- 2.5 Une occupation de l'espace très variée

Deuxième partie : LES MIGRATIONS OROMO DEPART : ITINERAIRES, RESEAUX MIGRATOIRES, ACCUEIL ET INSTALLATIONS

Chapitre 3 : L'émigration vers Djibouti

- 3.1 Le rôle de la ville de Djibouti dans l'espace migratoire Oromo**
- 3.2 Des Itinéraires relativement directs**
- 3.3 Des moyens de transports variés et de coût inégal**
- 3.4 Les autres attractivités de la Ville**
- 3.5 Des filières régionales bien organisées**

Chapitre 4 : L'organisation en réseaux de cette migration

- 4.1 Précisions sur la notion de réseau**
- 4.2 Réseaux d'entraide à l'échelle individuelle**
- 4.3 Stratégies migratoires à l'échelle familiale**
- 4.4 Des motivations relativement uniformes**
- 4.5 Le pôle de concentration Djiboutoise (ville)**
- 4.6 Les effets de l'émigration dans l'espace social de départ : changement social et mondialisation**
- 4.7 Quelques trajectoires migratoires**

Chapitre 5 : L'espace et les caractéristiques de l'immigration Oromo à Djibouti-ville

- 5.1 Une migration jeune et mixte**
- 5.2 Des immigrants Principalement urbains**
- 5.3 Des gardiens et des femmes de ménages : Des metiers à faible qualification**

Troisième partie : LES MIGRATIONS ET LA VILLE DE DJIBOUTI

Chapitre 6 : Les territorialités dans l'espace djiboutien

6.1 Rappel historique sur la croissance urbaine de la ville de Djibouti

6.2 Une très large diffusion spatiale sur le territoire de la république

6.3 DES Regroupement par origine géographie

6.4 Les pratiques spatiales

Chapitre 7 : Les facteurs explicatifs

7.1 Des imaginaires djiboutiens aux migrants Oromo

7.2 Djibouti, une étape DE transit ?

7.3 Le Déplacement du centre d'attraction vers le golfe arabo-persique

7.4 Djibouti, une ville bientôt majoritairement Oromo ?

CONCLUSION GENERALE

REMERCIEMENTS

Ce travail est le fruit d'un long parcours de 6 ans, empli de difficultés et d'une longue interruption. Mais avec l'assistance et l'encouragement des uns et des autres, nous sommes parvenus au bout de ce parcours. Je tiens ici à exprimer ma gratitude à tous ceux qui m'ont accompagné durant ce cheminement.

Je remercie en premier lieu Monsieur le professeur Michel LESOURD qui a accepté de diriger ce travail. Cette longue collaboration a été enrichissante pour moi. Vous m'avez laissé une certaine liberté dans la conduite des travaux, mais vous avez toujours veillé à ce que je ne m'éloigne pas de mon objet d'étude et surtout que j'aille plus loin dans mes analyses au-delà des simples faits observés. Vos critiques et remarques très pertinentes m'ont permis de m'améliorer au fil de l'avancement de ce travail.

J'adresse également mes remerciements :

- A ma mère Madame Zahra Hassan
- A ma femme. **Madame RAKOARISON Estella**
- A toute ma famille
- Aux personnes qui m'ont apporté une aide technique et Scientifique notamment Madame la professeure Amina SAID CHIRE, membre du jury.

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

- A Messieurs Nabil MOHAMED et Jalludine MOHAMED respectivement Ministre de l'enseignement et de la Recherche et Directeur Général du CERD.

Enfin, je remercie les doctorants des anciens laboratoires GéoSuds et MTG, composantes de l'UMR IDEES, avec qui j'ai passé d'inoubliables moments de convivialité.

LISTE DES ACRONYMES ET ABREVIATIONS

ANEFIP	Agence Nationale de l'Emploi, de la Formation et de l'Insertion Professionnelle
CDC	Centre de Développement Communautaire
CDE	Convention relative aux Droits de l'Enfant
CEDEF	Convention sur l'Elimination de toutes les Formes de Discrimination à l'Egard des Femmes
CEDR	Convention sur l'Elimination de toutes les formes de Discrimination Raciale
CENI	Commission Electorale Nationale Indépendante
CES	Centre d'Education Surveillée
CFS	Côte Française des Somalis
CFPA	Centre de Formation Pour Adulte
CICR	Comité International de la Croix-Rouge

CNC	Commission Nationale de la Communication
CNDD	Commission Nationale pour le Développement Durable
CNDH	Commission Nationale des Droits de l'Homme
CNJD	Conseil National de la Jeunesse Djiboutienne
CNR	Caisse Nationale des Retraites
CNSS	Caisse Nationale de Sécurité Sociale
CRIPEN	Centre de Recherche d'Information et de production de l'Education Nationale
DPI	Dubaï Ports International
EDAM-IS2	Enquête Djiboutienne Auprès des Ménages- Indicateurs Sociaux 2002
EDH	Explorons le Droit Humanitaire
EDIM-2006	Enquête Démographique à Indicateurs Multiples de 2006

EDSF/PAPFAM	Enquête Djiboutienne sur la Santé de la Famille/Pan Arab Project for Family Health
FDED	Fonds de Développement Economique de Djibouti
FLCS	Front de Libération de la Côte française des Somalis
FNP	Forces Nationales de Police
FMI	Fonds Monétaire International
FRUD	Front pour la Restauration de l'Unité Djiboutienne
HCR	Haut-Commissariat aux Réfugiés
INDS	Initiative Nationale pour le Développement Social
MGF	Mutilations Génitales Féminines
OIT	Organisation Internationale du Travail
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
ONARS	Office National d'Assistance aux Réfugiés et aux Sinistrés

ONG	Organisation Non Gouvernementale
OPS	Organisme de Protection Sociale
OUA	Organisation de l'Unité Africaine
PAS	Plan d'Ajustement Structurel
PDIPED	Politique de Développement Intégral du Petit Enfant Djiboutien
PDMM	Programme de Développement de la Microfinance et des Micro-Entreprises
PIB	Produit Intérieur Brut
PIDCP	Pacte International relatif aux Droits Civils et Politiques
PIDESC	Pacte International relatif aux Droits Economiques, Sociaux et Culturels
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement

RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
SCEC	Système de Caisse d'Epargne et de Crédit
SID	Société Immobilière de Djibouti
SNA	Service National Adapté
TBS	Taux Brut de Scolarisation
TFAI	Territoire Français des Afars et des Issas
TPI	Tribunal de Première Instance
UAD	Union pour l'Alliance Démocratique
UNFD	Union Nationale des Femmes Djiboutienne

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. Justification du sujet

L'intensification des flux migratoires internationaux et l'augmentation du nombre de réfugiés sont des faits connus et abondamment traités par la presse internationale. Ces phénomènes sont devenus des thèmes de prédilection pour les journalistes et une aubaine pour les hommes politiques en manque d'inspiration. Cependant, malgré cette abondance de discours et d'articles, les grands courants migratoires contemporains sont connus de manière souvent inexacte et déformée. Par ailleurs, les migrations circonscrites à une aire géographique peu étendue sont passées de mode et sont de moins en moins étudiées.

Dans le fonds commun des images de la migration internationale, les personnages de l'émigré et de l'immigré occupent tour à tour une place centrale, selon que l'on se place du point de vue de la société de départ ou de celle d'arrivée. Dans ce jeu des préfixes instituant le sens du mouvement (la sortie ou l'entrée), l'émigré et l'immigré sont moins définis en référence à leur propre trajectoire que par rapport au contexte spatial et social qui a servi de cadre à leur mouvement. Les deux récits placés en exergue de ce texte invitent à convoquer une autre image de la migration internationale. Que leur présence soit enregistrée dans les villages en Ethiopie ou à Djibouti-ville, les individus dont il est question dans ces lignes

ne peuvent que difficilement être désignés en référence à un territoire déterminé. Plus que par leur statut dans le pays où ils se trouvent, forcément instable, ils s'individualisent par le rapport qu'ils construisent et entretiennent avec les deux pays simultanément. Ni immigrés ni émigrés, ils sont des migrants¹ : c'est autant le mouvement en lui-même que le rapport aux lieux quittés ou atteints qui fonde leur expérience. De ce point de vue, leurs pratiques et leurs perceptions renvoient l'observateur aux problématiques de la mobilité tout autant qu'à celle de l'immigration ou de l'émigration. Flux, circulation, échanges balisent le champ de l'observation d'une façon aussi significative que les dimensions plus étroitement associées aux problématiques des migrations internationales, celles par exemple de l'exil et de la rupture vécus par ceux qui partent, de l'altérité et de la recherche d'une intégration expérimentées par ceux qui s'installent dans un nouveau lieu.

La migration éthiopienne vers Djibouti répond à un ensemble de motifs qui ont été depuis assez longtemps explorés et dont la stabilité est à plus d'un titre remarquable. Sur le long terme, le décalage structurel entre le niveau de vie de deux pays constitue indiscutablement la trame de fond d'un phénomène économique et social déjà centenaire. L'interdépendance constante entre l'offre et les besoins de chacune des deux économies grâce aux ports de Djibouti, s'associe à ce décalage pour maintenir une logique de facteurs de départ et

¹ En utilisant ce terme, nous souhaitons à la fois insister sur la dimension dynamique du fait migratoire et ne pas établir de référence à une situation au regard d'un territoire donné. Le migrant est dans cette optique celui qui migre mais aussi celui qui a migré et qui entretient constamment un certain rapport avec les lieux de départ et d'arrivée.

d'attraction dont le jeu a jusqu'à présent toujours fait de la mobilité vers Djibouti une option économique rentable.

A un marché du travail caractérisé par le besoin d'une main-d'œuvre peu qualifiée et flexible en République de Djibouti et notamment les femmes de ménage dans la ville de Djibouti, répond le décalage permanent en Ethiopie entre l'importance de la croissance économique et démographique du pays et les possibilités limitées de s'insérer dans un marché de l'emploi souvent trop étroit.

Dans cette étude, nous ne centrerons pas notre analyse sur les fondements économiques de cette migration de travail. Il suffit à ce propos de rappeler l'expression la plus directe de cette réalité : un différentiel spatial dans la rémunération du travail qui est très important entre le secteur rural de l'Ethiopie et la ville de Djibouti. Dans bien des cas, le seul constat de ce rapport fonctionne comme le plus fort moteur du mouvement, même s'il en est d'autres, surtout auprès de la population jeune au moment où elle a besoin d'entrer dans le marché de travail.

Lorsque l'on ajoute à cet état de fait la porosité de la frontière commune entre les deux pays et l'existence du corridor Djibo-éthiopien et un mode de transport fluide et efficace de part et d'autre de la frontière² on conçoit que l'activité migratoire entre les deux pays ne soit pas de nature à diminuer de façon sensible dans un futur proche, au contraire. De ce point de vue, l'avenir des flux entre les deux pays échappe en grande partie à

² Camions, train.

la mise en place de mesures de nature politique, aussi vigoureuses soient-elles.

Au-delà des schémas explicatifs de portée générale, c'est à la question de la diversité des formes de migration et de mobilité qu'il paraît aujourd'hui opportun de réfléchir. En Ethiopie, dans les régions de traditions migratoires, le départ vers la République de Djibouti est loin de répondre à un modèle unique. Chargée de sens avec des motivations qui peuvent être très diverses, la mobilité s'organise selon des modalités propres aux individus et aux familles. Pour certains, le but d'un voyage sera de trouver un emploi pour quelques mois afin de payer son voyage pour les pays du Golfe. Pour d'autres, c'est la perspective de trouver à l'étranger une situation stable qui permettrait de subvenir à sa famille, suite à la perte de leur terrain agricole vendu par l'Etat à des grandes firmes internationales.

Dans la Corne d'Afrique comme ailleurs, la mobilité humaine est liée en grande partie à l'augmentation du nombre de réfugiés³ dans un contexte de crise économique aigüe et persistante.

Dans ce contexte, la République de Djibouti, pays à revenu intermédiaire, apparaît comme un pôle traditionnel d'immigration pour les pays voisins. Colonie française d'importance stratégique depuis la fin du XIXe siècle, elle est

³ La Convention de 1951 relative au statut des réfugiés qui a institué le HCR énonce que le terme 'réfugié' s'applique à « toute personne qui, craignant avec raison d'être persécutée du fait de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques, se trouve hors du pays dont elle a la nationalité et qui ne peut ou, du fait de cette crainte, ne veut se réclamer de la protection de ce pays ».

une vitrine économique pour les paysans des pays limitrophes. Ce rôle s'est renforcé par l'attrait que la ville de Djibouti exerce par ses infrastructures socio-économique telles que les ports.

A l'inverse, l'Ethiopie demeure un pays d'émigration important vers les pays limitrophes. Potentiellement riche, l'Ethiopie est pourtant l'un des pays les plus pauvres du continent, puisque, avec un IDH 2016 de 0,442, le PNUD le place au 174^e rang mondial sur 187 pays et que son revenu national brut par habitant est estimé à 795 dollars (PNUD, 2017). Aussi, depuis plusieurs décennies, une série de facteurs sociaux, économiques et politiques ont poussé des centaines de milliers de ressortissants à quitter leur pays pour trouver ailleurs de quoi survivre. Sur ces milliers de migrants, une part non négligeable s'est rendue en République de Djibouti par vagues successives depuis la création de ce pays à la fin du XIX^e siècle.

La stabilité politique et la « prospérité » relative de Djibouti (IDH : 0,476,) a continué de demeurer une exception dans la sous-région. De ce fait, la destination djiboutienne est restée jusqu'à aujourd'hui un important pôle d'accueil pour les migrants éthiopiens fuyant la pauvreté ou la terreur, et attirés par les possibilités d'y trouver sécurité et travail. De plus, la tradition d'hospitalité de Djibouti a perduré et a sans doute facilité l'intégration de nombreux groupes étrangers.

Ainsi, depuis les années 80, la communauté éthiopienne est-elle devenue la communauté étrangère la plus importante installée en République de Djibouti, loin devant les autres communautés somalienne, sénégalaise et autres.

Les Éthiopiens sont au moins 86 000 à Djibouti, contre 14 000 Somaliens et 250 Érythréens, (HCR 2010) résidant principalement dans la capitale. Ce constat ne manque donc pas de souligner l'importance des migrations dans les dynamiques économiques, démographiques, politiques et sociales des Éthiopiens.

Cependant, depuis plus de quinze ans, l'immigration éthiopienne a changé de nature du moins en partie. Le monde rural djiboutien comme espace d'accueil a été progressivement abandonné au profit des villes et plus particulièrement de l'agglomération de Djibouti (un peu moins 900 000 habitants en 2013) Naguère essentiellement paysans, une partie des immigrés éthiopiens se sont reconvertis dans le commerce où ils subissent une concurrence de plus en plus rude dans un contexte de crise économique aigüe et un taux de chômage avoisinant 60% de la population.

La place que les éthiopiens occupent aujourd'hui dans l'espace, dans l'économie et dans la société djiboutienne, est liée à certain nombre des facteurs contraignants et dynamiques. Elle est également révélatrice des vicissitudes historiques qui les ont contraints à migrer et à s'installer à Djibouti. Mais surtout, elle reste fermement liée aux conditions d'altérité et d'extranationalité de ces résidents dans une grande métropole africaine.

Ainsi, les migrations éthiopiennes, qui sont tant relatées, demeurent mal connues. Les interrogations sont nombreuses et les réponses apportées restent à ce jour insuffisantes. C'est pourquoi, dans un système migratoire international sans cesse

recomposé, il nous est apparu opportun d'étudier l'une des migrations les plus importantes dans la région de la Corne.

2. Problématique et concepts

2.1 Problématique

Les migrations internationales sont l'un des enjeux fondamentaux, tout à la fois politiques, sociaux, économiques, culturels, du monde contemporain. La circulation accrue des personnes renvoie tant aux formes complexes de globalisation des mondes du travail, aux profondes inégalités de développement au sein desquelles ces mouvements s'inscrivent, qu'aux formes de transnationalisation des familles, des liens, des cultures que les flux génèrent.

Ainsi le choix de notre sujet de thèse portant sur un aspect du thème englobant des migrations internationales dans la Corne de l'Afrique nous est venu d'un constat de déficit en travaux scientifiques dans la zone. La rareté des études, l'intense afflux des migrants en provenance de pays limitrophes de la République de Djibouti et l'actualité de la problématique témoignent de l'intérêt de notre recherche.

Par quels parcours les Oromo arrivent-ils à Djibouti et quels sont leurs modes d'insertion dans la ville de Djibouti ?

2.1.1 Un environnement conflictuel à risques

Depuis plusieurs décennies, la Corne de l'Afrique est connue pour être le théâtre de guerres incessantes et de famines chroniques. La particularité la plus marquante de cette région et notamment en Ethiopie et en Somalie, est la disparité régionale des niveaux de développement. Ce déséquilibre structurel issu de politiques répressives et discriminatoires (notamment le régime totalitaire du Derg en Ethiopie) est à l'origine d'un dysfonctionnement de la plupart des politiques de mise en valeur des territoires nationaux éthiopien, somalien et, aujourd'hui, yéménite⁴.

En effet la concentration des ressources sur une partie du territoire national éthiopien entraîne ainsi une dynamique qui contribue elle-même à accentuer progressivement les grandes inégalités des différentes régions du pays.

En Somalie, malgré la chute du régime de Siad Barre en 1991, les hostilités se sont perpétuées, même s'il y a eu quelques tentatives de reconstruction au Nord, mais la situation reste pour le moins chaotique dans le sud du territoire. (Pérouse de Montclos, 2003).

Ces situations ont conduit dans ces deux pays à des soulèvements populaires, au début des années 90, des guerres civiles et des renversements des régimes en vue de remédier à

⁴ Au-delà des limites conventionnelles de la Corne de l'Afrique, nous pourrions aussi évoquer le cas du Soudan du Sud, en raison de l'instabilité politique de ce pays et des mouvements migratoires de sa population en direction de l'Ethiopie.

ce malaise économique, social et spatial qui ont drainé des déplacés vers Djibouti.

2.1.2 Djibouti, un pays stable et ouvert

Jouissant d'une récente stabilité politique, la République de Djibouti attire et accueille de nombreux réfugiés issus des pays limitrophes que sont l'Ethiopie et la Somalie. Depuis son accession à l'indépendance en 1977, la population du pays connaît une augmentation importante. Elle est passée de près de 300 000 en 1977 à plus de 818159 habitants en 2009, grâce à l'arrivée massive des réfugiés et immigrants clandestins susmentionnés.

La nouveauté est que la République de Djibouti n'est pas seulement la destination finale des migrants, mais qu'elle est devenue aussi une étape sur le chemin de l'eldorado rêvé, ce qui justifie également l'intérêt de notre recherche. Les migrants traversent les frontières du pays ou bien ils y séjournent pour y travailler afin d'amasser l'argent nécessaire pour de nouveau émigrer vers d'autres destinations « finales », dans des pays du Moyen-Orient ou ailleurs, où ils espèrent trouver de meilleures conditions de ressources. « 25 000 personnes le traversent la mer Rouge chaque année grâce à des réseaux de passage clandestin pour atteindre Aden ou la côte sud du Yémen » (Thiollet 2009).

Cette mobilité, ce mouvement plus important de population réfugiée, de migrants économiques clandestins ou réguliers, de trafiquants et de réfugiés politiques) est devenue un enjeu sécuritaire majeur pour la République de Djibouti. Les

répercussions sociales, économiques, sanitaires et sécuritaires de ces migrations préoccupent les gouvernements des pays de la région et particulièrement de celui de Djibouti. En ce qui concerne ce pays, pour le seul mois d'août 2010, plus de 3000 immigrants⁵ provenant de l'Ethiopie et de la Somalie ont été arrêtés et refoulés dans leurs pays respectifs et plus 130 000 ont traversé les frontières djiboutiennes.

La proximité de l'Ethiopie et de Djibouti, la relative facilitée d'accès au marché du travail à Djibouti et les formes souples de mise en œuvre des activités dans les deux pays sont à l'origine d'une multitude de stratégies de déplacement des migrants de part et d'autre de la frontière.

2.2 Concepts

Le choix d'un certain nombre de concepts nous permettra de préciser notre problématique et de mieux canaliser notre réflexion sur le phénomène migratoire en république de Djibouti.

2.2.1 Mobilité

La mobilité de chaque individu est rendue possible par un ensemble de contacts, un certain savoir-faire transmis par le groupe et un environnement spécifique aux différentes extrémités des pôles de migration. Si la migration a lieu à une

⁵ Source : Police nationale de Djibouti

échelle internationale, elle a avant tout lieu à l'intérieur d'un cadre communautaire qui relativise beaucoup l'expérience du passage dans un environnement social et culturel différent. La circulation entre les différents lieux de migration produit une forme particulière de rapport des individus aux groupes auxquels ils appartiennent et à l'espace sur lequel les logiques du mouvement se développent notamment les quartiers de la ville de Djibouti.

Il convient de souligner la substitution progressive du concept de migration par celui de mobilité. Cette référence conceptuelle est devenue fréquente autant dans les sphères politiques que dans la recherche. Des économistes évoquent la mobilité des personnes comme faisant partie des forces de la mondialisation (Bhagwati, 2003). Le concept de mobilité semble servir à décrire de nouvelles modalités de mouvement et d'insertion des étrangers, à savoir les migrations circulaires et temporaires et des conditions inédites de gestion migratoire. Les pays les plus industrialisés, qui sont les plus touchés par ces transformations, deviendraient des États migratoires (Hollifield, 2004). Pour certains, ce serait le commencement d'une mutation profonde de la gestion migratoire ; d'un paradigme de la migration, nous serions passés à un paradigme de la mobilité (Papademetriou, 2009). Même des chercheurs traitant des enjeux de sécurité relatifs à la migration soulignent que c'est la mobilité internationale, et non la migration internationale, qui pose le plus de risques aujourd'hui (Koslowsky, 2004 : p6)⁶.

⁶ Koslowski, R., 2004, Possible steps towards an international regime for mobility and security, Geneva: Global Migration Perspectives No. 8

De plus, à la mobilité spatiale s'ajoute, comme réalité sociale et peut-être aussi comme cause de migration, une mobilité qui englobe aussi, outre les déplacements des individus et des groupes humains, le transport, la circulation. Des valeurs sociales variées sont en même temps mobilisées, ainsi que des techniques et des conditions géographiques qui contribuent à singulariser la mobilité humaine. La notion prend en compte les différentiels spatiaux, économiques, politiques, condition des interactions spatiales⁷ que l'on pourra remarquer dans notre exemple de la « mobilité oromo » entre l'Ethiopie et Djibouti.

2.2.2 Système migratoire

L'« acte de migration » dans son sens strict (le départ d'un lieu et l'installation dans un autre) est ainsi loin d'épuiser les différentes catégories du mouvement. Il y a en outre production de flux « induits » : la mobilité des hommes s'accompagne d'échanges de marchandises, d'une mobilisation considérable de devises, mais aussi d'images, de pratiques ou d'idées. La multiplicité des formes du mouvement vers Djibouti est ainsi productrice d'une variété de flux et de contre-flux de nature et de temporalités diverses. Ceux-ci entretiennent ou suscitent à leur tour des mobilités spécifiques. On est alors en présence d'un *système migratoire*, dans lesquels les différents flux sont en interaction.

⁷ Lussault M., Stock M., 2003, « *Mobilité* », dans Lévy J., Lussault M. (sous la dir. de), Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Paris, Belin, p. 622-624.

La migration de travail, facteur « premier » de la mobilité, est complétée par une logique de mobilité plus hétérogène encore. Dans le temps long, le processus social de la migration instaure un champ de relation entre les lieux du déplacement, une forme originale de maillage de l'espace. Plusieurs générations de migrants oromos ont peu à peu structuré ce mouvement et cet espace.

Dans le présent travail, nous cherchons à rendre compte de ces logiques de la migration internationale, de leur inscription dans l'espace et des processus de transformation des territoires qui en résultent. Jusqu'à une époque récente, la problématique des migrations était restée divisée par le clivage émigration-immigration, l'acte migratoire proprement dit instituant une rupture majeure dans le temps et dans l'espace. Dans la lignée de travaux plus récents (Notamment ceux de A.Chireh 2001), notre objectif est de placer la question des mouvements de population dans une perspective qui ne soit pas circonscrite aux cadres politiques et stéréotypes classiques de l'un ou l'autre des pays concernés. Ne visant pas à fonder le point de vue sur une référence spatiale unique, la démarche adoptée vise à déplacer l'angle d'observation depuis les structures sociales et politiques de l'« encadrement » des flux vers le groupe des acteurs du fait migratoire.

L'ensemble des pratiques des migrants à Djibouti, les stratégies qu'ils élaborent de façon plus ou moins délibérée, sont vues comme l'élément central de la relation migratoire qui lie les deux pays. L'attention est ainsi portée avant tout sur le processus migratoire en lui-même, sur le fonctionnement social

d'un système de mobilité mis en place et façonné par un ensemble d'acteurs successifs, depuis les logiques affectives jusqu'aux fonctions des réseaux eux-mêmes, qu'ils soient « traditionnels » villageois, ethniques, diasporiques, ou « nouveaux », réseaux des réfugiés de tous types, ou encore « identitaires », « familiaux multipolaires (Faret, 2003) ou « circulants » (Faret 2008). + féminines ?

Les transformations récentes que les logiques migratoires ont connues poussent également à un renouvellement du questionnement. La diffusion des pratiques migratoires vers de nouveaux secteurs de la société éthiopienne est un élément marquant des deux dernières décennies. Progressivement, une partie non négligeable des populations féminines et des candidats au départ pour la péninsule arabique s'est incorporée aux flux. Elle influence considérablement les autres jusqu'à faire de Djibouti une étape de leur voyage (Thiollet 2009). L'ensemble de ces transformations a contribué de façon générale à assurer la pérennité des systèmes migratoires mis en place préalablement et à dessiner de nouvelles formes de mobilité. Ce sont la vigueur et la portée du modèle social que la migration sous-tend qui se sont trouvées renforcées.

De ce point de vue, c'est aussi le caractère particulier différencié et évolutif du contexte sociopolitique qui entoure la question migratoire qui doit être inclus dans l'analyse. Pour chacun des deux pays, les modes de prise en compte de la migration éthiopienne et oromo en particulier sont l'expression classique des perspectives des sociétés nationales, forcément, en matière de migration internationale. Les politiques

respectives du pays « récepteur » ou l'inexistant accompagnement du pays « émetteur » sont pour les acteurs de la migration deux volets distincts d'une même réalité. Dans chaque pays, discussions vives, mesures énergiques ou au contraire laisser-faire bienveillant, éviction du thème, récupération à d'autres fins, sont autant de pratiques dont la succession rapide paraît en décalage avec l'importance et la permanence, depuis plusieurs générations, des processus migratoires. Dans l'optique choisie ici, on insistera surtout sur le fait que le propre des migrants est précisément d'évoluer continuellement, et à double titre, de l'une à l'autre de ces entités nationales et de ses environnements : en se déplaçant physiquement entre deux territoires d'abord, en étant ensuite l'objet unique de deux discours fondamentalement différents selon le côté de la frontière où ils sont tenus.

L'observation est particulièrement valable à propos des migrations internationales⁸, et la migration oromo à Djibouti fait malheureusement de ce point de vue figure d'exemple. Alors que la littérature traverse de nombreuses disciplines des sciences humaines et sociales, les questions de localisation, de distance, de discontinuités spatiales et d'organisation des territoires à différentes échelles restent souvent abordées de façon marginale. Il y avait pour nous dans ce constat à la fois une source d'interrogation sur les raisons d'une telle sous-représentation de la démarche géographique et les bases d'un

⁸ A titre d'exemple, les questions relatives au thème des migrations internationales n'occupent que moins de trois lignes dans l'Encyclopédie de géographie publiée en 1992 (BAILLY, FERRAS et PUMAIN). Mais il est intéressant de noter que l'analyse de telles questions trouve en parallèle de riches éléments de réflexion dans différents chapitres de ce même ouvrage (notamment à propos des questions de diffusion spatiale, d'interaction spatiale ou de rapports migrants-ville).

questionnement sur la pertinence de certains outils de l'analyse en termes de logiques socio-spatiales.

2.2.3 Champ migratoire

Ce sont des approches théoriques développées autour de flux migratoires comparables dans d'autres contextes qui ont fourni les premiers éléments pertinents pour la définition d'un cadre d'analyse. Fondée sur l'observation de logiques de canalisation spatiale des courants, l'approche en termes de *champ migratoire* met l'accent sur la spécificité de flux de population dotés d'une relative permanence dans le temps et d'une inscription sensible dans l'espace. C'est à propos de la migration tunisienne en France que G. Simon (1979) met en pratique de façon systématique cette perspective d'analyse pour les flux internationaux.

Le concept de champ migratoire est né dans un contexte scientifique où les théories et les méthodes de la géographie classique ne *"rendaient pas suffisamment compte des rapports à l'espace, de ceux qui se nouent entre le migrant et les espaces pratiqués dans le cadre de parcours migratoires souvent complexes, qu'il s'agisse de lieux de départ, d'arrivée, d'implantation ou d'installation mais aussi des lieux de passage, de transit, et peut-être même plus tard des espaces de rebondissement siège de nouvelles migrations"* (Simon, 1995).

Concept né dans la géographie quantitative suédoise des années 1960, repris par Courgeau, socio-démographe à l'INED, en 1970, puis utilisé par les géographes qui traitent des migrations et dont une des préoccupations concerne la traduction spatiale des

relations migratoires. Il permet de saisir à la fois les aires de départ et d'arrivée et des comportements (flux, organisations, services). Concernant l'analyse de l'espace relationnel des Tunisois, Gildas Simon définit le champ migratoire comme *"l'ensemble de l'espace parcouru, pratiqué par les migrants. La notion faisant référence à un espace spécifique, structuré par des flux importants, significatifs ; appliqué au domaine international, elle englobe à la fois le pays de départ et le pays d'emploi"* (Simon, page 52).

2.2.4 Filière migratoire

Les filières migratoires sont abordées comme facteur d'organisation d'un espace relationnel : le concept de filière migratoire s'est construit dans les recherches françaises en s'inspirant de travaux géographiques sur les migrations intranationales et les relations villes-campagnes (Schwab, 1971). Béteille (1974) montrera que des filières migratoires remontant au milieu du 19^{ème} siècle avaient *"non seulement projeté les Aveyronnais dans un espace de dimension nationale, voire internationale, mais surtout abouti à l'organisation d'un véritable espace humain et relationnel"*. G. Simon (1979), et M. Poinard (1991) appliqueront une démarche et une conceptualisation similaires pour mettre en évidence, l'un dans son analyse de l'espace des travailleurs tunisiens en France, l'autre à propos de l'émigration des Portugais, la constitution d'un *"champ social international"* mettant en jeu des relations préférentielles, des filières, des comportements socioculturels et des intérêts économiques.

2.2.5 Pratiques migratoires : de la noria au va-et-vient

L'organisation du champ migratoire et la mondialisation des migrations se sont traduites par le développement des pratiques particulières.

Le terme de « noria » a permis de caractériser une pratique développée par les migrants qui avaient l'opportunité de pouvoir travailler en Europe après la Seconde guerre mondiale, principalement dans le secteur industriel en plein essor dans la période de reconstruction des Etats, comme par exemple en France, et plus particulièrement dans la période de plein emploi des années 1950-1970. Avec les Trente Glorieuses, l'Europe, qui, au XIXe siècle et au début du XXe siècle, était un immense foyer d'émigration, devient une zone où l'immigration l'emporte. Les populations concernées étaient, dans le cas français, celles des territoires colonisés ou récemment devenus indépendants

À la différence du terme de noria, celui de "va-et-vient" (Charbit, Hily, Poinard, 1997) a connu un meilleur destin. Initialement il apparaît dans les travaux de R. Montagne consacrés aux travailleurs kabyles. La notion de va-et-vient qui sous-tend celle de circulation migratoire n'est donc pas récente, elle préfigure déjà le fonctionnement en réseau des groupes migrants et leur capacité de maintenir des liens entre pays d'origine et pays d'accueil.

L'organisation du champ migratoire et la mondialisation des migrations se traduisent par le développement des pratiques de va-et-vient ou de circulation migratoire. À la différence du terme de noria, celui de "va-et-vient" (Charbit, Hily, Poinard,

1997) a connu un meilleur destin. Initialement il apparaît dans les travaux de R. Montagne consacrés aux travailleurs kabyles. La notion de va-et-vient qui sous-tend celle de circulation migratoire n'est donc pas récente, elle préfigure déjà le fonctionnement en réseau des groupes migrants et leur capacité de maintenir des liens entre pays d'origine et pays d'accueil.

2.2.6 Circulation migratoire

L'expression circulation migratoire apparaît dans les années 80 pour signifier des phénomènes de mobilité qui ne peuvent plus être décrits uniquement dans le cadre de relations entre deux pays ou États-nations (pays d'origine et pays d'installation). Cette notion tente de saisir la complexité des phénomènes liés à la migration et à l'expérience post-migratoire, ainsi que la vision statique des migrations comme mouvement "entre deux sédentarités" (Tarrius, 1992), ainsi que la dichotomie existant dans les recherches sur les migrations internationales entre celles portant sur les sociétés d'installation organisées autour des problématiques de l'intégration et celles s'intéressant aux pays d'origine centrées sur des problématiques de développement. L'objectif est d'avoir une approche globale, et non plus dichotomique, des migrations. Il s'élargit progressivement et vise à prendre en compte tout à la fois l'ensemble des espaces concernés par les migrations, les déplacements accrus des personnes entre lieux d'origine et d'arrivée (les va-et-vient) et les flux matériels (biens, services, remises) et idéels (normes, valeurs, représentations) induits par les migrations. En conséquence c'est le migrant plutôt que l'immigré ou l'émigré qui est au centre de l'analyse, l'accent est

mis sur les pratiques et sur les initiatives des personnes plutôt que sur les déterminants de la migration. Avec des notions connexes comme celles de *territoires circulatoires*, de *réseaux transnationaux*, de *diasporas* ainsi que celle de *transnationalisme* qui dans la littérature scientifique anglophone essaie de prendre en compte les mêmes phénomènes, l'intérêt théorique et empirique de la notion de circulation migratoire conduit à réinterpréter le champ d'expérience des migrants et permet de repenser à nouveaux frais la question des temporalités sociales, des rapports des hommes à l'espace et à leur histoire identitaire.

Auparavant, d'autres pensées donnent lieu à une conceptualisation allant dans ce sens, même si la notion renvoie plus spécifiquement à une dimension de la question, celle de la canalisation spatiale des flux. A propos des migrations en Suède (Hägerstrand, 1957), en France (Courgeau, 1970), au Maroc (Noin, 1970), entre Canada et Etats-Unis (Allen, 1972), entre autres, la prise en compte des logiques spatiales du mouvement s'inscrit peu à peu dans les problématiques migratoires. La mobilité des individus et les échanges qu'ils entretiennent par-delà les distances franchies peuvent alors être considérés comme un « facteur nouveau d'organisation ou de mutation des assemblages et des systèmes spatiaux existants⁹ ». En ce sens, c'est à une lecture spécifique des lieux et des groupes affectés par le mouvement que ces approches invitent : l'hypothèse d'une mise en relation multiforme des lieux par le fait

⁹ BETEILLE, 1981, p. 188. Les travaux de Roger BETEILLE (1974, 1981) ont préparé dans ce sens une rupture. A partir de l'étude des liens amicalistes et des solidarités régionales, l'auteur s'applique à définir un **espace relationnel** issu de l'organisation des systèmes migratoires.

migratoire devient un nouveau thème d'étude. Dans cette perspective, les lieux du mouvement sont des lieux-événements, des points de l'espace qui ne tirent que partiellement sens des logiques de contiguïté ou de proximité des territoires aréolaires, mais auxquels les pratiques répétées des groupes migrants confèrent une objectivité et un sens. Les interactions entre acteurs et lieux de la migration nécessitent de s'intéresser au rapport dialectique que les pays de la Corne de l'Afrique entretiennent à l'intérieur des systèmes migratoires, en étant tour à tour attentif aux dynamiques sociales et spatiales.

2.2.7 Espace migratoire, réseau migratoire

L'étude morphologique ou descriptive d'un espace migratoire n'est vraiment motivante que si l'on s'attache à l'étudier comme complémentaire d'un champ migratoire international « *afin de connaître une société, un espace social en situation migratoire* ». (Taraf, 1994). En effet, les comportements des immigrants, leurs relations avec leurs semblables et leur évolution dans « *un espace de vie d'accueil* » produisent « *un espace relationnel qui recouvre des liens complexes entre les groupes de migrants et l'espace géographique dans lequel s'est développé le mouvement migratoire* » (Béteille, 1981, p. 188).

Pour cela, il nous est apparu nécessaire de mettre en évidence les filières migratoires et les causes responsables de la pérennité de l'immigration et de nous interroger sur les relations entre les deux pôles migratoires et sur les stratégies sociales et démographiques des migrants.

Il nous faudra donc caractériser préalablement la société éthiopienne créée par les immigrants installés à Djibouti-ville et se questionner sur la pertinence du concept d'altérité. Les expulsions d'étrangers ou les contraintes administratives excessives sembleraient démontrer que ces concepts se consolident dans les esprits et les pratiques.

Cependant, ne convient-il d'étudier les migrations internationales africaines qu'en fonction de ce paradigme, sachant que « l'Etat postcolonial vit comme un rhizome, plutôt que comme un ensemble radicaire » (Bayart, 1989, p. 272).

Ces déplacements à travers l'espace pour une période donnée ou illimitée s'effectuent toujours en utilisant les appuis que peuvent procurer un réseau migratoire, concept très géographique qu'il convient de définir.

Le terme réseau est défini par Pinchemel P. (1995) comme un ensemble de points interconnectés par des lignes. On parlera alors de réseau hydrographique, de réseau de communication, de réseau migratoire. Cette dernière expression signifie pour les géographes l'ensemble des points de départ, de passage, de séjour, d'arrivée, interconnectés par les lignes décrites par les flux migratoires.

Autrement dit, la description du réseau migratoire passe par l'identification des différents points concernés par le phénomène migratoire selon qu'ils constituent des zones de départ, d'arrivée, de relais et même de retour. Il nous semble important important tout de même de s'appesantir sur la définition arrêtée du concept de réseau migratoire par de

nombreuses études socioéconomiques. Pour celles-ci, le réseau est synonyme de filière. C'est le cas de la kafala ou système de gestion de la main d'œuvre migrante dans les pays du Golfe persique analysée par Beauge (Beauge, 1986). Guilmoto et Sandron (2000) considèrent pour leur part le réseau comme une infrastructure matérielle ou immatérielle sous-tendant les échanges. Cette infrastructure est constituée du soutien au projet migratoire, à l'identification des destinations et périodes propices ; elle avance des frais de déplacement, un accompagnement pendant le trajet, le passage de frontières, l'hébergement et l'insertion professionnelle, les échanges avec le village d'origine. Cette dernière définition a le mérite de cadrer de manière beaucoup plus précise que la définition générale proposée par Philippe Pinchemel la *réalité et la complexité* des migrations internationales. La plupart des éléments de cette infrastructure « immatérielle » mais profondément socio-spatiale constituent, comme l'affirment ces auteurs, « une part d'organisation humaine, englobant tous les relais de la migration de la zone de départ à la zone d'arrivée ».

Dans le cadre de notre étude, il sera donc autant question d'analyser les éléments qui constituent le réseau selon Pinchemel (op cit.) que de présenter l'organisation humaine qui intervient dans toutes les étapes du phénomène migratoire Oromo.

Il conviendra donc de dégager les principales stratégies des migrants Oromo résidant à Djibouti-ville et mesurer l'importance des filières ethniques sur le réseau migratoire de

cette société. Ce qui nous amènera à repérer les éléments favorisant une installation dans un espace social plus large que les territoires d'Etat et s'interroger sur le degré de solidarité des oromo dans les réseaux de sociabilité en République de Djibouti.

3. Les hypothèses de recherche

A ce stade, deux dimensions des faits de migration, loin d'être spécifiques au courant migratoire entre l'Ethiopie et la péninsule arabe en passant par la République de Djibouti, mais y étant tout particulièrement observables, ont focalisé conjointement notre questionnement.

Hypothèse 1

Premièrement, la multiplicité des formes migratoires et de la mobilité en général demande d'être attentif à des temporalités multiples. Deuxièmement, l'environnement social dans lequel s'inscrivaient ces mouvements rendaient manifeste la nécessité de prendre en compte la dimension communautaire des logiques de la migration. Sur le premier point, on peut rappeler qu'il n'y a pas en effet de mouvement sans référence à une échelle de temps donnée. Chaque forme de mobilité est l'expression d'un rapport espace/temps original. En République de Djibouti, la migration internationale est un processus particulièrement actif dans la longue durée dès sa genèse (Amina, 2001), et qui embrasse de façon diversifiée plusieurs générations. L'acte individuel de mobilité y est aussi une action brève, dont les effets se mesurent immédiatement. Dans ce sens, tout déplacement (migration saisonnière, regroupement familial,

retour annuel, départ définitif, etc.) est à la fois l'expression immédiate d'un processus en cours et l'élément de la perpétuation de logiques bien établies, dotées d'une certaine inertie. En résultat, il y a une imbrication incessante de temporalités, où la mobilité observée à un moment donné renvoie à des pratiques antérieures et préfigure d'autres formes à venir.

La migration oromo s'inscrit à Djibouti dans des logiques aussi bien individuelles que communautaires et dans des temporalités multiples.

Hypothèse 2

Dans un tel contexte de multi-temporalités et de logiques de groupe, la migration Oromo ne peut pas être abordée comme une somme de pratiques individuelles. Le second point porte donc sur l'organisation du mouvement à l'échelle collective, vue comme l'une des composantes du maintien des systèmes migratoires. Cette organisation s'appuie sur un processus historique qu'elle tend en contrepartie à prolonger.

Cela étant, la variété des degrés d'implication des acteurs dans la logique migratoire et d'affectation des lieux par celle-ci n'a pas permis de développer un seul mode de lecture applicable partout. Pour observer et déchiffrer les logiques du fait migratoire en ne les réduisant pas à un seul pan d'une réalité complexe, il nous a semblé qu'il fallait étudier directement ce qui les supporte, ce qui fait le lien à la fois entre les lieux et entre les individus. Nous avons alors fait le choix d'accorder une attention particulière à deux dimensions principales du

champ migratoire : les modalités de mise en place et d'affirmation des réseaux sociaux de la migration qui, à différentes échelles, permettent un processus migratoire de s'organiser et de se perpétuer ; la nature et le rôle des différents flux (de personnes bien sûr mais aussi de biens, d'information ou de valeurs) qui circulent par l'intermédiaire de ces réseaux tels qu'ils fonctionnent chez les Oromo et qui contribuent à les développer.

L'organisation de la mobilité oromo est rendue possible grâce à des réseaux sociaux établis depuis longtemps et à l'existence de flux.

Dans ce travail nous nous sommes limités à l'étude de l'un des deux pôles de cette migration, en l'occurrence la région d'accueil. Ce parti pris s'explique par le fait que le travail sur l'espace d'accueil s'est révélé beaucoup plus important que prévu, compte tenu de l'absence de tous autres travaux de nature similaire. Ensuite, même si la dimension du retour et des relations entre le milieu d'accueil et le milieu d'origine ne nous a pas échappé, le fait de se rendre en Ethiopie s'avérait logistiquement compliqué pour des résultats qui étaient loin d'être garantis. Il est donc nécessaire de souligner que l'étude de la région de départ (Oromio, en Ethiopie) est basée uniquement sur un travail documentaire et, dans une certaine mesure, sur les dires des immigrés Oromo de Djibouti.

Nous avons donc axé nos travaux autour des problèmes liés à l'organisation et à la mutation d'un espace migratoire

international avec, comme corollaire, l'étude des dynamiques sociales, démographiques, économiques et d'un groupe immigré.

Un sujet relativement mal connu

Si les migrations internationales de travail *sud-nord* sont relativement bien connues et régulièrement traitées, tant par les sciences sociales et humaines que les médias, on sait relativement peu de chose sur les flux migratoires d'un pays en développement vers un autre pays en développement.

Or, ces migrations intra-africaines sont aujourd'hui beaucoup plus importantes. En effet, malgré quelques courants migratoires vers l'Europe occidentale ou vers les Etats-Unis (Robin, 1998 ; Ebin, 1994), la plus grande partie des migrations africaines s'effectue à l'intérieur du continent (Lefebvre G., 2003), à l'exception notable des Cap-Verdiens (Lesourd, 1996) et des Malgaches.

Avec un appareil statistique de meilleure qualité qu'autrefois, l'on sait (Steck 2018, Atlas de l'Afrique L'Afrique...2018...) à mettre en référence en biblio qu'environ 70 % des émigrés subsahariens résident dans un autre pays d'Afrique que le leur, contre 30 % de résidents dans le reste du monde.

Il en va de même pour l'ensemble des migrants africains (Lefebvre G., 2003), à l'exception notable des Cap-Verdiens (Lesourd, 1996) et des Malgaches.

Les mouvements migratoires constatés dans la Corne d'Afrique, montrent l'ampleur, surtout récente, d'un phénomène lié à de multiples causes, récurrentes dans cette région du monde,

parmi lesquelles les violences étatiques ou sociales, la misère et les conflits. L'exemple des migrants éthiopiens est saisissant puisque depuis une dizaine d'années plus de 200 000 personnes ont quitté chaque année l'Ethiopie, parmi lesquelles 130 000 sont arrivées à Djibouti (OIM, 2013).

Mais, si les courants migratoires africains vers l'Europe sont quantitativement peu importants, les études les concernant sont particulièrement nombreuses. A titre d'exemple, en Afrique de l'Ouest, les migrations sénégalaises vers la Côte d'Ivoire, malgré leur ancienneté et leur importance, retiennent peu l'attention (Bredeloup, 1992 ; 1994 ; 1995). Alors qu'on ne compte plus les travaux sur les migrants Soninke et Tukolor de la vallée du fleuve Sénégal en France.

Certes, des synthèses sur les migrations internationales en Afrique sont depuis longtemps régulièrement publiées (Amselle, 1976 ; Condé-Zachariah, 1980 ; Ricca, 1991...). Quelques ouvrages font autorité à propos du courant migratoire burkinabé vers la Côte d'Ivoire (Deniel, 1968 ; Haeringer, 1968 ; Condé et Zachariah, 1980 ; Coulibaly et al, 1980).

Les migrations en Afrique de l'Ouest semblent être les plus étudiées : Les migrations vers l'Afrique du Sud sont assez bien cernées et depuis quelques années, des travaux élargissent le cadre des migrations africaines et révèlent des systèmes migratoires complexes (Lefebvre, 2002). Cependant, les études régionales sont encore peu nombreuses et il existe de grandes zones d'ombres sur certains courants migratoires. Les études, quand elles existent, restent souvent sans suite, faute de moyens et du manque d'intérêt des chercheurs.

Ainsi, malgré leur importance, les migrations éthiopiennes sont trop peu connues. Nous savons qu'elles sont importantes et nous connaissons les péripéties historiques qui ont conduit les éthiopiens Oromo et d'autres ethnies à migrer. Malheureusement, depuis trente ans, malgré un environnement social, politique et économique singulièrement bouleversé, rien ou presque (Amina, 2001) n'a été réalisé. Les travaux de Sabine Planel (notamment en 2015¹⁰) apportent une part d'explication à cette migration. Pour elle, « Le chômage des jeunes articulé au maintien de la pauvreté rurale comme urbaine constitue un facteur de développement des migrations, tout particulièrement féminines, vers les pays du Golfe

Il nous semblait donc impératif de débiter nos travaux par une étude de la mise en place de l'espace migratoire des Oromo et de ses développements contemporains. D'ailleurs, à notre connaissance, les évolutions de l'espace migratoire des Oromo depuis le début des années quatre-vingt-dix sont traitées ici pour la première fois.

Nous avons fait le choix de débiter nos travaux par l'attraction de la République de Djibouti car le pays constitue un bassin d'emploi important dans la région. Mais nous ne souhaitons pas non plus nier l'historicité des migrations éthiopiennes pendant la colonisation car il n'était pas question aussi de nier l'importance du rôle de la colonisation dans l'organisation et dans la pratique de l'espace notamment pendant la construction du chemin de fer djibouto-éthiopien et le port de Djibouti, où

¹⁰ PLANEL S., 2015, Glocal Ethiopia
Échelles et repositionnements des pouvoirs, EchoGéo

le gouvernement français avait largement recours à une main d'œuvre étrangère (Dubois , 1999).

Le fonctionnement d'un espace migratoire international

En changeant d'échelle, nous nous sommes intéressé à la place de la République de Djibouti dans le système migratoire de la Corne d'Afrique. Nous avons dégagé l'organisation socio-géographique de l'immigration éthiopienne oromo dans ce pays.

La plupart des ouvrages traitant des migrations africaines sont réalisés avec une approche économique. Ces travaux réduisent fatalement les migrations africaines au développement inégal et la place de telle ou telle région dans la division internationale du travail. Or, nous verrons que si cet aspect est fondamental, il n'explique pas nécessairement toutes les formes de mobilité, En effet, la migration est un phénomène plus complexe qu'un déplacement entre un lieu d'origine et un lieu d'accueil. « C'est un mode particulier du traitement de l'espace par les hommes » (Amselle, 1976).

« L'ensemble de l'espace concerné par les migrations d'un groupe, ethnique ou national, constitue l'espace migratoire international de ce groupe ; il met en relation, il associe deux ou plusieurs espaces de vie nationaux ; l'espace de départ d'une part [...], le pays d'arrivée d'autre part [...] et le ou les pays de transit éventuellement » (Simon, 1995, p. 16).

L'appréhension du fonctionnement d'un espace migratoire international repose donc une étude des lieux pratiqués par les migrants. Il s'agit d'« analyser les rapports de la population avec l'espace » (Simon, 1979, p. 13) et de découvrir les

logiques socio-spatiales de l'immigration éthiopienne Oromo en les comparant avec celles des autres groupes étrangers présents à Djibouti. La différenciation des pratiques spatiales d'une époque à une autre, d'un groupe à un autre, nous a semblé pertinente parce qu'elle permet de mettre en relief les particularités du fonctionnement de l'espace migratoire oromo.

Djibouti-ville, pôle d'attraction majeur

En étudiant l'espace migratoire des Oromo à Djibouti, la place de Djibouti-ville s'est avérée rapidement fondamentale. Aujourd'hui, les grandes métropoles ont un rôle primordial dans le système migratoire international (Simon, 1995, p. 72). L'analyse de l'espace migratoire éthiopien à Djibouti montre la polarisation indéniable de la ville de Djibouti dont l'aire d'attraction déborde largement du cadre national (Amina, 2012)

Dès l'Ethiopie, les Oromo se dirigent quasi-exclusivement vers Djibouti-ville. Malgré les difficultés que ces derniers devront y affronter et qui sont de toute autre nature : accès au logement, précarité de l'emploi, insécurité, etc. Par ailleurs, ces problèmes sont autrement plus difficiles à résoudre en milieu urbain, où l'hospitalité traditionnelle des campagnes africaines s'est délitée.

Mais quelles sont les difficultés des étrangers sur le marché immobilier ou sur celui de l'emploi ? Quelles sont donc les stratégies d'adaptation de migrants Oromo dans un monde urbain en crise ? Les pratiques spatiales se sont certainement modifiées au rythme des changements de l'espace urbain et de la société. Existe-t-il des créneaux économiques spécifiques sur

lesquels les migrants Oromo se sont appuyés ? Y a-t-il eu mutation ou redéploiement vers d'autres secteurs d'activité (du gardiennage à l'épicerie) ?

Toutes ces questions permettraient alors de comprendre les mécanismes d'occupation spatiale des migrants internationaux dans une métropole africaine : adaptation dans le cadre urbain, insertion dans l'espace du travail et dans l'espace social.

4. Cadre méthodologique

Jusqu'à un passé récent, les questions relatives à la dynamique géographique des systèmes migratoires avaient occupé une place relativement marginale dans la thématique des migrations. Alors qu'une définition minimale de la migration est celle d'un déplacement dans l'espace, un changement de lieu, le processus migratoire avait bien davantage intéressé les démographes, les sociologues ou les historiens que les géographes.

Dans ce travail, la dimension spatiale des logiques de mobilité constitue l'entrée privilégiée de l'analyse. L'attention est portée sur les dynamiques observables dans les lieux d'arrivée, mais aussi de parcours et le relais.

Il est entendu qu'une approche en termes de logiques socio-spatiales de la mobilité pose des questions particulières de méthodologie et d'élaboration d'une grille d'analyse.

Dans le champ fixé pour ce travail, celui de l'observation des espaces où s'inscrivent les processus sociaux de la migration internationale, nous sommes tentés de dire que l'objet d'étude

ne préexiste pas à l'analyse. En matière de lieux où s'observent les logiques de migration, il n'y a pas possibilité, comme c'est souvent le cas dans la discipline géographique, de circonscrire *a priori* un objet spatial, de fixer les bornes d'une étendue sur laquelle serait conduite l'analyse. A l'inverse des territoires institués que sont, au moins théoriquement, les régions, des villes, des quartiers ou des finages, l'ensemble des lieux de la migration n'a pas d'autre cohérence que celle que leur donnent les acteurs du mouvement eux-mêmes.

Cette cohérence est soumise à des renouvellements permanents. C'est un espace institué *a posteriori*, le résultat d'une lecture spécifique des espaces du mouvement, dont l'observation n'est possible que parce que l'on a initialement repéré des groupes mobiles. Il en découle un rapport particulier de l'observation à son objet, où à la description et interprétation que celui-ci énonce et à rendre ainsi possible de nouvelles perspectives de lecture en prenant en compte les représentations spatiales et l'espace vécu des migrants eux-mêmes.

Du point de vue méthodologique, le repérage des processus de mise en œuvre et de reproduction du mouvement a rendu nécessaire une approche à différents niveaux. L'analyse à l'échelle de l'ensemble des flux était la seule à même de permettre une caractérisation de la dynamique migratoire globale entre les deux pays.

Mais pour appréhender dans sa complexité le jeu du fonctionnement des logiques collectives de la migration, l'étude approfondie d'une situation locale s'est rapidement avérée nécessaire. Issues des rapports sociaux d'éthno-parenté, c'est à

l'échelle d'une communauté d'origine que les dynamiques sociales du mouvement apparaissent le plus aisément identifiables.

L'imbrication de ces dynamiques et le rôle des logiques communautaires justifiaient à nos yeux l'intérêt pour le niveau d'analyse local.

Après avoir précisé notre stratégie générale de vérification, il est question ici de présenter les techniques de collecte des données et d'analyse des données.

La stratégie générale de vérification que nous allons adopter est l'observation de terrain basée sur la technique de l'enquête. Cette technique nous semble la plus adaptée pour la vérification de notre hypothèse par le biais des différents indicateurs.

4.1 La collecte des données

Les techniques de collecte de données que nous avons utilisées vont de l'observation bibliographique à l'observation directe sur le terrain en passant par l'entrevue et l'enquête.

Les données qualitatives présentées ici sont issues d'entretiens réalisés entre 2012 et 2013 dans la ville de Djibouti avec des migrants, des passeurs et des officiels chargés de la lutte contre le trafic de migrants. Quant aux données quantitatives utilisées, elles sont issues d'indicateurs statistiques empruntés au HCR.

4.2 Les bases de documentation

L'observation documentaire nous a permis de rassembler et de réaliser une synthèse de l'ensemble des informations produites sur la région et en particulier sur notre thème. Elle est repartie de la façon suivante :

- les documents officiels (OMI, IGAD, HCR, et les services administratifs de différents Etats de la région)
- les bibliographies existantes, en particulier celles du centre français des études éthiopiennes
- les cartes anciennes et récentes de la ville de Djibouti
- les plans de la ville de Djibouti

L'objectif est de mieux se familiariser avec les concepts et à la méthodologie développée en Géographie des migrations d'une part et d'autre part d'apprécier la réalité de la région. Les archives historiques susceptibles de fournir des informations sur la pratique migratoire de la région ont été également mobilisées et exploitées.

4.3 Les entretiens

Le terme entretien correspond à la notion anglaise d'interview. Ainsi, nous entendons de l'entretien, au sens technique, la définition suivante, à savoir un procédé d'investigation scientifique utilisant un processus de communication verbale, pour pouvoir recueillir des informations en rapport avec l'objectif fixé.

Ils ont eu pour but de saisir la représentation des différents intervenants dans le domaine de la migration et de mesurer leur implication dans les faits de ce phénomène. Ainsi ont été interrogés à Djibouti les migrants, les gardes-frontières (polices ou militaires) les préfets des régions traversées par les migrants (Ali-sabieh et Dikhil), les représentants d'organismes de Nations Unis tels que l'OMI, HCR, en total, plus de 215 personnes enquêtées.

Des enquêtes sont menées auprès des migrants.

4.4 Les enquêtes

Toute recherche ou application de caractère scientifique en sciences sociales et humaines doit comporter l'utilisation de procédés opératoires rigoureux, bien définis, transmissibles, susceptibles d'être appliqués à nouveau dans les mêmes conditions adaptées à ce genre de problème et de phénomène en cause.

La consultation de toutes les personnes qui ont une compétence et une connaissance sur la question abordée est un préalable utile pour vérifier nos hypothèses, mais surtout la possibilité de l'étudier et de mener à bien notre enquête.

A ces différents lieux et moments d'enquête, s'ajoutera un espace d'observation complémentaire, qui commence à être exploré dans les études migratoires. Il s'agit de la sphère virtuelle, appréhendée à travers l'observation des sites et des forums ainsi que l'exploration des réseaux de sociabilité virtuelle (Diminescu, 2002). Comme le souligne Mihaela Nedelcu dans sa recherche sur les informaticiens roumains, Internet

constitue à la fois un espace de structuration du champ transnational des migrants et un creuset d'opportunités (2002, 2004). Véritable boîte à outil, il est un élément central dans la compréhension des stratégies migratoires (Meyer, 2000 ; Vertovec, 2002). Il est aussi un espace de socialisation, de mise en commun de l'expérience migratoire et de création de lien social.

Des enquêtes biographiques ont été réalisées à l'aide de questionnaires suivant quatre grands axes de recherches (voir annexe 1).

- Le parcours migratoire et la mobilité géographique.
- La situation économique.
- Le comportement social dans le milieu d'accueil.
- Les relations avec le milieu d'origine.

Ces biographies ont été réalisées en deux temps. Une première campagne a été effectuée entre février et mars 2012 et une deuxième entre septembre et décembre 2012. Nous avons tenté de rencontrer le plus grand nombre possible d'Ethiopiens en respectant l'âge, le sexe, l'activité professionnelle et le lieu de résidence.

La répartition résidentielle de notre échantillonnage a été réalisée à partir de plusieurs quartiers de la capitale. Il s'agit Djebel (10 enquêtés), d'Ambouli (61enquêtés), 7bis (12 enquêtés), Barwako (13 enquêtés), Arhiba (11 enquêtés) et Pk12 (34 enquêtés).

Les visites ont été faites au domicile des personnes ou sur leur lieu de travail quand c'était possible. Le problème majeur de

notre travail a consisté à apaiser les craintes de nos interlocuteurs. Les difficultés ont été très nombreuses et ont été accentuées par l'illégalité du séjour des interviewés et les vieux réflexes de dissimulation appris au temps de la dictature dans leur pays d'origine.

Structure et plan de la thèse

Le mémoire de thèse est organisé en trois parties.

Partie I : La polarité de Djibouti dans l'espace régional

Partie II : Les migrations des Oromos : Itinéraires, réseaux migratoires, accueil et installations

Partie III : Les migrants dans la ville de Djibouti : Territorialités et Perspectives

La première partie *la polarité de Djibouti dans l'espace régional* dresse un état des lieux du pays et de la ville de Djibouti en particulier. Sa genèse à la fin du 19ème siècle par l'administration coloniale française, son développement, notamment la construction des infrastructures modernes (port et chemin de fer reliant l'Ethiopie inauguré en 1917) et son peuplement progressif au fur et à mesure que la ville se développe et grâce aussi au contexte politique des pays limitrophes.

La deuxième partie *Les migrations Oromo départ : Itinéraires, réseaux migratoires, accueil et installations* étudie et analyse les migrations Oromo de leur pays de départ, aux itinéraires empruntés notamment les villes relais. Elle présente aussi les réseaux d'accueil dans les différents quartiers de la ville.

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

La troisième partie, traite les questions relatives à la vie des migrants à Djibouti-ville, à leur structuration, à leur insertion résidentielle à leurs problèmes et leur désir de ré-émigrer.

PREMIERE PARTIE

LA POLARITE DE DJIBOUTI DANS L'ESPACE REGIONAL

Introduction de la partie I

L'espace migratoire Oromo en République de Djibouti est un espace complexe dont les logiques d'organisation n'ont été que rarement identifiées à l'échelle nationale et des temporalités suffisamment fines sur le territoire djiboutien. Deux raisons principales contribuent à cet état. D'une part, comme dans toutes les migrations, l'observation d'une population par définition mobile rend difficiles les démarches exhaustives et limite les possibilités d'analyse. Les pratiques des migrants, qui répondent souvent à une conjoncture fluctuante, comme leurs déplacements fréquents à travers la frontière s'accordent assez mal avec des catégories et des fréquences des dénombrements de population. D'autre part, l'identification même de la population observée n'est pas simple dès lors que l'on s'intéresse à la présence des Oromo à Djibouti, c'est-à-dire à l'entrée, la circulation et l'installation d'une population étrangère souvent en situation administrative irrégulière.

L'analyse globale s'appuie essentiellement sur les critères de prise en compte et les données de la société d'accueil. Ce qui est défini de ce côté de la frontière en termes d'« immigration » ou de « sous-groupes ethniques » est loin de couvrir ce qu'est réellement la migration et à plus forte raison la mobilité en provenance du grand pays voisin.

En conséquence du second point, l'analyse de la migration oromienne doit être menée dans un cadre large, en s'attachant aux liens que les mouvements entretiennent avec l'histoire du peuplement de l'ancienne Côte française des Somalis (Afar,

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

Somali et Arabe) et la construction progressive de la ville de Djibouti autour des grandes infrastructures (chemin de fer et port).

La polarité de la République de Djibouti a joué un rôle essentiel dans les migrations et celle des oromos en particulier.

CHAPITRE 1 DJIBOUTI POLARISE LES ESPACES ENVIRONNANTS

Petit pays d'Afrique de l'Est, la République de Djibouti compte d'après le dernier recensement général de la population et de l'habitat (2009) 818 159 habitants répartis sur une superficie de 23 200 km²¹¹. Sa densité moyenne est de 35,5 hab./km², mais celle-ci ne traduit pas les disparités existantes entre le milieu rural où les densités peuvent être de 1 hab/km² seulement et les anciens quartiers populaires de la capitale où les densités situées autour de 400 hab/km² sont les plus élevées. Au recensement de 1983, le pays comptait seulement 279 900 habitants. En l'espace de 26 ans, sa population a donc presque triplé.

L'appréhension de l'espace djiboutien peut commencer par quelques clichés qui ont ceci de particulier qu'ils sont vrais. La République de Djibouti est l'un des pays les plus urbanisés de l'Afrique de l'Est alors que celle-ci est l'une des régions les moins urbanisées du continent africain. A Djibouti, les villes regroupent près de 80 % des habitants et le rythme d'urbanisation est très élevé. Son territoire se caractérise également par un déséquilibre démographique et territorial. Sa capitale Djibouti-ville domine le réseau urbain national. Hypertrophiée, elle fait face à un véritable « désert » humain.

¹¹ Direction de la Statistique et des Etudes Démographiques, 2009, *Recensement général de la population et de l'habitat*, Djibouti : Ministère de l'Economie et des Finances, chargé de l'Industrie et de la Planification

D'après le recensement de 2009, la ville regroupe à elle seule près de 58% des habitants du pays, soit 475 322 habitants sur 2% du territoire. La population de la capitale augmente annuellement de 3 à 6 % (dont 3,8% de croissance dus au solde migratoire). L'agglomération accueille ainsi chaque année 15 000 à 20 000 nouveaux habitants. Cette concentration démographique n'est pas sans conséquences. Elle est synonyme de pauvreté et d'insuffisances à tous les niveaux : emplois, logements, terrains à bâtir, réseaux et services urbains, équipements publics etc.¹²

1.1 Un territoire national polarisé

L'inégale répartition géographique de la population trouve son origine dans la polarité renforcée du territoire djiboutien dans la région en général et dans celle de sa capitale en particulier. Celle-ci est le seul pôle très fort à cause de son triple rôle : économique, carrefour communicationnel, et enfin politique. Depuis sa création il y a plus d'un siècle, Djibouti exerce un attrait certain sur les populations de ses différentes provinces et sur celles des pays voisins. Cette polarité est fondée sur trois éléments : un pôle économique lié à sa monnaie forte et stable et à son dynamisme économique ; le développement de structures de transport et d'échanges modernes (chemins de fer, routes, couloirs aériens, etc.) et des infrastructures allant avec. La création d'un port en eaux profondes à Djibouti-ville, au début du siècle dernier, est bien l'élément à partir duquel le

¹² Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2012, *Stratégie nationale de développement urbain*, Djibouti : Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement, 218 p.

territoire djiboutien est produit et contrôlé. Mais la polarité de Djibouti est également politique dans le sens où ce pays a toujours gardé sous son influence tous les groupes Afar et Somali-Issa¹³ évoluant dans un rayon de 400 km alentour.

Le réseau urbain djiboutien est macrocéphale comme une bonne partie des réseaux urbains africains, car dominé par une capitale dont la population est 22 fois plus nombreuse que celle de la ville suivante. Cette macrocéphalie et le phénomène d'accumulation qu'elle engendre expliquent également l'auto-alimentation de la polarité renforcée du territoire djiboutien dans la région et le développement extraordinaire de sa capitale.

1.1.1 Une croissance rapide et soutenue

A l'échelle de la région de la Corne de l'Afrique, le contexte du développement urbain du territoire djiboutien est le suivant. Dans les années 1980, l'économie nationale connaît une croissance économique faible (0,5% par an), ce qui n'empêche pas le pays d'accueillir les réfugiés de la guerre de l'Ogaden¹⁴ qui oppose alors, au sujet de la province du même nom, la Somalie à l'Ethiopie. Au cours des années 1990, son économie entre en récession (- 1,2% par an) en raison de l'instabilité politique qui frappe la région et qui se traduit par une véritable crise économique et sociale. Les pouvoirs centraux s'effondrent en Somalie comme en Ethiopie au cours de l'année 1991, alors

¹³ Les Afar et les Somali sont les deux groupes ethniques les plus représentés dans le pays. On les retrouve également dans les pays voisins : Erythrée, Ethiopie, Somalie.

¹⁴ Cette guerre a commencé en 1977.

que Djibouti, gagné à son tour par l'instabilité, fait face à une guerre civile¹⁵. Ces troubles nourrissent des flux migratoires tendus en direction du territoire djiboutien et plus particulièrement de sa capitale. Ces mouvements seront examinés plus en détail dans les paragraphes qui suivent.

A partir de 1996, Djibouti s'engage dans des programmes d'ajustement structurel avec le FMI et la Banque Mondiale pour rétablir ses équilibres macroéconomiques et mettre en place des réformes structurelles. Le pays renoue avec la croissance à partir de l'an 2000.

Entre 2000 et 2005, son PIB croît chaque année de 2,5%. Entre 2006 et 2009, son taux de croissance atteint même les 5% par an grâce à l'augmentation des investissements directs étrangers dans le secteur des transports portuaires, des infrastructures routières et hôtelières ainsi que du bâtiment. Depuis 2010, le taux de croissance économique de Djibouti se maintient autour de 4,5% par an et ce malgré la crise économique internationale, grâce à la poursuite des programmes d'investissement dans le secteur de la construction et le développement rapide du secteur financier. La part des investissements dans le PIB se maintient à près de 30% en 2010 contre plus de 36% du PIB en 2009¹⁶. Cette embellie économique de la dernière décennie est à mettre en relation avec l'entrée de Djibouti dans un nouvel

¹⁵ Guerre civile (1991-1994) entre l'armée gouvernementale et le FRUD (Front pour la Restauration de l'Unité et la Démocratie).

¹⁶ Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme, 2012, *Stratégie nationale de développement urbain*, Djibouti : Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Environnement, 218 p.

espace économique mondialisé polarisé par l'Emirat de Dubaï en général et sa capitale en particulier.

En effet, à partir de l'an 2000, Djibouti a noué un partenariat économique stratégique avec la société émiratie Dubaï World Port en lui confiant successivement la gestion de son port, de son aéroport et de sa zone franche. Le territoire est désormais un satellite de Dubaï et il a bénéficié de ses nombreux investissements.

Au cours de la dernière décennie, l'immigration drainée par la capitale djiboutienne s'est tassée tout en se poursuivant. La ville continue à accueillir de nombreux réfugiés éthiopiens et somaliens, les « assimilant » au fur et à mesure tant qu'ils parlent l'une des langues nationales (HCR, 2007). A cela, s'ajoutent les réfugiés et les sinistrés issus de son propre territoire. En dehors de ses propres provinces, les régions d'émigration vers le pôle djiboutien, sont la Somalie dans son ensemble et le Somaliland en particulier, l'Ethiopie dans son ensemble, l'Ogaden et la région Oromia en particulier. Les migrants se dirigent en priorité vers la capitale, Djibouti-ville, qui continue de se développer en concentrant hommes et richesses.

Les migrants attirés jusqu'à la fin des années 1980 sont des Afars et des Somalis. Ceux sont assimilés au fur et à mesure grâce aux nombreux liens familiaux et clanique qu'ils ont avec les Djiboutiens.

A partir du début des années 1991, à la faveur de la chute du pouvoir marxiste en Ethiopie et du pouvoir central en Somalie,

on assiste à une diversification de l'origine ethnique des migrants drainés par la République de Djibouti. On voit désormais arrivés de nombreux Oromos et Amharas. Le processus d'intégration des migrants qui fonctionnait jusque-là relativement correctement se grippe.

Alors que les migrants afars et somalis avaient plutôt tendance à s'installer en périphérie afin de bénéficier d'une parcelle de terrain, les migrants oromo et amhara ont une préférence pour les quartiers populaires du centre-ville.

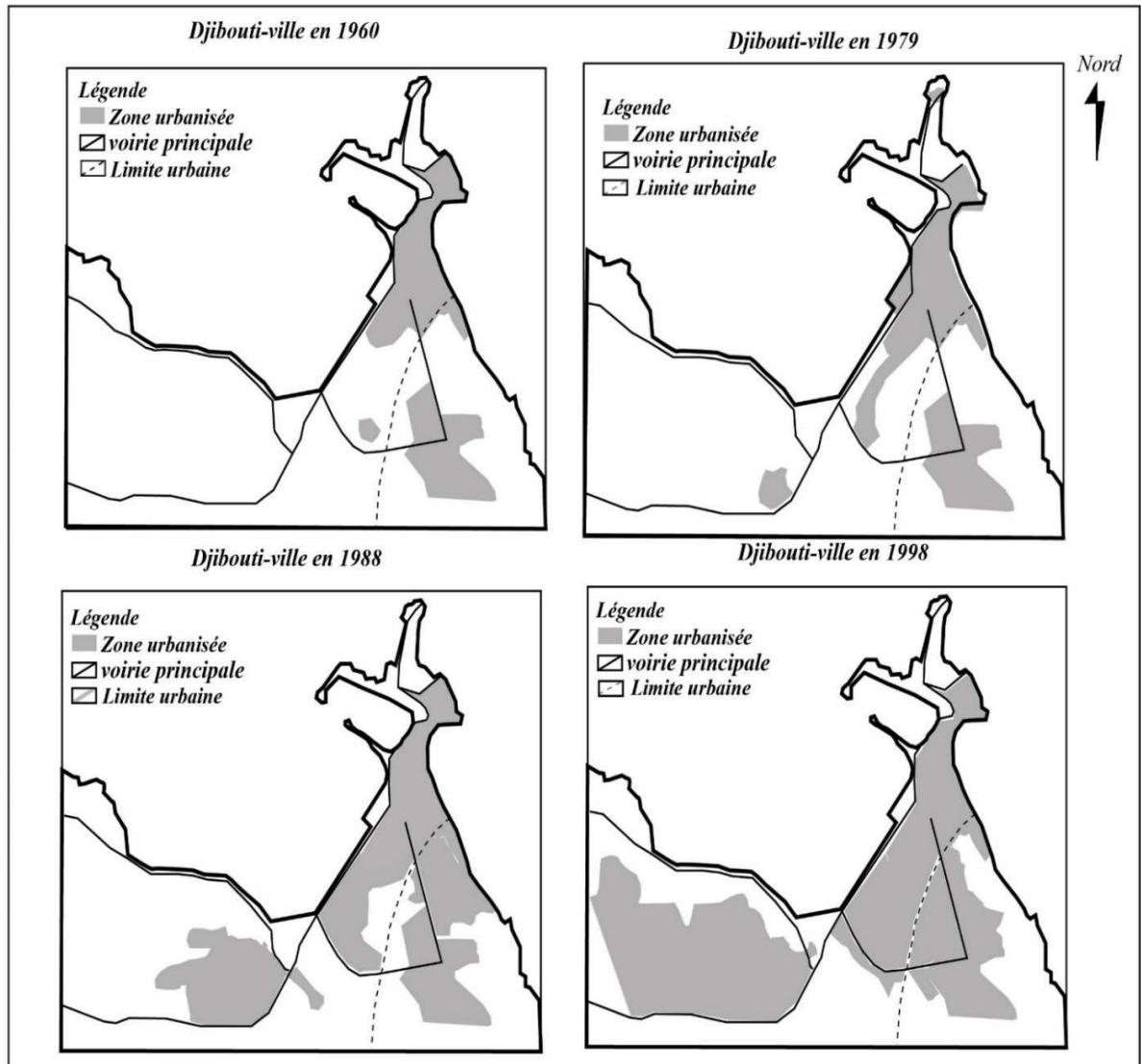
Le cadre du développement de la ville de Djibouti précisé, il convient d'examiner de plus près les territorialités des populations attirées et la façon dont elles composent avec l'espace urbain à l'échelle de la ville.

1.1.2 L'évolution de la production urbaine de la ville dans le temps

La structure urbaine de l'agglomération de Djibouti-ville, étalée sur une superficie totale de 5 850 hectares, se compose aujourd'hui de trois ensembles spatiaux dont nous allons étudier l'historique de la production dans les paragraphes qui suivent :

- Les quatre plateaux madréporiques originaux,
- La plaine alluviale,
- Le plateau de Balbala.

Carte 1 : L'évolution de l'étalement urbain entre 1960 et 1998



Source : DISED-Carte établie par Amina Saïd Chiré, 2015.

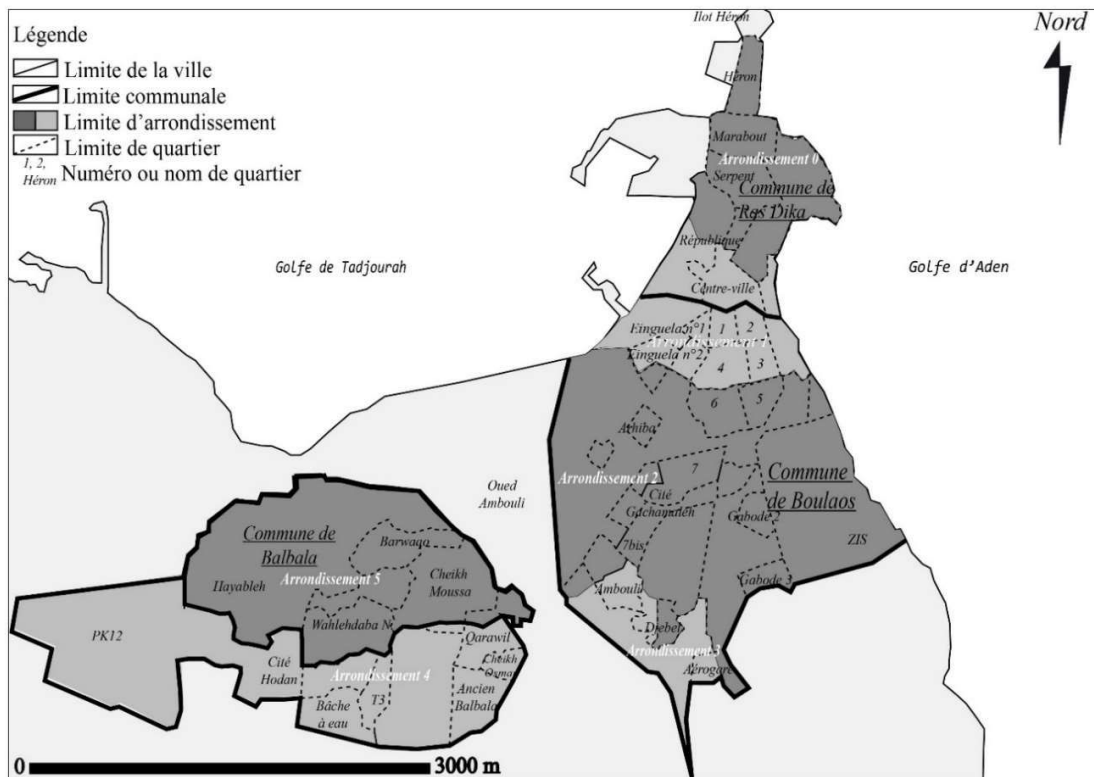
1.1.2.1 La genèse d'une ville

La ville de Djibouti a été créée *ex nihilo* par l'administration coloniale française en 1892 grâce au transfert officiel sur le Ras¹⁷ Djibouti du comptoir français d'Obock. Les Français

¹⁷ Ras : cap.

avaient décidé de créer une ville au lieu-dit *Ras Djibouti* pour des considérations géostratégiques liées à leurs besoins de l'époque : le marché éthiopien. Son site originel a consisté au départ en un cap situé au Sud du Golfe de Tadjourah, dirigé vers le Nord et un prolongement de quatre îlots madréporiques : au sud le plateau de Djibouti est lié au continent par l'oued Ambouli, au nord-est, le plateau du Serpent, au nord-ouest, le plateau du Marabout rattaché plus au nord à l'îlot du Héron. L'administration coloniale française a planifié et installé la ville européenne sur les quatre plateaux madréporiques sus-mentionnés selon un plan en damier. Ces quartiers bénéficient du tout à l'égout et sont connectés aujourd'hui aux différents réseaux d'infrastructures énergétiques, sanitaire, etc.

Carte 2: Structure de la ville



Source : DISED-Carte établie par Amina Saïd Chiré, 2015.

1.1.2.2 La ville prend forme

A partir des années 1940, la France autorise les autochtones à s'installer dans la plaine alluviale inondable de l'oued Ambouli (Commune de Boulaos sur la carte) en leur distribuant des lots à bâtir, tout en leur interdisant d'y construire des logements en dur en attendant son remblaiement, lequel remblaiement n'aura d'ailleurs jamais lieu. Au départ, les quartiers de la plaine alluviale sont au nombre de trois (Quartiers 1, 2 ,3). Dans les années 50, ce chiffre monte à cinq avec l'apparition des quartiers 4 et 5. Les années 60 et 70 voient apparaître quatre nouveaux quartiers, les quartiers 6, 7, Djebel et Ambouli. Les habitants de ces neuf (9) quartiers y ont construit des logements en matériaux légers et de récupération (tôle ondulée et planches de bois). Dans ce secteur de la ville, l'habitat reste de mauvaise qualité et les logements sont étriqués et par conséquent sur-occupés. Situés au-dessous du niveau de la mer, ces quartiers de la plaine alluviale présentent des problèmes d'évacuation des eaux pluviales et/ou usées. Cette situation les rend vulnérables à certains risques sanitaires tels que le paludisme et le choléra. Compte tenu des matériaux de construction utilisés, ils sont également exposés au risque incendie qui survient tous les étés lorsque commence à souffler le vent chaud du *Khamsine*.

La situation foncière et résidentielle des habitants des quartiers de la plaine alluviale demeure précaire jusqu'à ce jour. L'immense majorité des habitants ne dispose que d'une concession provisoire. Malgré tous les programmes de cession à

l'amiable mis en place par les pouvoirs publics, leurs habitants sont peu nombreux à avoir acheté leur parcelle afin d'obtenir un titre foncier définitif et de pouvoir y construire un logement en « dur ».

1.1.2.3 Balbala, une ville dans une ville

La ville de Djibouti est au départ produite par une population étrangère au territoire. Le recensement de 1947 indique que la cité compte 6 000 autochtones contre 11 000 habitants nés à l'étranger ou dont les parents étaient nés à l'étranger¹⁸. Ces premiers habitants sont ceux des villes voisines : Zeïla, Berbera (Somaliland), Aden, Taïz (Yémen). Le transfert de l'administration coloniale vers le nouveau comptoir de Djibouti et les travaux de construction et d'aménagement qu'il engendre ainsi que les nouvelles fonctions dévolues à cette ville (particulièrement le chemin de fer et la fonction portuaire pour la relation métropole et colonie) y attirent une main-d'oeuvre de plus en plus nombreuse, d'abord étrangère et citadine, puis autochtone et pastorale. La polarité économique de Djibouti est ainsi née, avec la création des des emplois qu'offrent les activités portuaires et le chemin de fer, mais aussi de nombreux emplois urbains administratifs et domestiques liés à la présence coloniale, enfin aux aménités, notamment des soins de santé, qu'offre la ville à des populations majoritairement rurales qui n'en disposent pas.

Dans l'entrée en ville des autochtones Afar et Somali-Issa et leur sédentarisation, l'année 1949 constitue une date clé. Au

¹⁸ MULLER, 1959, *Les populations de la Côte Française des Somalis (Mer Rouge-Afrique Orientale)*, Paris : Ed. Peyronnet cité par Philippe OBERLE, Pierre HUGO, op.cit., p.121

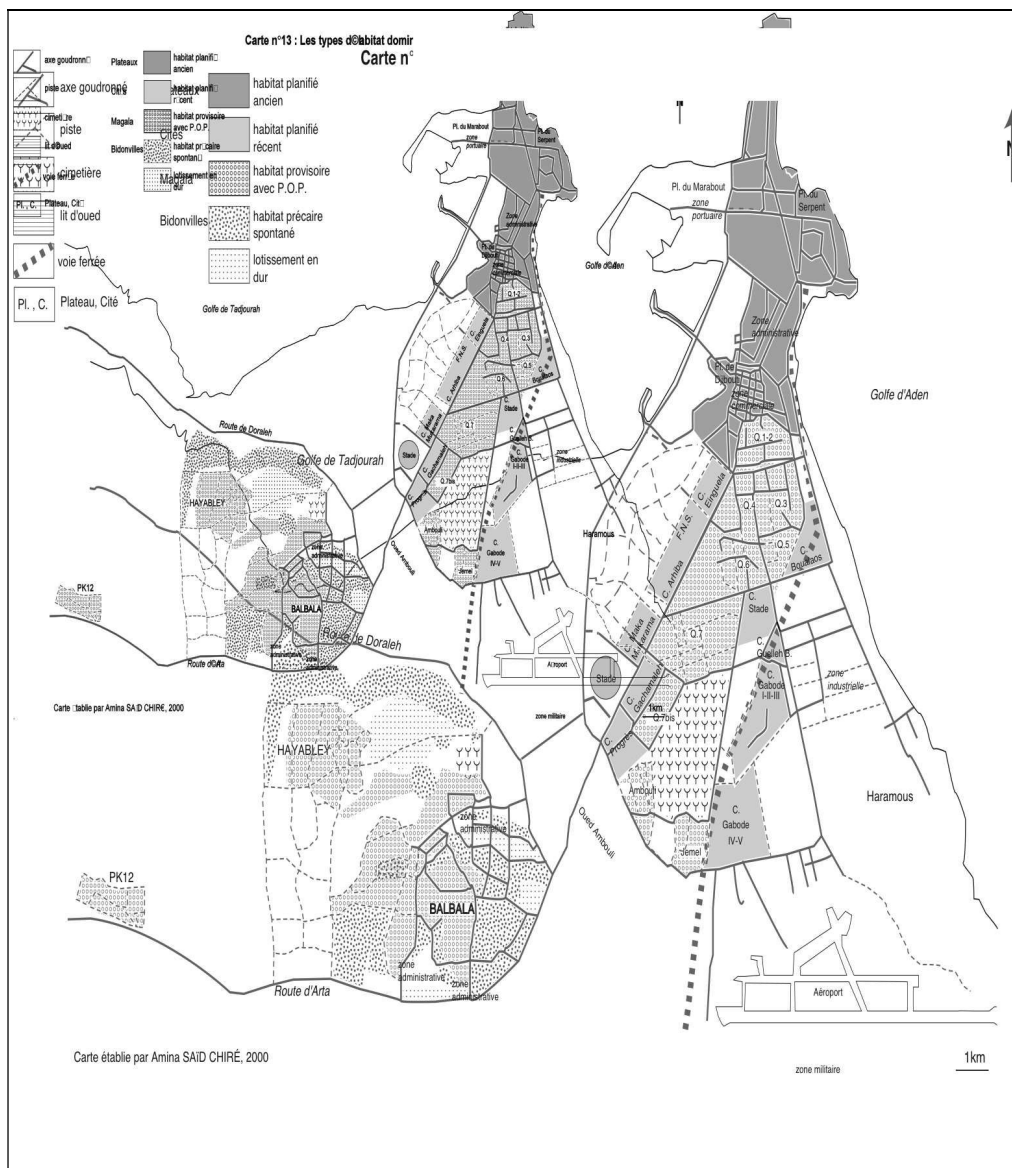
cours de cette année sont en effet créés la zone franche et le franc djibouti¹⁹, monnaie rattachée au Dollar américain. Elle est librement convertible et son but est de favoriser l'essor du territoire²⁰.

Depuis les années 1960, la capitale a connu plusieurs vagues d'immigration dont la plus importante est celle déclenchée par la guerre de l'Ogaden. Les populations attirées sont principalement composées de Somali-Issa, groupe majoritaire dans le territoire. La France, en tant que puissance coloniale avait gardé sous son influence tous les groupes somali-issa évoluant dans la région en les considérant comme ses propres sujets. Dès la seconde moitié des années 1960, ce surplus démographique est absorbé par les quartiers périphériques de Balbala, troisième et dernier ensemble spatial de l'agglomération djiboutienne après Ras Djibouti (actuelle commune de Ras Dika) et Boulaos. A l'échelle des quartiers, aujourd'hui, l'urbanisation de la ville se fait surtout en périphérie.

¹⁹ Décret du 17 mars 1949

²⁰ Aujourd'hui, 1 dollar US vaut environ 177 francs djibouti

Carte 3: Les types d'habitat dominants à Djibouti



Source : Said A. 2000

Situés entre 6 et 12 km du centre-ville, Balbala et ses extensions (Hayabley, PK12) s'organisent sur un plateau basaltique compartimenté par de nombreux petits oueds. L'altitude s'élève progressivement du nord au sud. A l'inverse des anciens quartiers, ce site est à l'abri des crues

dévastatrices de l'oued Ambouli. En outre, sa situation au-dessus du Golfe de Tadjourah favorise sa ventilation et se prête à un drainage naturel. Balbala présente par conséquent de bonnes conditions d'implantation, même si la nature rocheuse du sol limite les choix en matière d'infrastructures et présente des difficultés pour les fondations et l'assainissement.

Ce site est territorialisé au départ uniquement pour sa proximité de la capitale par des candidats à la vie urbaine dont l'objectif est d'entrer dans la ville une fois levé le barrage militaire installé à son entrée. En effet, Balbala est né à l'extérieur d'un barrage militaire autour d'un ancien caravansérail et d'un marché aux bestiaux édifié là dès l'installation de ce dernier (carte n°1). C'est « *au lendemain des affrontements d'août 1966 (...) que la France dressa un double barrage autour de Djibouti (...) ce mur de la honte comme certains l'appelèrent, isole la ville du Territoire* »²¹.

C'est le territoire de prédilection des migrants Afars et Somalis mais pas pour les Oromos.

1.1.3. Un peuplement progressif de la ville

Les répercussions de l'attractivité de la capitale djiboutienne sur sa morphologie sont nombreuses. Entre 1959 et 1972, sa population a augmenté en moyenne de 8,5% par an, pour atteindre les 115 000 habitants à cette dernière date (population totale : 180 000 habitants). C'est à cette époque que les autorités coloniales prennent vraiment conscience du

²¹ LEROUX Rémi, 1998, *Le Réveil de Djibouti 1968-1977, simple outil de propagande ou véritable reflet d'une société ?*, Paris : L'Harmattan, p. 38

problème de surpopulation qui menaçait à très court terme la ville et plus particulièrement les quartiers « indigènes » pour ordonner l'élaboration d'un premier P.D.U. (Plan Directeur d'Urbanisme). Cette décision peut également être considérée comme une tentative de reprise du contrôle de la production de la ville par les pouvoirs publics. Sa « fortification » (barrage, fils de fer barbelé et champs de mines installés autour de la ville en 1966) n'ayant pas mis fin à sa croissance effrénée, la ville avait continué de croître pour passer de 135 000 habitants en 1976 à 175 000 en 1978. Elle connut durant cette période un taux d'accroissement moyen annuel de 14%.

En 1979, la cité spontanée de Balbala comptait, à elle seule, près de 20 000 habitants. En effet, il a fallu attendre décembre 1979 et le franchissement de ce seuil pour que cette cité soit considérée comme faisant partie intégrante de la ville et qu'elle bénéficie d'un plan d'intervention (restauration du « vieux » centre, implantation d'équipements publics et projets de lotissement)²². En toute illégalité et en dehors de tout contrôle des services concernés, les immigrants d'origine rurale y avaient édifié des logements. Ils y avaient construit une ville régie socialement par la coutume (celle des Somali-Issa très majoritaires) et organisée économiquement autour d'un caravansérail et d'un marché aux bestiaux, mais une ville ayant des liens très forts d'une part avec l'univers nomade dont étaient issus ses habitants et d'autre part avec la ville de Djibouti.

²² Groupe Huit-Sedes, 1983, *Djibouti, projet de développement urbain*, Djibouti : Présidence de la République-Ministère des Travaux Publics, de l'urbanisme et du Logement, p. 343

La seconde grande phase d'afflux de population date des années 1990. Elle eut pour contexte général l'éclatement et la guerre civile de la Somalie, la fin du régime marxiste en Ethiopie et la guerre civile en République de Djibouti. Les flux migratoires avaient alors un peu perdu de leur ampleur, lorsqu'à la fin des années 1980, le nord de la Somalie fut embrasé par une guerre civile qui s'est très vite étendue au reste du pays pour y semer famine et désolation. En mai 1991, ce fut au tour de l'Ethiopie de sombrer dans le chaos. Tout en continuant à jouer les zones de repli pour les réfugiés des pays voisins, la République de Djibouti fut elle-même touchée par des troubles inter-ethniques à partir de novembre 1991. Il s'ensuivit durant les années suivantes plusieurs mouvements de réfugiés et d'émigrants Somali, Ethiopiens, Djiboutiens fuyant l'insécurité et les zones de combats. Ils vinrent gonfler l'effectif de la population de la ville de Djibouti, notamment dans le quartier de Balbala et Arhiba.

Aujourd'hui, les critères qui motivent le choix du site ont évolué. La proximité de la capitale n'est plus une priorité. Elle a été supplantée par d'autres avantages en particulier l'existence de terrains libres. Balbala a désormais pour rôle d'accueillir le surplus démographique de la ville de Djibouti.

Deux impératifs semblent guider ce choix. Les migrants Oromos sont particulièrement ciblés par les rafles de la police. Ils se mettent à l'abri dans ces quartiers denses du centre.

Deuxième critère, ces quartiers sont délabrés et ils ont été abandonnés par leurs habitants. Le logement y est donc très accessible. Arhiba est le cas le plus intéressant ainsi qu'Ambouli

et Jebel. Arhiba compte plus de 13000 habitants. On y rencontre des Omoros de la région oromo qui ont l'habitude de côtoyer les Afars.

Les Qotous qui vivent avec les Somalis en Ethiopie vont dans les quartiers somalis comme Ambouli, quartier 6, etc.

1.2 Le rôle des grandes infrastructures dans la polarité de Djibouti : le Chemin de fer et le port de Djibouti

Pour une Ethiopie enclavée, la ligne de chemin de fer reliant la ville-port de Djibouti à la capitale éthiopienne Addis-Ababa a été pendant presque tout le XX^e siècle une ouverture, un « cordon ombilical » permettant sa mise en relation avec le reste du monde. Plus de 50% des marchandises de son commerce extérieur empruntaient cette voie ferrée longue de 784 Kilomètres dont environ 107 kilomètres traversent la République de Djibouti.

Les travaux commencèrent en 1897 et prirent fin en 1917. La ligne fut d'abord exploitée par une société franco-éthiopienne. A partir de 1909 la gestion fut transférée à une société française puis de nouveau à une société franco-éthiopienne en 1959, avant de revenir à la cogestion Djibouto-éthiopienne. Après la révolution éthiopienne de 1974 et l'accession de l'indépendance de Djibouti en Juin 1977, une nouvelle compagnie voit le jour sous-tutelle de deux États par un accord du 21 Mars 1981. La grande responsabilité revient alors à l'Éthiopie 90% et Djibouti de 10%.

1.2.1 Désenclaver l'Ethiopie et valoriser le port de Djibouti

Commencé à la fin du XIXème siècle, exactement en 1897 et terminé en 1917, le chemin de fer permettait de désenclaver d'une part l'Ethiopie impériale et d'autre part, assurer à la colonie française et à son port une importante activité. La France, qui était en concurrence avec les autres puissances coloniales présentes dans la région, l'Angleterre au Soudan et à Aden au Yémen, et l'Italie en Somalie, avait signé en 1894 une convention avec le nouvel et puissant empereur d'Ethiopie Ménélik II. Ils avaient ainsi créé ensemble la « Compagnie impériale de l'Ethiopie pour le chemin de fer de Djibouti-Addis-Abeba ».

L'empereur s'engageait à ne pas autoriser les autres puissances coloniales à construire sur le territoire de l'Ethiopie des lignes concurrentes. Dans son article 10, la convention de 1894 stipulait que toutes les marchandises venant de la République de Djibouti ou de l'Ethiopie seraient désormais acheminées par le chemin de fer.

En dépit de très grande difficultés, pénurie de main-œuvre, maladies des ouvriers etc., la ligne fut rapidement construite. Le 24 décembre 1902, le tronçon Djibouti-Diré Dawa fut achevé. Elle attira une main-œuvre qualifiée venue des pays limitrophes. Grâce à une garantie du gouvernement français, la compagnie de chemin de fer Djibouti Addis-Abeba, n'eut aucune difficulté à trouver les capitaux nécessaires pour terminer les *travaux et la ligne fut inaugurée dans la capitale éthiopienne Addis-Abeba le 7 juin 1917.*



Photo 1: Pose de la première pierre de la gare de voyageurs d'Addis Abeba le 13 février 1928 par le Ras Taffari régent de l'Empire (Collection J.-P. Crozet)

Le chemin de fer a joué un rôle important dans l'immigration en direction de Djibouti. Lorsqu'en juillet 1977, La Somalie a attaqué l'Ethiopie pour récupérer la région somalie de l'Ogaden, les réfugiés fuyant les combats ont emprunté en masse cette ligne ferroviaire pour se rendre à Djibouti.

Jusqu'à l'arrêt du chemin de fer Djibouto-éthiopien, les migrants l'empruntaient pour se rendre à Djibouti. Ceux qui n'avaient de passeport descendaient au poste frontière pour ensuite poursuivre leur route à pied puis en bus ou en camion une fois la frontière traversée.

Après l'arrivée de la ligne de chemin de fer, les migrants empruntaient les bus et les camions qui ont pris la relève.

Certains migrants font la route à pied faute de moyens.

1.2.2 La nouvelle ligne de chemin de fer électrifiée

Au début des années 2000, le train est alors déjà détérioré par un entretien insuffisant des infrastructures et du matériel pendant des années, les conflits et une certaine désaffection des pouvoirs publics pour ce type de transport.

Cependant, le contexte politique et économique régional a beaucoup évolué depuis la fin du XX^e siècle. En Ethiopie, si les tensions régionales demeurent fortes, l'Etat, poussé par la rapide croissance démographique nationale, affirme depuis plus d'une décennie sa volonté de développer le pays. La logique renouvelée de désenclavement, l'ouverture aux investissements étrangers, des priorités de gouvernance en faveur de grandes infrastructures énergétiques durables et de mise en valeur agricole s'ajoutent aux besoins liés à la croissance rapide de la capitale, Addis Ababa. Avec 3 385 000 habitants (est 2008), celle-ci est devenue, par le dynamisme de ses activités, le

marché immobilier et commercial qu'elle représente, ainsi que par son rôle politico-diplomatique international - puisque siège de l'Union Africaine -le pôle majeur de l'organisation spatiale de l'Afrique du Nord-Est.

Dans le même temps, la stratégie de développement de l'Etat djiboutien est de renforcer la place et le rôle de plaque tournante/hub/pôle de transport et entrepôt, et de base militaire internationale stratégique, par la création d'infrastructures portuaires nouvelles et le renforcement des équipements existants.

Ainsi, les intérêts d'Addis Ababa et de Djibouti convergent-ils de plus en plus. Leur intérêt commun a rencontré celui du gouvernement chinois, soucieux de consolider le développement de ses partenariats économiques et notamment ses investissements dans cette partie du continent africain, mais aussi de renforcer la sécurité des routes maritimes qu'utilisent les navires de commerce chinois. Dès lors, l'investissement dans une infrastructure « lourde » permettant un réel désenclavement de l'Ethiopie et l'accès à son marché est devenu une priorité.

Construite par une entreprise chinoise, une nouvelle ligne de chemin de fer électrifiée été inaugurée à Djibouti en janvier 2017.

« Le français » roulait au diesel, « le chinois » est électrique. L'ancien train ne dépasse plus 40 km/h, Les nouveaux convois de 3 500 tonnes de marchandises roulent à 120 km/h. « Le chinois » désenclave l'Ethiopie, sans accès à la mer, et dont

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

90 % des importations passent par Djibouti. En retour, Djibouti accède plus largement au marché immense et émergent que constituent les 105 millions d'Ethiopiens. Les deux pays, en pleine intégration économique, doivent pour l'instant se contenter d'une route en très mauvais état en partie (entre Dikhil et Galafi).

Ce mode de transport « nouveau » contribuera-t-il à l'immigration éthiopienne vers Djibouti et d'autres pays ? L'avenir permettra de la savoir. A l'heure actuelle, le coût d'un aller simple Addis Ababa-Djibouti est relativement coûteux pour les migrants.



Photo 2: La nouvelle ligne électrifiée de chemin de fer (Afrique 7, 2016)

1.2.3 Les routes : des axes commodes pour les migrants venant d'Ethiopie.

Les routes qui relient Djibouti-ville à Addis-Ababa traversent un espace tourmenté, puisqu'elles s'élèvent du niveau de la mer jusqu'aux hauts plateaux dominant le Rift à près de 2 500 mètres d'altitude (Addis Ababa : 2355 m).

Plusieurs routes relient actuellement La République de Djibouti à l'Ethiopie l'objectif étant de désenclaver ce géant africain de la meilleure façon possible.

Jusque dans les années 1990, une seule route reliait Djibouti à l'Ethiopie, le chemin de fer Djibouto-éthiopien. Les axes de communication ont été multipliés à partir de 1998 et du début de la guerre entre l'Ethiopie et l'Erythrée.

En effet, cette guerre ayant privé l'Ethiopie de son principal accès à la mer, le trafic éthiopien s'est redirigé vers le port de Djibouti qui a d'ailleurs été créé dans cette optique à la fin du 1888 ou 1887. Face à la vétusté de la ligne de chemin de fer reliant les deux pays, Djibouti et l'Ethiopie ont entrepris de multiplier les axes de communication. Trois routes ont ainsi été créées : la route Djibouti-Galafi-Addis Abéba et celle Djibouti-Dire-Dawa-Addis Abéba et celle de Djibouti-Tadjourah-Mekelle (financée en partie par un Fond koweïtien).

Lorsque la ligne de chemin de fer historique a cessé ses activités, la route a pris le relais. Aujourd'hui ce sont quelques 1700 camions qui empruntent ces axes pour desservir les marchés éthiopiens. Une nouvelle ligne de chemin de fer a été créée pour réduire les coûts sur financement chinois.

Les migrants empruntent ces différents axes, mais la ligne de chemin de fer reste trop cher pour eux : 3 000FD par personne. Il s'agit d'un tarif promotionnel. A terme, le billet devra coûter 6 000 FD pour aller à Dire Dawa. Et comme il s'agit d'une ligne internationale, seules les personnes pourvues d'un passeport et d'un visa en bonne et due forme peuvent l'emprunter.

Malcommode, même si bien améliorée en territoire djiboutien, longue (avec le détour presque jusqu'à Ali-Sabieh pour gagner Dikhil , elle est très fréquentée, voir encombrée par les camions transportant à l'aller comme au retour des marchandises et de l'équipement.

Ce sont les grandes entreprises de transport éthiopiennes qui dominent le transport entre les deux capitales

Plus de 1 700 camions utilisent chaque jour cette route étroite, où le goudron a partiellement disparu et, là où la route est trop abimée les camionneurs ont créé des tronçons d'évitement. Le tronçon entre Djibouti et Dikhil est refait depuis 2009.

Les Bus reliant Djibouti-Dire-Dawa transportent des passagers. Parmi eux, de nombreux migrants qui ont eu suffisamment de moyens pour pouvoir acheter un billet de passage.

1.3 Des infrastructures portuaires **modernes**

1.3.1 Djibouti, port franc colonial

La construction du port de Djibouti date de 1906. Elle a été entreprise juste après le déménagement de l'administration coloniale française d'Obock, au Nord de la baie. Le site de fond du Golfe de Tadjourah de la modeste cité d'Obock, bourgade de

pêcheurs située au nord-est de Tadjourah avait été choisi comme lieu d'installation de l'administration coloniale en raison du relatif abri pour ses navires.

Le nouveau site choisi dès 1897 était une presqu'île madréporique et marécageuse, vierge de toute habitation. Au début, la ville a bénéficié d'un équipement portuaire sommaire, la jetée du gouvernement faite de blocs de madrépores, construite au pied de la résidence du gouverneur et commandité par Léonce Lagarde.

A son début, le port était construit pour une fonction militaire. C'est plus tard à la construction de la ligne de chemin de fer entre les deux capitales djiboutienne et éthiopienne réalisée par la compagnie Impériale des Chemin de Fer²³ qui est devenu un accès de l'Ethiopie comme arboré dans l'extrait ci-dessous :

« La vocation de principal débouché maritime éthiopien du port de Djibouti était précisée dès sa création à la fin du 19ème par le traité de paix et d'amitié signé par Ménélik roi d'Éthiopie et Léonce Lagarde alors Gouverneur de la Côte Française des Somalis (Dubois, 2003), en plus de la vocation à servir de port d'escale aux navires marchands et militaires assurant le lien entre la métropole et l'Indochine et l'archipel des Mascareignes. Elle se matérialise avec la construction du chemin de fer entre Djibouti et Addis-Abeba²⁴. »

L'arrivée de cette liaison ferroviaire entre les deux territoires a stimulé leurs échanges commerciaux, grâce aussi au nouveau port qui dépasse les anciens ports de la région (Zeïla et

²³ Ce projet fut lancé par le Suisse Alfred Ilg et le Français Léon Chefneux, qui, en 1896, fondèrent une société privée à capitaux étrangers (anglais en majorité), la Compagnie Impériale des Chemins de Fer, avec pour objectif principal la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Djibouti au Nil Blanc en passant par les villes de Harar et d'Addis-Abéba.

²⁴ Abdillahi Aptidon Gombor, *Les réseaux de transport à Djibouti et le développement économique et social*, Thèse de doctorat en économie, Université de Grenoble, 2011 : 91.

Massaoua) et devient progressivement une infrastructure incontournable pour le commerce de l'Ethiopie²⁵.

Pour répondre aux besoins grandissants d'Ethiopie, le port de Djibouti se dota d'un terminal pétrolier dans les années 30. Cette modernisation lui a permis de jouer un rôle majeur dans le transport maritime entre l'Océan Indien et la Méditerranée et dynamisée l'économie de la Côte Française de Somalie et en particulier la ville de Djibouti (Said Chiré, 2017).

Le port continua son accession et deviendra le 3^e port français après Marseille et le Havre après la seconde guerre mondiale. En 1964 et 1984, le transit éthiopien a baissé au profit des ports érythréens (Massaoua et Assab) pour passer de 60% à 10%, à cause à la fédération de l'Erythrée à l'Ethiopie et par son annexion à ce pays en 1962, (Aptidon Gombor, 2011 : 94).

1.3.2 Un port autonome relancé et rénové

Après plusieurs années de crise et des négociations difficiles, Djibouti s'accorde finalement avec des partenaires dubaïotes en 2000 pour remettre le port autonome international de Djibouti (PAID) en état et créer un autre complexe portuaire à proximité de la capitale. Alors qu'il était affaibli par la concurrence régionale, en raison de son état médiocre et devenu trop petit par rapport à l'essor du trafic depuis la crise entre l'Ethiopie et l'Erythrée en 1998, le secteur portuaire djiboutien figure aujourd'hui comme l'un des plus modernes d'Afrique de l'Est.

²⁵ AMINA SAÏD CHIRÉ, LE TRANSIT EN REPUBLIQUE DE DJIBOUTI : LA MOBILISATION ECONOMIQUE D'UNE RESSOURCE IDENTITAIRE ET TERRITORIALE » *hommage à didier morin, pount, n° 11* (2017)

L'éclatement de la guerre éthio-érythréenne en 1998, qui entraîne la fermeture du port d'Assab en Érythrée et le transfert intégral vers le PAID du trafic de marchandises à destination de l'Éthiopie, a aussi joué un rôle essentiel dans le processus de privatisation du PAID (tableau 1).

Avant 1998, la préférence donnée au port d'Assab par les autorités éthiopiennes avait été à la source d'une forte baisse du trafic éthiopien traité par le port de Djibouti, passant de 60% du total en 1964 à 10% en 1984 (A. Aptidon Gombor, 2011). Dès la fermeture de la frontière entre l'Éthiopie et l'Érythrée en 1997, le trafic de transit vers ou en provenance de l'Éthiopie a bondi de 278 000 t. à 1 218 000 t. soit un accroissement de 438,1% (Tableau 1) ! Le trafic du port passant dans le même temps de 1 723 840 tonnes (1997) à 3 150 060 t. (1998), soit un accroissement de 82,7%. Le tableau 1 (Banque centrale de Djibouti, 2003 et 2016) et le graphique ci-dessous sont éloquentes pour montrer la vigueur du transport portuaire éthiopien via Djibouti. Sur la période 1997-2003, les résultats sont aussi significatifs, avec un poste « transit Éthiopie » qui, passant de 278 000 t. à 2 933 000 t, a plus que décuplé !

Tableau 1 : Evolution du trafic de marchandises au PAID entre 1997 et 2003

Marchandises sèches (total entrées et sorties en milliers de tonnes)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Djibouti	197	296 + 50,3%	376 + 27%	390 + 3,7%	392 + 0,5%	275 - 29,8%	357 + 29,8%
Transit Éthiopie	278	1 218 + 438,1%	1 775 + 45,7%	1 918 + 8,1%	1 960 + 2,2%	1 913 - 2,4%	2 933 + 53,3%
Transbordement	920	711 - 22,7%	390 - 45,1%	368 - 5,6%	539 + 45,5%	788 + 46,2%	1 134 + 43,9%
Hydrocarbures	22	807 + 35,6%	1 226 + 51,9%	1 236 + 0,8%	1 337 + 8,2%	1 428 + 6,8%	1 442 + 1%
Autres	116	118 + 1,7%	106 - 10,2%	116 + 9,4%	71 - 38,8%	144 + 202,8%	101 - 29,9%
Total	1 724	3 150 + 82,7%	3 873 + 23%	4 027 + 4%	4 199 + 4,3%	4 548 + 8,3%	5 967 + 31,2%

Sources : Banque nationale de Djibouti (1997 à 2002) et PAID (2003).

Figure 1 Trafic des marchandises entre 2014-2016



Source PAID

Après une période de marasme économique entre 1984 et 1998 dû au transfert du trafic éthiopien sur les ports érythréens, Djibouti retrouva sa

position de Carrefour des routes maritimes entre l'Europe, l'Extrême-Orient et d'Afrique de l'Est.

1.3.3 Aujourd'hui et demain : un pôle portuaire majeur dans la Corne de l'Afrique

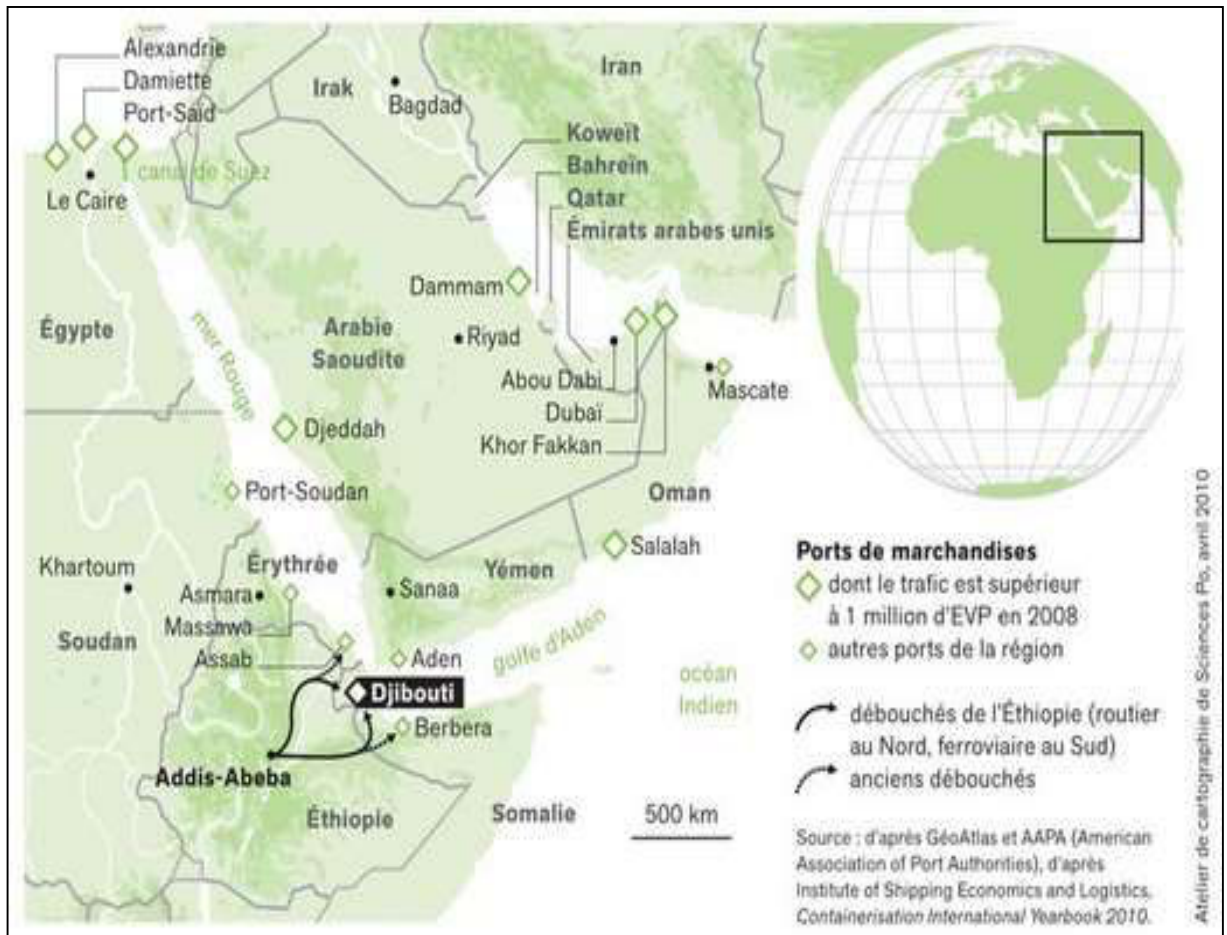
Aujourd'hui, Djibouti se situe sur une route maritime très fréquentée et sur une côte de la Corne de l'Afrique avec un arrière-pays très peuplé de plus de 100 000 millions de consommateurs potentiels²⁶ dont le grand marché éthiopien enclavé de près de 90 millions d'habitants est la composante majeure. Ce littoral est ponctué de ports de tailles très modestes, comme Massaoua, Assab, Tadjourah, Berbera. La présence de ces débouchés potentiels de l'Ethiopie présente un atout pour la montée en puissance de Djibouti en tant que hub ou ports de transbordements. En considérant une croissance soutenue de l'économie éthiopienne voire de celle de la sous-région, Djibouti demeure aujourd'hui le seul port en capacité potentielle de traiter l'augmentation du trafic qui s'en suivrait et que nous constatons déjà depuis plusieurs années. Ainsi, Aptidon Gombor écrit-il sur l'effet de site²⁷ à propos des avantages de Djibouti « un avantage concurrentiel notable pour le site portuaire djiboutien, en termes de génération d'un volume de trafic suffisant pour créer des économies d'échelle, abaisser les coûts de passage portuaire et attirer encore plus de trafic. Ceci peut en retour améliorer la compétitivité de la place de Djibouti, augmenter la demande de transit et

²⁶ G. Pison, 2011. Ce chiffre est obtenu en additionnant les populations de l'Ethiopie, de Djibouti, d'Erythrée et de la Somalie par l'INED en 2011.

²⁷ A. Aptidon Gombor, 2011 : 108

contribuer à une massification croissante des flux en provenance et à destination des pays de la région ».

Carte 4: Djibouti, porte de l'Afrique de l'Est



Source : Atelier de Cartographie de Sciences P. avril 2010

En somme, bien qu'initiée par les bailleurs de fonds, la mise en gestion privée du PAID s'explique surtout par la forte volonté des autorités djiboutiennes de satisfaire et sécuriser durablement le transit du trafic éthiopien par le port de Djibouti, qui représente à lui seul près de 80 % du trafic du PAID, et 70 % de ses recettes en 2002 (Cabanius, 2003). Le fret

éthiopien en transit représente actuellement 85% du tonnage total traité par le port de Djibouti (Banque Mondiale, 2013).

Cependant, d'autres facteurs, tels que la forte proximité du PAID avec la capitale éthiopienne, la bonne qualité de ses infrastructures comparées à celles du port de Berbera, seul autre port que peut utiliser l'Éthiopie en attendant la normalisation des relations avec l'Érythrée. Retenons également comme ayant joué un rôle important la stabilité politique et surtout le climat très favorable aux affaires qui règne à Djibouti depuis des décennies, puisque, fait remarquable dans la sous-région, le change est libre et les transferts de fonds ne sont pas soumis à autorisation.

Depuis lors, l'activité du port a connu une augmentation croissante, en 2014, ce sont plus 11 462 966 tonnes de marchandises, 9,66% par rapport à l'année 2013. Le fret éthiopien en transit représente actuellement 85% du tonnage total traité par le port de Djibouti (Banque Mondiale, 2013 : 8). Le 24 mai 2017, un nouveau cap est franchi grâce à l'inauguration d'un nouveau port polyvalent de la dernière génération, de quoi renforcer davantage les trafics du géant voisin (Ethiopie) avec sa population avoisinante les 100 millions d'habitants, car ce port qui dispose la même tirant d'eau que le celui de Doraleh (18m), projette d'accueillir « *des bateaux de 15000 containers et traiter 9 millions de tonnes de marchandises par an* ».

Conclusion du Chapitre 1

Le présent chapitre nous a permis de présenter la construction de la République de Djibouti et en particulier la ville de Djibouti au large de Ras Djibouti.

La ville de Djibouti a permis de consolider l'indépendance de la petite république coincée dans une zone géopolitiquement très instable. Tout compte fait, les mutations qu'elle connaît confortent les tendances en germe dès sa création. Le port s'est fortement développé et émerge comme le centre logistique indiscutable pour de la région. Forte de ses succès économiques des dix dernières années, la ville rêve - et le pays avec - de se muer en nœud incontournable de tous les flux est-africains et de transformer ce succès en moteur de sa propre attractivité. C'était d'ailleurs déjà le souhait de la France lorsqu'elle y installa un port franc avec une monnaie liée au dollar. La ville exploite donc des avantages historiques, ce qui explique qu'en dépit des transformations qu'elle a subies (parfaitement lisibles dans les paysages urbains), elle ne s'est pas franchement libérée des fonctions qui l'ont fait naître, il y a plus d'un siècle. Seuls les acteurs se sont diversifiés, consolidant la position de Djibouti.

CHAPITRE 2 LE DRAINAGE D'UNE POPULATION DIVERSE

L'étude des conditions d'accueil et d'existence des migrants dans la ville de Djibouti ne peut être dissociée de celle de son territoire, la République de Djibouti. Le nomadisme, la composition ethnique de la population et le tracé des frontières sont à l'origine de nombreuses questions politiques, sociales, économiques et identitaires sans lesquelles il est impossible de comprendre la ville de Djibouti elle-même et sa population.

Aux côtés de populations d'origine variée, la présence massive d'immigrants clandestins est doublée d'une population réfugiée installée en partie dans les camps d'Ali Adé et Hol-Hol.

2.1 L'immigration à Djibouti : des données fragmentaires

Si l'immigration étrangère en République de Djibouti est un fait connu, réel et ancien depuis la création du pays, les travaux sur ce thème sont plutôt rares en dehors des recherches de Said Chiré. La république de Djibouti se caractérise en effet par la pauvreté des ressources bibliographiques qui lui sont consacrées. Peu de travaux scientifiques ont porté sur ce pays, petit par la taille, mais aussi très jeune.

2.1.1 Des données concernant les réfugiés

Djibouti est un Etat relativement stable de la région de l'Afrique de l'Est et de la Corne de l'Afrique, qui joue un rôle central dans la recherche d'une solution pacifique à la crise en Somalie depuis le début de la guerre civile en 1991 lors de la

chute du régime de du président Syaad Barré. Il est en outre devenu la plaque tournante des forces navales qui combattent la piraterie dans le golfe d'Aden et l'Océan Indien. Djibouti a accueilli d'après le HCR, plus 124 287 réfugiés entre 2003 et 2011 et des milliers d'autres les années suivantes dont plus quatre-vingt-treize pour cent sont originaires de la Somalie. La République de Djibouti sert également de lieu de transit pour les mouvements migratoires mixtes en direction du Moyen-Orient et des pays situés au-delà.

Pour la seule année 2015, le HCR prévoyait une arrivée massive des réfugiés somaliens, 22 000 au total, fuyant les guerres et les sécheresses récurrentes dans la région.



Photo 3: Camp des réfugiés d'Ali-Addé (Ismael O., 2012)

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo



Photo 4 : Camp des réfugiés d'Ali-Addé (Ismael O.,2012)



Photo 5: Camp des réfugiés d'Ali-Addé (Ismael O , 2012)

Tableau 2 : Les réfugiés en République de Djibouti entre 2003 et 2011

Pays ou territoire d'origine	Réfugiés	%
Bangladesh	1	0,0008
RDC	1	0,0008
Erythrée	1 302	1,0476
Ethiopie	7 687	6,1849
Irak	9	0,0072
Kenya	18	0,0145
Philippines	4	0,0032
Somalie	115 235	92,7169
Soudan	24	0.0193
Yémen	6	0.0048
TOTAL	124 287	100

Source : HCR 2012

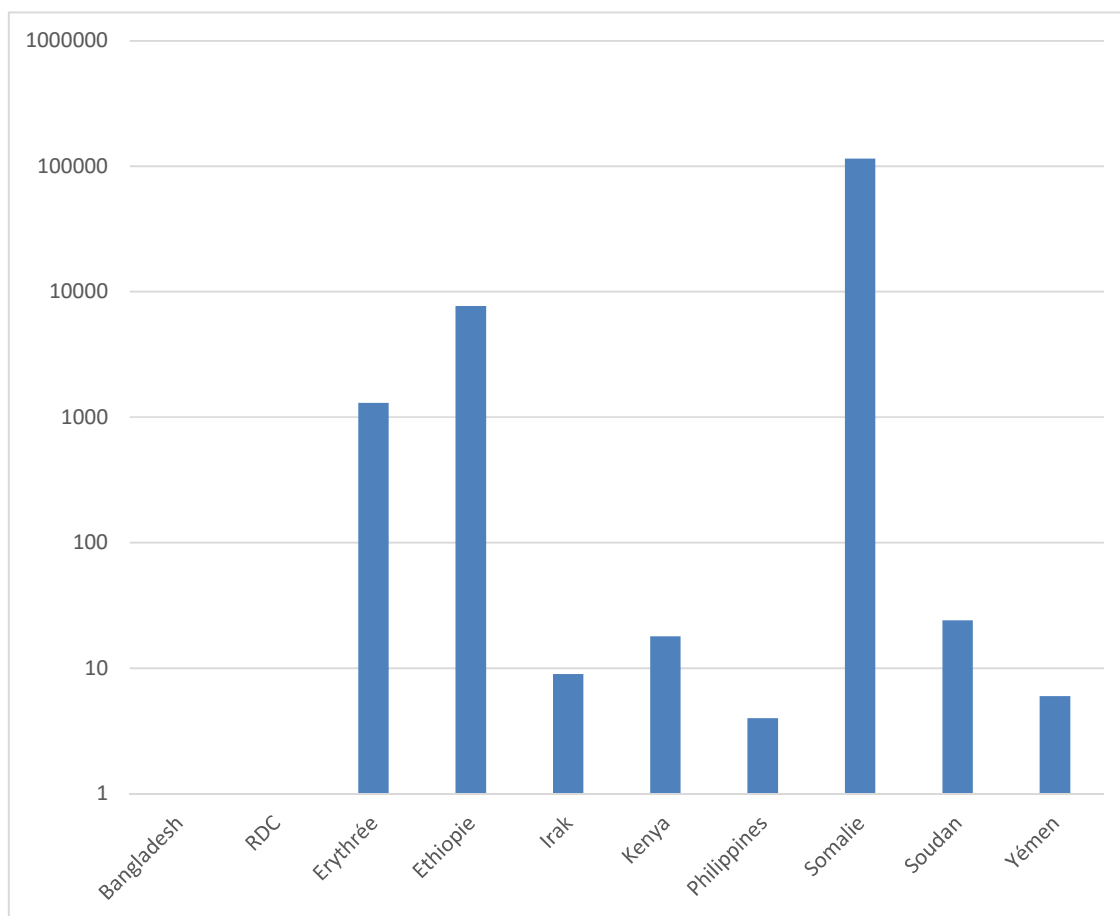


Figure 2 Les réfugiés en République de Djibouti entre 2003 et 2011

Source : HCR 2015

2.1.2 L'accueil massif des réfugiés

En décembre 1978, la République de Djibouti comptait déjà 40 000 réfugiés Somali, Oromo, etc., arrivés de toutes les manières possibles (à pied, cachés dans les wagons du train qui relie Djibouti à Addis-Abeba, en voiture...). Cela a augmenté en 1977, la population totale de la République de Djibouti de 20% (Tab. N° 3). En 1981, les mouvements migratoires attirés par ce

pays étaient estimés à 112 500 personnes par le H.C.R. Compte tenu de ces contextes dommageables, et sous l'arrivée de ces marées humaines, la population de la ville de Djibouti est passée de 60 000 habitants en 1967 à 300 000 en 1985. Les nomades²⁸ transhumants qui dans les années 1940-50 représentaient plus de 70% de la population totale du pays, ne représentaient que 16 % de cette même population²⁹ en 1989. Nous ne disposons pas de statistiques pour ce qui concerne la Somalie et l'Ethiopie, mais nous pouvons supposer qu'il y reste à peu près les mêmes proportions de pasteurs.

²⁸ Rappelons que les pasteurs « transitaires » ont été les premiers à entrer en ville.

²⁹ Jacques GODET, Ahmed GUEDDA, *op. cit.*, p. 113.

Tableau 3: Croissance de la population de la République de Djibouti (1970-1990)

Date	Population en millier	Taux de croissance
1970	166	-
1971	173	4,2%
1973	195	8,3%
1974	212	8,7%
1976	250	8,7%
1977	300	20%
1978	330	10%
1979	345	4,5%
1980	355	2,9%
1981	366	3,1%
1982	375	1,6%
1984	405	5,7%
1985	430	6,2%
1986	456	6%
1987	483	6%
1988	500	3,4%
1989	510	2%
1990	519,9	1,9%

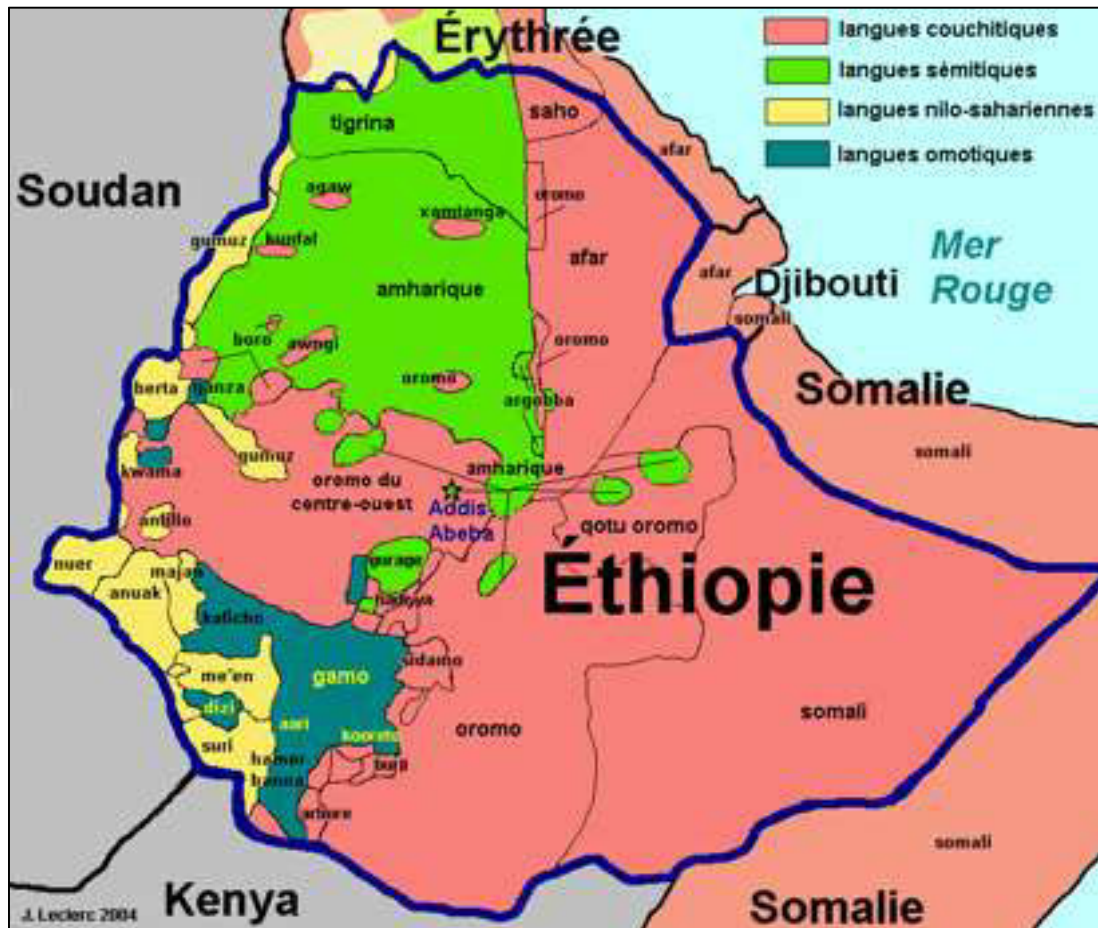
Source : Dinas, (1992)

2.2 Des groupes culturels variés

Les Afars et les Somali-Issa sont des populations très semblables quant aux origines et au mode de vie. Au même titre que les Oromos ils sont Kouchites (descendants de Kouch, fils de Cham et petit-fils de Noé). Les ethnologues et les historiens spécialistes de l'Afrique de l'est indiquent généralement les Afars et les Somali-Issa comme des Chamites orientaux venus d'Arabie méridionale il y a environ 4 000 ou 5 000 ans avant J.C.

Traditionnellement ce sont des nomades et sont tous musulmans, à la différence des Oromos qui sont des agriculteurs et diverses croyances (l'Islam, l'animisme, etc.). Ils utilisent comme habitat traditionnel à la campagne la hutte faite de branchages couverts de peaux.

Carte 5 : Répartition géographique des langues Couchito-Sémitiques



Source : J. Leclerc, 2004

2.2.1 Les Afars

Les Afars comptent entre un million et un million demi de personnes qui se subdivisent en de multiples subdivisions claniques, articulées autour de la distinction entre deux grands groupes : les Assahyammara et les Adohymmara.

D'après E.Chédeville³⁰ les Assahyammara signifient « hommes rouges et Adohymmara « les hommes blancs ». Au premier abord, ces noms traduiraient la différence de couleur entre les plaines argileuses de l'intérieur ou vit le premier groupe et le littoral sablonneux où évolue le second. Pour D. Morin³¹ et E. Chedéville ces premières explications donnent à cette différence un sens politique, en relation au grand flux migratoire en direction de l'Awsa et du Kalo (en Ethiopie), qui eut lieu à la fin du XVIIe siècle et dont l'objectif fut l'expropriation des pâturages de ces régions.

Les Asahyammara seraient ainsi plus combatifs que les Adohyammara. Pourtant, cette division n'a pas d'incidence particulière sur la vie de ce peuple qui occupe un grand territoire scindé entre la république de Djibouti, l'Erythrée et l'Ethiopie. Cette région, surnommée « Triangle Afar », délimitée à l'Est par la côte de la mer Rouge, de la péninsule de Bôri au sud, au fond du golfe de Tadjourah, à l'Ouest par la ligne Bôri-Awash et au sud par la ligne Awash-golfe de Tadjourah où ils cohabitent avec les Oromos et les Somalis.

Une frontière naturelle composée de contreforts montagneux sépare les Afars des Amharas et des Tigréens. La mer Rouge, du Golfe de Tadjourah à Bôri, compose le troisième coté du « Triangle Afar » et la partie la plus aride de cette vaste région.

³⁰ Edouard CHEDEVILLE, 1966. « Quelques faits de l'organisation sociale des Afars ». In *Africa*, vol XXXVI (2), p. 175-178.

³¹ Didier MORIN, 1991. *Le ginnili, poète, devin et guerrier afar*. SELAF, n°327, p. 36-39.

2.2.2 Les Somali-issas : « Une fière et turbulente race de républicains » (Burton)

Le peuple somali dont les Issas appartiennent compte aujourd'hui près de sept millions d'individus, occupe non seulement le territoire sud de la République de Djibouti, l'Est et Sud-est de l'Ethiopie et le Nord-est du Kenya. Les somalis se divisent en six groupes: Issa, Gadaboursi, Hawiyé, , Issaq, Sab, Darod.

Les Darod, le groupe somali le plus étendu, vivent entre le sud-est de l'Ethiopie au sud de la Somalie où ils cohabitent avec les Hawiyé et les Sab. Les Gadaboursi et les Issaq se rencontrent quant à eux dans le nord de la Somalie, tandis que les Issa nomadisent entre l'extrême nord de la Somalie, le sud de la République de Djibouti et l'est de l'Ethiopie.

Les Somali-Issa se disent descendants de Cheik Issa Ibn Ahmed, originaire du Yémen, venu s'installer dans la Corne d'Afrique où il épousa une femme de la côte sans doute d'origine galla (Said Chiré, 2001).

Ces caractères sont particulièrement nets chez les Issa, dont l'individualisme farouche est proverbial dans le monde somali. Pourtant les Issa, souvent très divisés entre eux, savent faire leur unité lorsqu'il s'agit de défendre une cause commune. En territoire français, l'administration coloniale fut plus d'une fois déconcertée lorsque, misant sur des rivalités internes pour parvenir à ses fins, elle se confrontait subitement à un front bien uni.

L'Homme Issa a un sens social et tribal très riche. Par sa naissance il appartient à un groupe au sort duquel il se sent intimement lié. Infime maillon d'une longue lignée, il connaît par cœur et avec une fine précision ses origines et le rang de sa propre génération, la seizième, dix-septième et même parfois le dix-neuvième depuis « le fondateur » de la confédération, Cheik Issa Ibn Ahmed. Il sait réciter le nom de tous ses ancêtres, et quand il rencontre un autre Issa, c'est en récitant ses ancêtres qu'il détermine immédiatement leur degré de parenté. L'Issa apprend sa généalogie alors qu'il est encore petit enfant : sa mère la lui apprend en récitant les noms. Adulte, il lui arrivera parfois encore de la bourdonner pour retrouver le nom d'un ancêtre³².

Il est difficile de chiffrer la population Cisse, mais selon les estimations elle serait de 600 000 à 900 000 individus, s'étendant de Djibouti, Zeila (Somalie) jusqu'à Diré-dawa (Ethiopie). Les Issa nomadisent sur des terres relevant de trois Etats : La Somalie, l'Ethiopie et la République de Djibouti.

La confédération des Somali-Issa se répartit en six (6) grands ensembles : Ceeleye, Holle, Walaldon, Ourweyne, Horoone et Wardiiq, divisés en deux groupes. Le premier groupe (Sadexda Ciise) comprend les trois premières sous-clans, tandis que le deuxième (Sadexda soorac)³³ associe les trois derniers sous-clans. La société Issa n'est pas fondée uniquement sur le lien de

³² BERTIN P., 1968. Noms et fractionnements chez les populations de langue Somali, *Revue Pount*, n° 4 et 5

³³ Les tribus affiliées « Sadexda ciise » descendent directement de l'ancêtre éponyme : Cheikh Issa, tandis que les trois autres tribus sont quant à elles des groupes qui se s'installent à elles pour former la confédération issa.

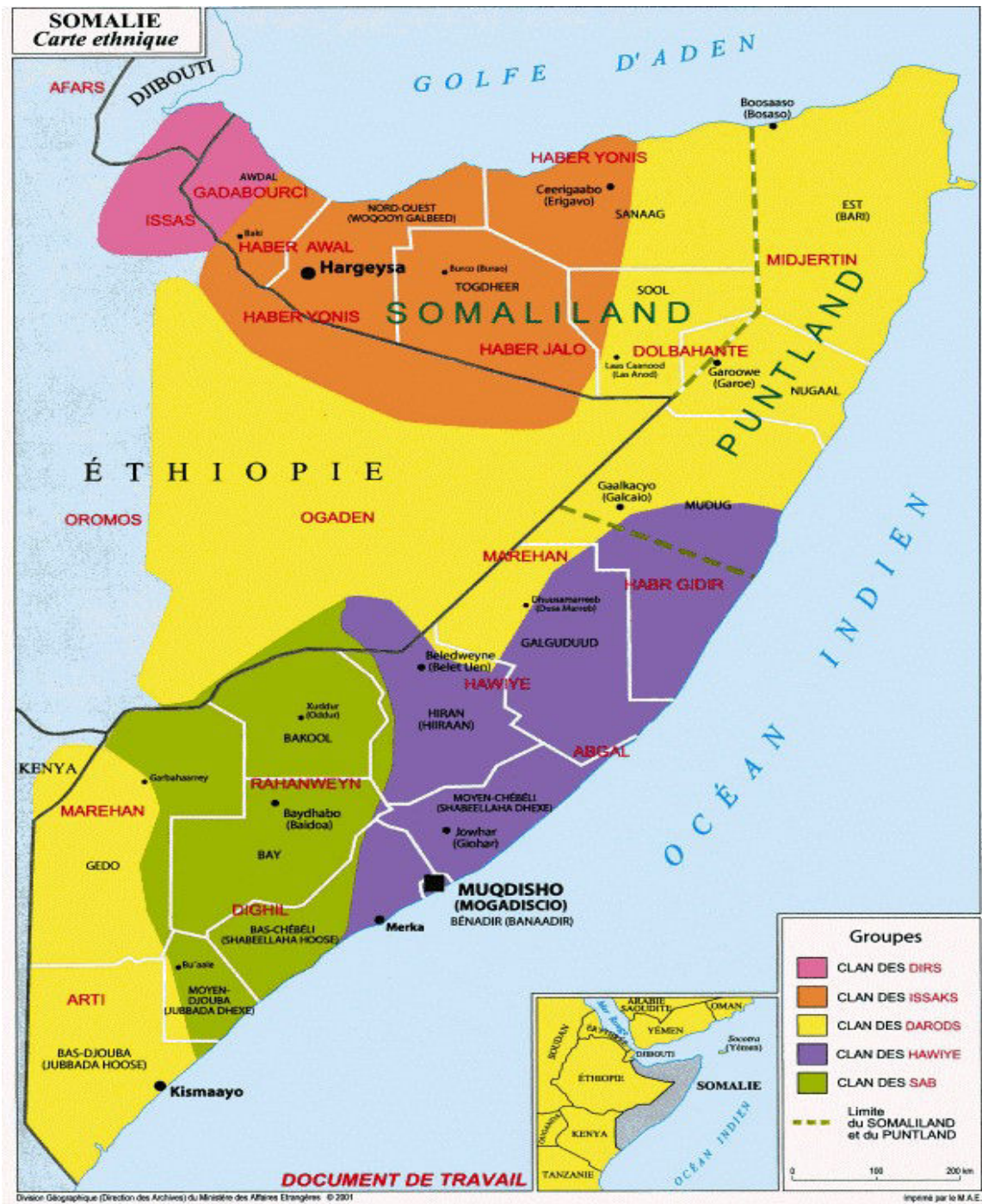
sang. Ils disent volontiers que « le peuple Issa ne forme qu'un », en ce sens qu'une famille de n'importe quel groupe ou tribu Issa peut, si elle le désire, nomadiser dans l'ensemble du territoire Issa.

Contrairement à l'alliance des sous-clans qui ne concerne que l'aspect militaire, l'identité Issa repose aussi sur l'alliance et sur l'idée d'une histoire commune assumée ensemble.

Parmi ces ensembles tribaux, deux ont leurs parcours traditionnels totalement en dehors du territoire djiboutien. Il s'agit des Walaldon et des Wardiiq dont est issu l'*Ugaas* (Chef suprême des Issa).

Les Issa ne connaissent que les limites ancestrales de leur « pays » et ignorent délibérément les frontières artificielles imposées et tracées à l'ère coloniale. Les nécessités de la transhumance obligent les Cissa à circuler sans cesse entre la République de Djibouti et l'ancienne République fédérale de la Somalie pendant la saison fraîche, et en Ethiopie où certains se rendent en saison chaude.

Carte 6: Répartition clanique transfrontalière des Somali



Source : EASO

2.2.3 Les Oromo

2.2.3.1 Le territoire Oromo

Habitants de la région Oromia en Ethiopie, les Oromo sont au nombre de 35 millions d'habitants³⁴ sur une superficie de 359 620 Kilomètres carrés³⁵ et occupent le plus vaste et le plus peuplé des Etats régionaux de l'Ethiopie.

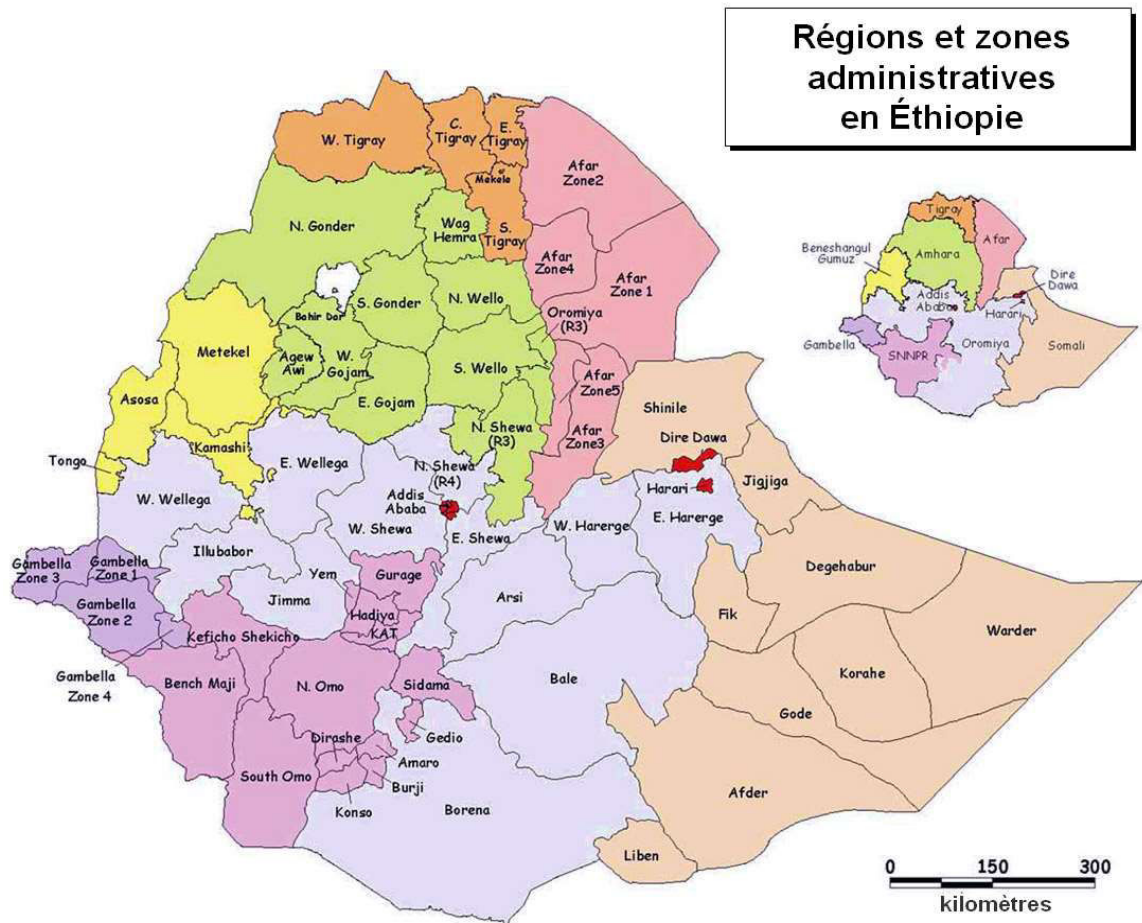
Le taux d'urbanisation de la région Oromia s'élève à 12%. Il est plus faible que la moyenne nationale (16%). La capitale Oromia est aussi la celle de l'Etat fédéral d'Addis Abeba.

Leur aire s'étale vers l'ouest jusqu'aux frontières du Soudan, vers les pâturages arides qu'ils disputent aux Somali de la région Ogadan (ou Ogaden). Elle se prolonge au sud le long de la rivière Tana au Kenya, et s'approche des bordures du plateau du Tigray au nord.

³⁴ C.S.A., 2017.

³⁵ Région Government of Oromia, 2003.

Carte 7 : Régions et zones administratives en Ethiopie



Source : USAID/Ethiopia Map Room

Carte 8 : Découpage administratif de l'Ethiopie : Région Oromia

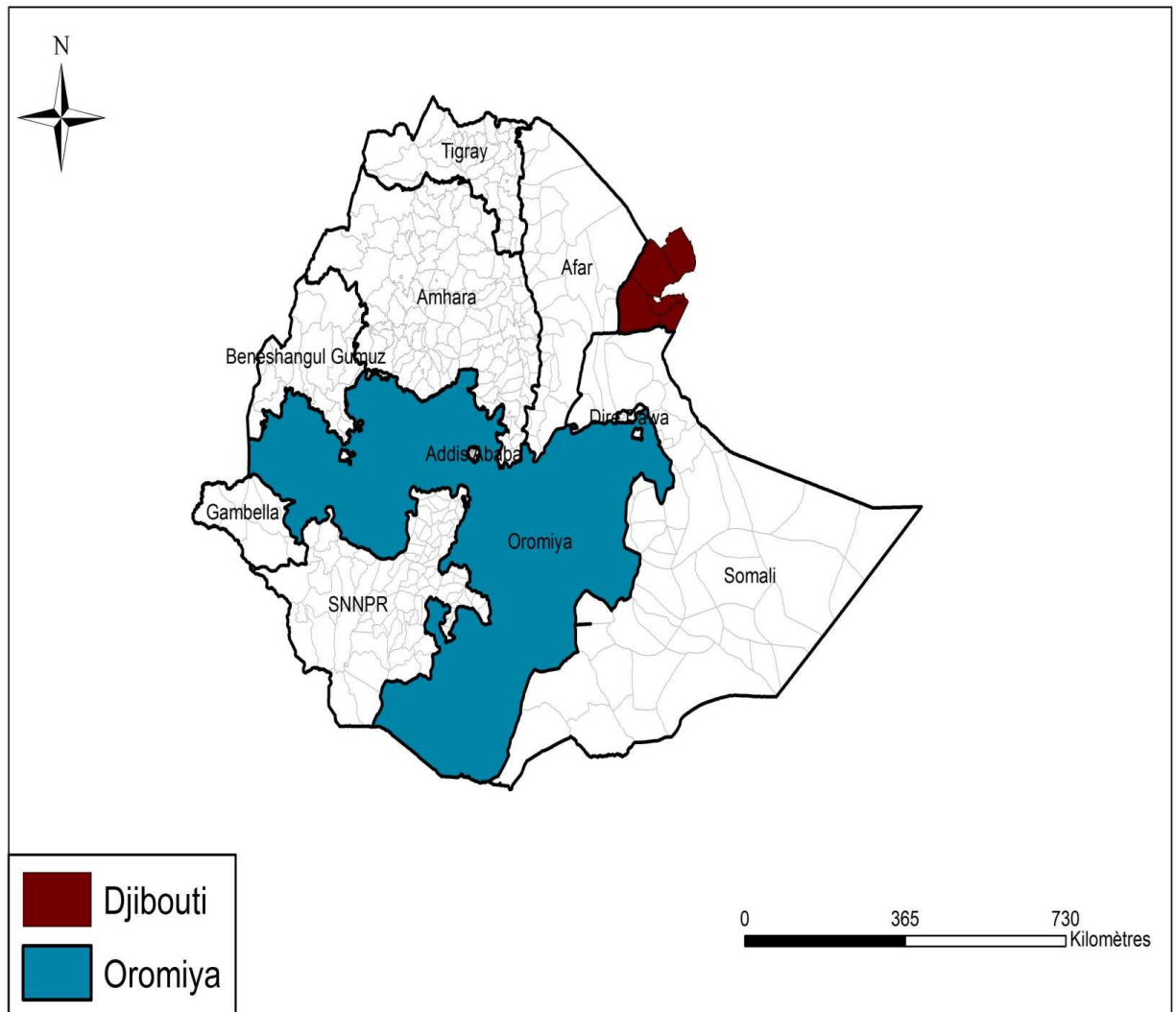
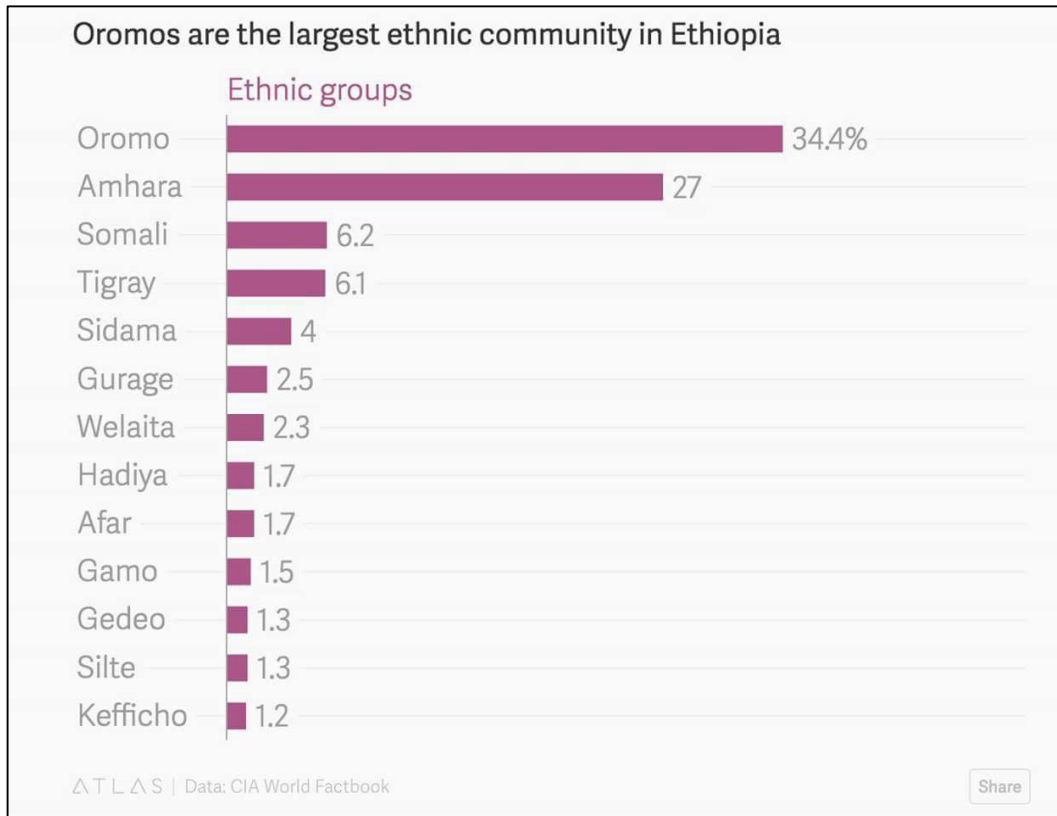


Figure 3 Les Ethnies en Ethiopie



Source: Atlas, data CIA World Factbook, 2014

2.2.3.2 Les clans et la gestion du territoire

Les différents groupes régionaux qui composent le grand ensemble Oromo sont en contact avec quasiment tous les autres ensembles ethniques du pays. Etant donné la cartographie de l’Ethiopie, le territoire du peuple Oromo apparaît comme la pièce majeure, qui tiendrait l’unité et la cohésion nationale. L’autre particularité des Oromo, c’est bien le brassage de leur identité qui s’est accommodée à toute la palette des configurations sociales et culturelles qui composent la diversité éthiopienne.

D'une région à une autre dans le pays Oromo, leur mode de vie est varié sur une large gamme de pratiques pastorales et agricoles et il n'exclut pas les activités citadines modernes. Peu importe la région, qu'elle soit de basse ou de haute altitude : chez les Oromo, l'élevage bovin est l'activité dominante. Tous disposent de cheptels très importants.

Leurs appartenances religieuses sont scindées entre l'islam que l'on trouve en majorité à l'Est et au Sud-ouest, les églises évangéliques qui sont présentes à l'Ouest et enfin l'église orthodoxe qui est implantée dans le Nord.

2.2.3.3 Une conquête territoriale autour d'une identité commune

Selon Gérard Prunier (2007) les Oromo sont fréquemment désignés par un nom à connotation péjorative de Galla et ils étaient longtemps dépeints dans la littérature historique des chrétiens d'Ethiopie ou dans les autres récits de voyageurs étrangers, comme un peuple de guerriers redoutables, des brigands ou même des païens.

Progressivement, les clans oromo se lancèrent dans des mouvements de conquête territoriale et s'organisèrent autour d'une langue dont les dialectes régionaux sont entièrement inter-compréhensibles et d'un système unitaire, le *gadaa*, établi « comme un modèle républicain spécifique oromo » s'opposant à la structure très autoritaire et très hiérarchique du royaume chrétien d'Ethiopie (Gascon 1998).

Toujours dans une quête de réunification et surtout d'uniformisation, ils commencent par l'abandon de la dénomination « *Galla* » aux connotations méprisantes appliquées

à ce peuple par ses voisins territoriaux. Ils obtiennent satisfaction en 1979 par le régime révolutionnaire de Mengistu Haile Mariam dans le cadre de la reconnaissance par ce dernier de la diversité culturelle de l'Ethiopie (Tamru B. 2007).

2.3 Les Frontières et la mobilité des peuples

La facilité d'adaptation pour l'immigrant, les frontières coupant les zones de nomadisme, le fait que la ville de Djibouti se trouve en zone Somali-issa, sont un ensemble de raisons qui pose le problème principal de cette ville : l'importance, le contrôle et l'intégration de l'immigration.

2.3.1 Les tribus Couchites

Les tribus Couchites (carte 4) ont effectué leurs dernières migrations en se dirigeant du sud vers le nord : les Oromo occupèrent les plateaux inférieurs en Ethiopie, les Afars remontèrent le long du littoral, suivis des Somalis dont les Issas constituaient l'avant-garde. Les Afars, bloqués dans leur marche par les Tigréens, fondèrent le royaume d'Adal (XVIII siècle) de Harrar à Zeila : ils furent progressivement refoulés vers le nord par les Issa aux XIX-XXè siècles en quête d'une nouvelle terre. Actuellement la ligne de séparation entre les deux peuples dans la République de Djibouti passe au Lac Abbé et à l'entrée du Goubbet-el-Kharâb. Les nouvelles frontières (frontières coloniales) ont scindé les terres de parcours de certaines tribus. Il s'agit, chez les Afar, des tribus Adali, Badoitamélas, Madima, Gafra, Débné, Arkalto.

2.3.2 La sédentarisation massive des pasteurs Somali et Afar

Chez les Issa le problème se pose différemment en raison de la liberté de nomadisme, mais ce sont surtout les sous-clans Mamasan, Fourlabé, Odahgob, Orweyné qui migrent de part et d'autre des frontières.

La colonisation et construction de la ville moderne (Djibouti-ville) dans le parcours pastoral ont jeté les bases de la sédentarisation des pasteurs Somali et Afar en leur offrant la possibilité d'exercer des activités nouvelles complémentaires à leur activité pastorale. Mais les stratégies qui sous-tendent actuellement ce phénomène sont toutes autres.

Depuis la fin des années 1970, l'immigration d'un certain nombre de pasteurs est de plus en plus motivée par la recherche de nouvelles ressources. Cette situation trouve son explication dans la précarisation de plus en plus grande des conditions de vie dans les campagnes et les villes secondaires de la région, en raison de la guerre, de la sécheresse, de la crise économique.

Comme partout ailleurs, les frontières coloniales suivent les lignes géographiques qui relient des points connus : montagnes, lacs, puits, routes, etc., mais ignorent les réalités territoriales locales, les limites des sultanats indigènes et des zones de déplacement des différents groupes par exemple. Cependant, cette situation a un avantage. Lorsque des problèmes surgissent d'un côté de la frontière, les populations concernées peuvent se réfugier de l'autre côté, sans être pour autant exilées culturellement. C'est ce qui se passe généralement dans la région depuis 1977.

2.4 Les causes historiques des émigrations vers Djibouti et leurs conséquences

C'est à partir des années 1970 que débute l'arrivée massive des Somalis et la première grande phase migratoire vers la République de Djibouti. Les causes sont multiples, depuis une dizaine d'années, leur mode de vie traditionnel se déconsidérait à cause d'une sécheresse chronique et d'un désagrément social dû par la révolution éthiopienne de 1974 et quelques années après par la guerre entre l'Ethiopie et la Somalie en 1977.

2.4.1 Une sécheresse dévastatrice dans la région

La grande sécheresse de 1974 appelée Daba dheer (sans fin ou sans queue) par les Somali, aurait ravagé plusieurs millions de têtes de bétail. Elle a aussi emporté plusieurs dizaines de milliers d'homme et ruiné plusieurs autres centaines de milliers de cultivateurs et d'éleveurs en Somalie, en Ethiopie et Djibouti³⁶.

En causant la ruine d'un bon nombre de pasteurs, ce contexte climatique particulier a favorisé l'avènement d'un premier afflux de populations dans la ville de Djibouti et l'ensemble du pays (Said Chiré 2001).

Ce changement, notamment en terme foncier, ne semble pas avoir été du goût de tout le monde Même si elle a très peu concerné les éleveurs Somali et Afar, la réforme agraire a au

³⁶ Nous n'avons pas réussi à trouver des sources crédibles quant au nombre exact des victimes de cette sécheresse, qu'elles soient humaines ou animales.

contraire déclenché une nouvelle vague migratoire vers la République de Djibouti.

2.4.2 La guerre d'Ogaden

La Somalie attaqua l'Ethiopie en 1977 pour reconquérir l'Ogaden, la région Somali située au Sud-est de l'Ethiopie. Une région à majorité peuplée de Somali. Trahi par son allié majeur, l'Union Soviétique qui lui quitte et arme le camp adverse, la Somalie perd cette guerre. Cette guerre provoqua un exode rural sans précédent dans la sous-région. En 1978, les réfugiés étaient estimés à 300 000 personnes (Haut-Commissariat aux Réfugiés, 1981).

Fragilisées par la sécheresse des années 70, et par la fin du commerce caravanier, les sociétés pastorales sont complètement déstructurées, les jeunes sont rejoint les villes avant que la guerre d'Ogaden détruit la région.

2.5 Une occupation de l'espace très variée

L'occupation de l'espace de ces différentes populations et plus particulièrement des Issa et des Afar n'a pas toujours été la même dans le temps.

Chez les Issa, qui au début du XIXe siècle occupaient une région comprise entre Mieso (Ethiopie), Xis (Au nord de la Somalie, l'actuel Somaliland) et Djibouti, avaient été refoulées vers le nord à la conquête de terre occupées jusque-là par les Afar. A cela plusieurs explications s'imposent.

En premier lieu, ils auraient été appelés à soutenir des groupes Afar en guerre contre d'autres groupes afar pour accaparer des espaces de parcours démographiquement vidés à cause d'une guerre fratricide.

Deuxièmement, chassés par les voisins Issaq et Gadaboursi, les Issa seraient partis à la recherche d'autres pâturages (Chiré 2012).

L'occupation par la guerre créant le droit dans la région, les Issa sont aujourd'hui établis dans une région comprise entre Zeïla (Somaliland), Djibouti et Mullu (Ethiopie).

La preuve de leur expansion territoriale ultérieure réside dans les nombreux toponymes afar que l'on rencontre aujourd'hui en plein pays Issa : Dhaasbiyo³⁷ , Assamo³⁸ et Hemed³⁹.

Aujourd'hui la ligne de partage entre les deux communautés se situe entre le Golfe de Tadjourah à Djibouti et Mullu en Ethiopie. Elle se poursuit et passe au sud du Lac Abbé puis se prolonge en profondeur en direction de Awash en Ethiopie. Au premier abord, cette « frontière » est matérialisée par un changement d'habitat et de tenues vestimentaires. Au nord, les Afar se servent des nattes de feuilles de palmier local (palmier doum) pour fabriquer leurs huttes, qui en outre prennent une forme ronde et une hauteur relativement réduite.

Les Issa au sud, utilisent des matériaux plus variés (cuir, tissu, roseau, tapis de fibre...) pour construire leurs tentes qui ont des formes moins régulières et sont plus spacieuses que celles de leurs voisins.

³⁷ Dhaasbiyo viendrait de l'expression afar « dhacasbuyyi » qui signifie « la mare à la pierre rouge ».

³⁸ Assamo signifierait aussi en Afar « la rouge ».

³⁹ Le mont Hemed qui situé au sud du Goubet-el-Kharab porte chez les Issa le nom de Dolcad.

Les tenues vestimentaires matérialisent le passage d'une zone de parcours à une autre. Les hommes portent certes la même « *fouta* » (sorte de kilt), mais différemment. Les Somali-Issa la portent plus courte et plus près du corps. Chez les femmes, leurs tenues sont au contraire totalement distinctes. Les femmes Issa sont habillées de drap de coton ou de popeline noués au dessus de l'épaule droite et autour de la taille. Cette tenue est couronnée par une longue jupe de coton très coloré. Leurs cheveux sont tenus serrés sous un foulard de gaze noire. Chez leur voisin afar, elles mettent des pagnes de coton qu'elles attachent autour de la taille. Le haut du corps est couvert d'un voile de gaze, tandis que leurs cheveux sont tressés en de fines nattes.

Telles sont les caractéristiques qui permettent de distinguer à première vue les « pays » afar et issa.

Conclusion chapitre 2

Djibouti est espace et surtout lieu (Djibouti ville) de concentration des migrants de diverses origines et cultures : sur la migration, qui a conduit les populations fuyant conflits et sécheresse, majoritairement à Djibouti en raison de la stabilité relative du pays durant cette période et de la possibilité d'y être aidé.

La proximité géographique des régions de départ avec Djibouti et les liens avec les communautés ethniques jouent également un rôle primordial pour leur installation.

Conclusion de la première partie

Les migrations éthiopiennes vers la République de Djibouti sont anciennes et se déclinent sous plusieurs formes. Elles ont été déclenchées par la colonisation française quand celle-ci a créé Djibouti puis décidé de réaliser la voie ferrée Djibouti-Addis Ababa, mais ont depuis changé de nature, de direction et de volume.

Au début de la création de la ville de Djibouti et pendant la colonisation, la division internationale du travail a entraîné un flux de main d'œuvre presque ininterrompu des villes et campagnes éthiopiennes et somaliennes vers la République de Djibouti pour la construction de la ville, du port et du chemin de fer.

A l'indépendance et dans les décennies suivantes, les flux migratoires se sont réorientés et se sont diversifiés. Les guerres successives en Ethiopie, en 1977 et 1991 ont provoqué un exode généralisé et de plus en plus d'éthiopiens ont pris la direction de la République de Djibouti, mais aussi partout dans le monde.

DEUXIEME PARTIE

LES MIGRATIONS OROMOS : ITINERAIRES, RESEAUX MIGRATOIRES, ACCUEIL ET INSTALLATIONS

Introduction de la partie II

Durant les dernières décennies, les mouvements migratoires se sont trouvés enrichis par de nouvelles lectures des conditions structurelles du mouvement. Selon Faret. L (2003 ,aux théories classiques, centrées sur l'existence de chaque extrémité des pôles de la migration de facteurs attractifs et répulsifs, sont venus s'adjoindre des schémas explicatifs davantage attentifs aux composantes sociales et culturelles des processus.

La place des logiques d'autoreproduction sociale du modèle migratoire a notamment été soulignée comme élément de la permanence des mouvements dans les régions d'émigration. L'attention portée à cette dimension a permis de voir le processus migratoire comme une pratique sociale et culturelle pouvant déborder et se reproduire hors du seul cadre de la stratégie économique individuelle (Faret 2003).

Avec l'ouverture croissante des économies de deux pays depuis la création de la République de Djibouti, le transfert des activités maritimes éthiopiennes au port de Djibouti suite au conflit militaire entre l'Ethiopie et l'Erythrée en 1998 et l'apparition de nombreux autres flux entre les sociétés éthiopienne et djiboutienne (flux commerciaux, informatifs, technologiques, énergétiques, hydrologiques (projet d'adduction d'eau potable), monétaires...), la mobilité des personnes s'inscrit peu à peu dans un autre cadre d'analyse, celui d'espaces régionaux intégrés où la mobilité de la main-d'œuvre fait partie des logiques d'adaptation aux conditions de production de type « mondialisé ».

Dans ce schéma général, l'intérêt que nous portons aux logiques spatiales tient lieu de questionnement permanent : si l'on admet que l'existence d'un différentiel dans l'espace puisse être la source d'un flux (comme il en serait d'un cours d'eau entre des points d'altitudes différentes), tout point du territoire éthiopien devrait logiquement donner lieu à une activité migratoire à destination de Djibouti et des pays du golfe. En allant plus loin dans cette logique, on pourrait s'attendre à ce que deux gradients organisent la distribution du phénomène. Avec l'augmentation de l'amplitude du différentiel de rémunération et effectivement la recherche du travail, l'importance du fait migratoire devrait s'accroître selon les disparités du développement régional en Ethiopie.

Les faits montrent qu'il est loin d'en être ainsi et convient de se garder de toute interprétation s'en tenant aux seuls critères économiques ou relatifs à la distance. En Corne de l'Afrique comme ailleurs, les théorisations successives du fait migratoire ont montré que dans aucun cas la migration internationale (plus encore que celle à l'intérieur d'un même territoire national) ne pouvait être exclusivement expliquée par un modèle limité à quelques variables de ce type (Simon 2008).

L'objectif de cette partie est d'analyser l'organisation sociale et spatiale de l'immigration oromo en République de Djibouti.

Cette partie abordera en premier lieu le cheminement migratoire des candidats à l'exil en revenant sur l'espace migratoire oromo et en examinant les régions de départ comme les régions d'accueil. Elle examinera ainsi les caractéristiques

des régions qui incitent au départ, tout comme le rôle de la métropole djiboutienne dans cet espace migratoire oromo.

La démonstration se poursuivra avec l'examen de l'organisation sociale et matérielle de la migration oromo. Elle se terminera avec l'analyse de la spécificité de la territorialité oromo à Djibouti-ville.

CHAPITRE 3 L'EMIGRATION VERS DJIBOUTI

L'existence de foyers régionaux d'émigration et la complexe question des causes du mouvement appelle à trouver, même si l'objet central de notre préoccupation n'est pas exactement là, un éclairage dans la distribution spatiale du phénomène.

3.1 Le rôle de la ville de Djibouti dans l'espace migratoire Oromo

D'après le recensement de 2009, l'agglomération djiboutoise concentre plus de 89% (121 521 habitants) de la population étrangère installée en république de Djibouti. Il s'agit du foyer principal d'accueil des migrants Oromo depuis trois décennies. La ville de Djibouti a donc un rôle important et privilégié dans l'espace migratoire Oromo, elle est aussi le seul passage pour beaucoup de ces migrants, et un passage obligé, pour accéder à aux pays de la péninsule arabique⁴⁰.

Cependant, malgré l'inexistence de travaux scientifiques à ce sujet, il est admis qu'il tient un rôle particulier dans « l'espace migratoire » de la Corne de l'Afrique.

En effet, les Ethiopiens et Somaliens souhaitant migrer à Djibouti ou dans la péninsule arabique ont plutôt tendance à prendre la direction de Djibouti. A l'opposé, les candidats souhaitant se rendre en Europe empruntent la route du Soudan, continuent vers la Libye et traversent la Méditerranée dans les conditions difficiles connues par tout le monde aujourd'hui.

⁴⁰ Djibouti est actuellement (2017) le seul débouché maritime proche de l'Ethiopie accessible aux ressortissants de ce pays.

Djibouti-ville, la grande ville étrangère la plus proche de la région Oromo en Ethiopie reste donc une place forte de l'immigration Oromo, un mirage de prospérité alimenté par la réussite relative de quelques uns et par des perspectives plus prometteuses qu'en Ethiopie. La stabilité politique, l'intégration sociale et économique, même si elle est encore très relative, de certains migrants ont permis la construction d'une image positive et attractive de la destination djiboutoise. La ville de Djibouti a gardé son rayonnement prometteur, elle reste un havre de paix et de prospérité pour des centaines de milliers de paysans de Haraerge, de Balé, de Jimma ou d'ailleurs. L'accès facile aux travail grâce aux anciens installés, qui parfois leurs offrent un hébergement.

3.2 Des Itinéraires relativement directs

S'il y a un aspect peu étudié de la migration éthiopienne à Djibouti, c'est celui des parcours entre les régions de départ en Ethiopie et les lieux de destination. Pourtant, l'intensité du mouvement de personnes entre les deux Etats doit inciter à avoir à l'esprit l'impact de ces flux permanents de personnes, qui font de la frontière entre les deux pays l'une des plus « actives » de la Corne de l'Afrique. Hormis les échanges commerciaux entre les deux pays, l'OMI a dénombré en 2012 plus de 130 000 clandestins éthiopiens (OMI, 2012) qui ont traversé cette frontière en direction de Djibouti. Il est cohérent de penser que le chiffre des déplacements est en fait bien supérieur si l'on y ajoute les déplacements directs par voiture,

les passagers cachés dans des camions, ceux qui traversent à pieds, etc.

L'existence de tels flux de personnes est particulièrement perceptible dans les villes frontalières (Ali-Sabieh et Dikhil), où l'on observe en permanence l'intense activité que ces déplacements produisent. Cela étant, la portée réelle d'une telle circulation des personnes ne se limite pas à ces lieux où la concentration des individus en mouvement est manifeste. Au-delà de la seule région frontalière, c'est l'ensemble des territoires affectés par ces mouvements qu'il convient d'interroger sur les raisons de leur dynamique, de leur spécificité et de leurs effets induits et sur l'impact que cette mobilité peut avoir sur la ville de Djibouti.

Les flux de la migration, ceux des personnes mais aussi ceux des capitaux et des marchandises qu'ils génèrent, donnent lieu à une circulation intense et permanente le long de chemins particuliers.

Ces « *routes de la migration* », résultat de facteurs tout autant historiques que géographiques, ne sont en effet pas des espaces figés : les « *va-et-vient* » qu'elles supportent sont l'objet d'activités spécifiques et informelles, créatrices de gains, productrices de stratégies individuelles et sociales, révélatrices aussi de conflits entre acteurs en présence (passeurs et forces de l'ordre). En bref, elles sont une composante importante de l'espace migratoire, l'une des plus dynamiques, et méritent en cela une attention particulière.

On distingue en République de Djibouti deux types d'itinéraires migratoires, des itinéraires migratoires directs du point départ

vers la ville de Djibouti, et des itinéraires vers la capitale avec une ou des étapes dans les villes frontalières.

3.2.1 Les Itinéraires directs

La majorité des migrants oromo que nous avons interrogés sont arrivés à Djibouti-ville sans étape intermédiaire. Du village d'origine à la capitale djiboutienne, les parcours se sont avérés beaucoup plus simples que nous le pensions et surtout beaucoup plus simples que les discussions sur ce sujet le laissaient penser.

A la suite de nos enquêtes, nous avons constaté qu'une grande partie des migrants Oromo (173 sur 214 soit **80.80%** des personnes interrogées) est arrivée directement du village d'origine à Djibouti-ville sans aucune étape⁴¹ dans un autre pays, dans une autre région de Djibouti ou de l'Ethiopie.

Ces parcours se sont donc avérés beaucoup plus simples que nous pensions auparavant. L'émigration était caractérisée par une première étape urbaine à proximité du lieu de résidence (Harar, Dire Dawa, etc...) avant d'immigrer vers la ville de Djibouti. Les migrants savaient où ils allaient avant même d'entreprendre la première étape de leur voyage. D'après les enquêtes réalisées, il semble bien que le candidat à l'émigration, en plus des moyens matériels nécessaires au départ, se livre à une collecte d'informations sur les points de chute urbains ou précisément les quartiers de la capitale où résident leurs clans et comptent sur leur solidarité et leur générosité pour leur faciliter l'accès à la ville, à un logement

⁴¹ Nous entendons par étapes migratoires ; un séjour supérieur à un mois (Chiré,2012).

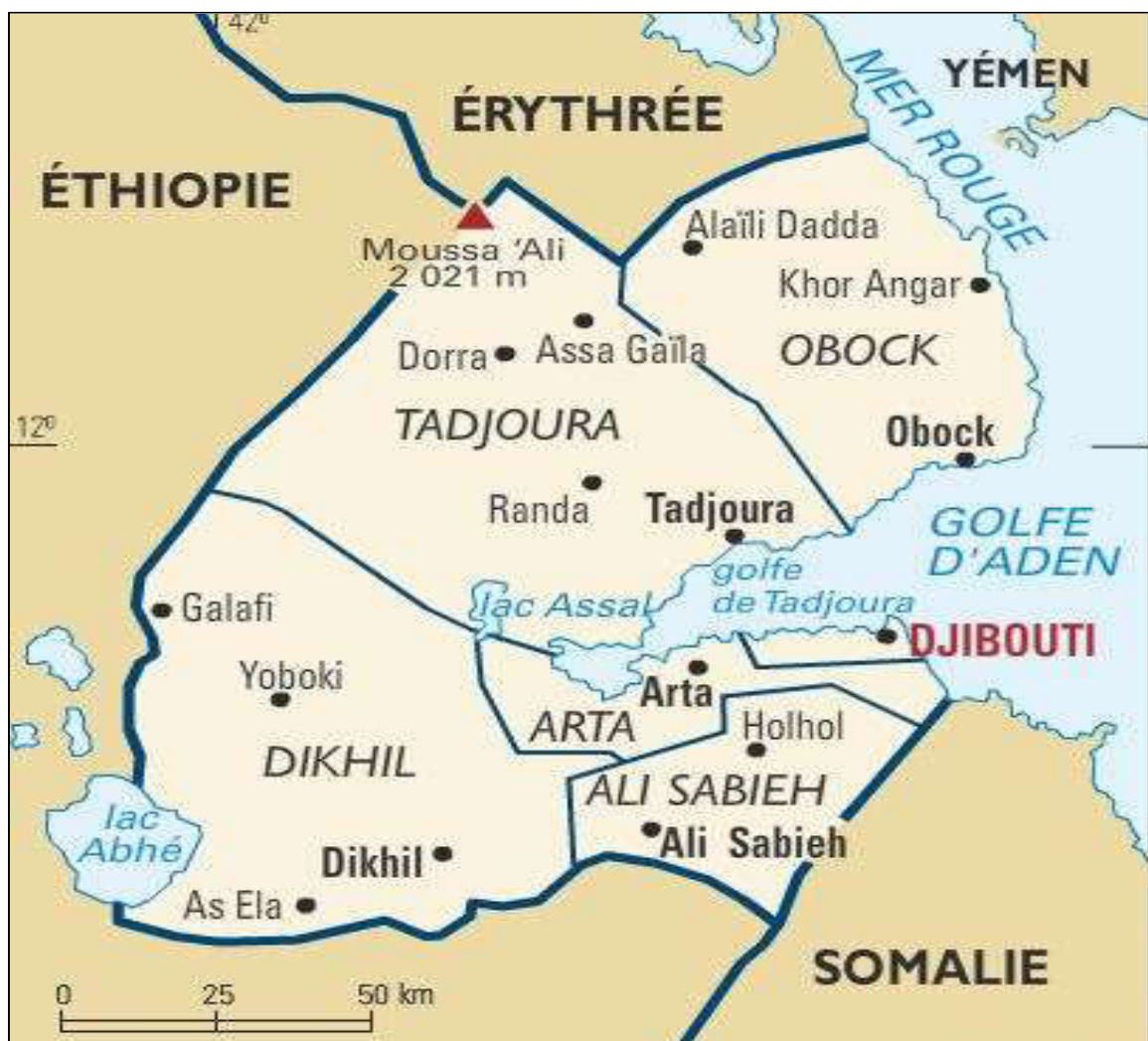
même provisoire, et éventuellement à un travail. Ces informations sont généralement recueillies au contact des immigrants revenus investir dans leurs villages et régions de naissance.

Cet ensemble d'informations et de données est à la base du projet migratoire et du système même de mobilité des migrants oromo et bien d'autres. Sans cette information, rien ne serait sans doute possible. Sans le réseau socio-spatial de la migration, c'est-à-dire les contacts avec la famille établis en ville et avec les émigrés qui reviennent au village, l'incertitude de la route à suivre et de l'arrivée dans une ville inconnue empêcherait certainement de nombreux candidats à l'émigration de tenter l'aventure.

Nous pensions que les migrants effectuaient quelques étapes dans les régions d'Ali-Sabieh et de Dikhil notamment (Carte 8). Cependant, d'après nos observations, seule une minorité de migrants a séjourné dans ces deux régions.

A notre grande surprise, Dikhil, pourtant petite capitale régionale de 20 000 habitants ne semble pas jouer de rôle important entre les zones de départs Oromo et la capitale Djiboutienne, contrairement à Ali-sabieh dont le rôle paraît plus important. En fait, Dikhil se contente d'être un point de passage obligé sur la route bitumée qui relie l'Ethiopie à la ville de Djibouti.

Carte 9 : Carte de Djibouti



Source : Universalis

3.2.2 Les itinéraires à étape (s)

Seuls 19% des migrants interrogés (41 personnes) affirment avoir transité par une ou plusieurs autres villes avant de venir s'installer dans la capitale djiboutienne mais, pour une raison

de commodité, nous n'avons retenu que la dernière « *ville-étape* ».

Nous avons récolté des réponses pour ce qui concerne les étapes migratoires des immigrants. En général, les villes par lesquelles transitent les immigrants interrogés se trouvent dans la moitié-sud de la République de Djibouti et le nord de l'Ogaden. 75% de ceux qui ont effectué une étape de transit ont fait escale dans la ville d'Ali-sabieh, qui est le principal passage du train à la frontière éthiopo-djiboutienne. Les 25% restants ont transité par la ville de Dikhil, qui est celle qui a accueilli le plus de réfugiés lors de la guerre de l'Ogaden (1977).

En Ethiopie l'ultime étape de transit reste la ville de Dire-dawa. Le choix de cette ville semble trouver explication dans le fait qu'elle est reliée à celle de Djibouti par la seule ligne ferroviaire de la région, mais pas seulement. Dire-Dawa est connue comme une grande escale, d'où la possibilité de rencontrer des passeurs et d'autres candidats à l'émigration vers Djibouti et les pays de la péninsule arabique (Yémen et Arabie Saoudite). Ces chiffres confirment l'hypothèse selon laquelle il existe des réseaux sociaux et des points d'appui que les immigrants utilisent pour leur voyage et surtout grâce à des réseaux de passage clandestin.

Comme nous l'avons vu précédemment, les migrants qui ont effectué une étape dans une autre région djiboutienne sont peu nombreux (41 personnes dans l'échantillon d'enquête). La plupart résidaient dans les centres urbains où ils faisaient du commerce ou de l'aide à domicile. Le départ pour la ville de Djibouti est également considéré comme un aboutissement et

intervient après que le migrant ait estimé que la capitale djiboutienne lui offrira plus de chance de pouvoir faire fortune. D'un autre côté, certains migrants ne sont pas dupes et n'ignorent pas que la vie à Djibouti-ville est aussi difficile qu'ailleurs en région. Néanmoins, l'attrance pour cette ville est réelle, même si les résultats positifs sont plutôt rares.

Tableau 4. Les trajectoires migratoires des immigrants

Avez-vous transité par une autre ville ?	Nombre de réponses	Pourcentage
Direct	173	80,80%
Ali-sabieh	30	14,00%
Dikhil	11	5,10%
Total	214	100%

Source : enquête personnelle (2012)

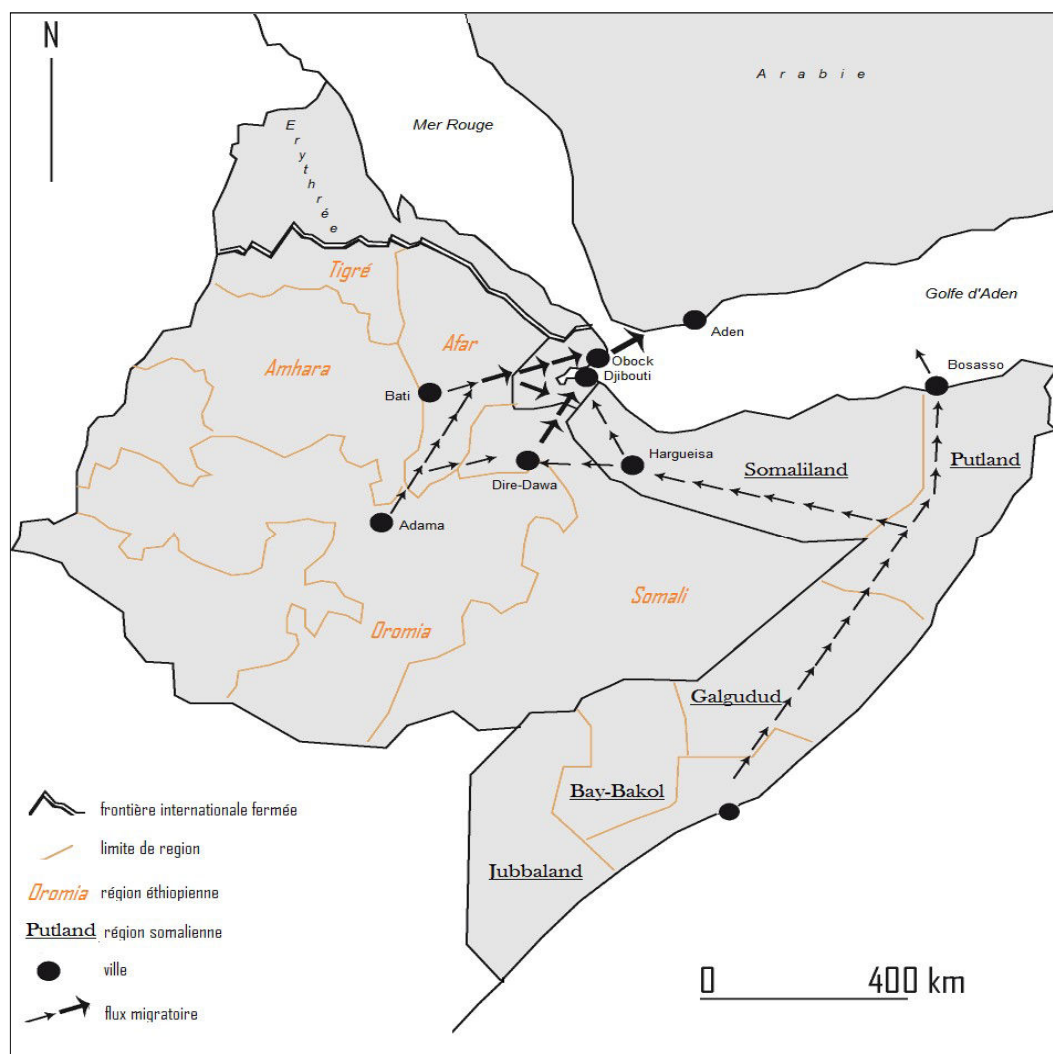
Ali-sabieh (30 personnes) est le relais urbain le plus important, suivi de Dikhil (11 personnes). Avant de débiter nos enquêtes, nous pensions que la région de Dikhil était une plaque tournante des migrations entre Djibouti-ville et l'Ethiopie sûrement à cause du passage dans cette région du corridor des camions liant les ports de Djibouti et Addis-Abeba. Cette région reste, par conséquent, un carrefour routier important, situé à mi-chemin entre les deux pôles migratoires.

Cependant, force est de constater que le rôle de Dikhil n'est pas plus important que celui d'Ali-Sabieh. Il semble bien que cette capitale régionale n'ait pas le dynamisme que certains lui attribuent et ne soit pas en mesure d'attirer les migrants internationaux. Les villes d'Arta et de Wea restent sans intérêt pour les migrants par le manque d'emploi et de l'hostilité des populations locales envers les étrangers.

Nous constatons quand même la faible importance des escales étrangères et régionales des migrants Oromo. Les parcours migratoires restent donc assez simples dans l'ensemble et les migrants Oromo de Djibouti semblent se sédentariser provisoirement dans la ville avant d'entreprendre la préparation d'une nouvelle étape lointaine.

Pour avoir pu réaliser des itinéraires aussi directs, ces immigrants ont emprunté des moyens de transports rapides, tels que le chemin de fer depuis l'Ethiopie, ou le car depuis les villes secondaires comme Dire-Dawa, Ali-Sabieh. Compte tenu de sa place historique particulière dans le système de transport entre l'Ethiopie et Djibouti, il n'est pas étonnant de retrouver ici le rôle qu'a joué le chemin de fer dans la venue en ville d'un certain nombre d'habitants de la région Oromia (*Cf. infra*, 3.3).

Carte 10 : L'espace migratoire Est-africain



Source : Amina Said, 2013

3.2.3 Migration interne et relais migratoires internationaux

Dans la progression de notre argumentation, nous avons vu à plusieurs reprises à quel point il était nécessaire de s'intéresser aux liens entre les systèmes migratoires internes et internationaux du « pays Oromo ». Lorsqu'elle est conçue

comme un fait social à part entière, la mobilité spatiale peut difficilement être « découpée » en secteurs d'analyse, malgré l'enthousiasme mis parfois à défendre la spécificité de telle ou telle démarche. Souvent fondée en dernier lieu sur une provenance différente des sources de données, la prétendue légitimité de chacune des aires de travail ne résiste pas longtemps à l'observation de situations réelles dynamiques et le plus souvent complexes.

De même que le système migratoire des Oromo aura à être décrit dans ses multiples aspects dans l'espace djiboutien, il faut accorder ici une place particulière aux « logiques intermédiaires » du déplacement vers le pays voisin.

Dans le cas de notre étude concernant la migration Oromo, la forme dominante est incontestablement celle d'une migration (Tableau 3). Les filières migratoires les plus solidement établies mettent en relation les communautés rurales des régions centrales d'Oromiya et différents lieux d'activité proche de la frontière de la République de Djibouti. Le degré d'organisation sociale de la migration de travail permet un déplacement direct depuis des hameaux isolés de l'Ethiopie rural et la ville de Djibouti grâce à des réseaux de passage clandestin et dans un contraste de contextes urbanistiques et sociaux qui ne laisse pas de suspendre.

Avant même son départ, le candidat au départ a les informations nécessaires à la réalisation de son voyage. Il a les noms des personnes à contacter à Dire Dawa et à Djibouti et les quartiers qu'elles habitent. En effet, les moyens de transports internationaux se localisent dans les grandes villes. Les migrants sont donc obligés de s'y rendre afin de les emprunter.

Le candidat à l'exil, une fois entré en contact avec le passeur sensé faciliter son voyage, se prépare au départ. Le passeur organise le voyage lorsqu'il a rassemblé suffisamment de candidats au départ. Ce voyage se fait à pied ou en voyage selon les moyens des candidats.

A la frontière, le passeur passe le relais à un membre djiboutien de son réseau. Celui-ci conduit les migrants jusqu'à Djibouti-ville soit à pied, soit en bus, taxi-brousse ou camion de transport international.

Arrivé à Djibouti-ville le migrant contacte les membres de son propre réseau pour faciliter son insertion sur place.

Cette organisation sociale et spatiale laisse entrevoir les réseaux sociaux qui sous-tendent ces migrations internationales.

Ce modèle migratoire n'est cependant pas le seul, d'autant qu'il est surtout caractéristique des cas régionaux où la migration jouit d'une longue tradition. Pendant longtemps, pourtant, l'existence de modèles migratoires internationaux spécifiques a contribué à dissocier les champs d'étude, alors que l'on retrouvait manifestement un certain nombre de similitudes dans les logiques de migration interne.

3.3 Des moyens de transports variés et de coût inégal

Depuis son ouverture en 1917, le train qui relie les deux capitales éthiopienne et djiboutienne demeura pendant de nombreuses années le moyen de transport privilégié des immigrants. Mais, avec les années, cette situation a évolué. La lente

dégradation de la voie ferrée depuis les années 80, puis l'arrêt du fonctionnement de la ligne pour les voyageurs au début des années 2000, ont conduit les voyageurs et les migrants à rechercher et utiliser d'autres moyens de transport.

Tableau 5 Moyens de déplacements utilisés par les immigrants

Quels moyens de transport avez-vous utilisé?	Nombre de réponses	Pourcentage
Voiture	65	30,50%
A pieds	51	23,90%
Voiture et à pieds	48	22,50%
Train	41	19,20%
Train et a pieds	8	3,80%
Total	213	100%

Source : enquête personnelle 2012

Depuis une vingtaine d'années, l'accroissement rapide du trafic routier automobile, la densification du transport de marchandises par camions entre les deux pays, l'existence d'une ligne régulière d'autocars ont conduit les migrants à privilégier le transport routier (30,5%). Cependant, pour le migrant, tout est une opportunité de transport : voiture, train, camion, taxi-brousse, etc. Dans chacun de ces moyens de transport les migrants voyagent clandestinement et sont souvent à la merci de leur passeur. Néanmoins, la difficulté de passer les contrôles frontaliers oblige de nombreux migrants à abandonner le taxi-brousse (mais assez souvent aussi d'autres

types de transport routier) à la frontière et de finir le reste du parcours à pieds. Nous avons aussi rencontré une proportion non négligeable de migrants qui étaient venus en train (19%) bien évidemment avant que ce dernier cesse de fonctionner au début des années 2000.

Ce premier élément de la circulation des migrants contribue à l'existence du deuxième élément à prendre en considération dans la compréhension des facteurs de l'émigration de la jeunesse éthiopienne et somalienne en direction de Djibouti : les réseaux sociaux. Nous allons développer cet aspect de la question dans le chapitre suivant.

3.4 Les autres attractivités de la ville de Djibouti

Selon l'analyse classique de l'attraction/répulsion, plusieurs facteurs de développement économique, à l'échelle régionale déterminent l'attractivité de Djibouti. En premier lieu, la République de Djibouti fait depuis longtemps figure d'Eldorado en raison de la prospérité relative que lui procure la rente géostratégique que lui verse la France depuis 1977 en échange du maintien sur son sol de sa plus grande base militaire à l'étranger et les Etats Unis d'Amérique depuis 2002 pour la même raison. Plus récemment, Djibouti a accepté l'installation de bases Japonaise et Chinoise.

3.4.1 L'attractivité économique de Djibouti

La relative prospérité économique de la capitale dépend également beaucoup de ses activités portuaires et des services

de la même nature qu'elle fournit à l'Ethiopie depuis 1998. Le transit vers l'Ethiopie et les activités de transbordement représentent une part majoritaire de l'activité import/export de ses ports. L'ensemble de ces éléments déterminent le niveau de développement économique de Djibouti, pays qui jouit actuellement d'un PIB/habitant de 1400 dollars US et dont la croissance oscille annuellement entre 4 et 5% depuis l'année 2000. Ces éléments constituent également les bases de l'émergence d'un marché du travail domestique.

L'attractivité de Djibouti repose également d'une part dans l'urbanisation massive de sa population et d'autre part dans le développement du travail féminin. Depuis la fin des années 1990 et la sédentarisation quasi-totale de sa population, la République de Djibouti est confrontée à augmentation de la demande en matière d'aide domestique. Ses citoyens, et plus particulièrement les citadins, qui représentent aujourd'hui 80% de ses habitants, sont habitués à employer du personnel de maison et plus particulièrement de la main d'œuvre bon marché en provenance d'Ethiopie et de Somalie, d'autant plus que les femmes sont de plus en plus nombreuses à occuper un emploi à l'extérieur du foyer. Le taux de participation des Djiboutiennes à la population active est actuellement de 36% (estimation modélisée OIT, 2013).

Le troisième élément qui détermine l'attractivité de Djibouti demeure les conditions de rémunération que l'on y pratique en échange d'une aide domestique, mais également de façon générale pour tout type de travail comparativement aux pays voisins. Ces conditions sont bien évidemment liées à sa monnaie

surévaluée et liée au dollar par une parité fixe ainsi qu'au coût de la vie. Le salaire minimum djiboutien est ainsi d'environ 100€ mensuels, alors que celui-ci est compris entre 14 et 17€ en Ethiopie et qu'il n'existe pas en Somalie. Ce différentiel, pourtant relativement limité, est suffisant pour attirer de nombreux étrangers en recherche de conditions de vie meilleures.

Aujourd'hui, dans les foyers djiboutiens, on compte au minimum une aide domestique dans la classe moyenne, voire trois (une pour le ménage, une pour la cuisine et l'autre pour les enfants). Dans la classe aisée, on compte au minimum deux à trois aides domestiques et un gardien, dont une bonne pour la cuisine, une pour le ménage et une pour les enfants.

Cependant, dans les régions de départ des migrants, plusieurs facteurs déterminent également l'émigration en direction du territoire djiboutien.

3.4.2 Les facteurs de répulsion de l'Ethiopie et de la Somalie

Une convergence de facteurs démographiques, économiques et politiques poussent aujourd'hui la jeunesse éthiopienne à aller tenter sa chance à Djibouti. Les facteurs de répulsion à l'œuvre en Somalie sont surtout politiques, car liés à la situation de guerre civile qui y prévaut depuis bientôt trois décennies. En Ethiopie, ce sont plutôt des facteurs liés au chômage et à la pauvreté qui sont en cause. Qu'ils soient éthiopiens ou somaliens, les migrants cherchent avant tout à s'extraire d'un espace de vie qui n'assure plus les conditions de la reproduction sociale du groupe. Cette situation se comprend à la lumière des

contextes social et économique qui prévalent dans les pays d'origine. Avec un PIB par habitant de 437,1 USD/habitant (2012)⁴², l'Ethiopie aujourd'hui peuplée de 100 millions d'habitants, abrite une population rurale à 83%, et majoritairement composée de jeunes (les moins de 15 ans représentent 44,6%). Les jeunes sont les premiers à émigrer pour fuir le sous-emploi et l'étroitesse de l'assise foncière dans les campagnes. Les données de la banque mondiale en 2014 montrent que la Somalie n'est guère mieux lotie avec sa population de 10 millions d'habitants, son PIB par habitant de 145 dollars US seulement. Sa population est aussi jeune que celle de l'Ethiopie avec 44,5% de moins de 15 ans et également majoritairement rurale avec 63,1% de personnes vivant à la campagne. L'agriculture et l'élevage y occupent 71% des actifs. Ce contexte général particulier explique les raisons pour lesquelles ces deux pays restent des viviers quasi-inépuisables de candidats à l'exil.

L'analyse en termes d'attraction et de répulsion ne permet cependant pas de saisir l'ensemble des déterminants des migrations de la jeunesse éthiopienne et somalienne en direction de la République de Djibouti. Il convient donc de la compléter par une analyse de déterminants relevant aussi bien du contexte géopolitique régional que des réseaux socio-spatiaux reliant les espaces de départ et ceux d'arrivée ou encore des parcours personnels des candidats au travail domestique.

⁴² Banque Mondiale, 2012

3.4.3 Les autres facteurs de l'immigration

Un premier élément à prendre en compte est la géopolitique régionale. Comme démontré plus haut, le triptyque migratoire que forment la République de Djibouti et l'Ethiopie et la Somalie inscrit ses échanges dans les nécessités des populations de subvenir à leurs besoins les plus élémentaires et dans le mal développement. Ces échanges migratoires sont cependant facilités par les appartenances ethniques communes (le deuxième élément) qui unissent les populations de part et d'autre des frontières. D'une certaine manière, ces migrations peuvent être qualifiées de migrations de proximité dans un espace large et relativement homogène mais divisé par des frontières qui seraient mal perçues, mal comprises, ou difficilement compatibles avec les représentations du territoire ethno-spatial de référence des populations. Par exemple, le sud de la République de Djibouti est peuplé de Somali, que l'on retrouve également en Somalie et dans la région somali en Ethiopie, région frontalière de Djibouti et de la Somalie. Le nord et l'ouest de Djibouti sont peuplés d'Afar, que l'on retrouve également de l'autre côté de la frontière en Ethiopie et en Erythrée. Chez les Somalis et les Afars les appartenances ethniques ont été facilitées par même appartenances ethniques à la différence de la migration Oromo qui s'explique par la proximité et la région avec les populations Afar et Somali. Nous allons développer plus loin le rôle primordial des réseaux sociaux de migrants Oromo.

3.5 - Des filières régionales bien organisées

La porosité de nos frontières constitue un facteur très important dans le choix de Djibouti comme destination favorite des migrants de la région. La préférence pour une destination peut également résulter de la facilité de passage de ses frontières. On constatera donc que, Djibouti est la destination privilégiée quelle que soit la zone de provenance d'un Oromo. Certains sont même heureux de s'y rendre du fait qu'ils ont un ou plusieurs membres de la famille ou de leur région sur place. Le choix du Djibouti se justifie aussi par le fait la frontière est facile.

La perméabilité frontalière est beaucoup plus accentuée dans le cas des frontières non conventionnelles (zones qui ne sont marquées physiquement) qui sont très peu surveillées ou ne font l'objet d'aucun contrôle de la part des Etats qui les partagent.

3.5.1 La filière éthiopienne

Les migrants éthiopiens transitant par Arhiba sont majoritairement oromo. Cependant, on compte également de nombreux Amhara et Tigréens. Ils sont transférés par des réseaux éthiopiens installés dans les villes d'Addis Abéba, d'Adama et de Dire Dawa. Ces trois villes sont des lieux de rassemblement drainant les candidats au départ des espaces environnants. Une fois que suffisamment de candidats se trouvent regroupés (une vingtaine en général), les passeurs du réseau éthiopien contactent leurs homologues djiboutiens. Ces derniers délèguent un passeur oromo pour convoier les migrants

jusqu'à la ville de Djibouti. Ce passeur appelé *dilal* en somali et *dalal* en Afar fait deux à trois voyages par mois.

Pour éviter les contrôles, les migrants qui sont dépourvus de documents de voyage en bonne et due forme sont convoyés à pied. Le trajet se fait en neuf jours depuis la ville de Dire Dawa (380 km) par exemple.

Les migrants détenteurs de passeport et de visa djiboutien empruntent les transports en commun (car, train, taxi-brousse). Ces documents officiels leur offriront par la suite la possibilité de circuler librement sur le territoire djiboutien. Certains candidats à l'exil prennent des visas pour être davantage en sécurité. Selon les passeurs, ils représentent seulement environ 10% des migrants.

Actuellement, les migrants éthiopiens sont majoritairement originaires des régions Oromia et Tigray. Les réseaux de passeurs ont une nette préférence pour les Tigréens, car le convoyage de ceux-ci est entièrement financé par l'association des Tigréens installés en Arabie Saoudite. Cette association a créé un fonds spécial pour venir en aide aux Tigréens désirant s'exiler. L'argent est directement envoyé à une téléboutique d'Obock. Le voyage coûte 45000 FDJ aux Tigréens qui ont en retour le privilège de voyager seuls et à leur aise.

Les Oromos, qui représentent la communauté la moins bien organisée, paient 10000 FDJ pour la traversée de la mer Rouge. Ils passent beaucoup de temps à Obock, dans l'attente de rassembler la somme nécessaire à leur passage en travaillant par exemple.

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

Les Amhara, communauté éthiopienne la moins représentée parmi les migrants, avancent l'argent nécessaire à leur exil au départ de leur pays d'origine.



Photo 6 : Des immigrants dans une cabine téléphonique. Quartier d'Arhiba Djibouti-ville (O. Ismael O., 2012)

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo



Photo 7 : un jeune Oromo téléphone à sa famille : Quartier d'Arhiba Djibouti-ville (Ismael O., 2012)



Photo 8 : Les cabines téléphoniques, des lieux stratégiques pour les migrants. Quartier de 1 Djibouti-ville. (Ismael O., 2012)

3.5.2 La filière somalienne

Cette filière passe actuellement par le poste-frontière somalilandais de Loyada, principal point de regroupement des candidats au départ. Elle concerne les trois groupes sociaux qui suivent :

- les Somaliens du sud,
- les Somalilandais,
- les Ethiopiens : Oromo, Amhara et Tigréens.

La filière somalienne se distingue par son efficacité lorsqu'elle concerne des Somaliens, qu'ils soient du Nord ou du Sud. Cette efficacité est due à plusieurs éléments :

- les candidats à l'exil sont très bien informés,
- Ils ont les moyens nécessaires au voyage, de l'argent fourni par la diaspora,
- Ils relèvent du statut de réfugié et peuvent à tout moment demander protection à l'Etat par lequel ils transitent.

Les Somaliens du sud arrivent en général du Puntland et de la Somalie du Sud. Ils passent par Hargeisa avant d'arriver à Loyada. Avant de partir, ils transfèrent l'argent nécessaire à leur voyage à Hargeisa (Somaliland). Une fois à Hargeisa, ils transfèrent cet argent à Djibouti. A Loyada, ils contactent un administrateur de réseau de passeurs qui les rassemble avant de les faire conduire jusqu'à la ville de Djibouti. Les Somaliens sont accueillis à Arhiba, au quartier 6, à Ambouli et à Balbala.

Les Ethiopiens sont conduits à Loyada par des passeurs de la même nationalité qui les prennent en charge depuis les points

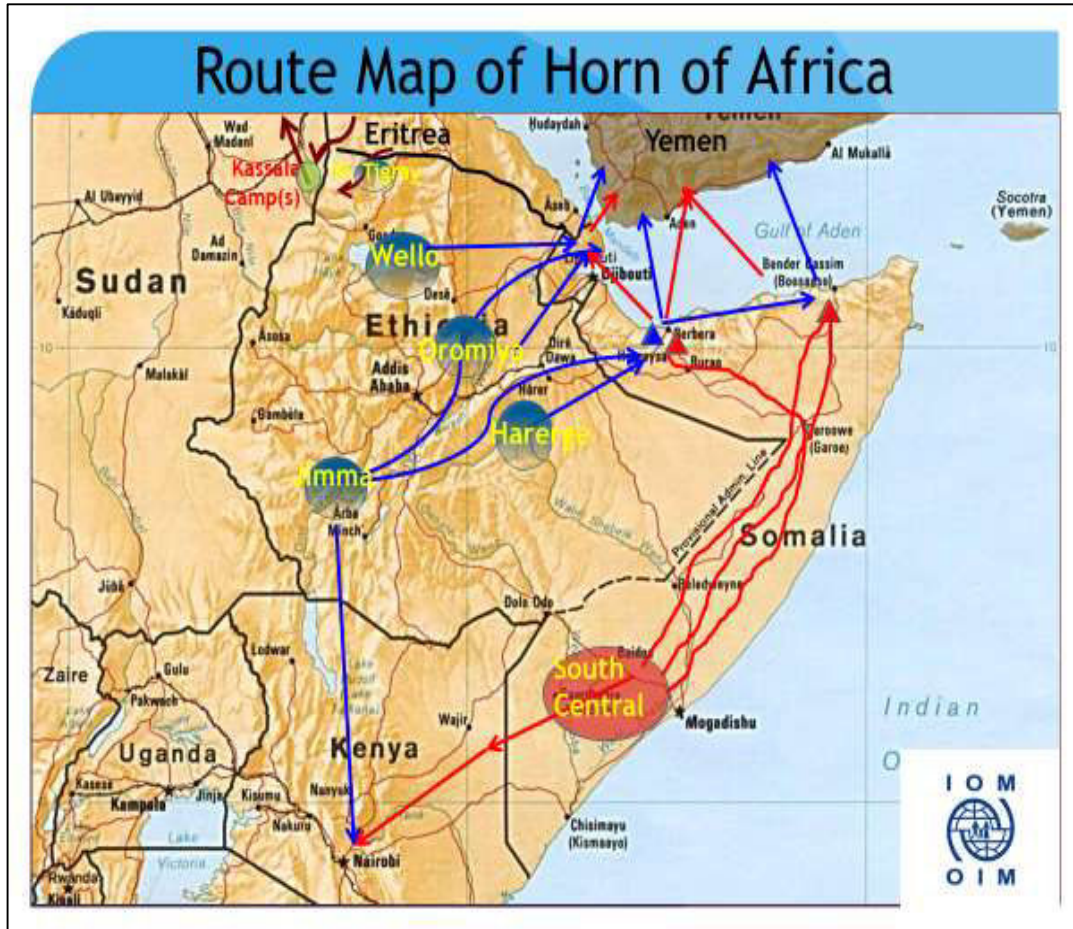
de regroupement cités plus haut. Le passage de témoin est fait à Loyada. Pris en charge par les réseaux somalilandais, ils sont conduits à Djibouti-ville avec les candidats somaliens et/ou somalilandais.

On note donc une véritable dynamique des contacts qui agit et soutient les migrants entre leur lieu de départ et leur lieu d'accueil en passant par les divers espaces de transit. Les éléments de description que nous venons de dévoiler laissent également entrevoir l'organisation efficace et efficiente des réseaux de trafic de migrants irréguliers dans la Corne de l'Afrique et en particulier sur le territoire djiboutien.

Chaque mois, au moins 10 000 migrants, pour la plupart éthiopiens, sont identifiés à Djibouti par l'OIM

Ne maîtrisant ni les langues, ni les espaces traversés, les migrants éthiopiens restent les plus nombreux, mais aussi les plus vulnérables. Ils sont à la merci de leurs passeurs et sont à ce titre souvent victimes de maltraitance et de racket.

Carte 11 : Principales routes migratoires dans la corne de l'Afrique



Source OIM, 2015

Conclusion du chapitre 3

De plus en plus de personnes de la région de la Corne de l'Afrique, originaires notamment de l'Ethiopie et de la Somalie, traversent les frontières djiboutiennes comme migrants en situation irrégulière, attirées par la promesse d'une vie meilleure dans la péninsule arabique et qui considèrent leur séjour à Djibouti comme une période transitoire. Les statistiques indiquent qu'environ 75 à 80% des migrants qui

arrivent chaque année au Yémen passent par Djibouti dans des conditions désastreuses et posent des défis humanitaires aux autorités et aux communautés locales.

Pour arriver à Djibouti, les migrants empruntent des itinéraires complexes et périlleux où souvent ils risquent leur vie. Comme le réseau de passeurs et le migrant s'appuient sur l'héritage pastoral des sociétés locales, empruntant ainsi les mêmes itinéraires que le commerce caravanier, mobilisant les mêmes solidarités familiales, claniques, religieuses pour faciliter le convoi et le transit des partants.

Pour autant, ce trafic n'est pas archaïque. Il s'inscrit pleinement dans l'époque dans laquelle il se déroule et utilise aussi parfaitement que possible les nouvelles technologies de l'information et de la communication. Le téléphone et l'internet sont des outils qui accompagnent les migrants tout en long de leur périple.

CHAPITRE 4 MIGRANTS ET FAMILLES DE MIGRANTS : DES RESEAUX EFFICACES

Nous ne pouvons nier l'existence d'une organisation spécifique et discerner des processus où se combinent des stratégies d'acteurs, des logiques de nature collective et des contraintes externes. Le poids de ces éléments conduit à s'interroger sur les dimensions explicatives du phénomène migratoire : si la nécessité économique est le point de départ des mises en mouvement en général, le fonctionnement spécifique d'une collectivité met en lumière d'autres dimensions du fait migratoire.

4.1 Précisions sur la notion de réseau

L'apparition des pratiques de mobilité et leur diffusion posent notamment la question des logiques sociales qu'elles véhiculent où qu'elles génèrent. Migrer est un acte individuel, mais devenir migrant oromo est un processus éminemment social. Surtout, la mobilité a pris dans l'environnement local une dimension qui reformule en profondeur les logiques d'organisation des échanges et des rapports sociaux pour l'ensemble des groupes en présence, que ce soit au village ou dans les lieux même de la migration.

Les observations internationales montrent l'intérêt d'une attention particulière aux logiques de réseau. Canalisation spatiale, localisation préférentielle et apparition de flux dominants, perpétuation de certains modes migratoires,

acquisition d'un savoir-faire... Les constats que nous observons conduisent à s'interroger sur d'autres processus que ceux découlant de logiques basées uniquement sur la rationalité économique ou le jeu de comportements individuels.

4.1.1 Les réseaux sociaux de la migration

L'analyse des réseaux sociaux comme élément de compréhension des systèmes migratoires est relativement récente. Elle s'appuie sur les apports de travaux portant sur d'autres objets d'étude, notamment ceux développés par l'anthropologie et la sociologie anglo-saxonnes, surtout à partir des années 1970⁴³. A différentes échelles, l'objectif de cette analyse a été à la fois de spécifier les pratiques observables répondant à des logiques d'interconnaissance entre les migrants et d'analyser la fonction de ces échanges dans le développement de systèmes migratoires. L'intérêt suscité par cet axe d'analyse repose en partie sur le niveau « intermédiaire » d'interprétation qu'il favorise. S'intéressant à l'articulation entre les pratiques individuelles et le contexte social dans lequel celles-ci s'inscrivent, les mécanismes qu'il cherche à comprendre mettent en jeu les imbrications permanentes entre les deux niveaux (Pohjola, 1991).

⁴³ Plusieurs études menées sur des réseaux sociaux de migrants reprennent les conceptions énoncées notamment par M. Granovetter (1973) sur le rôle des « liens faibles », de B. Wellman et B. Leighton (1981) sur l'idée de « communauté non territoriale » et de autour de l'idée de « foyer organisateur » des réseaux. Pour une discussion de la mise en œuvre de ces propos des réseaux de migrants, on pourra voir Gurak et Caces (1992).

Au fur et à mesure de leur développement, on note que les réseaux remplissent d'autres fonctions que celles pour lesquelles ils ont initialement été constitués.

Permettre la migration et atténuer pour les individus les coûts de la mobilité spatiale sont les premiers effets recherchés. Au-delà, et plus généralement, les réseaux concourent à maintenir les liens avec la société d'origine et à conditionner l'intégration des migrants dans la société d'accueil (notamment en les isolant du reste de cette société) (Pohjola, 1991). De même, à un certain degré, ils conduisent à déterminer qui migre à l'intérieur des collectivités de départ et au sein des familles. Ils contribuent de la même manière à sélectionner les lieux d'origine des migrants (Gurak et Caces, 1992).

Enfin, et ce n'est pas le moindre de leurs effets, ils contribuent à une redéfinition de l'ensemble des rapports sociaux dans la communauté d'origine. Fondés sur d'autres formes d'interaction que celles établies traditionnellement dans les lieux d'origine, ils contribuent aussi à une transformation du système normatif en vigueur. Etre ou ne pas être dans les réseaux peut devenir tout aussi décisif que disposer d'autres formes de pouvoir au sein de la société locale.

4.1.2 L'analyse des réseaux sophistiqués

En matière d'analyse de réseau, pour Faret L. (2003), l'observation pratique des logiques à l'œuvre et leurs modes de construction est toujours beaucoup plus difficile que la discussion de leurs effets *a priori*.

Dans le système migratoire qui nous intéresse ici, il convient de voir dans quelle mesure on est en présence ou non des

différents éléments introduits ci-dessus. Il y a lieu notamment de s'intéresser aux conditions dans lesquelles interviennent les rapports entre les personnes autour du fait migratoire. Car si nous faisons l'hypothèse que le jeu des réseaux y est important, nous ne présumons pas que toutes les interactions en présence participent de cette logique.

Pour mener à bien une mise à jour des processus sociaux de la mobilité, nous examinons donc dans ce chapitre différentes manifestations des interactions sociales telles que les observations de terrain établies à plusieurs échelles nous ont permis de le saisir. Ce faisant, nous tentons de proposer un cadre d'analyse de leur rôle respectif dans le développement et l'entretien du système migratoire. Nous retenons ici l'option d'un découpage selon les trois niveaux auxquels les relations entre les individus et groupes en présence sont perceptibles : niveaux individuel, familial et collectif. Nous ne perdons pas de vue cependant que les bornes qu'institue cette classification sont surtout utiles pour l'analyse et qu'elles ne correspondent pas toujours à une distinction nette dans la réalité. De même, il faut garder à l'esprit que chaque manifestation signalée ici ne s'observe qu'à un certain degré de développement des pratiques migratoires, au moment où un ensemble de facteurs la rendent possible.

4.2 Des réseaux d'entraide à l'échelle individuelle

Comme le remarque Gildas Simon, « un choix aussi important, aussi difficile que celui de quitter son pays, de perdre même

temporairement, ses racines, ses attaches familiales ou amicales, son cadre de vie, ne se fait pas à la légère. » (Simon, 1995, p. 30).



Photo 9: Nouveaux arrivés en attente d'un premier accueil (Ismael O. ,2012)

Les migrants Oromo sont comme tous les autres migrants du monde. Ils organisent leur départ le mieux possible avant de s'engager dans cette grande aventure qui est de mieux en mieux balisée pour la plupart d'entre eux.

En effet, aujourd'hui, ils s'insèrent dans des structures d'accueil organisées autour de réseaux de solidarité familiaux, ethniques, villageois et régionaux. Cette organisation de la

migration est d'abord liée à la continuité des flux migratoires oromo qui perdurent depuis plus de deux décennies.

Pourtant, le voyage de l'Ethiopie vers la République de Djibouti a très longtemps constitué une aventure authentique, un véritable exploit physique et un pari sur la vie. Les récits des migrants qui ont franchi la frontière sont à ce sujet particulièrement évocateurs.

Dans l'expérience des Oromo, l'observation du système d'aide est particulièrement nette à certains stades de l'expérience migratoire : le premier voyage et sa préparation, le passage de la frontière, l'arrivée dans le nouveau lieu de vie sont autant d'étapes pour lesquelles le migrant mobilise toutes les formes de coopération possible. La variété des manifestations auxquelles ces moments de la migration donnent lieu est donc large. Les cas les plus fréquemment observés lors de nos enquêtes sont les suivants, que nous essayons ici de classer depuis les communs et les plus simples jusqu'aux plus complexes et les moins répandus : la transmission des informations, le logement des premières semaines à Djibouti, l'aide à la recherche d'un emploi.

4.2.1 La transmission des informations

Ces informations permettent la venue d'un nouveau migrant. C'est la forme la plus élémentaire mais aussi la moins formalisée d'entraide. Dans ce domaine, toute information recueillie par le candidat au départ pourra être utilisée le moment venu. Le plus souvent, cependant, l'information doit être suffisamment précise pour contribuer activement à la mise

en œuvre du projet. C'est le cas par exemple de la fourniture du nom du quartier et du nom d'une personne à contacter en arrivant dans la ville. C'est aussi le cas de l'explication d'un itinéraire à suivre pour atteindre tel ou tel lieu sans passer par les postes de contrôle de la patrouille des gardes-frontières.

4.2.2 Le logement des premières semaines à Djibouti-ville

L'accueil est souvent associé au partage de la nourriture. Aider un nouvel arrivant à se loger, c'est lui permettre de l'affranchir (partiellement ou totalement) de la plus importante charge qu'il a à supporter lors de son premier séjour à l'étranger : l'achat de nourriture. Très concrètement c'est en faisant une place chez soi au nouveau venu que l'aide est apportée. Elle a l'avantage de pouvoir offrir au migrant, en plus du gîte, le couvert à moindre frais. C'est très régulièrement ce qui se produit lors de l'arrivée d'un migrant oromo dans la ville.

Dans cette première forme, la durée de l'aide apportée à l'arrivant est très variable et dépend beaucoup des liens qui unissent les personnes en question. Une règle tacite veut qu'en général l'hébergement se prolonge au moins jusqu'à ce que le nouvel arrivant ait trouvé une situation professionnelle présentant un minimum de garanties.



Photo 10 : Nouveaux arrivés partageant une seule chambre à Djibouti (Ismael O. ,2012)



Photo 11 : Nouveaux arrivés partageant une seule chambre à Djabel (Ismael O ,2012)

4.2.3 L'aide à la recherche d'un emploi

Cette aide peut prendre plusieurs formes. La présentation d'un proche à l'employeur du logeur est la plus classique. Dans certains cas cependant, c'est la démarche inverse qui se produit : par exemple dans le cas où l'employeur d'un « hébergeant » exerçant le métier de gardien confie à ce dernier, parce qu'il est satisfait de son travail, le soin de lui présenter une femme de ménage. Dans certains cas aussi, avec le temps écoulé depuis leur première expérience migratoire, certains Oromo disposent de leur propre commerce. Ils peuvent alors éventuellement employer directement le nouvel arrivant,

même pour de petits travaux en attendant une meilleure possibilité, ou le présenter à un commerçant de ses relations. Dans un cas comme dans l'autre, la portée des réseaux d'entraide passant par ces personnes se trouve élargie.



Photo 12 : Gardien Oromo devant une villa (Ismael O.,2012)

4.3 Stratégies migratoires à l'échelle familiale

De façon manifeste, c'est au sein du cadre familial que les relations interpersonnelles décrites précédemment trouvent

leur expression la plus courante et la plus approfondie. Dans le processus de migration, la structure sociale constituée par la famille mérite selon nous une attention particulière. Les logiques repérables à ce niveau jouent un rôle puissant sur ce qui est observé aux deux échelles immédiatement voisines. En ce qui concerne les individus, leurs pratiques ont souvent à être replongées dans le contexte familial pour être chargées de la quasi-totalité de leur sens.

4.3.1 Le rôle primordial de la famille

Les premiers migrants Oromo « définitifs » se sont installés au début des années 80. Ils ont fait venir quelques membres de leur famille qui, à leur tour, ont permis à ces membres de s'appuyer sur eux pour mettre en œuvre leur projet migratoire. Au total, les réseaux d'entraide et de solidarité se sont mis en place et les filières migratoires se sont développées rapidement entre certaines régions de la Région Oromo et la capitale djiboutienne.

Aujourd'hui, la plupart des nouveaux migrants arrivent avec en tête une adresse d'un parent installé à Djibouti-ville auprès duquel ils trouveront le gîte, le couvert et parfois un emploi. Ces chaînes migratoires se sont mises en place peu à peu et ont permis aux migrants de venir à Djibouti-ville pour y travailler, y commercer et accessoirement, pour certains, se réfugier. Cette solidarité est avant tout un devoir social pour les migrants déjà installés qui, pour la plupart, ont bénéficié des vertus de cette solidarité dans leur jeunesse. L'hôte bienveillant recommande le jeune migrant à d'éventuels patrons

ou le conseille dans ses recherches. Parfois, l'aide prend la forme d'un prêt ou d'un don en argent qui facilite le démarrage d'une activité commerciale ou artisanale.

Les jeunes migrants s'accoutument peu à peu avec leur société d'accueil et apprennent les rudiments des langues locales tel que le Somali et l'Afar qu'il est indispensable de comprendre et parler à Djibouti-ville, et évitent de s'habituer à l'oisiveté et de tomber dans la délinquance.

Leur entrée sur le marché du travail est relativement rapide car la bienséance veut que l'on ne soit pas un poids pour son entourage. Aussi, comme la vie djiboutoise est particulièrement onéreuse, les jeunes migrants acceptent n'importe quel emploi afin d'alléger la peine de leurs hôtes.

4.3.2 Migrant ou délinquant ?

La situation des migrants Oromo est cependant très contrastée. Si la plupart des nouveaux installés sont largement encadrés dans des structures d'accueil de type familial, quelques uns restent encore assez proches du modèle du migrant aventurier.

Cette catégorie est constituée essentiellement par des jeunes aventuriers qui arrivent à Djibouti-ville sans adresse d'accueil et sans argent. Ils sont les derniers pionniers de l'aventure oromienne, ont mauvaise réputation et sont très mal vus par la population djiboutoise ainsi que par beaucoup de migrants oromos à qui ils causent un tort considérable.

En effet, chez ces jeunes, la limite entre aventure et délinquance est mince. La plupart habitent dans les quartiers

d'Arhiba, Jebel ou Vietnam et ils sont souvent accusés de participer aux vols et aux agressions qui sont commis dans l'agglomération djiboutoise.

Beaucoup de ces jeunes sont venus en République de Djibouti dans l'espoir d'une vie meilleurs et avec le projet de rejoindre la péninsule Arabique.

Cependant, ils sont loin d'être les seuls responsables de la criminalité. En effet, dans les grandes villes africaines, de plus en plus de jeunes sont contraints de vivre dans la marginalité, faute d'avoir un emploi, donc de disposer de ressources. Ils sont donc nombreux à s'engager dans des activités illicites. Ainsi, à Djibouti, la violence urbaine, le trafic et la consommation de stupéfiants ont considérablement augmenté depuis une dizaine d'années mais peu d'études s'intéressent encore à ces problèmes inquiétants qui dérangent la société Djiboutienne.

4.3.3 Migration et famille d'accueil

A l'inverse, la venue de certains jeunes migrants est fermement encouragée par l'entourage familial et est soigneusement préparée. La migration est déclenchée à la demande parfois d'un proche installé à Djibouti-ville qui souhaite à son tour venir en aide à la famille demeurée au pays.

Ainsi, la plupart des jeunes apprentis boutiquiers que nous avons interrogés nous ont déclaré qu'ils n'étaient pas venus à Djibouti de leur plein gré et qu'ils regrettaient la vie insouciant qu'ils menaient au village lorsqu'ils étaient encore écoliers ou agriculteurs.

Dans la plupart des cas, le départ vers la République de Djibouti est souhaité par un parent migrant déjà installé à Djibouti-ville, et décidé également par la partie de la famille restée en pays Oromo. En effet, obéissant à ce qui est devenu une tradition, comme dans de nombreuses autres régions où existe une « habitude migratoire », celle-ci, considère qu'à partir d'un certain âge, il est temps pour le jeune homme de s'aguerrir et de trouver une situation, et la migration vers Djibouti en est sans doute un moyen apparaissant comme plus « sûr » que l'aventure dans la capitale Addis Abeba.

Seulement, à Djibouti-ville, la mainmise oromienne sur le réseau de femmes de ménage et gardiens des maisons s'est amplifié. Cet espace de libre entreprise, sans concurrence apparente des Djiboutiens, a indiscutablement permis à la migration oromienne de se revivifier et aux réseaux de solidarité familiaux de se solidifier.

Chaque femme de ménage ou gardien d'une maison se font systématiquement remplacer par un membre de leur famille (frère, sœur ou neveu) pendant leur absence ou à l'occasion d'un départ définitif vers les pays du Golfe.

Il faut dire ici que la migration est une preuve de la vulnérabilité sociale grandissante des familles rurales éthiopiennes soumises à des chocs socio-économiques de plus en plus fréquents. Mais elle est aussi une forme de résilience. Les familles acceptent ou poussent au départ de l'un des leurs pour réduire leur vulnérabilité sociale à long terme. La migration relève donc d'une stratégie individuelle mais aussi collective.

4.4 Des motivations relativement uniformes

Cette interrogation concernant les motivations des migrants et de leur famille a pour objectif de comprendre la nature et les causes profondes de la migration oromienne vers la République de Djibouti. Lorsque nous avons débuté nos enquêtes, nous nous sommes très rapidement aperçu que la question brutale : « *Pourquoi avez-vous migré ?* » n'était pas satisfaisante.

Nous avons donc décidé d'élargir la question en demandant aux enquêtés de nous expliquer ce qu'ils pensaient de leur séjour à Djibouti-ville. D'une part, cela nous permettait de conclure le questionnaire en vérifiant s'il n'y avait pas d'incohérence avec les réponses qu'ils avaient fournies précédemment. D'autre part, cela les incitait à faire une comparaison entre la situation qu'ils vivaient à Djibouti-ville et celle qu'ils avaient connue en Ethiopie. De sorte qu'ils livraient plus naturellement les raisons profondes de leur départ.

Mais, bien souvent, nos interrogations paraissaient pour le moins incongrues, tant la réponse semblait évidente : tous nos interlocuteurs répondaient invariablement « la raison économique ». Certains d'entre eux manifestaient même une certaine incompréhension et un réel étonnement à voir un africain comme eux ne pas comprendre l'évidence.

Le discours qui mythifie le pays d'origine et en faisait une contrée pacifique et prospère se retourne alors. D'un seul coup, le jugement devient sévère et certains affirment « qu'il n'y a plus de terre à cultiver, L'Etat nous a expulsé pour vendre notre terre à des sociétés privées... »).

4.4.1 La raison économique l'emporte

En effet, le motif financier est largement évoqué par les migrants pour expliquer leur migration. Cent quatre-vingt-sept enquêtés sont venus à Djibouti-ville pour « une raison économique » soit plus de 87% du total de l'échantillon. On part pour améliorer son quotidien et pour aider ceux qui sont restés, pour aller « chercher l'argent » dans les pays arabes où l'on est mieux payé et où les opportunités sont plus nombreuses.

Les autres raisons avancées sont très secondaires : 10% pour des raisons politiques, 9% pour des raisons familiales, Enfin, 8% se considèrent comme des réfugiés climatiques à cause des aux sécheresses successives qu'ils ont subies, dont ils s'estiment victimes et qui les ont décidés à partir.

Tableau 6: Origines de départ

RAISONS DE DEPART	Nombre des réponses	Fréquence %
Raison économique	187	87,4%
Raison familiale	9	4,2%
Raison politique	10	4,7%
Raison Climatique	8	3,4%
TOTAL	214	100%

Source : enquête personnelle, 2012

4.4.2 Scolarisation et formation ne sont pas un motif de départ

Les Oromo qui se rendent aujourd'hui en République de Djibouti pour y suivre leur scolarité sont inexistantes.

L'absence de cette motivation s'explique par une conjonction de phénomènes internes et externes à la République de Djibouti. D'une part, les jeunes arrivent à Djibouti à un âge très avancé de leur jeunesse plus de 16 ans, l'âge où l'école cesse d'être obligatoire.

D'autre part, la République de Djibouti est le seul pays francophone de la Corne, et cette langue officielle de d'enseignement à Djibouti ne facilite pas pour les migrants le suivi d'une scolarité dans ce pays.

Enfin, l'apprentissage de savoir-faire et d'un métier technique ou artisanal ne semble pas être non plus un motif de départ répandu puisqu'il ne concerne personne. Même si l'on rencontre des artisans Oromo à Djibouti-ville, dans la confection notamment, il faut reconnaître que ces derniers investissent beaucoup plus volontiers le commerce que la plomberie et l'électricité. Dans le secteur du bâtiment et travaux publics (BTP), si on rencontre des Oromo sur les chantiers de construction, ces derniers sont souvent employés aux travaux de déblaiement et de terrassement qui ne nécessitent aucune formation.

Aussi, très peu d'Oromo viennent-ils aujourd'hui à Djibouti-ville avec l'intention d'apprendre un métier. La plupart viennent pour y travailler ou pour y gagner de l'argent rapidement. Cependant, depuis une décennie, les boutiquiers Oromo sont de plus en plus nombreux et il est fréquent de rencontrer des jeunes migrants dans les activités artisanales (mécanique, vente à l'étalage ...). Ils se lancent sans formation et apprennent peu à peu la mécanique simple des vélos, vélomoteurs et réparation des pneus, etc.

Enfin, l'apprentissage de certains métiers reste encore soumis à certaines interdictions et limitations sociales et, par exemple, un bijoutier ou un cordonnier est encore très souvent un fils de

bijoutier ou de cordonnier qui a appris son métier auprès de ses parents ou des gens de sa caste.

4.4.3 L'informel pour gagner de l'argent

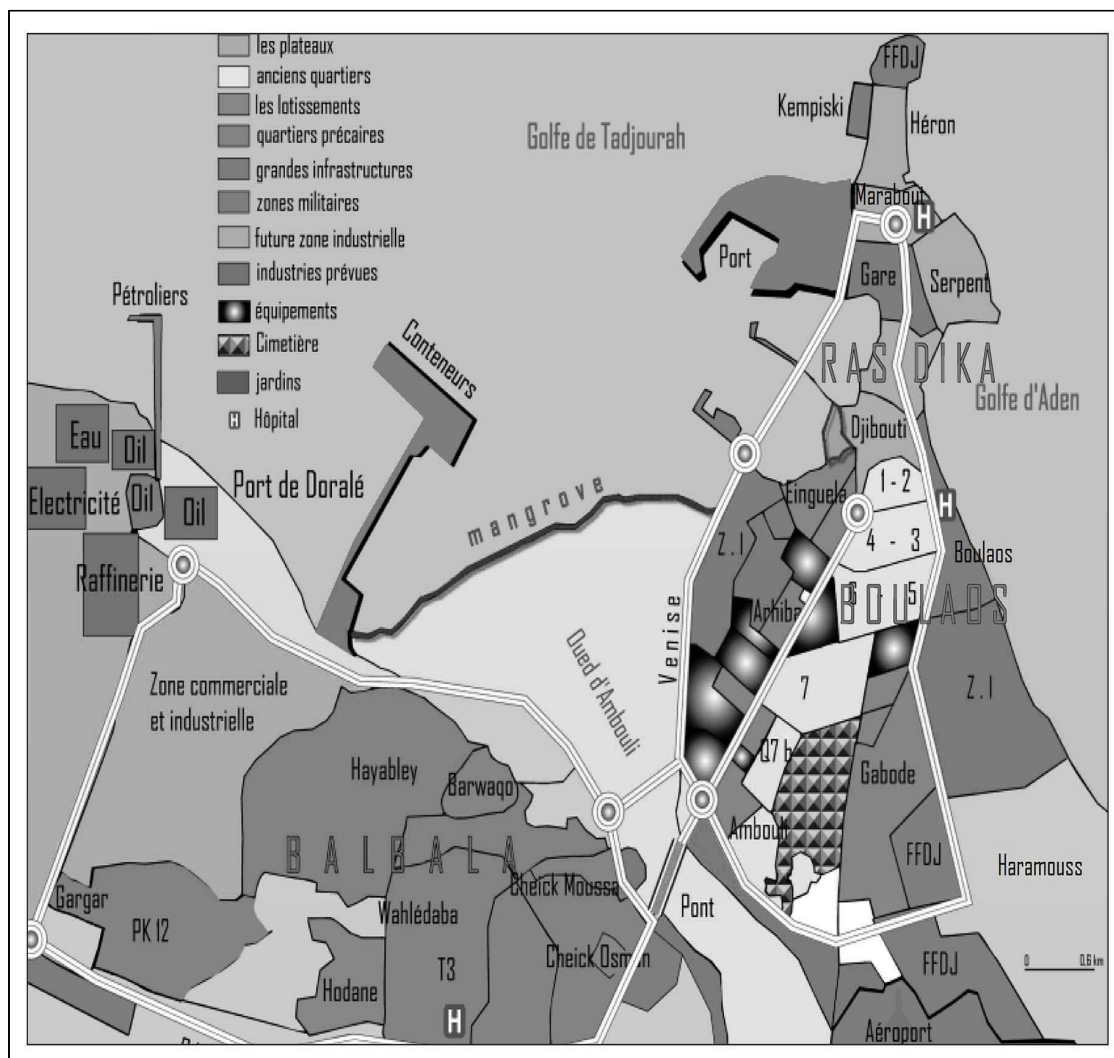
Cela rejoint le très fort pourcentage d'Oromo venus travailler et gagner de l'argent dans le secteur informel. Dans ce secteur, l'instruction en français est inutile et des rudiments d'instruction en arabe, dispensés dans tous les villages oromo, suffisent pour tenir une comptabilité sommaire. La connaissance du Somali et accessoirement l'Afar complète la formation des commerçants, femmes de ménage ou gardiens de maisons qui pourront négocier avec n'importe quel résident djiboutois car aucun contrat n'est signé entre le patron Djiboutien et le migrant.

Les motivations d'ordre économique sont donc très largement avancées pour expliquer le départ et prennent de plus en plus le pas sur la nécessité politique et scolaire. On vient à Djibouti-ville d'abord parce qu'on pourra y gagner plus d'argent qu'en travaillant la terre au village. La réussite économique de certains oromo a amplifié le mythe djiboutois où l'on peut encore espérer faire fortune à la sueur de son front. Le retour au village de certains qui y ont construit des maisons en dur ou acheté des exploitations consolide un peu plus le désir des jeunes de s'exiler. Et dans la mesure où l'émigration vers d'autres destinations comme le Yémen est dans l'immédiat difficile et nécessite beaucoup d'argent, Djibouti-ville

constituera une destination privilégiée où l'on s'installera durablement.

Enfin, depuis une dizaine d'années, la prise en main par des Oromo des quelques boutiques dans les bas quartiers, Ambouli, Gebel et Arhiba, a singulièrement amélioré les chances des oromo d'investir la ville et trouver un métier plus lucratif. Il s'agit d'une « niche économique » grâce à laquelle les migrants Oromo ont pu se déployer malgré un marché de travail très concurrentiel.

Carte 12 : Agglomération de Djibouti en 2013



Source : Nour Ayeh, 2010

Tableau 7: Résidence des Oromo enquêtés en 2012

Quartiers des immigrants enquêtés	Nombre de réponses	Pourcentage
Ambouli	61	28,50%
PK12	34	15,90%
Quartier 1	17	7,90%
Barwako	13	6,10%
Hayabley	13	6,10%
Quartier 6	12	5,60%
Arhiba	11	5,10%
Quartier 4	11	5,10%
Gebel	10	4,70%
Quartier 2	7	3,30%
Cheikh Moussa	5	2,30%
PK13	4	1,90%
Engueilla	3	1,40%
Gachamaleh	3	1,40%
Quartier 3	3	1,40%
Quartier 7	2	0,90%
Quartier 7bis	2	0,90%
Héron	1	0,50%
Quartier 5	1	0,50%
Waxdidaba	1	0,50%
Total	214	100%

Source : Enquête personnelle, 2012

Les quartiers de la commune de Boulaos (Ambouli, Arhiba ...) accueillent le plus grand nombre des migrants Oromos. Les maisons sont en général constituées de baraques, le coût de loyers est dérisoire entre 3000 et 5000 Francs djiboutien/ chambre et enfin la proximité des lieux de travail et l'accès facile du transport commun motivent leur choix. Les réseaux claniques et familiaux jouent aussi un rôle majeur au choix du quartier. Nous allons développer dans un chapitre suivant ce dernier point.

Au niveau national, les migrants représentent 25,8% de la population djiboutienne au recensement de 2009.

4.5 Les effets de l'émigration dans l'espace social de départ : changement social et mondialisation

L'émigration massive de la jeunesse éthiopienne et somalienne n'est pas sans conséquences sur les régions de départ. Les mutations socio-spatiales qu'elle entraîne sont imputables à deux grands types de changement social : le départ des forces vives et l'entrée dans la mondialisation via l'acquisition de biens de consommation.

4.6.1 Des zones de départ privées de leur jeunesse

Les parties rurales des régions de départ, qu'elles soient éthiopiennes ou somaliennes font aujourd'hui face à une pénurie de main-d'œuvre. Cette pénurie touche la tranche d'âge la plus productive : 15-45 ans. En effet, ces espaces ont vu cette tranche d'âge fortement touchée par les départs à

l'étranger. Cette situation affecte à son tour les productions agricoles à deux niveaux : au niveau du rendement agricole et au niveau de la prise de risques, les tranches d'âge les plus âgées privilégient la sécurité et les méthodes agricoles anciennes par rapport à la prise de risques.

Comme des pays africains, les campagnes éthiopiennes sont surpeuplées, le taux d'urbanisation ne représentait que 16% de la population totale en 2004⁴⁴ alors que la même année la population malnutrie était de 47%. Le manque d'opportunités dans les campagnes éthiopiennes à cause des déficits pluviométrique, les fortes densités ou même l'accès au foncier, l'Éthiopie comme indiqué dans l'extrait qui suit :

« La succession de ces années déficitaires (1997-1989 et 2001-2002) débouche sur une disette qui touche en 2003, selon les chiffres officiels, quatorze millions de personnes. Il faut souligner, au crédit des gestionnaires du pays et des agences d'aide, l'absence quasi-totale de décès directement liés à la famine. Mais l'ampleur du nombre de personnes qui dépendent, pour leur survie, de l'assistanat national et surtout international pose sérieusement question. En se référant aux seuls chiffres officiels, il faut bien convenir que 21%⁴⁵ de la population éthiopienne se trouve dans une situation de dénuement absolu, tandis qu'une part estimée à 40 à 60% de ruraux demeure dans une insécurité alimentaire latente. Les déficits pluviométriques ne peuvent, à eux seuls, expliquer la forte augmentation de la population touchée et

⁴⁴ Source banque mondiale, 2005

⁴⁵ « Valeur relative établie sur l'estimation de la population totale du pays, en 2004, de 67 millions d'habitants ».

potentiellement exposée au risque de famine. Il faudrait donc interroger les différents paramètres qui ont conduit à cette vulnérabilité. Les fortes densités et, surtout, l'accès au foncier peuvent ainsi être convoqués comme éléments de réponse à la précarisation des campagnes éthiopiennes ».

Ce phénomène climatique et les fortes densités ont provoqué la fragilisation des campagnes et ont provoqué des flux migratoires en République de Djibouti.

4.6.2 La participation financière aux équipements



Photo 13 : Société de transfert d'argent dans les camps de réfugiés d'Ali-Addé (Ismael O., 2012)

En tout état de cause, la participation des migrants dans les transformations physiques de leurs villages (aménagement de l'espace public, création d'équipements collectifs, etc.) n'a

pas été jusqu'à présent particulièrement remarquable dans la région Oromia comme cela a pu être le cas ailleurs. Néanmoins, lors des enquêtes, des migrants nous ont révélés qu'il existe dans certaines villes Oromos des lotissements construits par des Oromos de l'extérieur notamment ceux de Djibouti.

4.6.2.1 L'investissement dans l'amélioration du bâti

La faible retombée de la migration à l'échelle collective apparaît d'autant plus nettement si on la compare aux transformations profondes qu'ont connues, pendant le même temps, l'habitat et tout ce qui a trait à la propriété privée des familles ayant des personnes travaillant à l'étranger, en l'occurrence Djibouti. Cela étant, les initiatives récentes montrent que c'est une dimension qui peut être englobée par le fait migratoire, de manière beaucoup plus significative, dans un futur assez proche.

L'amélioration du bâti est un élément de changement lié à l'émigration. Certains quartiers s'en sont trouvés complètement transformés. Par exemple, à Bati en région Oromia un quartier entier en dur est sorti de terre grâce à l'envoie d'argent de certains jeunes partis s'employer comme gardiens et vendeurs ambulants à Djibouti. « *D'ailleurs, ce quartier a été baptisé « Gardiens » par les habitants de la ville. Il est situé dans une zone résidentielle et très appréciée par la population* » (Tamru, 2007).

4.6.2.2 Soutien apporté à la consommation des ménages

Grâce au complément de revenus apporté par les migrants, on constate aujourd'hui de nombreux changements dans les consommations des ménages des zones de départ. Le téléphone est ainsi le premier bien de consommation visible et acquis par les familles suite au départ d'un ou de plusieurs de leurs membres à l'étranger. Ce bien de consommation est jugé indispensable pour rester en contact avec les membres éloignés géographiquement et maintenir ainsi le lien. Cependant, il assure d'autres fonctions jugées toutes aussi indispensables telles l'envoi d'argent par les expatriés.

Le second bien de consommation acquis grâce à l'argent envoyé est la télévision. Ce bien de consommation commence donc à se généraliser, après celui du téléphone. Il joue également un rôle important après le téléphone dans la décision de partir.

Le complément de revenus apporté par l'émigration permet l'acquisition d'autres biens de consommation destinés à améliorer le quotidien : achats de meubles, de vaisselles, de literie, l'achat d'un terrain cultivable, l'organisation d'un grand mariage, l'ouverture d'une petite épicerie, ou encore l'achat de bétail ou de lopin de terre, etc.

Quoi qu'il en soit, dans une région rurale de faible développement économique comme celle d'Oromia, l'argent envoyé pris dans son ensemble est considérable. Il arrive dans cette région beaucoup plus d'argent que par n'importe quel autre canal générateur de revenu. Chez les Oromos, les sociétés de transfert sont moins développées par rapport à la région Somalie. Ils privilégient à Djibouti la méthode traditionnelle « envois dans la poche » au moment des retours d'un ami ou

d'un proche. A Djibouti, l'utilisation du réseau du principal opérateur : Western Union est impossible pour les migrants clandestins qui ne disposent pas une pièce d'identité.

4.6 Quelques trajectoires migratoires

Près de 80% des migrants Oromo que nous avons interrogés sont arrivés à Djibouti-ville sans étape intermédiaire. Du village d'origine à la capitale djiboutienne, les parcours se sont avérés être beaucoup plus simples que nous le pensions et surtout beaucoup moins complexes qu'on nous l'avait déjà dit. Les récits de vie qui suivent témoignent pourtant de la diversité des situations.

4.7.1-Ahmed, un gardien qui rêve de commerce

Ahmed⁴⁶, est arrivé à Djibouti en 2009, à l'âge de 19 ans. C'est un Oromo de 21 ans qui vient du village Hirna (Région Oromia). Il est parti à Djibouti pour rejoindre l'un de ses frères qui était déjà installé dans la capitale djiboutienne depuis 14 ans. Son parcours migratoire est relativement classique.

Ahmed était écolier au village où il apprenait le Coran. Cependant, contrairement à beaucoup d'autres jeunes Oromo de son âge, il a également fréquenté l'école publique jusqu'à la 7^e classe. De ce fait, il parle l'anglais mieux que le Somali qu'il n'a pas encore eu l'occasion d'apprendre. Ahmed avait deux frères installés à Djibouti avant lui. Le premier est parti en Arabie Saoudite et lui a demandé de venir à Djibouti avant son

⁴⁶ Compte tenu de la défiance des personnes enquêtées, nous avons scrupuleusement respecté l'anonymat de chaque migrant interrogé en leur attribuant des prénoms.

départ pour l'Arabie. Ce dernier lui a payé les frais du passeur et lui a trouvé un travail de gardien d'une villa dans le quartier d'Heron (quartier résidentiel situé au nord de la ville). Le second frère est reparti en Ethiopie sans qu'Ahmed ait pu nous indiquer ce qu'il y faisait.

Ahmed vit dans une petite maison, une baraque en tôle à Balbala, dans le quartier d'Ambouli avec des compatriotes du même village. Le confort y est très rudimentaire, puisque la maison ne dispose ni d'eau courante ni d'électricité. Pour l'instant, la vie sociale d'Ahmed se limite au microcosme Oromo de son quartier. Ainsi, il fait partie d'une association informelle qui regroupe les migrants originaires de son village. Le siège de cette dernière se trouve dans le quartier voisin de Djebel. D'après lui, cette proximité est très importante car si le siège de l'Association s'était trouvé plus loin, il n'aurait pu y participer à cause du coût du transport.

Ahmed rencontre et fréquente très peu de Djiboutiens et se contente de la fréquentation de ses compatriotes Oromo. Le fait qu'il ne maîtrise pas encore assez bien le somali, la langue courante parlée dans la ville, pour pouvoir soutenir une conversation explique pour l'instant ce recul vis-à-vis de la société d'accueil. S'il a quelques préjugés sur les Djiboutiens, il sait qu'il le doit surtout aux innombrables recommandations de prudence de son frère et de son entourage. Cependant, il n'est pas hostile à l'idée de fréquenter les Djiboutiens.

Ahmed n'est pas rentré au village depuis son arrivée à Djibouti et ses contacts avec la famille se font par l'intermédiaire de l'association villageoise à laquelle il appartient. Pour le

moment, il n'envoie pas d'argent car il n'a pas encore suffisamment d'économies. Il explique que sa venue à Djibouti est directement liée à l'absence de perspectives en Ethiopie. « *IL n'y a pas de travail en Ethiopie et l'on ne gagne pas d'argent en cultivant* ».

Ahmed est célibataire mais ne songe pas au mariage. Pas avant plusieurs années a-t-il insisté. Par ailleurs, il épousera une fille de son village. Comme la majorité des migrants Oromo de Djibouti, Ahmed pense acheter un champ et une maison au village. Cependant, il ne semble pas pressé de le faire et préférerait d'abord voyager plus loin, notamment en Arabie Saoudite ou à Dubaï. Là-bas, il a affirmé que « *l'on peut gagner beaucoup plus d'argent et avoir une vie plus facile* ».

Ahmed a un mode de vie plutôt spartiate mais ne s'en est jamais plaint. Sa venue est encore trop récente pour qu'il ait du recul sur sa situation. Mais quand nous l'avons rencontré un an plus tard, il commençait déjà à se lasser de son emploi et songeait à ouvrir une boutique. Il comptait sur son frère exilé en Arabie pour lui avancer les fonds nécessaires à l'ouverture de ce commerce.

4.7.2 - Fatoumata, fuyarde aux ambitions déçues

Fatoumata est Oromo-Jimma et est née en 1982. Sa famille réside aujourd'hui à Jimma. Elle avait 22 ans quand elle est arrivée à Djibouti en 2004, fuyant un mariage forcé.

Dès son arrivée, elle trouve un emploi de femme de ménage au quartier Cité progrès grâce à d'autres compatriotes. Quatre ans

plus tard, en 2008, elle quitte son premier patron pour un autre à Gabode 4.

Fatoumata est toujours célibataire et n'a pas de famille à Djibouti. Elle n'est pas retournée en Ethiopie et d'ailleurs ne souhaite pas y retourner avant longtemps, par peur des représailles de ses parents à cause de sa fuite.

Elle réside dans une maison de deux chambres avec d'autres compatriotes. Lorsqu'elle a fait son récit, Fatoumata n'a pas caché, après plus de dix ans passés dans la ville de Djibouti, ses échecs successifs et son sentiment de ne pas être à la hauteur de ses ambitions. Son projet de traverser la mer Rouge la préoccupe car elle souhaite tenter une nouvelle aventure de l'autre côté de la mer.

4.7.3 - Mohamed, un migrant « régional » curieux

Mohamed a un parcours atypique et exceptionnel qui relève davantage de l'anecdote et qui est loin d'être représentatif de la grande majorité des migrants Oromo. C'est un jeune Oromo-Walo de 27 ans. En 2005, à l'âge de 20 ans, après des études coraniques au village, il part à Bossaso au nord de la Somalie (un autre point de départ de l'immigration clandestine vers l'Arabie) avant de rejoindre l'Arabie Saoudite en passant par le Yémen la même année.

Mohamed est renvoyé en Ethiopie en 2009. Mais trois mois après ce retour forcé, il décide de partir de nouveau à l'étranger, à Djibouti cette fois, pour retenter la traversée de la Mer Rouge et retourner à nouveau clandestinement en Arabie Saoudite.

Mohamed travaille dans un restaurant et réside à proximité du marché Riad dans une petite chambre qu'il partage avec quatre (4) compatriotes. Bien qu'il admette qu'il ait quitté l'Ethiopie à cause de conditions de vie particulièrement difficiles, il souligne aussi d'une manière philosophique que le voyage est une forme d'enseignement nécessaire à l'épanouissement de l'individu. « *Pour être un homme il faut partir loin, tout connaître et tout voir* ».

Conclusion du chapitre 4

En fin de compte, la manifestation des logiques de réseaux repérées tout au long de ce chapitre est multiforme, et l'analyse que nous en avons proposée n'épuise évidemment pas le sujet. Qu'ils soient individuels, familiaux ou communautaires, ces réseaux mettent en œuvre des stratégies variées dont la portée n'est pas en tout point comparable. Comme on l'a déjà signalé, la fonction de chacun d'entre eux tient au degré d'investissement des membres. Dans le même sens, si certains sont presque aussi anciens que le fait migratoire lui-même (les réseaux d'entraide notamment), d'autres témoignent au contraire d'un « degré de maturité » des structures familiales et territoriales issues de la migration.

L'élément déterminant pour les individus est finalement celui d'être dans les réseaux, d'une manière ou d'une autre. Pour ceux qui aspirent à devenir migrants, c'est ainsi pouvoir disposer d'une somme d'informations multiformes sur un ensemble de paramètres dont beaucoup échappent au cadre local du village d'origine. Par les échanges que soutiennent les réseaux de personnes, ce stock d'information peut en permanence être réajusté en fonction des conditions fluctuantes hors du lieu où la personne concernée se trouve. Ainsi, explicitement ou non, chaque événement à l'intérieur de l'espace migratoire contribue à régénérer les réseaux informatifs. Dans cet esprit, les structures organisées (Familiales, religieuses ou visant au développement local de la région d'origine) jouent dans le même sens que les réseaux de

relation informels qui assurent le lien maximal entre les personnes et entre les lieux. Nous reviendrons dans la troisième partie sur la dimension englobante des logiques communautaires (ou claniques) développées sur le mode réseau et leurs répercussions dans l'espace urbain de la ville de Djibouti. Notons ici seulement que le fonctionnement des réseaux informels, plus souple que celui des structures organisées, répond bien aux formes changeantes de l'espace social de la migration.

CHAPITRE 5 L'ESPACE ET LES CARACTERISTIQUES DE L'IMMIGRATION OROMO A DJIBOUTI-VILLE

Le présent chapitre se propose d'analyser les espaces et la particularité de la migration Oromo à Djibouti ville.

Même si l'immigration étrangère à Djibouti présente quelques traits communs, de nombreuses caractéristiques les distinguent. En particulier, la structure démographique des principales communautés étrangères est loin d'être homogène. En effet, si l'on extrait le facteur quantité, on s'aperçoit que le profil démographique de l'immigration change sensiblement selon la nationalité des immigrants.

En premier lieu, compte tenu de la variété et la spécificité de l'immigration dans la ville de Djibouti, de fortes différences socio-démographiques, de niveau de vie et d'habitudes culturelles existent entre les immigrés d'origine occidentale, d'origine asiatique et ceux venant du reste de l'Afrique.

Il existe en effet une immigration occidentale et asiatique d'actifs adultes. Ceux-ci travaillent très majoritairement dans les différents corps militaires étrangers (Français, Américains, Japonais, Chinois.) stationnés dans les bases militaires de pays étrangers qui en ont obtenu la concession. Ces militaires, en particulier les français, résident avec leur famille car les salaires à l'expatriation qui leurs sont proposés sont avantageux. L'absence remarquée des classes d'âge jeunes

montre que leurs enfants suivent leurs études universitaires dans le pays d'origine plutôt qu'à Djibouti.

Pour des raisons sécuritaires évidentes, Il était impossible d'obtenir des chiffres concernant cette population occidentale très majoritairement composée de militaires et leurs familles.

5.1 Une migration jeune et très mixte

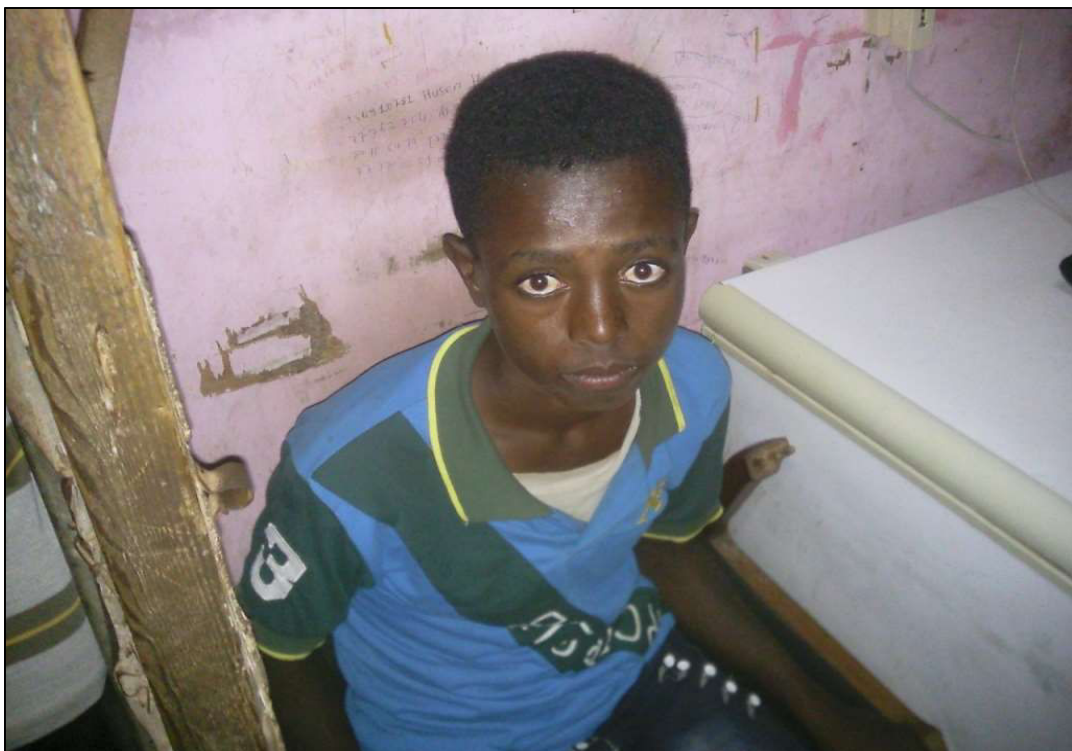
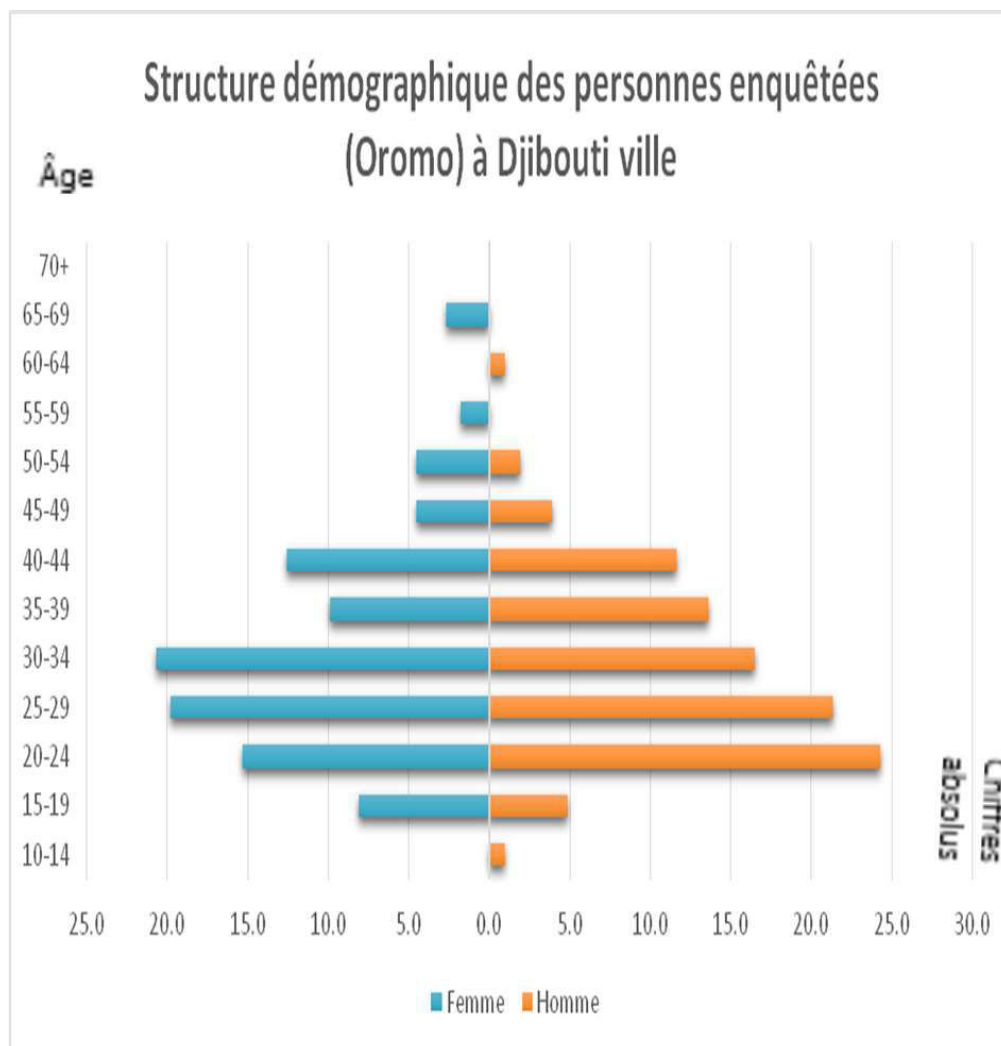


Photo 14 : Jeune épicier Oromo (Ismael O., 2012)

Les caractéristiques démographiques de l'immigration oromo ne sont pas exceptionnelles. Des comportements similaires se retrouvent chez les autres communautés étrangères vivant à Djibouti-ville. Une forte majorité d'hommes, de nombreux jeunes célibataires (plus de 50% d'enquêtés) et très peu de jeunes enfants caractérisent cette immigration Oromo.

Figure 4 Structure démographique des personnes enquêtées (Oromo) à Djibouti



Source : enquête personnelle, 2012

A propos de la répartition par âge, on constate que la majorité des immigrants Oromo se concentre dans les tranches d'âge les plus actives (20-44 ans). Cette concentration est liée aux motivations essentiellement économiques des migrants. La plupart des migrants Oromo sont pauvres et très peu formés. Ils

viennent en République de Djibouti et trouvent des emplois sans qualification qui réclament souvent une santé solide.

Du point de vue du sex-ratio on constate également une certaine hétérogénéité liée en partie au comportement de la société africaine vis-à-vis de l'émigration féminine. Chez les Oromo, le sex-ratio est nettement partagé entre Femme et Homme mais on observe la faible présence des couples mariés. Souvent chez ces migrants, le désir d'épargner est si fort que les conditions d'existence seraient trop pénibles pour supporter des contraintes familiales.

5.1.1 Djibouti-ville : Une ville hostile aux familles de migrants

L'une des caractéristiques principales de l'immigration Oromo réside dans un sex-ratio largement déséquilibré entre hommes et femmes. Pour l'ensemble de la République de Djibouti, la moitié des immigrants sont des hommes.

Les contraintes économiques de la ville de Djibouti empêchent souvent les migrants de faire venir leur famille. Le coût du logement est prohibitif et la vie trop onéreuse à Djibouti par rapport aux possibilités financières dont disposent les immigrants, même disposant d'un travail souvent très peu rémunérateur. Ainsi, le jeune marié hésite souvent à faire venir sa famille à Djibouti afin de lui éviter d'endurer des conditions de vie particulièrement inconfortables.

Beaucoup de jeunes hommes mariés préfèrent laisser leur(s) femme(s) et leurs enfants dans la maison qu'ils ont bâtie dans leur région d'origine (Oromiyaa) plutôt que de les amener à Djibouti-ville. Dans le cas où ils n'ont pas encore construit de maison dans leur village d'origine, un certain nombre d'entre eux « placent » leur femme dans la maison de leurs parents.

Cependant, compte tenu du jeune âge de beaucoup de néo-migrants, nombreux sont ceux qui n'ont pas encore fondé une famille et sont venus d'abord « s'aguerrir » à l'étranger. La plupart ne se marient qu'après de longues années passées en migration, comme le montre clairement la figure 11 où l'on voit que la population oromo immigrée se concentre surtout dans les classes d'âge 20-44 ans.



Photo 15: Balbala et ses multiples boutiques Ethiopiennes (Ismael O., 2012)



Photo 16 : Une épicerie Oromo à Ambouli (Ismael O.,2012)

Il existe aussi parmi eux des enfants ou « enfants de rue » qui vendent des pistages, des cigarettes et autres produits au centre-ville. Ils résident à proximité du centre-ville dans les quartiers, 1, 2. Les risques et les dangers sont nombreux pour ces mineurs isolés qui deviennent des proies faciles pour toutes sortes de prédateurs humains faute d'appui concerté des pouvoirs publics et d'agences onusiennes.

5.1.2 Le travail d'abord, le mariage plus tard

Le schéma migratoire est donc relativement classique. La plupart des migrants grandit au village et émigre à l'âge entre 17 à 20 ans. Pendant une ou plusieurs décennies, ces derniers travaillent, se marient et tentent de bâtir une maison au village et un commerce pour y prendre une retraite bien méritée. Cependant, cette généralisation ne s'applique pas à tous, car de nombreux Oromo n'ont pas construit de maison au village, ont pris une épouse à Djibouti et ont définitivement renoncé à quitter Djibouti.

La forte représentation de jeunes hommes et femmes démontre que les motivations des migrants sont essentiellement économiques. On part à Djibouti pour y travailler et pour y gagner de l'argent. Cette fuite des classes d'âge actives n'est pas sans conséquence sur leurs régions d'origine. En effet, dans certains villages la force de travail manque cruellement lors des récoltes, les terres sont concédées par des grandes sociétés étrangères. Selon les Nations Unies, il y a accaparement de terres lorsque au moins 1 000 hectares de terres ont été transférés à un investisseur étranger sans l'aval des principaux concernés, les habitants. Selon une étude réalisée par The Oakland Institute⁴⁷ en 2011, au moins 3,6 millions d'hectares de terres ont été transférés à des investisseurs dans la région Oromia. Ce chiffre est confirmé plus tard par HRW (Human

⁴⁷ The Oakland Institute est une fondation indépendante publiant rapports et documents analysant les pressions sociales, économiques et environnementales sur des sujets tels que la propriété foncières, le marché des produits agricoles ou les investissements étrangers.
<https://www.oaklandinstitute.org>

Rights Watch) qui ajoute que 2,1 millions d'hectares de terres supplémentaires ont été depuis mis à disposition dans des conditions très attrayantes : ressources en eau disponibles et sans limite avec un prix de location dérisoires.

Human Rights Watch précise que ces transferts se font sans l'accord des habitants qui se voient spoliés et chassés de leurs terres ou déménagés de force vers des lieux peu propices pour recommencer une nouvelle vie.

Mais la présence de ces jeunes explique aussi le nombre élevé de célibataires (voir tableau 8). Ces derniers vivent seuls ou en compagnie de jeunes Oromo de leur âge, originaires de leur même village, du même appartenance clanique ou de la même famille. La plupart, surtout les hommes, n'ont pas l'occasion ou l'envie de prendre une épouse avant de quitter le village. Souvent d'ailleurs, le problème du mariage est secondaire car le choix de l'épouse ou de l'époux n'est pas nécessairement du ressort de la personne concernée.

Les travailleuses domestiques sont obligées de rentrer chez elle à un âge décent pour pouvoir se marier et fonder une famille.

En effet, chez les Oromo, le mariage est décidé par la famille, même si, depuis quelque temps, une évolution des mentalités et de la coutume est perceptible et que les conflits entre les parents et le jeune sur cette question du choix de la compagne ou du compagnon sont devenus nombreux. Dans certains cas, le départ peut même être précipité et c'est d'ailleurs très souvent le cas pour la jeune fille quand elle refuse d'être mariée à un homme qu'elle n'aurait pas choisi.

Tableau 8 : Statut Matrimonial des personnes enquêtées

Situation matrimoniale	Nombre de réponses	Pourcentage
Célibataire	110	51,4
Monogame	63	29,4
Polygame	11	5,1
Veuf	6	2,8
Divorcé	24	11,2
Total	214	100%

Source : enquête personnelle, 2012

5.2 Des immigrants principalement urbains

Les villes offrent la possibilité d'accéder à toutes sortes de ressources, de services et de potentialités qui sont essentiels au bien-être et à la résilience des personnes. C'est pourquoi, pour la plupart des migrants, s'installer dans une ville apparaît comme une décision judicieuse. Ils pensent mettre ainsi de leur côté le maximum de possibilités d'amélioration de leurs conditions de vie ainsi que leurs capacités de faire face à l'adversité.

5.2.1 Les Villes de Djibouti et Ali-Sabieh, lieux de concentration importants de l'immigration étrangère

D'après les études les plus récentes, les migrants se concentrent très majoritairement dans la ville de Djibouti. Le recensement de 2009 confirme cette tendance pour quasiment toutes les communautés immigrées en République de Djibouti. Dans le tableau ci-dessous, la population étrangère, ici présentée en population urbaine « particulière », représente à peine plus du quart (25,57%) des habitants de la ville de Djibouti et 15 309 des 37 939, soit 40,35% de la population de la région d'Ali-sabieh, deuxième foyer urbain de la République et région-étape avant d'arriver à Djibouti. Cette situation a certainement été facilitée par la tradition d'hospitalité qui caractérise les populations de la région.

Tableau 9 : Population totale et la population étrangère en République de Djibouti

Régions	Population Totale	Population Etrangère	Population étrangère en pourcentage de la Population totale
Djibouti	475 322	125 000	26,29
Ali-Sabieh	86 949	15 309	17,61
Dikhil	88 948	5 539	6,23
Tadjoura	86 704	2 663	3,07
Obock	37 856	1 773	4,68
Arta	42 380	2 217	5,23
République	818 159	152 501	18,64

Source : DISED RGPH 2009

Incontestablement, la spécificité du système migratoire djiboutien réside dans son dynamisme propre. La permanence des flux en provenance de l'extérieur et notamment de deux grands Etats voisins que sont l'Ethiopie et la Somalie, s'ajoute la forte dynamique de mobilité interne de l'ensemble de la population résidant en République de Djibouti.

Réagissant plus rapidement aux conditions locales et régionales fluctuantes, les migrants venant s'établir en République de Djibouti sont sensibles à différents facteurs : dynamisme des économies régionales, restructuration des marchés de l'emploi,

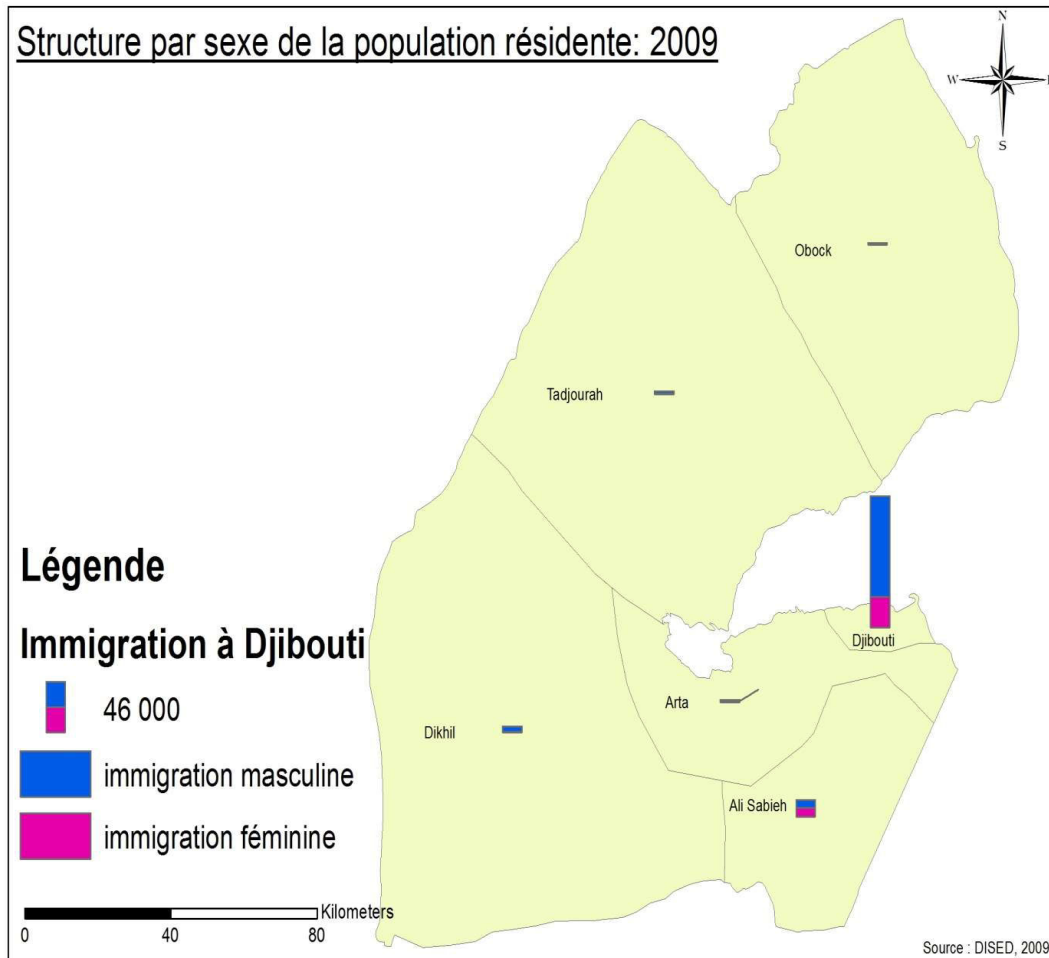
effets des crises économiques et transformations de l'environnement social qu'elles génèrent, remodelage des tissus urbains, etc.

Tableau 10 : Population par sexe 2009

REGION	Population urbaine ordinaire		Population particulière		Population Totale	
	Mas.	Fém.	Mas.	Fém.	Masc.	Fém.
Djibouti-ville	175 006	178 795	92 715	28 806	267 721	207 601
Ali-sabieh	11 092	11 538	7 395	7 914	42 360	44 589
Dikhil	9 766	9 581	4 639	900	45 753	43 195
Tadjourah	5 937	6 220	2 230	433	43 215	43 489
Obock	5 228	4 705	1 485	288	19 934	17 922
Arta	5 445	5 598	1 857	360	21 083	21 297
TOTAL	212474	216437	110321	32138	440066	378 093

Source : DISED RGPH 2009

Carte 13 : Structure par sexe de la population immigrée résidente 2009



Source : DISED 2009

Sur les 818 159 habitants que compte la population totale résidente djiboutienne, 440 066 (53,8%) sont des hommes et 378 093 (46,2%) sont des femmes, soit un rapport de masculinité de 116,4%. Ce rapport de masculinité baisse jusqu'à 97,2%, c'est à dire un niveau inférieur à 100, si on ne prend pas en compte la population particulière. En d'autres termes, la population

ordinaire résidente est composée de 329 745 (49,3%) d'hommes et de 339 392 (50,7%) femmes. Ces rapports montrent l'importance de la population particulière et son caractère plus masculin (110 321 individus sur 152 501 que compte la population étrangère) dans la population Djiboutienne.

5.2.2 Les migrants dans les autres régions de la République

Les autres régions de la République de Djibouti semblent être éloignées des principaux courants migratoires ou demeurent des régions étapes. Les régions d'Ali-sabieh, de Dikhil, d'Obock et d'Arta sont davantage des régions d'émigration vers la ville de Djibouti ou des régions de transit que des régions d'immigration. Cette émigration est entraînée par un environnement économique peu dynamique par rapport à la capitale.

La région de Tadjourah semble également peu attractive, malgré le développement des activités touristiques, industrielles (usine d'eau) et urbaines, car la ville de Tadjourah connaît une croissance démographique et spatiale sensible la population passe de 3 466 en 1983 à 12 175 habitants en 2009. Tadjourah est aussi devenue aujourd'hui un centre de transit important des migrations ces dernières années. Cependant, il convient de ne pas conclure trop rapidement et d'attendre le prochain recensement afin que ces tendances soient confirmées. Car il semble étonnant que la croissance économique de cette région située sur la route des clandestins vers le golfe arabo-

persique ne soit pas accompagnée d'une augmentation de l'immigration étrangère.

5.3 Le pôle de concentration Djiboutois (ville) Djibouti-ville, pôle de concentration des réseaux migratoires oromiens

La reconnaissance des secteurs de concentration des personnes d'origine Oromo est une étape nécessaire dans notre démarche d'analyse. Pourtant, il suffit d'une observation de terrain des plus élémentaires pour être conduit à s'interroger sur les logiques propres des processus d'installation des migrants Oromo. Pourquoi certains quartiers s'identifient comme centre majeur de réception de nouvelles personnes alors que d'autres quartiers, ayant des caractéristiques voisines ne le **sont** manifestement pas ? La présence de compatriotes est sans conteste un facteur déterminant, mais dont on ne peut finalement se contenter. Logiques spatiales du marché local de l'emploi, caractéristiques résidentielles des quartiers, situation par rapport à leur « seuil de saturation » de même que réputation et image de ces secteurs dans la société avoisinante mais aussi en Ethiopie semblent être des éléments qui permettent une prise en compte plus fine des processus à l'œuvre.

Dans la ville de Djibouti, le rapport entre lieux d'installation des nouveaux arrivants et les quartiers marqués par une forte présence Oromo est effectivement direct. Les réseaux sociaux sur lesquels s'appuient les migrants oromos à leur arrivée, puissante chaîne d'entraide à l'intérieur du groupe familial ou

communautaire, déterminent très souvent le lieu d'installation des nouveaux arrivants.

5.4 Des gardiens et des femmes de ménages

Le faible niveau d'instruction oblige les Oromo à occuper les emplois disponibles dans les secteurs économiques les moins attractifs, délaissés par les nationaux. C'est une des raisons pour lesquelles les filières migratoires se sont mises en place rapidement en s'appuyant sur l'attractivité des secteurs économiques principalement urbains peu concurrentiels.

5.4.1 Des activités peu diversifiées

Les Oromo immigrés ayant un travail à Djibouti ont des tâches qui se concentrent presque exclusivement dans deux secteurs d'activités. Ces deux secteurs regroupent près de 85% des actifs. D'après nos enquêtes réalisées en 2012 et 2014, 50% des Oromo sont des employés de maison (Femmes de ménage ou gardien) et 35% ont des métiers dans le secteur du commerce (Boutiquier ou restaurateur).

Le service et le commerce (30%) ambulant sont très sollicités par les migrants hommes. Ils s'installent aux quartiers 1 et 2 et font des tournées dans l'ensemble de la ville.

Ces chiffres confirment l'image que véhiculent les immigrés d'origine Oromo selon laquelle cette catégorie d'étrangers occuperait des emplois non qualifiés, pénibles et mal considérés.

Ce statut informel ne leur donne aucune protection sociale, et ils sont même exposés aux expulsions organisées par les forces de l'ordre, comme on peut constater dans les deux tableaux ci-dessous.

En outre, on se rend compte aussi que la Loi n°28/AN/13/7ème L portant amendement de la loi n°153/AN/12/6ème instituant le tarif applicable aux permis de travail pour les travailleurs étrangers en République de Djibouti rend plus précaire la situation des migrants étrangers et en particulier les travailleurs Oromo qui n'auront pas les moyens monétaires de payer 200 000 FDJ pour obtenir le permis de travail, en sachant aussi que très peu d'entre eux sont arrivés d'une manière régulière à Djibouti.

Photo 17 : La friperie : un commerce Oromo florissant à Balbala (Ismael O., 2012)



Photo 18 : Panneau publicitaire en Amharique (Ismael O.,2012)

Tableau 11: Structure de l'emploi des immigrés et immigrées Oromo à Djibouti

Activités	Effectif	Pourcentage
Femme de ménage	79	36.9%
Boutiquier	34	15.9%
Marchand ambulant	30	14.0%
Gardien	26	12.1%
Restaurateur	24	11.2%
Marchand ambulant	5	2.3%
Femme au foyer	4	1.9%
Bijoutier	3	1.4%
Docker	2	0.9%
Maçon	2	0.9%
Chauffeur	1	0.5%
Coiffeuse	1	0.5%
Footballeur	1	0.5%
Mécanicien	1	0.5%
TOTAL	214	100%

Source : Enquête personnelle, 2012

5.4.2 Les femmes Oromos dans le secteur du travail domestique : une construction sociale

Une convergence de facteurs explique la présence massive des femmes Oromos sur le marché du travail domestique, mais celle-ci prend également sa source dans une construction sociale alliant faits de représentation et logiques d'action. En effet, ces femmes, lorsqu'elles arrivent à Djibouti, sont poussées vers le travail domestique par leur besoin de travailler, mais pas seulement. Elles y sont également poussées par le contexte du marché du travail djiboutien. Sur ce marché, les occasions qu'elles y rencontrent sont très limitées, d'autant plus qu'il existe à Djibouti des faits de représentation qui associent depuis plusieurs décennies les jeunes femmes d'origine éthiopienne ou même somaliennes au travail domestique. En République de Djibouti, le travail domestique est depuis longtemps associé au sexe féminin. Travailler pour une famille autre que la sienne est perçue comme une désinsertion sociale, et ceci est très mal considéré par la « société » djiboutienne. Dès lors, les migrantes d'origine étrangère notamment les Oromos sont les seules à pourvoir ce type d'emploi à Djibouti.

« Enfin, il convient de préciser aussi que la représentation sociale du travail domestique est désormais associée à la catégorie des classes laborieuses dont sont issues les jeunes migrantes présentes à Djibouti, et que cela n'incite évidemment pas les filles des familles djiboutiennes, même très modestes, à travailler dans ce secteur pourtant assez pourvoyeur d'emplois ».

5.4.3 Les immigrés : une absence caractéristique de formation

Comme nous l'avons constaté dans les chapitres précédents, la plus grande partie des Oromo installés à Djibouti est employée dans le commerce et les services domestiques. Cette spécialisation professionnelle a été rendue possible par la liberté d'accès des étrangers à ces activités délaissées par les djiboutiens. Mais elle est également étroitement liée à l'absence singulière de formation chez la majorité des migrants, ce qui les contraint à se tourner vers ces activités à faible qualification et peu rémunérées.

Nos enquêtes font en effet apparaître un taux de scolarisation des immigrés oromo extrêmement faible à tous les âges. Cependant, il convient de bien spécifier qu'il s'agit de taux de scolarisation pour l'instruction donnée en français alors qu'il convient de remarquer qu'un certain nombre d'Oromo a été éduqué en arabe à l'école coranique. Dans l'éducation Oromo comme celle des Somalis, les études de textes coraniques tiennent une place importante. Pour eux, il n'est donc pas question de parler d'analphabétisme, même si une partie ne sait effectivement ni lire, ni écrire aucune langue.

Cette lacune dans la formation est avant tout le résultat de la politique scolaire désastreuse menée par le régime du Derg, qui a sacrifié l'apprentissage des langues internationales au profit de l'amharique qui n'est malheureusement pas utilisable au-delà des frontières éthiopiennes. D'ailleurs, le système éducatif s'était tellement détérioré que l'école ne formait plus aucun cadre dans les zones Oromo. L'enseignement en langue Oromo

dans le primaire pourra expliquer les difficultés linguistiques rencontrées au-delà des frontières éthiopiennes

Cette absence de formation empêche donc l'accès des immigrés, notamment Oromos aux activités du secteur formel de l'économie djiboutienne, dans lequel un minimum d'instruction en français est requis. Aussi, le commerce est-il devenu, au fil du temps, le débouché inévitable de milliers d'immigrants suffisamment instruits en arabe pour pouvoir tenir une comptabilité, mais trop peu ou trop différemment pour espérer pouvoir obtenir un emploi ailleurs.

En outre, le caractère illégal du séjour d'un grand nombre d'Oromos pour ne pas dire l'ensemble de la communauté Oromo présente à Djibouti et la politique djiboutienne de l'emploi menée par les autorités djiboutiennes à partir du début des années 2000 (notamment le recrutement massif des techniciens qualifiés au port de Djibouti au début des années 2000) a contraint la plupart des immigrants et surtout les moins instruits et les « analphabètes » en français à se diriger vers les métiers les plus difficiles des services inférieurs (gardiennage, porteurs, femmes de ménage...), vers le micro-commerce de détail (boutiquiers, restaurateurs,...) ou encore vers les travaux de force offerts par le secteur du bâtiment et des travaux publics (B.T.P), comme le terrassement, le béton, le goudronnage. Ces métiers ne réclament aucune compétence et, d'une façon générale, ne sont soumis à aucun contrôle administratif.

Le plus souvent, l'apprentissage professionnel se fait à Djibouti car les plus jeunes ont quitté l'Ethiopie sans aucune formation,

exceptée, comme nous l'avons souligné, celle dispensée par l'école coranique. Aussi, ces jeunes immigrés apprennent-ils leur métier au contact d'un grand frère, d'un oncle, d'un cousin, d'un père ou en observant les artisans qui travaillent dans le rue en même temps qu'ils découvrent la ville.

Tableau 12 : Le niveau d'instruction des oromo à Djibouti-ville

Niveau d'instruction	Effectif	Pourcentage
Aucun	42	60%
Niveau élémentaire	16	22.86%
Niveau collège	9	12.86%
Sans réponse	3	4.28%
Total	70	100%

Source : enquête réalisée par Ismael Omar en août 2014

Comme indiqué dans le tableau ci-dessus, les travailleuses domestiques sont majoritairement analphabètes. Elles sont issues des régions rurales de l'Ethiopie et de la Somalie. Elles n'ont rien d'autre à proposer que leur force de travail. Ce qui contribue également à expliquer leur forte présence sur le marché du travail.

En conclusion, à Djibouti, l'existence d'un marché du travail domestique dont les emplois sont pourvus essentiellement par

des jeunes femmes d'origine éthiopienne et somalienne correspond à une construction sociale genrée et altérée du travail domestique historiquement datée.

La fin des années 1970 et plus particulièrement l'année 1977 voient une explosion de la demande. En effet, la « guerre de l'Ogaden » (1977) qui opposa alors la Somalie à l'Ethiopie, au sujet de la région de l'Ogaden revendiquée par le premier pays déversa sur le territoire djiboutien des dizaines de milliers de réfugiés. Ceux-ci, faute de qualifications autres, ne purent proposer leurs services que sur le marché du travail domestique et les travaux publics pour les hommes.

Depuis cette période, le coût du travail baisse énormément et par conséquent se démocratise. C'est particulièrement le cas en ce qui concerne l'emploi de personnel domestique. Les ménages djiboutiens sont de plus en plus nombreux à vouloir et à pouvoir s'offrir les services d'une femme de ménage. En effet, les Djiboutiens n'emploient que des femmes pour qu'elles s'occupent des travaux domestiques, car la maison reste le domaine des femmes, et pour des raisons religieuses les hommes étrangers n'y sont pas les bienvenus en l'absence du chef de ménage. Mais cette demande croissante est également à relier à une offre croissante d'activités qui permettent à bon nombre de Djiboutiennes de pouvoir exercer un travail à l'extérieur du domicile familial. En effet, celles-ci sont de plus en plus nombreuses, la scolarisation et la cherté du coût de la vie aidant, à exercer un travail à l'extérieur du foyer. De plus, même lorsqu'elles n'en exercent pas, les Djiboutiennes

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

participent de moins en moins aux tâches ménagères, préférant se consacrer aux soins et à l'éducation des enfants.

Conclusion du chapitre 5

Avec un nombre élevé, la communauté Oromo est la communauté étrangère la plus importante de l'agglomération djiboutoise. Localisés dans les grands quartiers centraux et péri-centraux populaires, les Oromo sont dispersés sur l'ensemble de l'espace urbain, des quartiers les plus résidentiels aux bidonvilles les plus insalubres.

S'il n'existe pas de quartiers spécifiquement oromiens, les pratiques de ces derniers ont évolué en même temps que se développait la capitale djiboutienne. A l'instar des autres migrants, qu'ils soient djiboutiens ou étrangers, les Oromo ont été parfois bénéficiaires, mais souvent victimes des grandes opérations immobilières qui ont jalonné l'histoire de la ville depuis les années 90.

Par ailleurs, leur situation d'infériorité sur le marché immobilier, si elle est indéniable pour la majorité d'entre eux, s'est modifiée avec leur remarquable intégration dans l'économie urbaine.

En effet, parallèlement aux évolutions résidentielles, la place des Oromo dans l'économie urbaine a sensiblement évolué. Spécialisés dans le service et le commerce ambulants, ils occupent le petit commerce urbain et diversifient leurs horizons professionnels.

Peu diplômés, ne parlant pas le français, ils étaient de toutes les façons exclus du secteur formel pour lequel la nationalité djiboutienne était souvent nécessairement requise.

Aussi, leur capacité d'adaptation dans la ville continue d'étonner dans la mesure où ils ont réussi à se faire accepter jusqu'à devenir invisibles, comme nous aurons l'occasion de le constater dans la partie suivante.

Conclusion de la partie II

La deuxième partie de ce travail nous a donné l'opportunité de montrer l'importance de l'immigration étrangère dans la ville de Djibouti mais aussi dans l'ensemble du territoire de la république. Mais elle a surtout permis de mettre en valeur la place et le rôle de l'immigration Oromo.

Localisés dans les grands quartiers de la commune de Boulaos et dans les péris centraux populaires, les Oromos sont dispersés sur l'ensemble de l'espace urbain, des vieux quartiers aux bidonvilles les plus insalubres.

S'il n'existe pas de quartiers spécifiquement Oromos, les pratiques de ces derniers ont évolué dans certains quartiers. Par ailleurs, leur situation d'infériorité sur le marché immobilier, si elle est indéniable pour la majorité d'entre eux, s'est modifiée dans certains quartiers avec leur intégration dans l'économie urbaine et la réussite d'une part non négligeable d'entre eux.

En effet, parallèlement aux évolutions résidentielles, leur place dans l'économie urbaine reste faible dans l'ensemble. Peu diplômés, ne parlant pas le français, ils sont de toutes les façons exclus du secteur formel pour lequel la nationalité djiboutienne ou une carte de résidence sont requise.

TROISIEME PARTIE

LES MIGRATIONS ET LA VILLE DE

DJIBOUTI

Introduction de la Partie III

En inscrivant cette étude dans une approche de territorialisation de l'espace djiboutien et les perspectives des migrants Oromos dans cette espace, nous essayons d'appréhender l'avenir des migrants dans la ville de Djibouti. Ainsi, nous proposerons dans cette troisième partie de la thèse une analyse spatiale de la ville en utilisant une méthodologie qui met en accent l'hétérogénéité de l'espace djiboutois.

En parlant d'un espace migratoire, nous procéderons d'abord, une analyse migrant-ville dans l'histoire de la ville de Djibouti et leur diffusion spatiale (Chapitre 6). Ensuite, nous essaierons de démontrer, par le biais de nos enquêtes, l'accroissement progressif de l'espace migratoire des Oromos au-delà du territoire national de la République de Djibouti (Chapitre 7).

CHAPITRE 6 LES TERRITORIALITES DANS L'ESPACE DJIBOUTIEN

L'espace migratoire Oromo à Djibouti-ville est un espace complexe dont les logiques d'organisation n'ont que rarement été identifiées à des échelles et des temporalités suffisamment fines et précises à Djibouti et notamment dans la capitale.

Deux raisons principales contribuent à cet état de fait :

D'une part, comme dans toutes les migrations, l'observation d'une population par définition mobile rend difficiles les démarches exhaustives et limite les possibilités d'analyse. Les pratiques des migrants, qui répondent souvent à une conjoncture fluctuante, comme leurs déplacements fréquents à travers la frontière, s'accordent assez mal avec les catégories et les fréquences des dénombrements de population.

D'autre part, l'identification même de la population observée, en l'occurrence les Oromos, n'est pas simple ; dès lors que l'on s'intéresse à la présence de cette communauté à Djibouti, c'est-à-dire à l'entrée, l'installation et la circulation d'une population étrangère, l'analyse globale s'appuie essentiellement sur les critères de prise en compte et les données de la société d'accueil. Ce qui est défini de ce côté de la frontière en termes d'« immigration » est loin de couvrir ce qu'est réellement la migration et à plus forte raison la mobilité en provenance du pays voisin.

Pour décrire et interpréter les logiques de l'espace migratoire Oromo, il convient nécessairement d'avoir aussi recours aux différentes échelles géographiques d'observation. Si les grandes lignes de ce système spatial sont assez faciles à identifier à l'échelle du pays, les processus de localisation sont, à l'échelle urbaine, plus complexes. A l'une comme l'autre de ces échelles, les dynamiques récentes de transformation des modèles de distribution des migrations méritent une observation particulière, en lien avec l'évolution des logiques de redistribution de l'ensemble de la population à Djibouti.

Dans ce chapitre, nous tenterons donc de nous livrer à un double jeu d'échelles : entre les groupes auxquels s'intéresse l'analyse, et entre les lieux sur lesquels on observe leur présence. Pour cela, le croisement de différentes sources s'avère nécessaire. Si les recensements généraux de la population sont les outils les plus exhaustifs, leur périodicité irrégulière et leur difficulté à prendre en compte les mouvements sont des handicaps certains. Nous leurs adjoindrons des données provenant des organismes internationaux présents à Djibouti.

Enfin, un panorama raisonné de la présence oromo à Djibouti-ville s'appuiera sur nos enquêtes dont nous discuterons l'apport pour la compréhension des différents thèmes traités dans ce chapitre.

6.1 Un rappel historique de la croissance de la ville de Djibouti

La ville de Djibouti est issue du transfère officiel en 1892 sur le Ras Djibouti du comptoir français d'Obock. Le transfert de l'administration sur ce site s'effectua la même année. Le reste se verra progressivement.

6.1.1 Une ville crée autour d'infrastructures coloniales modernes

Comme la plupart des villes africaines portuaires, la ville de Djibouti est une création coloniale européenne et en particulier française. C'est en 1892 que la France de monsieur Lagarde⁴⁸ décide de transférer l'administration de la colonie installée à Obock pour l'installer dans le port-ville en construction de Djibouti. Le choix du site fut déterminé par les Anglais des îles Moucha et Maskali (accords franco-anglais de 1888) qui « verrouillent » le golfe de Tadjourah. Le Ras Djibouti offrait une rade bien abritée de la houle sur sa façade ouest, avec des fonds de 5 à 10 mètres à moins d'un kilomètre du rivage et une position géographique exceptionnelle à la croisée des grandes routes maritimes. Port de commerce, terminal ferroviaire, Djibouti-ville allait devenir l'un des grands ports de la région. Les premières années, la croissance urbaine fut entraînée par la politique des grands travaux de construction (infrastructures portuaire et ferroviaire) en lien avec la volonté de développement économique de l'Ethiopie et son souci de

⁴⁸ Léonce Lagarde « gouverneur gouverneur du Territoire d'Obock et dépendances, puis de la Côte française des Somalis de 1887 à 1899 ».

sécuriser son approvisionnement en produits d'outre-mer, d'Europe principalement) via un port moderne et sûr.

C'est durant la période 1900-1920 que la ville prend son visage presque définitif après avoir été établie sur les secteurs topographiques les plus favorables de la côte : les plateaux madréporiques ; les autres secteurs du littoral ne seront gagnés à une urbanisation encore bien modeste qu'au prix d'un aménagement des terrains. En effet, peu à peu, le site originel, qui correspondait aux plateaux actuels, s'avéra trop étroit pour satisfaire les besoins en espaces d'installation résidentielle des milliers de migrants africains et européens qui affluaient chaque année dans la colonie.

6.1.2 Un facteur fondamental de peuplement : la population mouvante

L'immigration a joué et joue toujours un rôle primordial dans l'histoire de la ville de Djibouti. Dès sa naissance, les premiers citadins sont étrangers à la région : arabes yéménites (jardiniers, commerçants), Somalis gadabourci ou issak originaires du Somaliland (ouvriers et manœuvres nécessaires pour la construction du port et du chemin de fer), personnel venu des autres colonies françaises (Sénégalais, Malgaches, Comoriens), Ethiopiens pour diverses activités liées à la colonisation de la région.

Les Afar et les Ciisa, natifs du territoire qui deviendra plus tard la république, sont restés longtemps à l'écart de la ville. Les Ciise ne commencent à émigrer de façon notable qu'après la Deuxième Guerre Mondiale, et les Afar beaucoup plus

tardivement encore à la suite d'incitations politiques. Ces conditions historiques font que les Afar et les Issa, les seuls à pouvoir prétendre automatiquement à la nationalité française, étaient encore minoritaires dans la ville jusqu'aux années 40, puisqu'ils ne représentaient alors que 43% de la population.

À l'origine des migrations vers la ville nous trouvons en premier lieu une cause fondamentale valable encore aujourd'hui : les changements des structures économiques. La rupture des anciens systèmes d'échanges, l'usage généralisée de la monnaie dès après la création de la ville avaient rendu nécessaire un « approvisionnement » de l'arrière-pays en ressources variées à partir de la ville de Djibouti. Les liens ethniques restant très forts, chaque tribu « délèguait » des représentants (en particulier des adolescents ou des personnes âgées) à la ville, qui étaient chargés d'obtenir une ressource en numéraire et de redistribuer vivres et marchandises dans l'intérieur. Les contacts familiaux ou tribaux se nouaient souvent et se nouent encore à Balbala.

6.2 Une large diffusion spatiale des migrants sur le territoire national

Peu de données et une maigre littérature existent sur le thème de la mobilité des migrants des pays voisins en République de Djibouti en comparaison avec la migration internationale proprement dite. Lorsqu'ils existent, les travaux en question ne sont qu'exceptionnellement liés à ce dernier thème et participent plutôt des analyses des clandestins arrivant illégalement sur le territoire national. Pourtant, l'observation

du fait migratoire international et de ses effets ne se limite pas à l'entrée d'étrangers sur le territoire du pays récepteur. Et cela moins encore lorsque l'on s'applique, comme c'est le cas ici, à considérer le champ migratoire résultant de ces mouvements comme un système socio-spatial complexe et organisé entre deux pays.

L'orientation des flux transfrontaliers donne une image instantanée du processus migratoire. Sur une échelle de temps longue, on ne peut pas estimer que la seule observation de ces courants nous renseigne valablement sur la géographie de la migration éthiopienne en général et celle des Oromos en particulier. Cela reviendrait à considérer que la mobilité est, dans la perspective de l'acteur, un moment déterminé et individualisable dans l'histoire, qui se termine lorsqu'il arrive à sa destination finale.

La forte mobilité de cette population en République de Djibouti montre qu'il en est autrement. Il convient alors de s'intéresser aux logiques de relocalisation selon deux dimensions : d'abord évaluer leurs effets sur la diffusion spatiale des Oromos dans la ville de Djibouti ; ensuite et peut-être surtout, caractériser le rôle spécifique de certains lieux de la ville dans le processus migratoire. Si celui-ci n'est pas aussi linéaire qu'il est admis communément de le voir, quels sont les vrais relais que l'on peut distinguer aux frontières et que peut-on dire de leur fonctionnement propre et de leur rôle ?

Nous avons vu précédemment que les logiques de distribution des migrations répondaient à un ensemble de critères où interagissent des paramètres tels que distance, présence de la communauté ethnique, réseaux sociaux et opportunités

économiques des différents lieux. La mobilité des migrants à l'intérieur de la ville répond très nettement aux mêmes logiques, même si le poids de ces différents critères peut varier.

Nous verrons de plus près dans le sous-chapitre suivant les formes prise par la dynamique résidentielle à l'échelle des quartiers.

La structure du système migratoire et la dynamique des processus qui recomposent doivent cependant être analysées à une autre échelle. Le contexte local de l'intégration des migrations Oromo connaît suffisamment de variations pour que l'on ne puisse se limiter à la seule discussion de ses grands traits. Ce serait passer au-dessus de conditions historiques locales et de modalités d'installation dans la ville de Djibouti dont on va voir qu'elles expliquent en grande partie la mobilité liée aux opportunités d'embauche de la situation actuelle.

Dans ce sens, nous consacrons la deuxième partie de ce chapitre à la discussion des logiques de distribution des migrants à l'intérieur de la ville.

Résultat d'un jeu permanent entre ségrégation imposée par la société d'accueil et concentration supportée par des logiques communautaires, la répartition des groupes de migrants dans la ville est riche d'enseignement sur les logiques propres du fait migratoire et sur le contexte dans lequel il intervient.

Une fois encore, il y a lieu de varier les échelles d'analyse pour appréhender successivement les logiques communes à plusieurs contextes urbains, celles propres à des espaces urbains donnés

et enfin celles relevant de l'échelle des quartiers comptant un nombre important d'Oromos.

Dans les quartiers résidentiels de Heron jusqu'aux bidonvilles de Balbala, des quartiers de la commune de Boulaos, les Oromo sont partout présents dans l'espace urbain djiboutois. Cette remarquable diffusion s'explique par la structure professionnelle des migrants. En effet, la présence d'un très grand nombre de commerçants boutiquiers installés à tous les coins de rues, gardiens et femmes de ménages dans les quartiers résidentiels, a entraîné un éclatement de la communauté Oromo dans tous les quartiers de la ville. On peut même affirmer qu'à Djibouti-ville, il n'y a pas un quartier qui n'accueille un migrant Oromo. Ces derniers résident le plus souvent sur leur lieu de travail et favorisent donc la dispersion de l'immigration des Oromo à Djibouti.

6.3 Un regroupement des Oromo par origine géographique

La majorité des changements de résidence y ont effectivement lieu, que ce soit dans le périmètre d'un même quartier ou entre deux secteurs de la ville.

La reconnaissance des secteurs de concentrations des personnes d'origine Oromo, est une étape nécessaire dans notre démarche d'analyse. Pourtant, il suffit d'une observation de terrain des plus élémentaires pour être conduit à s'interroger sur les logiques propres des processus d'installation des migrants Oromo. Pourquoi certains quartiers s'identifient comme des centres majeurs de réception de nouvelles personnes ? La

présence de compatriotes de même clan est sans conteste un facteur déterminant, mais dont on ne peut finalement contenter. Logique spatiale du marché local de l'emploi, caractéristiques résidentielles des quartiers, situation par rapport à leur « seuil de saturation » semblent être des éléments qui permettent une prise en compte plus fine des processus à l'œuvre.

6.3.1 Des « nœuds territoriaux » Oromo : une influence clanique

Les discours collectifs recueillis auprès des regroupements sociaux émanent de milieux socialement « hétérogène ». Il n'y a pas eu de regroupement à caractère « tribal » dans les différents quartiers de la périphérie, contrairement à la ville de Djibouti où il existe depuis leur création, des quartiers « ethniques » comme celui de d'Arhiba et des quartiers tribaux : 3, 5, 6⁴⁹

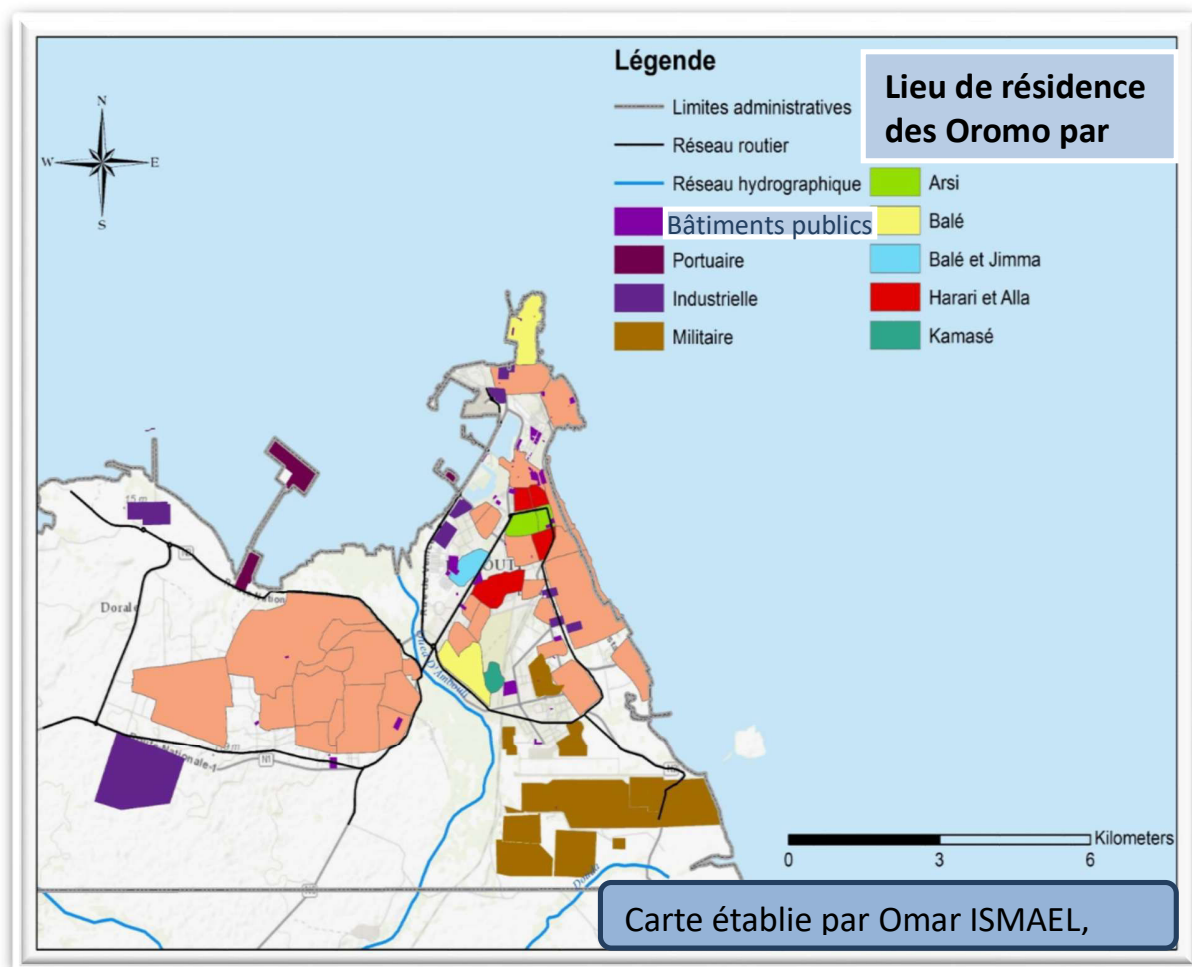
Néanmoins, les migrants Oromo, grâce à leurs réseaux sociaux, s'installent ou se regroupent dans la ville de Djibouti en fonction de leur appartenance clanique. Chaque Oromo, en quittant sa région natale, sait dans quel quartier de Djibouti, réside les membres de son clan (Carte 14). Les Balé se regroupent en Heron, Arhiba, Ambouli et Djabel, les Harari aux Quartiers 1, 2, 3, les Arsi 4 et 5.

⁴⁹ Arhiba est majoritairement habité par des Afar, le quartier 6 par les Issa et les Quartiers 3 et 5 par des Gadaboursi et des Issaq.

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

Ce logique d'occupation n'est pas appliqué à Balbala sûrement le faite que cette commune reste le seul hétérogène de l'agglomération.

Carte 14 : Lieu de résidence des Oromo à Djibouti-ville



6.3.2 Des conditions d'habitat très médiocres

Les migrants cohabitent dans des petites baraques en bois et tôle (type de logement où vivent 64% de la population urbaine de la république (Tableau 16) louées au mois. Le loyer d'une pièce est partagé entre 2 à 15 personnes (Tableau 13), fréquemment des hommes seuls originaires du même village ou de la même famille. Les réseaux sociaux sur lesquels s'appuient les migrants Oromo à leur arrivée, puissante chaîne d'entraide à l'intérieur des groupes familiaux ou claniques, déterminent très souvent le lieu d'installation des nouveaux arrivants. En marge de cette canalisation dans l'espace que suscite un cadre social de la migration fortement organisé, la concentration clanique joue aussi clairement comme facteur attractif pour les migrants « isolés » (C'est-à-dire arrivant à Djibouti sans aide de proches ou de parents). Pour ces derniers, la réussite d'une première migration à Djibouti passe toujours par l'obtention rapide d'un premier emploi. Sans la maîtrise des langues locales et un minimum de connaissances du contexte urbain djiboutois, le Arhiba , Ambouli et Djabel, constituent un passage quasi obligatoire, quel que soit l'objectif à plus long terme. Si c'est là que l'on peut avoir connaissance des possibilités de travail, c'est aussi là où l'on a de plus de chance de trouver un logement bon marché (comme on peut voir au Tableau 14, 88% des migrants enquêtés vivent dans des baraques) et, éventuellement, de jouer sur son origine clanique pour susciter une solidarité auprès de ses proches.

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo



Photo 19 : Des migrants entassés (8 personnes) dans une chambre de 9 m²
(Ismael O., 2012)

Tableau 13 : Regroupement Familial ou nouvelle forme de logement

Effectif par Habitat	Pourcentage /214 enquêtés
3	23.0%
5	17.1%
2	12.8%
6	11.2%
1	9.6%
4	8.0%
15	4.3%
10	3.7%
7	3.7%
8	3.7%
20	1.1%
9	1.1%
11	0.5%
TOTAL	100%

Source : Enquêtes personnelles 2012-2013

Tableau 14 : Type d'habitat dominé par les Baraques

Type d'Habitat	Nombre d'enquêté	Fréquence
Concession en dur	26	21,1%
Baraque	188	87,9%
Total	214	100%

Source : enquêtes personnelles, 2012

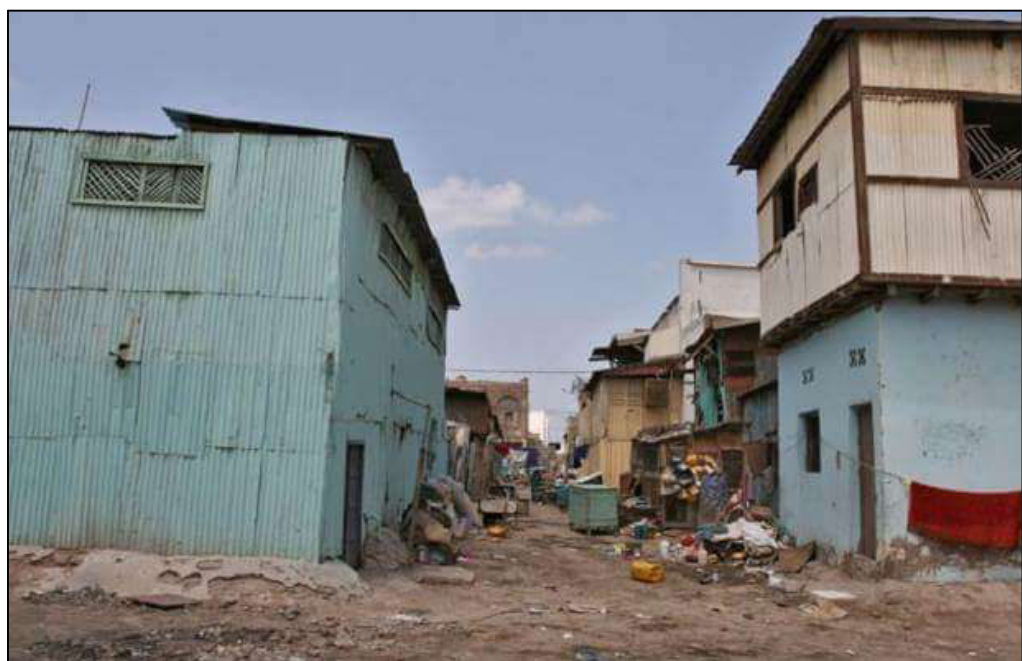
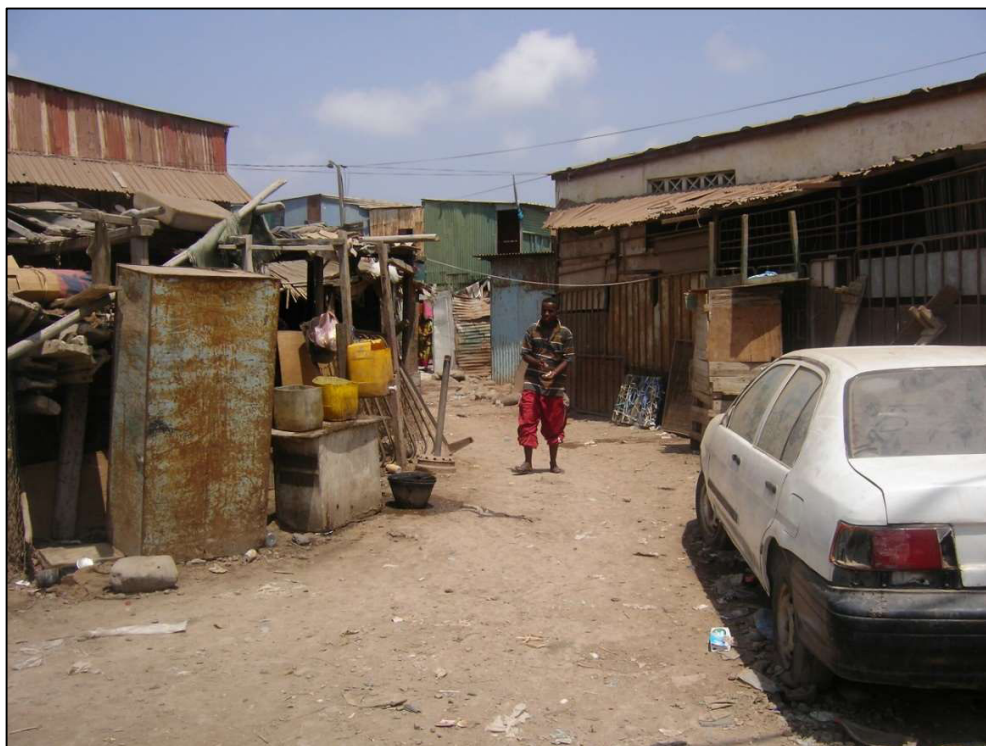


Photo 20 : Maisons en baraques habitées par les migrants à Ambouli (Ismael O.,2012)



Photo 21 : Maisons en baraques habitées par les migrants (Ismael O., 2012)



*Photo 22 : Maisons en baraques habitées par les migrants à Arhiba
(Ismael O., 2012)*

Tableau 15: Caractéristiques de l'habitat en %

Conditions d'habitation	Lieu de résidence			
	Urbain	Rural	Nomade	Rural et Nomade
Type de logement				
Maison individuelle ou villa	23,9	14,3	0,0	2,5
Appartement	4,4	1,0	0,0	0,2
Logement en bois et en tôle	64,6	8,1	0,6	1,9
Toukoul ou tente	5,5	70,0	98,9	93,9
Autre	1,7	6,5	0,5	1,6

Source : EDSF/PAPFAM - Djibouti 2002-2003

Il ressort des résultats de l'enquête (tableau 15) que si 2 ménages sur 3 vivent dans des logements en bois et en tôles et 1 ménage sur 4 dans des maisons individuelles (23,9%) ou dans des appartements (4,4%) dans les villes, la majorité des

ménages (93,9%) du milieu rural et nomade logent dans des toukouls ou sous des tentes.

6.4 les pratiques spatiales

Les pratiques spatiales des Oromos dans les communes de Djibouti sont la conséquence directe de leur situation sociale et économique. En effet, comme nous allons le voir plus tard, la majorité des Oromos est employée dans les secteurs d'activités les moins gratifiants et les moins rémunérateurs de la ville et doivent aussi envoyer de l'argent en Ethiopie.

6.4.1 - Des logements médiocres : la faiblesse du pouvoir d'achat local des immigrés

Leur précarité économique, amplifiée par leur extranationalité, pousse la majorité d'entre eux à louer dans les quartiers les moins exposés à la rente immobilière, c'est-à-dire les quartiers centraux populaires Arhiba, Ambouli, Gebel, quartiers 1, et 2.

On trouve assez peu ou pas d'Oromos propriétaires et peu de locataires dans les quartiers des classes moyennes et supérieures.

Certains louent dans les maisons en dur, beaucoup d'autres louent dans les baraques.

Cette propension à se loger dans des conditions médiocres révèle les sacrifices que font les migrants Oromos pour envoyer de l'argent à la famille restée en Ethiopie. Elle ne signifie pas pour autant une incapacité réelle à dégager suffisamment de revenus pour pouvoir s'offrir une location décente.

Car l'immigrant qui n'a pas la chance d'être hébergé par son employeur se replie sur les logements les plus accessibles tous. Or, compte tenu de la crise du logement que connaît la ville de Djibouti, de très nombreux propriétaires peu scrupuleux louent de véritables taudis dans les zones inondables, entassent dans de baraques 30 m² plus de 10 personnes parfois pour des sommes souvent considérables.

Bravant les interdictions et les règles d'urbanisme les plus élémentaires, ces propriétaires malhonnêtes, se livrent à leurs transactions immobilières scandaleuses au vu et au su de la population riveraine et des autorités elles-mêmes.

Aussi, les migrants Oromos, simples femmes de ménages, laveurs de voitures, doivent-ils se soumettre à la dure loi du marché. Ainsi à Arhiba ou Ambouli, une baraque d'environ 15 m² se loue 5000 FDJ par mois et par personne (enquêtes personnelles)⁵⁰.

Il convient de signaler que les immigrants Oromos viennent chercher du travail à Djibouti ville et les principales zones pourvoyeuses d'emploi dans le secteur des services ou du petit commerce informel (Gardien de nuit, manutentionnaires, laveurs de voitures, coursiers journaliers...) se concentrent essentiellement dans les quartiers centraux⁵¹ de la ville.

⁵⁰ Les domestiques qui constituent souvent une clientèle privilégiée pour ces logements, ont des salaires mensuels qui varient entre 10 et 12 000 FDJ.

⁵¹ Les quartiers de la plaine alluviale et les plateaux (l'actuelle Commune de Bolaos).

C'est la raison pour laquelle tant des migrants Oromos sont installés dans des quartiers aussi proches du centre-ville par conséquent proches de leur lieu de travail.

De surcroît, il est souvent de très mauvais ton d'être hébergé par un ami ou parent sans produire d'effort pour alléger la peine de ses hôtes.

Peu de temps après leur arrivée, les jeunes migrants cherchent du travail, ils arpentent les rues à la recherche de petits travaux à effectuer.

La plupart du temps, ils commencent au plus bas de l'échelle, on leur reconnaît volontiers des vertus de courage et de labeur et nous avons rarement rencontré des Oromo hostiles à l'idée de travailler, du moins avant de poursuivre leur voyage vers l'Arabie.

En même temps, le migrant cherche un logement modeste qu'il partage avec des compagnons Oromo, au moins de même ethnie et souvent de même village voir de même famille. Ces gains ne lui permettront pas de trouver un logement de standing, mais qu'importe, tant qu'il assure son quotidien d'une part et qu'il envoie de l'argent à la famille d'autre part.

6.4.2 - Le logement : une dépense non prioritaire

Ce sens du sacrifice n'est pas un vain mot et on le rencontre également chez des milliers d'immigrés partout dans le monde.

Le logement n'est souvent pas une priorité pour les immigrés et encore moins pour les pays d'accueil qui profitent de la venue de ces travailleurs étrangers, sans se soucier vraiment de leurs conditions de vie.

C'est la raison pour laquelle nous avons constaté que la plupart de migrants considèrent leur logement comme provisoire. Nos enquêtes nous ont appris que aucun Oromo n'était propriétaire (voir tableau n°17). L'immense majorité des migrants est locataire dans des baraques plus ou moins précaires. Seuls quelques uns résident dans des maisons en « dur ».

Tableau 16: Type d'habitat chez les Oromo de la ville de Djibouti

Statut	Maison en dur	Baraque	TOTAL et %	
Hébergé	4	39	43	20,09%
locataire	22	149	171	80%
propriétaire	0	0	0	0
TOTAL	26	188	214	100%

Source : enquêtes personnelles

Conclusion du chapitre 6

La communauté Oromo est la communauté étrangère la plus importante de l'agglomération djiboutoise. Localisés dans les grands quartiers centraux et péri centraux populaires, les Oromo sont dispersés sur l'ensemble de l'espace urbain, des quartiers les plus résidentielles aux bidonvilles les plus insalubres.

S'il n'existe pas de quartiers spécifiquement Oromo, les pratiques spatiales de ces derniers ont évolué en même temps que se développait la capitale djiboutienne. A l'instar des autres migrants, qu'ils soient djiboutiens ou étrangers, les Oromo ont été parfois bénéficiaires, souvent victimes, des grandes opérations immobilières qui ont jalonné l'histoire de la ville depuis ces dernières décennies.

Par ailleurs, leur situation d'infériorité sur le marché immobilier, si elle est indéniable pour la majorité d'entre eux, s'est modifiée avec leur remarquable intégration dans l'économie urbaine et la réussite d'une part non négligeable d'entre eux.

En effet, parallèlement aux résidentielles, la place des Oromo dans l'économie urbaine a sensiblement évolué. Spécialisés dans l'artisanat et commerce, ils ont su profiter du loyer pas cher dans les bas quartiers pour mettre en place des petits commerces urbain et diversifier leurs horizons professionnels.

Peu diplômés, parlant le français, ils étaient de toutes les façons exclus du secteur formel pour lequel la nationalité djiboutienne est souvent nécessairement requise.

Aussi, leur capacité d'adaptation dans une ville en crise de logement continue d'étonner dans la mesure où ils ont réussi à faire accepter jusqu'à devenir invisible comme nous avons l'occasion de le constater tout en long de ce travail.

La dure réalité de la vie à Djibouti et l'attractivité des pays péninsule arabique, encouragent les migrants Oromo à tenter la traversée de la mer Rouge, un voyage très périlleux.

CHAPITRE 7 « LA MIGRATION OROMO ET SON AVENIR »

Djibouti-ville connaît un développement spectaculaire incontrôlé, avec une sur et mal-urbanisation. Djibouti ville abrite 58,1% de la population totale ; 52,9% de la population ordinaire totale ; 69,6% de la population ordinaire sédentaire ; 72,3% de la population sédentaire (urbain y compris la population particulière et rural sédentaire); 81,5% de la population particulière plus de la moitié (55,4%) de la population ordinaire de Djibouti ville vit dans la commune de Balbala ; et 98,1% de cette population de Djibouti vit dans les seules deux communes de Balbala et de Boulaos.

Cette pression démographique sur les ressources urbaines engendre des difficultés énormes de l'habitat, de logement, de réseaux d'assainissement, de dégradation de l'environnement et d'accès aux services sociaux de base.

L'afflux massif de la population sur Djibouti ville ;

- Accroît les insécurités alimentaire et nutritionnelle
- Accentue la pression sur les ressources naturelles,
- Accentue les vulnérabilités tout en sapant les capacités des ménages à affronter les crises futures.
- Affecte la dignité humaine et affaiblit les forces productives et les capacités de développement.

- Enfin, cet afflux est porteur de risques pour la paix et la stabilité intérieure dans un pays qui a déjà connu des troubles.

7.1 Des imaginaires djiboutiens aux migrants Oromo

Vues de Djibouti, les trames identitaires oromo alimentent des imaginaires relevant de registres comparables. Les Oromo tendent à être perçus comme des paysans bien peu éduqués et miséreux, qui quittent les hauts plateaux éthiopiens pour vagabonder sur le territoire djiboutien et, éventuellement, traverser la Mer Rouge pour servir de main-d'oeuvre malléable aux pays de la péninsule arabique. Alors que Djibouti n'existait pas en tant que tel, il convient de rappeler que les trois principaux sultanats dont ce pays est historiquement issu entretenaient des relations privilégiées avec certains de ces groupes oromo, à travers le commerce de longue distance. Ce sont notamment les populations dites « gurgura », officiellement considérées comme « oromo » aujourd'hui à Djibouti (« gurgura » signifie littéralement « vente, échange » en langue oromo). Ces populations « gurgura » étaient représentés pendant des siècles par des syndicats de caravaniers acheminant les marchandises du port de Zeïla jusqu'à Harar.

De plus, s'il est vrai que nombre des mendiants que l'on rencontre de nos jours dans les rues du centre-ville de Djibouti sont oromo, il est très caricatural de considérer que ceux-ci représentent la majorité des Oromo présents sur le territoire djiboutien. Beaucoup d'entre eux sont en effet gardiens,

maçons, vendeurs ambulants ou ouvriers agricoles bon marché. Là aussi, le jeu des distinctions sociales entre, d'un côté, « les vrais Djiboutiens » (musulmans éduqués, plutôt urbanisés et figures de réussite locales) et de l'autre, ces « étrangers oromo d'Éthiopie » (ruraux, illettrés, chrétiens, païens ou partiellement islamisés), semble de mise et conditionne de façon prédominante les relations entre Djiboutiens et Oromo, que ce soit à Djibouti-ville ou dans les espaces ruraux au nord de Tadjoura. A travers l'histoire régionale de la Corne, le vieux schéma ordonnant socialement les hiérarchies entre élites urbaines et campagnards perdure.

7.2 Djibouti, pôle d'accueil et étape de transit

Si Djibouti-ville apparaît comme un pôle d'attraction majeur de l'espace migratoire Oromo, est-il pour autant une destination ultime, eldorado rêvé de tous les aspirants migrants de la région Oromiya ou ailleurs ?

7.2.1 Le Yémen, une étape intermédiaire

Il est extrêmement difficile de cerner les intentions des migrants car, souvent, eux-mêmes les ignorent, préférant se déplacer au gré des opportunités. Aujourd'hui, les Etats de péninsule Arabique fascinent de plus en plus les jeunes Oromo qui n'hésitent pas à mettre en danger leur propre vie pour s'y

rendre⁵². L'édification de barrières infranchissables ne dissuade pas les candidats à l'émigration.

Entre 2007 et 2012, on a assisté à une augmentation exponentielle du nombre total des nouveaux arrivants au Yémen avec 107 500 personnes recensées à la dernière date (voir tableau 1). Cette recrudescence est liée à une augmentation importante des candidats éthiopiens. Selon le HCR, ceux-ci représentent désormais trois migrants sur quatre effectuant la traversée de la mer Rouge. Jusqu'en 2008, les migrants somaliens formaient les trois quarts de toutes les arrivées enregistrées au Yémen. Cette inversion des pourcentages de Somaliens et d'Ethiopiens entre 2008 et 2009 semble coïncider avec la fin de l'engagement des Ethiopiens en Somalie.

Tableau 17 : Nombre de migrants ayant atteint les côtes yéménites

<i>Année</i>	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Nombre de migrants</i>	11000	26000	50000	77000	53000	103 000	107 500
<i>Somaliens</i>	75%	75%	75%	25%	25%	25%	25%
<i>Ethiopiens</i>	25%	25%	25%	75%	75%	75%	75%

⁵² C'est le cas des centaines de migrants qui périssent au large de la Mer Rouge chaque année. Depuis 2010, plus de 500 000 personnes, principalement des Somaliens, des Ethiopiens et des Erythréens fuyant la pauvreté ou les violences, ont rejoint le Yémen via le golfe d'Aden et la Mer Rouge en embarquant sur des navires souvent surchargés selon le HCR. Des naufrages marquent souvent leur tentative à rejoindre le Yémen, plus de 280 migrants noyés en 2014 toujours selon le HCR.

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

Source : UNHCR

Bien que représentant 40% des Ethiopiens, les Oromo ont souvent évolué à la marge du pouvoir central lorsqu'ils ne l'ont pas contesté et subi les conséquences en retour. Ces raisons politiques, la crise économique persistante qui frappe les campagnes où ils vivent majoritairement et une démographie galopante expliquent leur part importante dans l'exil éthiopien. Les migrants oromo que l'on rencontre à Djibouti viennent de Jimma, du Arsi et du Harargué etc.

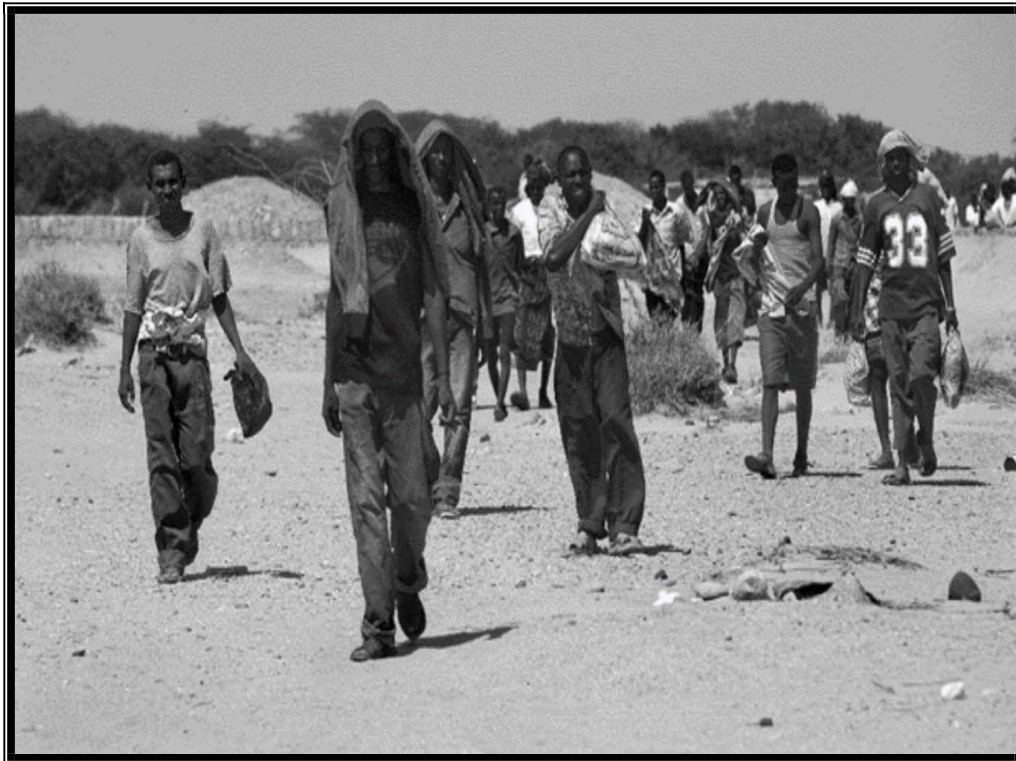


Photo 23 : Les réfugiés arrivant sur les rives du Yémen se rendent au centre d'accueil du HCR photo credit: E. Hockstein/DRC.

Source: UNHCR, 2012

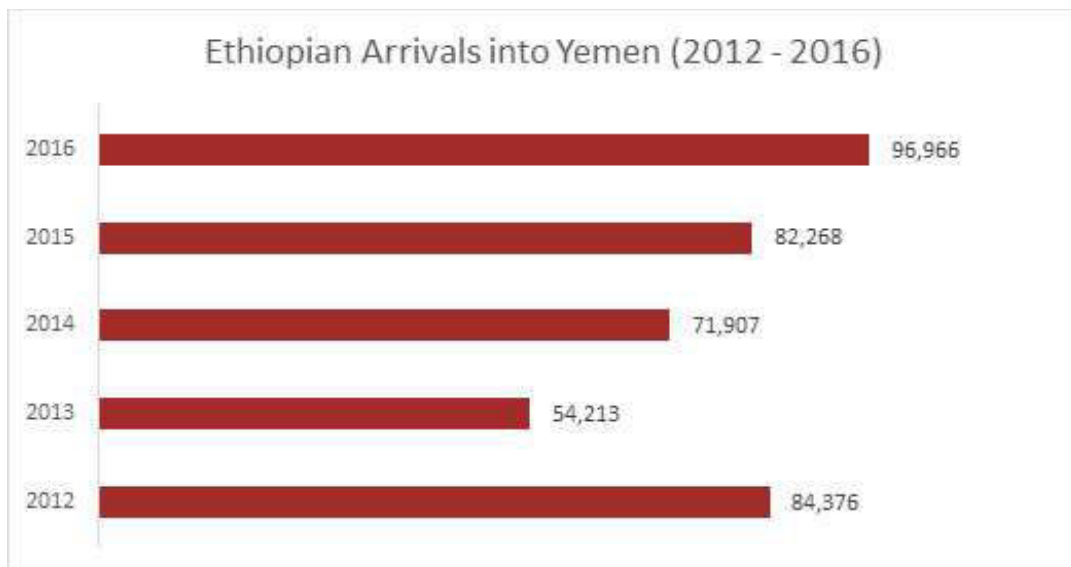
Enfin, les réussites relatives des migrants, installés dans la péninsule arabique, élargissent le champ migratoire des résidents Oromo de Djibouti et amplifient le mythe des terres « promises ».

7.2.2 Au Yémen, des migrants confrontés à des passeurs sans scrupules/peu scrupuleux

Les migrants qui utilisent ensuite le Yémen comme point de transit utilisent souvent des passeurs à leur arrivée pour faciliter leur déplacement vers la région de la frontière nord avec l'Arabie Saoudite. Les migrants éthiopiens et en particulier la population étudiée, sont parfois collectés par véhicule à leur arrivée au Yémen et conduits dans les zones frontalières par des passeurs où ils tentent de traverser l'Arabie Saoudite d'après les services de HCR présents au Yémen. D'autres, incapables de payer des passeurs, tentent de marcher de la côte aux grandes villes ou à la frontière saoudienne dans le nord du Yémen. Cependant, beaucoup sont incapables de rejoindre l'Arabie saoudite en raison de la répression du gouvernement saoudien en matière de migration irrégulière et, par conséquent, sont bloqués au Yémen. Certains migrants cherchent du travail sur des plantations de khat ou des emplois occasionnels dans les grandes villes afin de recueillir des fonds pour payer le reste de leur voyage. Au Yémen, il existe des routes de contrebande d'Aden et de Sana'a vers l'Arabie Saoudite, qui sont régulièrement opérées par différents réseaux de trafiquants somaliens, éthiopiens ou yéménites. Les trafiquants peuvent parfois transporter des migrants jusqu'à une destination en

Arabie Saoudite ou les laisser à la frontière. Une étude réalisée par RMMS (Regional Mixed Migration Secretariat) en 2013 indique que les passeurs facturent entre 100 à 300 USD de Sanaa à la frontière nord ou jusqu'à Jeddah en Arabie Saoudite. En mars 2016, l'OIM a repris son rapatriement humanitaire de migrants éthiopiens bloqués au Yemen. Plus de 4 200 migrants ont été bloqués au moment où l'opération a été suspendue à la mi-septembre 2015 en raison du manque de financement. En 2016, l'OIM a permis des évacuations humanitaires à plus de 3 000 migrants éthiopiens en bateau d'Al Hudaydah, du Yémen à Djibouti et de plus de 500 migrants par voie aérienne.

Figure 5 L'arrivée des migrants éthiopiens au Yemen (2012-2016)



Source: UNHCR

7.2.3 Des Migrants refoulés

Pendant que le nombre de migrants ayant atteint les côtes yéménites augmente, ceux arrêtés et refoulés par les forces de l'ordre djiboutiennes connaissent la même croissance comme le montre le tableau 2. Les statistiques de la gendarmerie nationale donnent également des informations complémentaires puisqu'elles sont désagrégées par nationalité et par sexe. Les données publiées par la gendarmerie en 2012 montrent un grand nombre d'homme clandestin refoulé vers l'Ethiopie et la Somalie et en nette progression entre 2010 et 2011.

Tableau 18 : Nombre de migrants refoulés en 2010 vers leur pays d'origine (Ethiopie ou Somalie)

<i>Année</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
<i>Nombre de migrants refoulés</i>	2229	3416
<i>Hommes</i>	1886	3138
<i>Femmes</i>	343	278
<i>Ethiopiens</i>	2178	ND
<i>Somaliens</i>	51	ND

Source : Ministère de l'Intérieur

Tableau 19 : Statistiques des migrants irréguliers refoulés en 2010 (janvier-août) vers le poste frontière de Loyada (Somalie)

<i>Mois</i>	<i>Nombre</i>	<i>Sexe</i>		<i>Lieu d'interception</i>	<i>Nationalité</i>	
		<i>M</i>	<i>F</i>		<i>Somalienne</i>	<i>Ethiopienne</i>
<i>Janvier</i>	49	40	09	Antar	39	10
<i>Février</i>	86	40	20	Bahour	81	07
<i>Mars</i>	76	72	04	Awr-Aoussa	72	04
<i>Avril</i>	39	24	15	Douda	30	09
<i>Mai</i>	80	65	15	Douda	72	08
<i>Juin</i>	26	24	02	Antar	21	04
<i>Juillet</i>	76	74	02	Antar	72	04
<i>Août</i>	68	62	06	Antar	50	18
<i>Total</i>	500	427	73		437	64

Source : Ministère de l'Intérieur

Bien que minoritaires, les femmes sont présentes dans les migrations est-africaines. Concernant les enfants, les Ethiopiens

les laissent au pays lorsqu'ils en ont, tandis que les Somaliens émigrent souvent en famille. Même parmi les migrants refoulés à la frontière somalienne, des Ethiopiens sont parmi eux. Une filière d'immigration clandestine.

7.3 Le déplacement du centre d'attraction des migrants vers le golfe arabo-persique.

Depuis le début des années 2000 une nouvelle filière clandestine se développe. Djibouti passe d'une destination privilégiée à une étape de transit. Les pays du Golfe attirent de plus en plus les migrants malgré les péripéties.

7.3.1 Le trafic de migrants irréguliers, nouvelle traite orientale ?

Le trafic de migrants transitant par Djibouti rappelle étrangement un autre, celui du commerce caravanier qui a longtemps approvisionné les marchés éthiopiens en produits divers (dont des armes à feu) à partir des côtes de la mer Rouge et de l'océan Indien et diffusé les produits éthiopiens dans le monde entier. Parmi ces « produits », les esclaves, destinés à alimenter les marchés proche-orientaux, occupaient une place de choix. Les victimes de cette traite orientale étaient ces mêmes Oromo qui font aujourd'hui la fortune des réseaux de passeurs. Ce transit fut aux mains des Afar au nord et des Somali au sud, comme cela est le cas actuellement avec le trafic de migrants irréguliers. Les courtiers d'hier appelés *dilal* ou *dalal* sont les passeurs d'aujourd'hui également appelés *dilal* ou *dalal*. Comme naguère, le trafic est entre les mains des

habitants de la côte et des droits de passage sont exigés par les habitants de l'hinterland (ex. Holl Holl).

Le trafic de migrants semble se faire selon les mêmes règles que la traite négrière orientale. Chaque tribu ou groupe de tribus prend la responsabilité de convoier les migrants dans les limites de son territoire. Elle passe ensuite le relais à la tribu voisine, qui offre les mêmes prestations : guidage et sécurité. Ainsi toutes les tribus propriétaires des territoires traversés bénéficient des retombées financières de ce trafic. D'après des entretiens réalisés à Arhiba et à Obock, voici quelques exemples des tribus afar concernées et des endroits où le passage de témoin s'effectue :

-Les Wéïma convoient les migrants entre le lac Assal et la ville côtière de Tadjourah. Ils passent ensuite le relais aux Hassoba.

-Les Hassoba assurent la sécurité des migrants jusqu'à Dala. A cet endroit, le témoin est passé à la tribu des Badoïtamela, habitant la région d'Obock.

-Les Badoïtamela conduisent enfin les migrants jusqu'au port d'Obock en toute sécurité.

Cette répartition des tâches a été décidée par les représentants des différentes tribus, après de violents incidents inter-tribaux au sujet du convoyage des migrants à travers les territoires tribaux.

Du côté des Somali-Issa, il convient de parler plutôt de groupe de parcours plutôt que de tribus. Chaque groupe de parcours a un itinéraire de transhumance bien précis qui le mène de la

côte où il passe l'hiver aux contreforts des montagnes éthiopiennes où il passe l'été. Du nord au sud, on compte ainsi quatre groupes de parcours en territoire djiboutien : Djah-magarato, Banin-jog, Qoton-jog, Assa-jog. Toutes ces tribus sont représentées dans les groupes de parcours⁵³. La sécurité des passeurs et de leurs clients est assurée successivement par les Qoton-jog, les Assajog et enfin les Banin-jog en échange de versement d'un droit de passage.

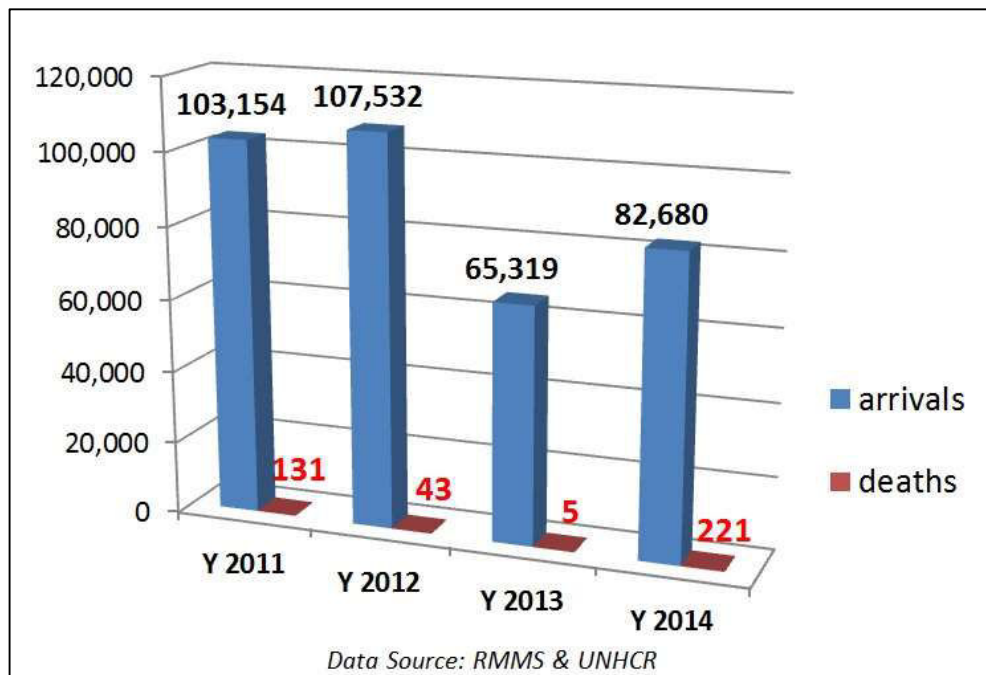
Les autorités djiboutiennes tentent de combattre le trafic de migrants irréguliers avec l'aide des agences spécialisées des Nations Unies : le HCR et l'OIM. Une compagnie de gendarmerie est chargée de son éradication. Un arsenal juridique est en train de se mettre en place pour le réprimer. Une première loi a été votée en 2007 (Loi n°210/AN/07/5ème L relative à la Lutte Contre le Trafic des Etres Humains). Mais ses décrets d'application n'ont encore pas été adoptés et promulgués conformément à son article 18. En outre, à sa lecture, on se rend compte que la loi n°210/AN/07/5ème L n'est pas suffisamment répressive. Les réseaux de passeurs profitent de ce quasi vide juridique pour prospérer. Dans ces conditions, leurs membres sont rarement condamnés. Le trafic n'est donc pas prêt de s'arrêter.

⁵³ SAID CHIRE Amina, (2012), Le nomade et la ville à Djibouti, stratégies d'insertion urbaine et production de territoire, Karthala

7.3.2 Une traversée de plus en plus dangereuse.

À la fois pays d'accueil et de départ de populations chassées par la violence et la pauvreté, La république de Djibouti couvre une zone de mobilité intense sur laquelle elle a peu de prise. La traversée vers le Yémen lui échappe totalement et des filières de passeurs se développent de plus en plus et profitent de la vulnérabilité des migrants.

Figure 6 L'arrivée de migrants de la Corne de l'Afrique au Yémen et décès enregistrés en mer 2011 - 2014



Source : RMMS et UNHCR

Ces deux ensembles de données - arrivées enregistrées et décès en mer - sont de bons indicateurs de la situation actuelle des flux migratoires mixtes de la Corne de l'Afrique vers le Yémen. L'analyse montre que les lacunes en matière de protection et les signalements de maltraitance / abus par les passeurs et les

trafiquants, ainsi que par les responsables gouvernementaux, persistent et, dans de nombreux cas, se sont aggravés.

Bien que la motivation à partir soit variée et que les intentions concernant la destination finale soient différentes, les diverses catégorisations de migrants sont toutes confrontées à une vulnérabilité extrême lorsqu'elles migrent.

Néanmoins, depuis que les filières clandestines vers le Yémen se sont développées, le voyage a perdu son caractère incertain et très dangereux, du moins vers la ville de Djibouti et est devenu parfaitement organisé.

Cependant, aujourd'hui, les nouveaux pionniers explorent les destinations plus lointaines où l'on ne bénéficie pas ou peu d'un appui communautaire. Repoussant les limites de leur espace cognitif, les migrants multiplient les destinations pour accroître les opportunités.

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo



Photo 24 : Panneau de sensibilisation à Obock sur le méfait de la traversée De la mer Rouge.

Source : OIM en 2014



Photo 25: Migrants sur la route de l'Unité à destination d'Obock

Source : OIM 2014



Photo 26 : Regroupement au centre de la ville d'Obock avant l'embarquement

Source : OIM 2014

Des centaines de migrants suivent la route qui relie la capitale de Djibouti, Djibouti-Ville, à la ville côtière d'Obock : ils n'emportent guère plus qu'une bouteille d'eau et l'espoir de parvenir à une meilleure vie. Ils traversent une contrée aride parsemée de roches volcaniques qui abrite bien peu de vie ; à peine y rencontre-t-on de temps à autre un éleveur et ses chèvres. Les températures moyennes atteignent ou dépassent 34 degrés centigrades en hiver et peuvent atteindre 52 degrés en été. Ceci n'est qu'une étape du voyage qui, dans la plupart des cas, a débuté en Ethiopie ou en Somalie et qui, pour ceux qui ont de la chance, se terminera avec un emploi bien rémunéré en Arabie Saoudite.

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

Les migrants, surtout de jeunes hommes éthiopiens âgés de 18 à 30 ans, ont tendance à sous-estimer les risques d'un tel voyage. En septembre 2011, le gouvernement de Djibouti a fait savoir que quelque 60 cadavres de migrants éthiopiens avaient été découverts près du lac Assal, un lac salé situé à environ 120 kilomètres à l'ouest de Djibouti-Ville.



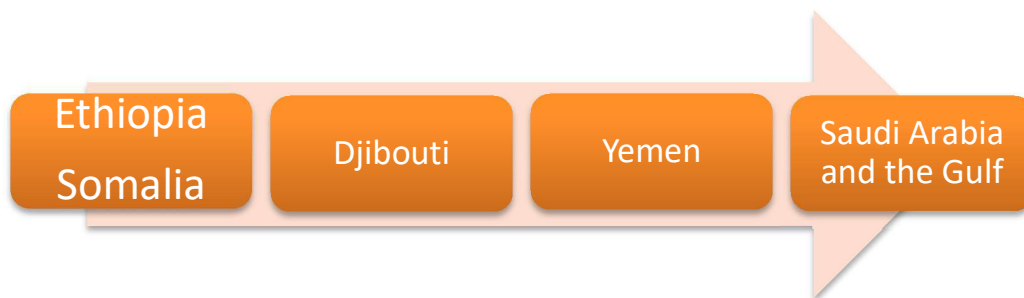
Photo 27 : Corps des migrants éthiopiens retrouvés près du Lac Assal : Gendarmerie Nationale, 2011)

Nul ne sait s'ils sont morts d'avoir bu de l'eau contaminée ou bien de soif et d'épuisement après avoir été abandonnés par leurs passeurs, mais Bort Curley, responsable adjoint pour la protection auprès de l'Agence des Nations Unies pour les réfugiés (le HCR) à Djibouti, a décrit leur sort comme « symbolique des dangers courus par ces personnes qui se lancent

dans un voyage à travers l'une des régions les plus chaudes et les plus inhospitalières au monde. »

L'OIM a signalé 95 décès l'année dernière, tous en route vers le Yémen.

Figure 7 Itinéraire souhaité par chaque migrant



7.4 Djibouti, ville bientôt majoritairement Oromo ?

Deux questions majeures peuvent être posées à propos de l'installation éthiopienne à Djibouti et son évolution : y a-t-il renforcement de la concentration régionale ou au contraire élargissement des lieux d'installation sur le territoire djiboutien ? cette dynamique est-elle avant tout le résultat des entrées de nouvelles personnes immigrantes ou plutôt de la relocalisation de la population déjà résidente ? Ces questions sont importantes dans la mesure où les formes de la distribution spatiale des Ethiopiens-Oromo dissimulent un enjeu de premier ordre en République de Djibouti. Dans un avenir à moyen terme, le processus de « oromonisation » de la société djiboutienne restera-t-il circonscrit à la ville de Djibouti, ce qui signifierait

qu'il y devienne particulièrement fort et pèse surtout en tant que tel au niveau national (on pense notamment au poids politique considérable de la ville de Djibouti à l'échelle nationale)? Ou bien peut-on assister, à l'opposé, à une diffusion plus large de ces processus, ce qui signifierait sans doute un impact moins profond mais ressenti par un plus grand nombre de personnes sur l'ensemble du territoire national ?

Cependant, la présence non négligeable des migrants dans les quartiers et leur participation à l'économie informelle de la ville, présagent une présence dans le temps et dans l'espèce djiboutoi.

Conclusion du chapitre 7

Le trafic de migrants irréguliers qui s'est développé depuis une décennie entre la Corne de l'Afrique et la péninsule arabe plonge ses racines dans la mondialisation, qui unit aujourd'hui ces deux régions et dans l'inversion de polarité qu'elle a engendré entre celles-ci.

Il s'appuie sur l'héritage pastoral des sociétés locales, empruntant ainsi les mêmes itinéraires que le commerce caravanier d'autrefois, mobilisant les mêmes solidarités familiales, claniques, religieuses pour faciliter le convoi et le transit des migrants.

Pour autant, ce trafic n'est point archaïque. Il s'inscrit pleinement dans l'époque dans laquelle il se déroule et utilise aussi parfaitement que possible les nouvelles technologies de l'information et de la communication

Il prolifère sur le terreau favorable du chômage qui règne dans la région et sur celui du vide juridique qui y prévaut en matière de lutte contre les trafics d'êtres humains, mais aussi l'inertie de certains pays qui ne luttent aucunement ou très peu contre les trafiquants d'êtres humains.

Toute cette dynamique des contacts et de la logistique moderne qui agit et soutient les migrants entre leur lieu de départ et leur lieu d'arrivée explique l'efficacité du fonctionnement du trafic de migrants irréguliers dans la région. L'utilisation du téléphone portable par les migrants et les passeurs, le développement de sociétés de transfert d'argent (

Xawalad) qui se prolifèrent partout dans les grandes villes djiboutiennes accentuent les flux vers le Yémen.

Conclusion de la partie III

La problématique retenue ici a été de dresser un panorama raisonné de la présence oromo à Djibouti afin de capter les logiques de son organisation spatiale.

Pour atteindre cet objectif, plusieurs types de données ont été mobilisées : des données primaires collectées par nos soins et des données secondaires empruntées à la DISED.

Les réponses apportées à ce questionnaire central sont synthétisées ici. D'après les enquêtes réalisées, la présence oromo à Djibouti est disséminée dans toute la ville, mais elle est concentrée dans quelques nœuds territoriaux bien spécifiques. Ces hauts lieux sont essentiellement les quartiers déclassés de la plaine alluviale où les logements sont bon marché. La concentration des migrants oromos dans ces espaces est un effet conjugué de leur dénuement, leur altérité et le refus des propriétaires de leur louer leur bien. Elle trouve aussi explication leur culture et les formes de prise en charge traditionnelles qu'elle impose et qui impliquent que chaque nouveau venu soit accueilli pendant un temps par les membres de son clan présents dans la ville.

Ainsi les logiques spatiales de la présence oromo à Djibouti ont des explications financières, mais aussi identitaires et culturelles.

Dans un second temps, ce sont les perspectives de cette immigration qui ont été explorées. En effet, face au tarissement des opportunités économiques de la ville de Djibouti, cette immigration semble explorer de nouvelles directions. Mais l'une d'entre elles continuent de passer par le territoire djiboutien. Cependant, ces nouvelles directions liées au déplacement du centre d'attraction des migrants oromo vers la péninsule arabique ne sont pas sans risque. Elles ont en effet contribué à la mise en place d'un important trafic de migrants qui s'étend de l'Ethiopie aux pays pétroliers du golfe Arabo-persique en passant par les territoires djiboutien et yéménite.

CONCLUSION GENERALE

La ville de Djibouti a permis de consolider l'indépendance de la petite République bloquée dans une zone géopolitiquement très instable. Tout compte fait, les mutations qu'elle connaît confortent les tendances en germe dès sa création. Le port s'est fortement développé et émerge comme le centre logistique indiscutable de la région. Forte de ses succès économiques des dix dernières années, la ville rêve - et le pays avec - de se muer en nœud inévitable de tous les flux est-africains et de transformer ce succès en moteur de sa propre attractivité. C'était d'ailleurs déjà le souhait de la France lorsqu'elle y installa un port franc avec une monnaie liée au dollar. La ville exploite donc des avantages historiques, ce qui explique qu'en dépit des transformations qu'elle a endurées (parfaitement lisibles dans les paysages urbains), elle ne s'est pas franchement libérée des fonctions qui l'ont fait naître, il y a plus d'un siècle. Seuls les acteurs se sont diversifiés, consolidant la position de Djibouti.

L'agglomération de Djibouti semble être aujourd'hui à la croisée des chemins et deux scénarios peuvent être envisagés. Dans le premier scénario, les Etats qui ont des intérêts à Djibouti (France, États-Unis, Chine et Éthiopie) forcent au maintien d'une certaine stabilité : de cette manière, le *statu quo* permet à la ville d'engager la rénovation de sa structure économique et surtout de sa compétitivité au niveau international, parallèlement à la diversification des acteurs en lien avec le renforcement de ses activités portuaires (il s'agit d'une hypothèse optimiste). Cependant, un autre scénario, plus

sombre, demeure possible : l'ouverture de la ville se mue en une occasion ratée et Djibouti s'enfonce dans une crise majeure, à cause de la permanence de structures sociales pour l'instant rigides et recroquevillées sur des positions conservatrices, et d'une gouvernance déficiente accompagnant cette dérive sociale. Il n'est évidemment pas facile de prévoir, à long terme, la tendance qui l'emportera.

Nous avons pu, au cours de ce travail, mettre en évidence, l'existence d'une immigration oromo vers la République de Djibouti et leur présence majeure dans la ville de Djibouti.

Aux hypothèses que nous avons formulées, nous pouvons apporter une réponse positive à l'inscription dans les logiques aussi bien individuelles que communautaires dans l'espace Djiboutois. Ainsi que l'importance des réseaux sociaux, utiles à cette mobilité.

L'immigration des Oromo vers la République de Djibouti s'est produite par vagues successives depuis les trente dernières années. Ainsi, même si l'émigration des Ethiopiens vers Djibouti reste encore importante, un mouvement de retour s'est amorcé et une circulation migratoire intense s'est mise en place entre les deux pays.

Les plus âgés rentrent légitimement après une vie de labeur passée à Djibouti et les plus jeunes tentent à rejoindre le Yémen ou n'hésitent pas à acheter un champ et une maison au village natal et à y laisser leur famille ou une de leurs femmes.

Aussi, le problème du retour des migrants se pose désormais pour les deux Etats. Ceux-ci doivent maintenant gérer de

nouvelles dynamiques et de nouveaux déséquilibres engendrés par la migration clandestine vers le Yémen qui passe à Djibouti. La dimension du retour nous a échappé parce que nous ne nous sommes pas rendu dans les lieux de départ en Ethiopie. Pourtant, à cause de l'ampleur exceptionnelle, les migrations Oromiennes ont nécessairement des répercussions dans la société de départ.

Or, très peu d'analyses sur les transformations économiques et sociales ont été réalisées dans les sociétés de départ et beaucoup de questions restent en suspens.

Personne ne peut nier l'importance économique des dynamiques migratoires de retour. A cet égard, il serait important de connaître l'impact de l'émigration dans l'économie régionale et nationale, dans les investissements productifs ou dans l'amélioration des techniques de productions agricoles ou industrielles. A titre d'exemple, on connaît encore mal le rôle des migrants dans les secteurs principaux de société Oromo, le commerce, l'agriculture et l'élevage. Ces interrogations sont fondamentales et on pourra y répondre qu'après avoir mené des études exhaustives en Ethiopie et en particulier dans la région Oromia.

Avec le maintien de la demande pour une main-d'œuvre faiblement qualifiée à Djibouti, on assistait à un renforcement de ce qu'il est convenu d'appeler la complémentarité du marché du travail entre les deux pays. L'augmentation du différentiel dans la rémunération du travail (notamment à la suite de la dévaluations successives du Birr) et les incertitudes suscitées par la fragilisation des situations familiales permettaient au

modèle de la migration internationale de se répandre rapidement.

Le contexte local se charge du reste à savoir la rencontre de l'offre et de la demande. Des opportunités étroites pour les demandeuses d'emploi étrangères et plus particulièrement pour les femmes expliquent la présence massive de jeunes femmes étrangères sur le marché du travail domestique et autres qui ne nécessitent pas une qualification particulière en particulier le gardiennage et les marchands ambulants

Pour toutes ces raisons, le marché réservé aux migrants clandestins reste l'apanage aux hommes et aux femmes Oromos. Mais cette domination pourrait être remise en cause aujourd'hui par le désir d'aller ailleurs des candidats sous l'influence des passeurs qui leurs proposent de concrétiser ce rêve en leur faisant traverser la mer rouge illégalement.

On le voit, tout reste à faire et à notre connaissance, très peu de travaux scientifiques sur ces questions ont été entrepris ou publiés. Nous avons donc essayé de contribuer du mieux possible à la connaissance d'un maillon du système migratoire Oromo en espérant que nos contributions aient été convaincants et aient persuadé des chercheurs à se diriger vers ces friches scientifiques.

Il reste que la dimension du retour et l'augmentation de la circulation migratoire entre les deux pays a également eu des conséquences sur l'espace et la société djiboutienne. *La métropolisation du système migratoire international* (Simon, 1995, p.77) a détourné les flux migratoires vers les grands

centres économiques de la planète. Or, à l'échelle sous-régionale, la capitale djiboutienne joue un rôle dans l'espace migratoire Oromien. En quelques années, la ville de Djibouti est devenue le pôle d'attraction principal de l'immigration des Oromo vers lequel la majorité des jeunes Oromo se rend directement, sans escale.

Or, les problèmes ou les modalités d'insertion ou d'intégration sont plus complexes en ville. La concurrence sur le marché du travail ou sur le marché immobilier et la pression administrative y sont nettement plus forte, les tensions sociales y sont plus vives et les plus violentes.

Cependant, le débat sur l'altérité en Afrique rejoint invariablement celui de l'identité nationale. Or, cette question conduit à des dérives nombreuses et tragiques dans certains pays comme la Côte d'Ivoire ou le Rwanda. Aujourd'hui, personne ne peut dire si le République de Djibouti et les milliers des Oromo qui y résident sont à l'abri de ces dérives.

Certes, la nation éthiopienne ou la nation djiboutienne ont une économie très liée. Cependant, est-il raisonnable de croire en la légitimité ou l'existence d'un espace de relation transnationale dont « l'intégration par le bas » serait la manifestation la plus visible pour combattre aussi le voyage périlleux vers les pays du golfe. Les frontières ne sont pas des limites sans significations et les territoires, même s'ils ne possèdent qu'une légitimité fragile et relative, sont loin d'être des abstractions conceptuelles dont la seule survivance relèverait d'un pouvoir soucieux d'écraser les masses. La colonisation a créé les frontières internationales

contemporaines de toute pièces et les pouvoirs issus de la décolonisation les ont légitimées. On peut le regretter. Cependant, les Africains vivent cette situation depuis plus d'un siècle et les migrations en tiennent compte et se sont adaptées à ces nouvelles réalités spatiales.

Bibliographie

Ouvrages généraux

BADIE B., 1995, *La Fin des territoires. Essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*, Paris, Fayard, 276 p.

BAKIS H., 1990, *La banalisation des territoires en réseaux, in Communications et territoires*, Paris, La Documentation française, p. 15-31.

BARBICHON G., 1980, Provinciaux et provinces à Paris. Proposition pour l'analyse, Paris, *Ethnologie française*, vol. X, n°2, p.119-128.

BAROU J., 1986, Genèse et évolution d'un village urbain. Un groupe d'immigrés algériens dans un ensemble d'îlots du XVI arrondissement de Marseille, *Ethnologie française* tome 6, n° 1, Paris, p. 59-75.

BAYART J.F., 1989, *L'Etat en Afrique, la politique du ventre*, Paris, Fayard, 439 p.

BEREKETEAB R., 2013, Dangerous Deadlock in Djibouti, *the Nordic Institute*, Uppsala, 3p.

BONNEMAISON J., 1981, Voyage autour du territoire, *L'Espace géographique*, n°4, p. 249-262.

BONNEMAISON J., 1986, L'espace réticulé. Commentaires sur l'idéologie géographique, in ORSTOM, Paris, *Tropiques. Lieux et liens*, p. 500-510.

BONNEMAISON J., CAMBREZY L., QUINTY- BOURGEOIS L. (dir.), 1999, *Le territoire, lien ou frontière? 1 : le territoire de l'identité? 2*, deux tomes, Paris, L'harmattan, 581 p.

BOUCHERON J.-M., 2000, *Rapport d'information sur les forces françaises stationnées à Djibouti*, Paris : Commission des finances, de l'économie et du plan de l'AN, 67 p.

BOURDIEU P., 1980, *Le capital social, notes provisoires*, *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 31, p. 2-3.

BOURGEOIS A., 1991, *Territoire*, in BONTE P., et IZARS M. (éd), *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, PUF, p. 704-705.

CHARBIT Y, HILY M.A, POINARD M., 1997, *Le va-et-vient identitaire, Migrants portugais et villages d'origine*, Paris, INED, PUF, 144 p.

CHRETIEN J.P. PRUNIER G. (dir.), 1989, *Les ethnies ont une histoire*, Paris, Karthala, 435 p.

CLAVAL P., 1990, *La mise en réseau des territoires*, in BAKIS H. (éd.), *Communications et territoires*, Paris, La Documentation française, P. 35-45.

COLLECTIF- L'Afrique sans frontières, 1983, *Politique Africaine*, n° 9, Paris, Karthala, 143 p.

DIAZ OLIVERA I., DIDIER P., 1996, *Mobilités quotidiennes à Ouagadougou*, In : *Cahiers des Sciences Humaines*, n° 2, vol. 32, p. 293-309.

DUBOIS C., 1997, Djibouti 1888-1967 : héritage ou frustration. Paris : l'Harmattan. 431p ?

DUBRESSON A. CHALEARD J-L., 1999, Villes et campagnes dans les pays du sud. Géographie des relations, Paris, Karthala, 260 p.

DUBRESSON A., MARCHAL J.-Y., RAISON J.-P., 1994, Les Afriques au sud du Sahara, Géographie Universelle, Paris, Belin-Reclus, 480 p.

DURAND-LASSERVE L., 1995, L'accès des pauvres au sol urbain : nouvelles orientations en matière de gestion foncière. *Le Courrier ACP*, n°149, p. 66-67.

FAY C., 1996, Groupe et territoires au Maasina (Mali), logiques du contrat et logiques de la force. *Géographie et cultures*, n°20, p. 31-44.

FICATIER Y., BRIAND C., 2007, *Projet urbain dans les quartiers défavorisés du PK12 de Djibouti, Évaluation rétrospective*, AFD, Paris, 43 p.

FOUCHER M., 1988, *Fronts et frontières, un tour du monde géopolitique*, Paris, Fayard, 527 p.

GENDREAU F., 1996, *Démographie africaine*, Paris, Editions Scientifiques, Techniques et Médicales, 128 p.

GODET J, GUEDDA A., 1985, Le pastoralisme en République de Djibouti : données générales. In : Production pastorale et Société, n°15, p. 99-119.

GU KONU E., 1992, Les frontières en Afrique de l'Ouest, *Hommes et Migrations*, n°1160, Paris, p 23-28.

HOERNER J.M., 1996, *Géopolitiques des territoires ; de l'espace approprié à la suprématie des Etats-Nations*, Presses Universitaires de Perpignan, Collections Etudes, 341 p.

IGUE J.O., 1990, *Le développement des périphéries nationales en Afrique*, in Collectif, *Tropiques, lieux et liens*, Paris, ORSTOM, p. 594-606.

LEVY J. ET LUSSAULT M., 2013, (Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, éditions Belin, Paris, p 1128.

MAINET G., 1995, *Création urbaine et ethnies en Afrique noire*, in CLAVAL P., *Ethnogéographies*, Paris, L'Harmattan, p 317-336

MBEMBE A., 1999, Mouvements de populations, éclatement des Etats, recompositions géopolitiques, les frontières mouvantes du continent africain, *Le Monde Diplomatique*, p 22-23.

NAVEZ-BOUCHANINE F., 2002, *la fragmentation urbaine en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale*, Paris, L'Harmattan, 411 p.

OBERLE P, HUGOT P., 1985. *Histoire de Djibouti. Des origines à la République*. Paris, Présence Africaine, 346 p.

POINARD M., 1991, *Les Portugais dans l'émigration : une géographie de l'absence*, Thèse d'Etat, Université de Toulouse, 810 pages.

POUTIGNAT P. STEIFF-FENARD J., 1995, *Théories de l'ethnicité*, Paris, PUF, 270 p.

RAFFESTIN C., 1980, *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Litec, 102 p.

RAFFESTIN C., 1990, *La diffusion*, in BAILLY A. et al. (éd.), *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Masson, p. 205-209.

RAYALEH H.-O., 2005, Une pénurie d'eau gérée par l'inégalité : le cas de la ville de Djibouti, *Géocarrefour*, vol. 80/4, pp 319-323. DOI : [10.4000/geocarrefour.1288](https://doi.org/10.4000/geocarrefour.1288)

RAYNAUT C. (Dir.), 1997, *Sahels : diversité et dynamiques des relations sociétés-nature*, Paris, Karthala, 430 p.

RENNER F.A., 1985, *Ethnic affinity, partition and political integration in Senegambia*, in ASIWAJU A.I., *Ethnic relations across Africa's international boundaries, 1884-1984*, New-York, Saint Martin's Press, p. 71-85.

REYNAUD A., 1992, *Centre et périphérie*, in BAILLY A., FERRAS R. et PUMAIN D. (Ed.), *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, p. 599-615.

RONCAYOLO M., 1990, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 275 p.

SAINT-JULIEN T., 1992, *La diffusion spatiale des innovations*, Montpellier, Reclus, 213 p.

STECK J-F., 2018, *L'Afrique subsaharienne*, La Documentation photographique, n° 8121, Paris La Documentation française.

STYAN D., 2013, Djibouti: Changing Influence in the Horn's Strategic Hub, chathamhouse.org, 20 p.

TARRIUS A., 1992, Les fourmis d'Europe. Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales, Editions de l'Aube, 265 p.

TARRIUS A., 1996, *Territoires circulatoires des migrants et espaces européens*, in M. Hirschorn et J -M. Berthelot (dir.), *Mobilités et ancrages*, Paris, L'Harmattan, 303p.

TIZON P., 1996, *Qu'est-ce que le territoire ?* in DI MEO G., *Les Territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, p. 17-34.

VENNETIER P., 1991, *Les villes d'Afrique tropicale*, Paris, Masson, 192 p.

Migrations internationales

Rép. de Djibouti, 2012, Stratégie nationale de développement urbain, Mars 2012, 65 p.

Rép. de Djibouti, 2009, Résultats du 2ème recensement général de la population et habitat, 2009, Ministère des Finances.

O.C.D.E., 1993, *Migrations internationales : le tournant*, Paris, OCDE, 298 p.

O.C.D.E., 2002, La mobilité internationale des travailleurs hautement qualifiés, *L'Observateur*, Juillet, 7 p.

O.I.M., 2008 a, *La recherche de travail et de travailleurs sera au cœur des mouvements migratoires de ce siècle, selon le rapport 2008 sur l'état de la migration dans le monde*, [en ligne] consulté le 15 mai 2009. URL : <http://www.iom.int/jahia/Jahia/newsArticleEU/cache/offonce/lang/fr?entryId=20343>

O.I.M., 2008 b, *Communiqué de presse, 2 décembre*, [en ligne] consulté le 23 mai 2009. <http://www.iom.int/jahia/Jahia/newsArticleEU/lang/fr/cache/offonce?entryId=203>

O.I.M., 2005, *International Agenda for Migration Management*, Bern Initiative, *Geneva, O.I.M.*, 228 p.

ADEN HERSI M., 1984. *Les fonctions urbaines de Djibouti*, thèse de doctorat, Université de Bordeaux III, 382 p.

ALLEN J., 1972. *Migration fields of French Canadian immigrants to Southern Maine*, *The Geographical Review*, vol LXII, p. 365-383.

AMSELLE J-L., 1976, *Les Migrations africaines ; réseaux et processus migratoires*, Paris, F. Maspero, 236 p.

ANDERSON. M-E, 1996, *L'Imaginaire national. Réflexions sur l'origine et essor du nationalisme*, Paris, La Découverte, 213 p.

ANSELIN A., 1990. *L'émigration antillaise en France, la troisième île*, Paris, Karthala, 293 p.

APPLEYARD R. (éd), 1989, *L'Incidence des migrations internationales sur les pays en développement*, Paris, Centre de développement de l'OCDE, 459 p.

APTIDON GOMBOR A., 2011. Les réseaux de transport à Djibouti et le développement économique et social, thèse de doctorat en économie sous la direction de J.M Angelier, Université de Grenoble, 269 P.

ASSIER ANDRIEU L., 1986, La Communauté villageoise. Objectif historique, enjeu théorique, *Ethnologie française*, n° 4, p. 351-360.

AUBRY M-C., 1988, *Djibouti, l'ignorée. Récits de voyage*, Paris, L'Harmattan, 248 p.

BADIE B., 1994, Flux migratoires et relations internationales in BADIE B. et WIHTOL DE WENDEN C. (éd.), *Le Défi migratoire. Questions de relations internationales*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, p. 27-39.

BAILLY A. BEGUIN H., 1992 *Introduction à la géographie humaine*, Paris, Masson, Milan, Barcelone, Bonn, 92 p

BAILLY A. FERRAS R., 1996 *Eléments d'épistémologie de la Géographie*, Paris, Armand colin. 192 p.

BAILLY A., 1981 *La géographie du bien-être*. Paris, PUF. 139 p.

BAILLY, A., FERRAS R., PUMAIN (éd.)., 1992. *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, 1132 p.

BARRERE P., GIL J., SERAL L., 1976, *Problèmes urbains à Djibouti.* Djibouti : Rapport au C.E.G.D. n°7613, 119 p.

BASSAND M. BRULHARDT M-C., 1983, La mobilité spatiale : un processus social fondamental, *Espace Population Société*, n°1, p. 49-54.

BENEZERA R., 1975, Le Territoire des Afars et des Issas, *Afrique Contemporaine*, n°80, p. 20-24.

BERNIER X. FAREL I. MOREL L., 1995, Les régions de limite des cultures pluviales du Niger : un espace en crise, *Revue de géographie alpine*, numéro hors-série, p. 149-158.

BERNUS E., 1995. Nomades sans frontières ou territoires sans frontières ? Actes du Colloque « Le territoire, lien ou frontière ? », 2-4 octobre, p. 33-41.

BETEILLE R., 1974, Les Aveyronnais. Essai géographique sur l'espace humain, thèse de doctorat d'Etat, Université de Poitiers, 573 p.

BETEILLE R., 1981, Une nouvelle approche géographique des faits migratoires : champs, relations, espaces relationnels, *L'Espace géographique*, n°3, p. 187-197.

BHAGWATI J., 2003, *Borders beyond Control*, Foreign Affairs, Jan-Feb., p. 98-104.

BISSILLIAT J., 1997, *Face aux changements, les femmes du Sud*, Paris, L'Harmattan, 367 p.

BLANC M., DIRIER G., FLYE SAINTE MARIE A., 1996 : Immigrés en Europe : le défi citoyen, Paris, L'Harmattan, p. 57-62.

BORELLI J., 1890. Éthiopie méridionale, journal de mon voyage aux pays Amhara, Oromo et Sidama, septembre 1885 à novembre 1888, Ancienne maison Quantin, Librairies-imprimeries. Réunies, p. 142-144.

BRUNEAU M., 1995, *Espace et territoires de diasporas*, in BRUNEAU M. (éd.), *Diasporas*, Montpellier, p. 5-23.

BRUNET R., 1990, *Le Territoire dans les turbulences*, Montpellier, Reclus, coll. « Géographiques », 223 p.

CABANIUS, P. 2003, « Amélioration du transport de transit dans la Corne de l'Afrique », rapport pour la CNUCED, New York, 23 au 27 juin, 19 p.

CASTLES S., 2000 Les migrations internationales au début du XXI siècle : tendances et problèmes mondiaux. In *Revue Internationale des Sciences Sociales* n° 165, pp 314-327 ; 617 p.

CHRETIEN J.-P., PRUNIER G., 1989, *Les ethnies ont une histoire*, Paris, Karthala-ACCT, 439 p.

COHEN D., 1997, *Richesse du monde : Pauvretés des nations*, Paris, Champs, Flammarion, 167 p.

CONDON S., 2000. L'activité des femmes immigrées du Portugal à l'arrivée en France, reflet d'une diversité des stratégies familiales et individuelles, *Population* n° 2, p. 301-330.

COURGEAU D., 1970, *Les champs migratoires en France*, Travaux et documents de l'INED, Paris, PUF, 160 p.

DAGUENET R.J. 1994, *Histoire moderne des Somalis*, Les Gaulois de la corne de l'Afrique, Paris, L'Harmattan, 230p.

DAGUENET R.J.,1997, *Histoire de la Mer Rouge, de Lesseps à nos jours*. Paris, Ed Perrin, 236p.

DE GOURNAY C., 1995, Le nouveau nomadisme, *Problèmes économiques*, n°2415-2416, p. 50-51.

DE TAPIA S., 1995, *L'émigration turque : circulation migratoire et diasporas*, in BRUNEAU M. (éd), *Diasporas*, Montpellier, Reclus, p. 74-87.

DE TAPIA S., 1996, Echanges, transports et communications : circulation et champs migratoires turcs, *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 12, n°2, p. 45-71.

DELAUNAY D., 1995, Familles mexicaines du pays et de l'exil, *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 11, n°2, p. 47-72.

DI MEO G. (éd.), 1996. *Les Territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 207 p.

DI MEO G., 1991, *L'Homme, la Société, l'Espace*, Paris, Anthropos, 315 p.

DIMINESCU D. (coord.), 2002 : *Migrants.com. Hommes et migrations*, n° 1240.

DIMINESCU D., 2001 : le « système D » contre les frontières informatiques, *Europe, ouvertures à l'Est*, n° 1230.

OUEDRAOGO D. ET PICHE V. (Dir.), 1995. *L'insertion urbaine à Bamako*, Paris, Karthala, 175 p.

DOMENACH H., 1990, De la « migratologie », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 12, n° 2, p. 73-86.

FARET L., 2003. *Les territoires de la mobilité : migration et communautés transnationales entre le Mexique et les Etats-Unis*, Espace et Milieux, Paris, CNRS, 351 p.

FONTAINE h., 2012. *Un train en Afrique : Djibouti-Ethiopie*, Paris, cfee-shama books, 312p.

GASCON A., 2006, *Sur les hautes terres comme au ciel. Identités et territoire en Ethiopie*, Paris, Publications de la Sorbonne, 335 p.

GASCON A., 1988, « Comment peut-on être Oromo ? », *Bulletin des études africaines*, vol. 8, n° 16, p. 109-124. *Cahiers d'Études Africaines*

GASCON A., 1998, *Grande Éthiopie, une utopie africaine : Éthiopie ou Oromie, l'intégration des hautes terres du Sud*, Paris, Cnrs éditions, 246 p.

GEORGE P., 1976. *Les migrations internationales*. Paris, Presses Universitaires de France (PUF), 230 p.

GEORGE P., 1986, *L'Immigration en France : faits et problèmes*, Paris, Armand Colin, 168 p.

GIL J., 1976. Les problèmes urbains à Djibouti, thèse de géographie, Université de Bordeaux III, 119 p.

GRANOVETTER M., 1973. The strength of weak ties, *American Journal of Sociology*, vol.78, n 6, p. 1360-1380.

GUBRY P., HÔNG V. et VAN THANH L., (Dir.), 2002. *Les chemins vers la ville*. Paris, Karthala- CEPED, 343p.

GUILLON M., 1995, *Immigration et centres urbains. Le cas de Paris*, Les Quartiers de la ségrégation, Paris, Karthala, p. 149-159.

GURAK, DOUGLAS T. CACES F., 1992. Migration networks and the shaping of migration systems, Clarendon Press, New York, p 150-176.

HÄGERSTRAND T., 1957. Migration and area, *Lund Studies in Geography*, série B, n° 13, p.27-158.

HOLLIFIELD J., 2004, The Emerging Migration State, *International Migration Review*, 38 (3), pp. 885-912.

HONEA K.H., 1958: A contribution of the history of the hamitic people of Africa, Horn-Wien: F. Berger, 75 p.

LAACHER S., 2012. *Dictionnaire de l'immigration en France*, Paris, Larousse, 461 p.

LACOSTE Y., 1989, Géopolitique des diasporas, *Hérodote*, n° 53, p. 3-12.

LASSONDE L., 1981, Les problématiques de la migration internationale de main-d'œuvre, *GRECO-CNRS*, n° 13, p. 1-32.

LAUDOUEZE A., 1989, *Djibouti*, Paris, Karthala, 246 p.

LAUDOUEZE D., 1989, *Djibouti : nation-carrefour*, Paris, Karthala, 231 p.

LEE, E.S. 1969. *A Theory of Migration*, in A. Jackson (éd.), *Migration*, Cambridge University Press, p. 282-297.

LEFEBVRE G., 2003, La migration guinéenne vers Dakar, mutation d'un espace migratoire international, thèse de Doctorat, Université de Rouen, 350 p.

LESOURD M., 1989, L'émigration Internationale des Cap-Verdiens, importance et enjeux pour un petit Etat insulaire sahélien, *Cahiers géographiques de Rouen*, n° 30, p. 85-105.

LESOURD M., 1996, *Etat et société aux Îles du Cap-Vert*, Paris, Karthala, 520 p.

LESOURD M., 2005, La diaspora et son rôle dans l'archipel du Cap-Vert. Développement, politique, identité », *Hommes et migrations*, dossier « Les migrants et la démocratie dans les pays d'origine » N° 1256, juillet-août 2005, Paris, p. 52-65.

MANCALA J., 1968 *Human Migration. A Guide to Migration Literature in English 1955-1962*, with the Assistance of Cornelia Morgan Lexington, University of Kentucky Press, 194 p., bibliog.

MARTINIELLO M., REA A., DASSETTO F. (Eds.), 2007 *Immigration et intégration en Belgique francophone. Etat des*

savoirs. Academia Bruylant, Intellectionne n°4, Louvain-La-Neuve, 590 p.

MASSEY D., et *al.*, 1993, Theories of international migration: a review and appraisal, *Population and Development Review*, vol. 19, n°3, p. 431-466.

MEDAM A., 1993, Diaspora/diaspora. Archétype et typologie, *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 9, n°1, p. 59-65.

MEYER J-B., 2000 : *International scientific migrations today*. Paris : IRD-COLCIENCIAS, 192 p.

MONNET J., 1998, La ville comme O.S.S.I. (objet socio-spatial identifiable). Les catégories de l'expérience et de la connaissance de l'espace urbain, communication au colloque, Toulouse, « Les processus d'identification sociospatiale dans les métropoles des Amériques », janvier 1998.

MORIN D., 1976. Le problème de la nationalité, dans le territoire Français des Afars et des Issas, *Marchés Tropicaux et Méditerranéens*, N°805, juin, 1439-1441.

MOROKVASIC M., 1976. L'immigration féminine en France : l'état de la question, *L'année sociologique*, 26 (2), p. 563-575.

MOROKVASIC M., 1984. Birds of passage are also women, *International Migration Review*, "Women in Migration", 18 (68), p. 886-907.

MOROKVASIC M., 1987. *Emigration und danach. Jugoslawische Frauen in Westeuropa*. Frankfurt/Main : Stroemfeld-Roter Stern, 254 p.

MOROKVASIC M., 1999. La mobilité transnationale comme ressource : le cas des migrants de l'Europe de l'Est, *Cultures et Conflits*,(32),p.105-122.

MOROKVASIC M., 2003. *Transnational mobility and gender : a view from post-wall Europe*, in Morokvasic, Mirjana, Erel, Umut and Shinozaki, Kyoko : *Crossing Borders and Shifting Boundaries*. Vol. I: *Gender on the Move*. Opladen : Leske + Budrich, p. 101-133.

MOROKVASIC M., 2004. 'Settled in mobility': engendering post-wall migration in Europe, *Feminist Review*, "labour migrations: women in the move", 77, pp. 7-25.

MOUSSA A., 1991. *Le verdict de l'arbre : le Xeer Issa, étude d'une démocratie pastorale*, Dubai International Printing Press, 360 p.

NEDELCOU M. (dir.). 2004 : *La mobilité internationale des compétences. Situations récentes, approches nouvelles*. Paris : L'Harmattan. p. 19-58.

NOIN D., 1970, *La Population rurale du Maroc*, Paris, PUF, 343 p.

NOIRIEL G., 1992, *Population, immigration et identité nationale en France : XIX-XX siècle*. Hachette, Carré-Histoire, 189 p.

NOUR AYEH M., 2010, Production et dysfonctionnement de l'espace urbain de Djibouti : Une approche théorique et méthodologique au service de l'aménagement, Thèse de doctorat en géographie, Université de Franche-Comté, 313 p.

OSMOND T., 2004, Possession, identités et nationalismes oromo : le cas des dignitaires religieux Qaalluu en Éthiopie, thèse d'anthropologie de l'université de Provence, 506 p.

PAPADEMETRIOU G., 2009, Immigrants and the Current Economic Crisis : Research Evidence, Policy Challenges, and Implications, Migration Policy Institute, 35p.

PELLERIN H. (Dir.), 2009, Governing International Labour Migration. Current Issues, Challenges and Dilemmas, London, Routledge, p. 163-181.

PEROUSE DE MONTCLOS M.-A., 2001 : l'œil du cyclone : Djibouti, une cité-Etat entre guerre et paix, *Afrique contemporaine*, 198, p. 57-68.

PEROUSE DE MONTCLOS M., 2003 *Diaspora et terrorisme*. Paris : Presses de Sciences Po., 264 p.

PIGUET F., 1998, Des nomades entre la ville et les sables. La sédentarisation dans la Corne de l'Afrique, Paris, Présence Africaine, 346 p.

PIOLLE X., 1990, Mobilité, identité, territoire, *Revue de géographie de Lyon*, vol. 65, n° 3, p. 149-154.

POHJOLA A., 1991. Social networks. Helps or hindrance to the migrant? *Quarterly review of the international Organization for Migration*, Vol.29, n° 3, p. 435-441.

PONCINS E., 1898. *Voyage au Choa, explorations au Somali et chez les Danakil*, Paris, Bulletin de la Société de Géographie 19. 432-488.

PRUNIER G. (Dir.), 2007. *L'Ethiopie contemporaine*, Paris, Karthala, 440 p.

RETAILLE D., 1989. Les structures géographiques des migrations sahéniennes et leur transformation, *Cahiers géographiques de Rouen*, n° 32, p. 105-108.

ROBLEH AWALEH A., 1986, *Djibouti : clef de la Mer Rouge*, Djibouti, Caractères, 165 p.

ROCHFORT R., 1989, Apporter du nouveau sur les migrations internationales ? *Espace, Population, Société*, n°3, p. 323-326.

SCHULTZ J., 1995, Urbanisme, géopolitique et santé à Djibouti, *Cahiers GEOS*, n° 30, p. 1025.

SERAL L., 1973, Djibouti, éléments d'étude urbaine, Bordeaux, Université de BordeauxIII, T.E.R., 175 p.

SIMON G., 1979. L'espace des travailleurs tunisiens en France. Structures et fonctionnement d'un champ migratoire international, thèse de doctorat d'Etat, université de Poitiers,. 387 p.

SIMON G., 1981. Réflexions sur la notion de champ migratoire international, *Hommes et Terres du Nord*, numéro spécial, p. 85-89.

SIMON G., 1995. *Géodynamique des migrations internationales dans le monde*, Paris, PUF, 403 p.

SIMON G., 2008. *La Planète migratoire dans la mondialisation*, Paris, Armand Colin, 256 p.

SOPEMI M., 1992, *Tendance des migrations internationales*, Paris, OCDE, 159 p.

TAMRU B., 2013 : *Villes et territoires en Éthiopie*, Paris, L'Harmattan, 446 p.

TARAF S., 1988, Les migrations libanaises au Sénégal : Production d'un espace social international, *Bulletin de la Société languedocienne de géographie*, vol. 22, fasc. N° 3-4, p. 433-435.

TARRIUS A., 1989, *Anthropologie du mouvement*, Caen, Paradigme, 185 p.

TARRIUS A., 1993, Territoires circulatoires et espaces urbains, Différenciation des groupes migrants, *Les annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, p. 50-60.

TARRIUS A., 1994, Territoires circulatoires des entrepreneurs commerciaux maghrébins de Marseille : du commerce communautaire aux réseaux de l'économie souterraine mondiale, *Société contemporaine*, n° 17, p. 15-35.

TARRIUS A., 2000 : *Les nouveaux cosmopolitismes. Mobilités, identités, Territoires*. Paris, L'aube essai, 265 p.

TARRIUS A., 2008, Migration by the poor and economic globalization: transnational migratory flows in Southern Europe, in Christina Gabriel and Hélène Pellerin Dir., *Governing International Labour Migration. Current Issues, Challenges and Dilemmas*, London, Routledge, pp. 163-181.

THIOLLET H. 2006 : *Les flux migratoires au Yémen : enjeux sécuritaires, politiques et sociaux*. Consultance pour la Délégation aux Affaires Stratégiques, Ministère de la Défense, 165 p.

THUMERELLE P.-J., 1985, Quelle analyse des flux migratoires ?, *Espaces Populations, Sociétés*, n° 1, p. 13-16.

TIENDA M., 1993, L'intégration socio-économique des hispano-américains, *Hommes et Migrations*, n° 1162-1163, p. 40-47.

TOURE M. FADOYONI T. O., 1986 : *Migrations et Urbanisation au Sud du Sahara. Quels impacts sur les politiques de population et de développement*, Paris, 127 p.

VARREL A., 2008 : « Back to Bangalore » - Etude géographique de la migration de retour des Indiens très qualifiés à Bangalore (Inde), Front Cover, 1002 p.

VERTOVEC S., 2002 *Transnational networks and skilled labour migration*. Transcomm papers at the conference on migration, ladenburg, 89 p.

WABERI A., 1994, *Le Pays sans ombre*, Paris, Le serpent à Plumes, 176 p.

WABERI A., 2002. *Balbala*, Paris, Gallimard, 187 p.

WATANG ZIEBA F., 2009 : Muskuwaari, immigration et mutations spatio-agricoles en pays guiziga (Extrême-Nord du Cameroun). Université Paris 1, Thèse de doctorat, 368 p.

WELLMAN B. et LEIGHTON B., 1981. Réseaux, quartiers et communauté. Préliminaire à l'étude de la question communautaire, *Espace et Société*, n° 38-39, p. 111-133.

ANNEXES

ANNEXE 1

**Loi n° 28/AN/13/7ème L portant amendement de la loi
n° 153/AN/12/6ème L instituant le tarif applicable aux permis
de travail pour les travailleurs étrangers en République de
Djibouti.**

L'ASSEMBLEE NATIONALE A ADOPTE

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE PROMULGUE

LA LOI DONT LA TENEUR SUIT :

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La Loi n° 133/AN/05/5ème L portant Code de Travail ;

VU La Loi n° 203/AN/7/5ème L portant création de l'Agence
Nationale de l'Emploi, de la Formation et de l'Insertion
Professionnelle ;

La Loi n° 2/AN/98/4ème L portant sur la définition et la gestion
des Etablissements Publics ;

VU La Loi n° 153/AN/12/6ème L instituant le tarif applicable aux

permis de travail pour les travailleurs étrangers en République de Djibouti ;

VU Le Décret n° 99-0078 PR MFEN portant sur la définition et la gestion des Etablissements Publics à caractère administratif ;

VU Le Décret n° 2013-044 du 31 mars 2013 portant nomination du Premier Ministre;

VU Le Décret n° 2013-0045 du 31 mars 2013 portant nomination des membres du gouvernement ;

VU La Circulaire n° 198/PAN du 11/11/13 portant convocation de la première séance publique de l'Assemblée nationale ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 29 Octobre 2013.

Article 1 : L'article 2 de la loi n° 153/AN/12/6ème L est modifié comme suit :

Au lieu de :

Les frais d'établissements du permis de travail, pour une durée d'une année, sont fixés à vingt mille francs Djibouti (20.000 FD) par autorisation de travail.

Lire :

Les frais d'établissements du permis de travail, pour une durée

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

d'une année, sont fixés à deux cent mille francs Djibouti (200.000 FD) par autorisation de travail.

Le reste sans changement

Article 2 : La présente loi qui prendra effet à compter de la date de sa promulgation sera enregistrée et publiée dans le Journal Officiel.

Fait à Djibouti, le 03 décembre 2013

Le Président de la République,
chef du Gouvernement
ISMAÏL OMAR GUELLEH

ANNEXE 2

Menacés d'expulsion *manu militari*, plus de 80 000 sans-papiers ont quitté Djibouti

LE MONDE | 16.09.2003 à 12h20

Nairobi de notre correspondant

L'ultimatum des autorités de Djibouti aux étrangers en situation irrégulière pour quitter le pays a expiré lundi 15 septembre à minuit, heure locale. La menace de "rafles" brandie par le ministère de l'intérieur, qui avait parallèlement largement ouvert les frontières, et la peur de subir des exactions des forces de sécurité djiboutiennes, ont provoqué l'exode de la vaste majorité de "sans-papiers", essentiellement des Ethiopiens et des Somaliens. Par le train qui relie Djibouti à Addis Abeba, la capitale éthiopienne, ou par la route, en direction de la Somalie, plus de 80 000 personnes, soit près de 15 % de la population du pays, ont quitté Djibouti.

L'ultimatum avait été annoncé, officiellement dans le cadre de "la lutte contre l'immigration clandestine". Force est de s'interroger sur l'urgence de cette mesure, destinée à traiter par le vide la vieille question des étrangers sans papiers de

Djibouti, tolérés jusqu'ici sans grandes difficultés. Car hormis une poignée de demandeurs d'asile en bonne et due forme, persécutés dans leur propre pays ou originaires du Sud de la Somalie en guerre, Djibouti était surtout le point de chute de nombreux travailleurs des pays limitrophes.

A l'échelle régionale, ce pays de 630 000 habitants fait figure d'Eldorado où les Ethiopiens et les Somaliens fournissaient une main-d'œuvre bon marché, prenant en charge les travaux les plus ingrats et les moins bien payés. La classe moyenne djiboutienne, par exemple, est habituée depuis longtemps à employer du personnel de maison étranger. Bien qu'on n'y produise qu'un peu de sel, et que le chômage affecte plus de 50 % de la population, le petit pays de la Corne de l'Afrique , installé face au détroit du Bal el-Mandeb, jouit d'une prospérité relative, alimentée par la rente géostratégique que lui verse la France depuis l'indépendance en 1977, pour y maintenir 2 800 soldats, sa plus forte présence militaire à l'étranger.

Avec la fin de la guerre froide, ce capital géographique avait subi une érosion. Les attentats du

11 septembre 2001 ont inversé la tendance. Les Etats-Unis ont ouvert à leur tour à Djibouti, en 2002, une base dans un ancien camp de la Légion étrangère. Entre 1 500 et 1 800 hommes y sont stationnés, destinés à intervenir contre d'éventuels groupes terroristes dans une région qui s'étend de l'Afrique orientale à la péninsule arabique (Somalie, Kenya , Ethiopie , Soudan , Erythrée , Djibouti, Yémen).

"SOUHAIT" AMÉRICAIN

Chacun de ces pays, selon Washington, pourrait héberger des cellules terroristes "transnationales". Le Camp Lemonnier, situé en lisière de l'aéroport international à Djibouti, et où sont cantonnés les soldats américains, fait donc figure de cible potentielle. Dans la crainte d'une action terroriste, les contrôles ont été renforcés le long des 620 kilomètres de frontières communes avec l'Ethiopie et la Somalie, traversés par une multitude de pistes empruntées depuis toujours par les nomades de la région. Restait à régler la question des "sans-papiers". Leur départ forcé s'est déroulé dans un contexte délicat. S'y mélangent un fort sentiment xénophobe à l'égard des Ethiopiens, dont le pays de 70 millions d'habitants semble toujours aux Djiboutiens un géant aux aspirations hégémoniques, mais aussi une solidarité nourrie par des racines ethniques communes à l'égard d'une partie des Somaliens.

Soucieuses de ne pas apparaître comme le mandant de cette opération d'expulsion, les autorités américaines ont déclaré par l'intermédiaire de leur ambassade à Djibouti que contrairement à des "rumeurs", Washington n'avait participé "en rien" à cette opération, ni dans sa "conception" ni dans son "exécution". Mais l'ultimatum adressé aux "sans-papiers" de Djibouti a été décrit par un responsable gouvernemental djiboutien comme la réponse à un "souhait" émis par les "forces coalisées dans le cadre de la lutte antiterroriste".

Jean-Philippe Rémy

ANNEXE 3 : Questionnaire type

Date :	Enquêteur :	N° : _____	
EUQUETES BIOGRAPHIQUE			
2012			
RENSEIGNEMENT GENERAUX			
1. Nom et prénom(facultatif)	<input type="text"/>	5. Ethnie	<input type="text"/>
2. Age	<input type="text"/>	6. Religion	<input type="text"/>
3. Sexe	<input type="radio"/> 1.M <input type="radio"/> 2.F	7. Nationalité	<input type="text"/>
4. Activité	<input type="text"/>		
PARCOURS MIGRATOIRE			
8. Lieu de naissance	<input type="text"/>	13. Durée du trajet et parcours	<input type="text"/>
9. Pays	<input type="text"/>	14. Séjour dans d'autres régions de la république de Djibouti	<input type="text"/>
10. Date d'arrivée en République de Djibouti	<input type="text"/>		
11. Date d'arrivée à Djibouti-ville	<input type="text"/>		
12. Quels moyens de transport avez vous utilisé?	<input type="text"/>		
MOTIF DE LA MIGRATION			
15. Avez vous pris la décision seul?	<input type="radio"/> 1.O <input type="radio"/> 2.N	18. Qui vous l'a demandé?	<input type="text"/>
16. Vous a-t-on demandé de rejoindre un parent?	<input type="radio"/> 1.O <input type="radio"/> 2.N	19. Etes vous parti seul?	<input type="radio"/> 1.O <input type="radio"/> 2.N
17. Lequel?	<input type="text"/>	20. Aviez vous des parents déjà installé à Djibouti?	<input type="radio"/> 1.O <input type="radio"/> 2.N

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

21. Quelles sont les raisons de votre départ?

22. Que pensez vous de votre séjour à Djibouti?

23. Djibouti est-elle une étape...?

1. Transite 2. finale

24. Désireriez vous rester longtemps à Djibouti?

Si ou pourquoi?

SITUATION MATRIMONIALE

25. Êtes vous?

1. Celibataire 2. Marié 3. Polygame (2f, 3f, 4f)
 4. veuf 5. Divorcé

26. Où habitez vous à Djibouti ville? (à préciser le quartier et la rue)

27. Vos enfants vont-ils à l'école?

1. O 2. N 3. Trop jeune

28. Sont-ils nés à Djibouti?

1. O 2. N

29. Sont-ils déjà allés en Ethiopie?

1. O 2. N

30. Combien de personne vivent avec vous à Djibouti-ville?

Nombre; Lien de parenté; Activité

31. Avez vous la nationalité Djiboutienne?

1. O 2. N

L'immigration étrangère dans la ville de Djibouti : Le cas des Ethiopiens Oromo

SITUATION PROFESSIONELLE

32. Quelle activité exercez vous ?

33. Depuis quand ?

34. quelle(s) activité avez vous déjà exercé en Rép de Djibouti ?

35. Quelle activité exercez vous en Ethiopie ?

36. Êtes vous ?

1. Salarié 2. Indépendant, employeur

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

37. Comment avez vous trouvé votre emploi ?

1. Un compatriote 2. Un parent 3. Seul

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

38. Comment avez vous trouvé votre premier emploi à Djibouti ?

1. Un compatriote, Un parent 2. Seul

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE

39. Êtes vous ?

1. Hébergé 2. Locataire 3. Propriétaire

40. Type d'habitat? (à préciser le nombre de chambres)

1. Concession en dur 2. Baraque

41. Combien vous payez le loyer ?

42. Quel est l'origine du propriétaire ?

1. Djiboutien 2. Ethiopien 3. autre (précisé)

43. Vivez avec des compatriotes ?

1. Oui, Nom

44. Comment avez vous trouvé votre logement ?

1. Compatriote 2. Parent 3. Seul

TABLES

TABLE DES CARTES

Carte 1 : L'évolution de l'étalement urbain entre 1960 et 1998	64
Carte 2: Structure de la ville	65
Carte 4: Les types d'habitat dominants à Djibouti.....	69
Carte 6: Djibouti, porte de l'Afrique de l'Est	86
Carte 7 : Répartition géographique des langues Couchito-Sémitiques	97
Carte 8: Répartition clanique transfrontalière des Somali	102
Carte 9 : Régions et zones administratives en Ethiopie	104
Carte 10 : Découpage administratif de l'Ethiopie : Région Oromia	105
Carte 11 : Carte de Djibouti	124
Carte 12 : L'espace migratoire Est-africain.....	128
Carte 13 : Principales routes migratoires dans la corne de l'Afrique.....	143
Carte 14 : Agglomération de Djibouti en 2013	165
Carte 15 : Structure par sexe de la population immigrée résidente 2009.....	191
Carte 16 : Lieu de résidence des Oromo à Djibouti-ville	218

TABLE DES FIGURES

Figure 1 Trafic des marchandises entre 2014-2016.....	84
Figure 2 Les réfugiés en République de Djibouti entre 2003 et 2011.....	93
Figure 3 Les Ethnies en Ethiopie	106
Figure 4 Structure démographique des personnes enquêtées (Oromo) à Djibouti	181
Figure 5 L'arrivée des migrants éthiopiens au Yemen (2012-2016).....	237
Figure 6 L'arrivée de migrants de la Corde de l'Afrique au Yémen et décès enregistrés en mer 2011 - 2014	243
Figure 7 Itinéraire souhaité par chaque migrant	248

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Evolution du trafic de marchandises au PAID entre 1997 et 2003	84
Tableau 2 : Les réfugiés en République de Djibouti entre 2003 et 2011 TAILLE DE POLICE.....	92
Tableau 3: Croissance de la population de la République de Djibouti (1970-1990)	94
Tableau 4. Les trajectoires migratoires des immigrants	126
Tableau 5 Moyens de déplacements utilisés par les immigrants	131
Tableau 6: Origines de départ	161
Tableau 7: Résidence des Oromo enquêtés en 2012.....	166
Tableau 8 : Statut Matrimonial des personnes enquêtées	187
Tableau 9 : Répartition géographique de la population étrangère et le milieu de résidence en 2009 en République de Djibouti	189
Tableau 10 : Population résidente par milieu et par sexe 2009	190
Tableau 11: Structure de l'emploi des immigrés et immigrées Oromo à Djibouti	197
Tableau 12 : Le niveau d'instruction des oromo à Djibouti-ville	201
Tableau 13 : Regroupement Familial ou nouvelle forme de logement	221
Tableau 14 : Type d'habitat dominé par les Baraques	222
Tableau 15: Caractéristiques de l'habitat en %	224
Tableau 16: Type d'habitat chez les Oromo de la ville de Djibouti.....	228

Tableau 17 : Nombre de migrants ayant atteint les côtes yéménites	234
Tableau 18 : Nombre de migrants refoulés en 2010 vers leur pays d'origine (Ethiopie ou Somalie)	238
Tableau 19 : Statistiques des migrants irréguliers refoulés en 2010 (janvier-août) vers le poste frontière de Loyada (Somalie)	239

TABLE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1: Pose de la première pierre de la gare de voyageurs d'Addis Abeba le 13 février 1928 par le Ras Taffari régent de l'Empire (Collection J.-P. Crozet)	75
Photo 2: La nouvelle ligne électrifiée de chemin de fer (Ismael O., 2016)	78
Photo 3: Camp des réfugiés d'Ali-Addé (Ismael O., 2012)	90
Photo 4 : Camp des réfugiés d'Ali-Addé (Ismael O.,2012)	91
Photo 5: Camp des réfugiés d'Ali-Addé (Ismael O , 2012)	91
Photo 6: Nouveaux arrivés en attente d'un premier accueil (Ismael O. ,2012).....	149
Photo 7 : Nouveaux arrivés partageant une seule chambre à Djabel (Ismael O. ,2012)	152
Photo 8 : Nouveaux arrivés partageant une seule chambre à Djabel (Ismael O ,2012)	153
Photo 9 : Gardien Oromo devant une villa (Ismael O.,2012) ..	154
Photo 10 : Une épicerie Oromo à Ambouli (Ismael O.,2012) ..	184
Photo 11: Balbala et ses multiples boutiques Ethiopiennes (Ismael O., 2012).....	183
Photo 12 : Panneau publicitaire en Amharique (Ismael O.,2012)	196
Photo 13 : La friperie : un commerce Oromo florissant à Balbala (Ismael O., 2012).....	196
Photo 14 : Société de transfert d'argent dans les camps de réfugiés d'Ali-Addé (Ismael O., 2012).....	169
Photo 15 : Jeune épicier Oromo (Ismael O., 2012).....	180

Photo 16 : Les cabines téléphoniques, des lieux stratégiques pour les migrants. Quartier de 1 Djibouti-ville. (Ismael O., 2012).....	140
Photo 17 : Des immigrés dans une cabine téléphonique. Quartier d'Arhiba Djibouti-ville (O. Ismael O., 2012)	139
Photo 18: un jeune Oromo téléphone à sa famille : Quartier d'Arhiba Djibouti-ville (Ismael O.,2012)	140
Photo 19 : Des migrants entassés (8 personnes) dans une chambre de 9 m ² (Ismael O., 2012)	220
Photo 20 : Maisons en baraques habitées par les migrants (Ismael O.,2012).....	222
Photo 21: Maisons en baraques habitées par les migrants (Ismael O.,2012)	223
Photo 22 : Maisons en baraques habitées par les migrants (Ismael O., 2012).....	223
Photo 23 : Les réfugiés arrivant sur les rives du Yémen se rendent au centre d'accueil du HCR photo credit: E. Hockstein/DRC.	235
Photo 24 : Panneau de sensibilisation à Obock sur le méfait de la traversée	245
Photo 25: Migrants sur la route de l'Unité à destination d'Obock.....	245
Photo 26 : Regroupement au centre de la ville d'Obock avant l'embarquement	246
Photo 27 : Corps des migrants éthiopiens retrouvés près du Lac Assal : Gendarmerie Nationale, 2011)	247

Tables des matières

SOMMAIRE	6
REMERCIEMENTS	9
LISTE DES ACRONYMES ET ABREVIATIONS	11
INTRODUCTION GÉNÉRALE	16
1. Justification du sujet.....	16
2. Problématique et concepts	22
2.1 Problématique.....	22
2.1.1 Un environnement conflictuel à risques	23
2.1.2 Djibouti, un pays stable et ouvert	24
2.2 Concepts	25
2.2.1 Mobilité.....	25
2.2.2 Système migratoire.....	27
2.2.3 Champ migratoire	31
2.2.4 Filière migratoire	32
2.2.5 Pratiques migratoires : de la noria au va-et-vient	33
2.2.6 Circulation migratoire	34
2.2.7 Espace migratoire, réseau migratoire.....	36
3. Les hypothèses de recherche	39
4. Cadre méthodologique.....	47
4.1 La collecte des données	49
4.2 Les bases de documentation.....	50
4.3 Les entretiens.....	50
4.4 Les enquêtes	51
PREMIERE PARTIE LA POLARITE DE DJIBOUTI DANS L'ESPACE REGIONAL	55

Introduction de la partie I	56
CHAPITRE 1 DJIBOUTI POLARISE LES ESPACES ENVIRONNANTS	58
1.1 Un territoire national polarisé	59
1.1.1 Une croissance rapide et soutenue	60
1.1.2 L'évolution de la production urbaine de la ville dans le temps	63
1.1.2.1 La genèse d'une ville	64
1.1.2.2 La ville prend forme	66
1.1.2.3 Balbala, une ville dans une ville	67
1.1.3. Un peuplement progressif de la ville	70
1.2 Le rôle des grandes infrastructures dans la polarité de Djibouti : le Chemin de fer et le port de Djibouti	73
1.2.1 Désenclaver l'Ethiopie et valoriser le port de Djibouti...	74
1.2.2 La nouvelle ligne de chemin de fer électrifiée	76
1.2.3 Les routes : des axes commodes pour les migrants venant d'Ethiopie.	79
1.3 Des infrastructures portuaires modernes	80
1.3.1 Djibouti, port franc colonial	80
1.3.2 Un port autonome relancé et rénové.....	82
1.3.3 Aujourd'hui et demain : un pôle portuaire majeur dans la Corne de l'Afrique	85
Conclusion du Chapitre 1.....	88
CHAPITRE 2 LE DRAINAGE D'UNE POPULATION DIVERSE	89
2.1 L'immigration à Djibouti : des données fragmentaires	89
2.1.1 Des données concernant les réfugiés.....	89
2.1.2 L'accueil massif des réfugiés	93
2.2 Des groupes culturels variés.....	96
2.2.1 Les Afars.....	97

2.2.2 Les Somali-issas : « Une fière et turbulente race de républicains » (Burton)	99
2.2.3 Les Oromo	103
2.2.3.1 Le territoire Oromo	103
2.2.3.2 Les clans et la gestion du territoire	106
2.2.3.3 Une conquête territoriale autour d'une identité commune	107
2.3 Les Frontières et la mobilité des peuples	108
2.3.1 Les tribus Couchites.....	108
2.3.2 La sédentarisation massive des pasteurs Somali et Afar	109
2.4 Les causes historiques des émigrations vers Djibouti et leurs conséquences	110
2.4.1 Une sécheresse dévastatrice dans la région.....	110
2.4.2 La guerre d'Ogaden	111
2.5 Une occupation de l'espace très variée	111
Conclusion chapitre 2.....	113
Conclusion de la première partie	114
DEUXIEME PARTIE: Les migrations Oromos : Itinéraires, réseaux migratoires, accueil et installations	115
Introduction de la partie II.....	116
CHAPITRE 3 L'EMIGRATION VERS DJIBOUTI.....	119
3.1 Le rôle de la ville de Djibouti dans l'espace migratoire Oromo	119
3.2 Des Itinéraires relativement directs	120
3.2.1 Les Itinéraires directs	122
3.2.2 Les itinéraires à étape (s).....	124

3.2.3 Migration interne et relais migratoires internationaux .	128
3.3 Des moyens de transports variés et de coût inégal ..	130
3.4 Les autres attractivités de la ville de Djibouti	132
3.4.1 L'attractivité économique de Djibouti.....	132
3.4.2 Les facteurs de répulsion de l'Ethiopie et de la Somalie	134
3.4.3 Les autres facteurs de l'immigration	136
3.5 - Des filières régionales bien organisées	137
3.5.1 La filière éthiopienne.....	137
3.5.2 La filière somalienne	141
Conclusion du chapitre 3	143
CHAPITRE 4 MIGRANTS ET FAMILLES DE MIGRANTS : DES RESEAUX EFFICACES	145
4.1 Précisions sur la notion de réseau.....	145
4.1.1 Les réseaux sociaux de la migration	146
4.1.2 L'analyse des réseaux sophistiqué	147
4.2 Des réseaux d'entraide à l'échelle individuelle.....	148
4.2.1 La transmission des informations.....	150
4.2.2 Le logement des premières semaines à Djibouti-ville ..	151
4.2.3 L'aide à la recherche d'un emploi.....	153
4.3 Stratégies migratoires à l'échelle familiale	154
4.3.1 Le rôle primordial de la famille	155
4.3.2 Migrant ou délinquant ?.....	156
4.3.3 Migration et famille d'accueil	157
4.4 Des motivations relativement uniformes	159
4.4.1 La raison économique emporte	160
4.4.2 Scolarisation et formation ne sont pas un motif de départ	161
4.4.3 L'informel pour gagner de l'argent	163

4.5	Les effets de l'émigration dans l'espace social de départ : changement social et mondialisation	167
4.6.1	Des zones de départ privées de leur jeunesse	167
4.6.2	La participation financière aux équipements	169
4.6.2.1	L'investissement dans l'amélioration du bâti	170
4.6.2.2	Soutien apporté à la consommation des ménages	171
4.6	Quelques trajectoires migratoires	172
	Conclusion du chapitre 4	177
CHAPITRE 5	L'ESPACE ET LES CARACTERISTIQUES DE L'IMMIGRATION OROMO A DJIBOUTI-VILLE	179
5.1	Une migration jeune et très mixte	180
5.1.1	Djibouti-ville : Une ville hostile aux familles de migrants	182
5.1.2	Le travail d'abord, le mariage plus tard	185
5.2	Des immigrants principalement urbains	187
5.2.1	Les Villes de Djibouti et Ali-sabieh, lieux de concentration importants de l'immigration étrangère	188
5.2.2	Les migrants dans les autres régions de la République .	192
5.3	Le pôle de concentration Djiboutois (ville) Djibouti-ville, pôle de concentration des réseaux migratoires oromiens	193
5.4	Des gardiens et des femmes de ménages	194
5.4.1	Des activités peu diversifiées	194
5.4.2	Les femmes Oromos dans le secteur du travail domestique : une construction sociale	198
5.4.3	Les immigrés : une absence caractéristique de formation	199
	Conclusion du chapitre 5	204
	Conclusion de la partie II	206

TROISIEME PARTIE LES MIGRATIONS ET LA VILLE DE DJIBOUTI	207
Introduction de la Partie III.....	208
CHAPITRE 6 LES TERRITORIALITES DANS L'ESPACE DJIBOUTIEN	209
6.1 Un rappel historique de la croissance de la ville de Djibouti	211
6.1.1 Une ville crée autour d'infrastructures coloniales modernes	211
6.1.2 Un facteur fondamental de peuplement : la population mouvante	212
6.2 Une large diffusion spatiale des migrants sur le territoire national.....	213
6.3 Un regroupement des Oromo par origine géographique	216
6.3.2 Des conditions d'habitat très médiocres	219
Conclusion du chapitre 6	229
CHAPITRE 7 « LA MIGRATION OROMO ET SON AVENIR »	231
7.1 Des imaginaires djiboutiens aux migrants Oromo.....	232
7.2 Djibouti, pôle d'accueil et étape de transit.....	233
7.2.1 Le Yémen, une étape intermédiaire.....	233
7.2.2 Au Yémen, des migrants confrontés à des passeurs sans scrupules/peu scrupuleux	236
7.2.3 Des Migrants refoulés	238
7.3.1 Le trafic de migrants irréguliers, nouvelle traite orientale ?.....	240
7.3.2 Une traversée de plus en plus dangereuse.	243

7.4 Djibouti, ville bientôt majoritairement Oromo ?.....	255
Conclusion du chapitre 7	250
Conclusion de la troisième partie.....	251
CONCLUSION GENERALE	253
Bibliographie	259
ANNEXES	281
ANNEXE 3	288
TABLE DES CARTES.....	293
TABLE DES FIGURES.....	294
TABLE DES TABLEAUX	295
TABLE DES PHOTOGRAPHIES.....	297