

Réseaux financiers, diaspora et *hawilad* : le rôle clé de la péninsule Arabique entre l'Occident et la Somalie

Marc-Antoine Pérouse de Montclos *

Depuis l'effondrement de la dictature Siad Barre en 1991, la Somalie n'a plus d'État et est ravagée par un conflit dit de « basse intensité » parce que les combats font relativement peu de morts et épargnent désormais le nord du pays. Les troubles n'en ont pas moins entraîné d'importants déplacements de populations vers les États voisins, le monde arabe et l'Occident. Les demandeurs d'asile sont venus grossir par strates successives une diaspora qui existait déjà avant la guerre. À l'instar d'autres communautés en exil, ils envoient régulièrement des fonds à leur famille restée dans la Corne de l'Afrique. La quasi-totalité de leur argent transite par le golfe arabo-persique, soulignant le rôle essentiel de cette région pour la côte est-africaine.

À vrai dire, de tels transferts ne datent pas de 1991. Mais le pillage et la destruction de la Somalie ont démultiplié leur importance jusqu'à en faire l'élément pivot de l'économie du pays. Sur un continent que caractérise plutôt la fuite des capitaux, la Somalie fait exception. Hormis l'enclave du Lesotho en Afrique du Sud, c'est un des seuls pays d'Afrique subsaharienne à survivre presque exclusivement grâce aux flux financiers de sa diaspora [Jamal, in Onimode, 1989; Jamal, Weeks, 1993 : 89-96]. L'apport est si déterminant que l'Institut américain pour la paix, basé à Washington, préconise de financer la reconstruction du pays avec les aides de la communauté internationale et les impôts payés par les entrepreneurs locaux¹.

Les *hawilad* : explications et procédures

Les remises de la diaspora vers la Corne de l'Afrique utilisent en l'occurrence ce que leurs opérateurs appellent des *hawilad* en somali ou, plus rarement, *waqil* en arabe. Ce dernier terme reflète assez fidèlement la double vocation sociale et économique des *hawilad* car il désigne aussi bien un « protecteur » qu'un « gérant », un « notaire » ou un « procureur ». Le Coran introduit d'ailleurs là une notion de providence ; les versets 173, 102, 12 et 62 des sourates III, VI, XI et XXXIX,

* Chargé de recherches, IRD, Ceped, Paris.

1 USIP, *Removing Barricades in Somalia*, Washington, 1999 : 30.

respectivement, font référence à un « Dieu qui veille » sur ses fidèles. Plus concrètement, il s'agit de compagnies spécialisées, parfois de simples commerçants, qui transfèrent de l'argent par radio ou par fax avec une commission de l'ordre de 10 %. Le fax tient lieu d'ordre de virement et contient la liste des bénéficiaires. L'argent est redistribué sur place, en monnaie locale ou non, tandis que le compte en devises du commerçant, chargé de l'opération, généralement dans une banque du Golfe, est crédité d'un montant équivalent au cours du jour.

Un historique

Depuis la guerre et l'effondrement complet de toute économie formelle, ces « compagnies de fax » ont pris une telle importance qu'on peut parler à leur propos de banques virtuelles. De tels envois de fonds ne sont pas nouveaux. La Somalie, en raison de sa situation côtière, commerçait depuis longtemps avec les pays de la mer Rouge, et les historiens auraient même repéré la présence de pirates somaliens sur l'île de Corfou vers 1032 [Pankhurst, 1974 : 453-97 ; Durrell, 1945]. Mais après 1969, le régime socialiste de Siad Barre et la lourdeur administrative de son contrôle des changes ont entravé les échanges. Le commerce, l'industrie et l'agriculture furent placés sous la coupe de l'État. Un décret du 12 juillet 1976 imposa des visas de sortie aux Somaliens de moins de 40 ans qui cherchaient à quitter le pays. Cette année-là, les autorités introduisirent le système dit de la *franco valuata* pour compenser la pénurie de devises. À travers des licences d'importation, celui-ci permettait aux commerçants de faire leurs achats à l'étranger sans passer par les fourches caudines de la banque centrale et de ses taux de change prohibitifs. Les exportateurs de bétail, par exemple, n'étaient obligés de reverser au gouvernement qu'une partie du produit de leur vente, rapatrié au taux de change officiel. Le reste, appelé *farqiya*, était en fait supérieur au montant indiqué dans la lettre de crédit et était payé en liquide.

Parallèlement au mouvement *infitah* de libéralisation économique en Égypte à partir de 1973 puis au Soudan en 1977, le départ des Soviétiques après la guerre d'Ogaden et leur remplacement par les Américains en 1978 laissèrent alors croire à une ouverture du régime. La montée en force d'un secteur privé précipita cependant la demande de devises sur les marchés parallèles et contribua à l'effondrement de la monnaie somalienne. Du coup le resserrement du contrôle des changes et de la délivrance des passeports en 1982 obligea les commerçants à contourner la législation en vigueur, ce qui eut pour résultat de développer le marché noir *suuq madow* et la corruption *musuqmasuq* ou *hawlfududayn* : « ce qui aide à fonctionner ». À la recherche de devises, les exportateurs de bétail se fournirent soit en Somalie, soit auprès de la diaspora dans le Golfe, soit en thésaurisant les recettes tirées de leurs transactions à l'étranger, qui n'étaient pas toutes déclarées, tant s'en faut.

À mesure que le pays s'enfonçait dans la crise au milieu des années quatre-vingt, les envois de la diaspora prirent de plus en plus l'allure d'une bouée de sauvetage. Compensant en quelque sorte l'endettement grandissant de la Somalie, ils comblaient le déficit d'une balance commerciale dont les importations étaient quatre fois supérieures aux exportations. De par leur ampleur, ils jouèrent un rôle similaire aux transferts d'une diaspora soudanaise qui rapatriait au pays des

sommes officiellement équivalentes à 70 % des exportations et à 35 % des importations en 1985 [Choucri, 1986 : 697-712]. En 1987, les Somaliens de l'étranger, eux, envoyaient 330 millions de dollars par an, soit 40 % du produit national brut [Chapin Metz, 1993 : 141 ; *Africa Confidential*, 1980 ; Green, 1993 : 15]. Seulement 30 millions transitaient par le secteur bancaire. L'essentiel passait entre les mains de commerçants qui collectaient les devises pour faire leurs achats à l'étranger et qui versaient l'argent aux familles une fois leurs marchandises vendues en Somalie.

Siad Barre ne parvint jamais à contrôler ces flux financiers. Adeptes de la politique de la carotte et du bâton, le gouvernement soudanais avait donné l'exemple en conditionnant le renouvellement du passeport des émigrés au rapatriement de 20 % de leurs revenus et au paiement de leurs impôts en devises. Des taux de change et d'intérêts préférentiels, des exemptions fiscales sur les comptes en devises ouverts dans les banques locales, des facilités d'investissement dans l'immobilier et des exemptions douanières proportionnelles aux versements déclarés devaient par ailleurs inciter la diaspora soudanaise à plus de civisme économique. Mais en Somalie, où un double taux de change avait été introduit en juillet 1981, le secteur bancaire officiel ne sut pas attirer les fonds de la diaspora. Bien que les comptes en devises aient été autorisés à partir de mars 1982, à peine une vingtaine avaient été ouverts fin 1985 à Mogadiscio [Hoben, 1983 : 28]. Il faut dire qu'il n'y avait ni banques somaliennes dans le Golfe, ni succursales à l'intérieur du pays, ni banques occidentales en Somalie. La clandestinité d'une bonne partie des travailleurs somaliens à l'étranger empêchait de toute façon les transferts officiels.

Alors que la *franco valuata* était supprimée en 1981, réintroduite en 1984 et de nouveau interdite en 1985, les compagnies *hawilad* s'ancrèrent définitivement dans le fonctionnement économique du pays. Une des plus connues à l'époque est typique de l'évolution suivie. Elle est aujourd'hui encore parmi les plus actives sur le marché, ce qui montre bien que le phénomène ne date pas de la guerre. Dirigée par Mohamed Said Hadj Abdi Dohale, un homme d'affaires à qui de fortes commissions valurent le surnom de *dhig shil* ou « suceur de sang », elle a commencé ses opérations au milieu des années soixante-dix dans le Golfe puis a étendu ses ramifications dans les camps de réfugiés isaaq en Éthiopie à la fin des années quatre-vingt, quand les armées de Siad Barre menaient la répression dans le nord de la Somalie. Rebaptisée Dahab Shil (« avide d'or »), la compagnie a depuis diversifié ses activités.

Le fonctionnement présent

Avec le départ de Siad Barre en février 1991, la guerre a pris toute son ampleur et a incontestablement bouleversé la procédure de ces envois d'argent. Les télécommunications n'ont jamais été interrompues pendant les combats et ont été assurées par des moyens divers, radios volées à l'armée ou compagnies de téléphone privées. Elles canalisent désormais la quasi-totalité des transferts de fonds en évitant le déplacement physique de trop grosses sommes en liquide. Il y a là une amélioration car autrefois les délais étaient plus longs : faute de téléphone, les ordres de virements se faisaient par télex ou par courrier au porteur et les

commerçants attendaient d'avoir vendu leurs marchandises pour redistribuer l'argent [Miller, 1982 : 7]. Ils ne prenaient pas de commissions car ils avaient besoin de ces transferts pour se procurer des devises. Mais ils tendaient à comptabiliser l'inflation avant d'effectuer les versements en liquide.

Il n'en est plus rien désormais. Parallèlement à la dispersion d'une diaspora autrefois concentrée dans le Golfe et les anciens pays colonisateurs, la compétition s'est accrue car les *hawilad* demandent peu d'investissement en capital et rapportent beaucoup. La concurrence oblige ces compagnies à vanter leur sérieux. Souvent d'origine arabe, leurs noms évoquent la confiance (*amaano*), la bénédiction divine (*barakat*), la bienveillance (*tawfik*) et l'excellence (*amal* et *qeyrad*). Leur performance tient à la rapidité d'exécution. Le service offert n'a plus rien à voir avec celui des réfugiés érythréens au Soudan par exemple, qui utilisaient le vieux système des porteurs de valises parce qu'ils avaient investi dans le secteur des transports et y détenaient un quart des camions en circulation [Kibreab, 1996 : 162 et 174].

Les *hawilad* somaliennes, elles, peuvent assurer des procédures express en quelques heures et leurs commissions sont tombées de 10 % à 6 %. Certains disent même ne faire aucun profit pour les petits transferts, qui ne couvrent pas les frais fixes de ce genre d'opérations, le coût des télécommunications en particulier. Autre avantage, l'argent peut facilement être versé en devises. Cela ne nécessite pas de frais supplémentaires et va de pair avec la « dollarisation » de l'économie somalienne. Quant à l'agent local, un notable du cru, il connaît suffisamment bien la région pour joindre les bénéficiaires sans tarder et assurer la sécurité des fonds face à des bandits armés toujours en quête de liquidités. Il arrive que ce notable travaille pour plusieurs *hawilad* à la fois. Il s'agit parfois de femmes, réputées pour leur intégrité et la confiance qu'elles inspirent. Les généalogies claniques servent à repérer les destinataires. En effet, explique un spécialiste, « la parenté agnatique est la carte d'identité du nomade, sa carte de sécurité sociale, son service de police, son système judiciaire et son livret militaire » [Prunier, 1997 : 380]. De ce fait, la quasi-totalité des envois arrivent à bon port. Les cas d'escroqueries sont rares et proviennent plutôt des petits commerçants qui, à leurs heures perdues, transfèrent des fonds depuis leur arrière-boutique.

Les véritables *hawilad* sont fort différentes de ces amateurs et sont devenues assez professionnelles. À coups de publicité, Dahab Shil finance même une émission que la BBC avait l'intention d'interrompre à destination de la diaspora somalienne. En dépit d'un certain esprit de compétition, l'étroitesse des marchés régionaux oblige à transcender les clivages claniques, à l'instar de tout commerce dans le pays. Une demi-douzaine de *hawilad* méritent le qualificatif d'agences nationales du fait de leur implantation sur l'ensemble du territoire somalien. Cela ne les empêche d'ailleurs pas d'avoir une spécialisation géographique, Barakat à Mogadiscio et au Canada, Dahab Shil au Somaliland et en Éthiopie, Tawfik à Mogadiscio et dans les anciens pays colonisateurs, Amaano à Hargeisa, Amal dans le Nord-Est rebaptisé Puntland, etc.

Chaque compagnie révèle ainsi une dominante clanique : Hawiye Habr Gedir pour Barakat, Isaaq pour Dahab Shil, Darod Dolbahante pour Al Amal, Darod Marehan pour Qeyrad, Hawiye Abgal pour Tawfik, Mijertein pour son homonyme

dans la région du Bari, Hawiye Sheikal pour Sundus à Mogadiscio²... Une telle configuration se retrouve bien entendu dans les sociétés de téléphone qui assurent les communications des *hawilad*. À Mogadiscio, celles-ci sont dirigées par des Hawiye: un Abgal Waesle pour Nationlink; des Habr Gedir Duduble et Air pour Barakat Telecom et Aerolite respectivement. La transaction repose en effet sur la confiance *amaano*, c'est-à-dire essentiellement des liens de parenté, souvent avec la caution des Anciens, seuls à même d'assurer le remboursement d'un crédit. Mais les actionnaires de ces compagnies appartiennent à des clans réputés ennemis, ce qui garantit une certaine neutralité permettant le passage des flux financiers ou des câbles téléphoniques à travers les lignes de front. Nationlink, par exemple, représente des intérêts Abgal, Murosade et Habr Gedir Air. De son côté, Aerolite réunit à la fois des Darod Ogaden du Rer Isaaq, des Dir Gadabursi et des Hawiye Habr Gedir de Lignage Air.

Les *hawilad* d'Occident et de Dubai comptent parmi les plus sophistiquées. À défaut d'opérer leurs transactions sur internet, réseau peu coûteux mais mal protégé, elles ont l'intention de se lancer dans le *tebanking*. Ce service s'avère aussi onéreux que le fax mais, une fois les mots de passe installés, beaucoup plus rapide et efficace. La plupart des grands groupes de *hawilad* sont en réalité des sortes de holdings avec des compagnies de téléphone ou d'aviation. Ce peut être une *hawilad* qui a investi dans le secteur des télécommunications, tel Tawfik, ou l'inverse, tel AST (Aerolite Somali Telecommunications). Tawfik fonctionne ainsi de pair avec Air Kilimanjaro et Nationlink, une des trois compagnies de téléphone opérant sur Mogadiscio. Nationlink est elle-même reliée à des compagnies locales sur Hargeisa (STC), Bosaso (Netco) et Galcaio (Gaicom), ce qui permet des communications interurbaines. AST, qui assure à l'occasion des transferts de fonds, a pareillement ouvert des lignes téléphoniques entre Mogadiscio, Kisimayo, Merca, Borama, Hargeisa et Berbera. En ville, les agences doivent installer des câbles et l'investissement est reporté sur l'abonnement des particuliers, à 20 dollars le mois avec des tarifs dégressifs en fonction du nombre de communications passées.

Les résultats sont plus ou moins probants. À Hargeisa, la capacité de la Somaliland Telephone Corporation (Soltelco), une compagnie privée créée en 1995, est limitée. Elle a certes été portée de 500 à 2000 lignes et compte un nombre croissant d'abonnés, 160 en juin 1997. Mais le nombre d'appels, à peine plus de 70000 par an, reste dérisoire. Mogadiscio apparaît autrement plus performante de ce point de vue; à elle seule, AST assure près de deux millions d'appels par an. La demande est estimée à 30000 lignes téléphoniques. Nationlink en fournit 1200; AST, 2000; et Barakat, peut-être 4000 si l'on inclut l'ensemble du Benadir, de Merca à Afgoi. Employant 350 personnes relayées à l'étranger par la compagnie américaine ITT, Barakat est l'opérateur le plus important de la place, avec 59 « postes » dans Mogadiscio, 400 téléphones cellulaires et 60 lignes satellites³. Fondée en

2 Afin de faciliter la tâche du lecteur, les noms somali reprennent une orthographe francisée avec des dénominations claniques basées sur la terminologie d'I.M. Lewis, proche de l'anglais. La transcription latine du somali, qui date de 1972, est souvent trompeuse pour ce qui est de la prononciation [Lewis, 1955 (1994)].

3 USIP, *Removing Barricades in Somalia*, op. cit.: 12; *Lettre de l'Océan Indien*, 874, 9 octobre 1999: 4.

décembre 1993, AST est quant à elle la plus ancienne compagnie du genre et son surnom Olympic, qui lui vient de l'hôtel où elle a établi ses locaux près du marché de Bakara, témoigne de sa popularité.

Les compagnies aériennes sont évidemment de la partie car leurs avions transportent des passagers avec de grosses sommes en liquide. Alors que le pays ne comptait qu'une compagnie avec un parc de trois avions du temps de Siad Barre, on recense désormais quatorze concurrents et soixante-deux appareils opérant sur le territoire. Cet essor va de pair avec celui des *hawilad* et les noms des compagnies évoquent pareillement une certaine neutralité qui transcende les clivages claniques. Inter Somal fait référence à l'ancêtre de tous les Somali, Damal à un grand arbre ombragé, Daalo à la plus haute montagne du pays, dans la région d'Erigavo, etc. Basée aux Émirats, Daalo est un vétéran du genre puisqu'elle a commencé ses activités depuis Djibouti en mars 1991. Avec sept avions en location, c'est la première compagnie aérienne de Somalie de par le nombre de vols qu'elle y assure et le nombre de passagers transportés, une bonne trentaine de milliers par an.

Ces compagnies font aussi du cargo mais s'avèrent peu compétitives en la matière. Malgré une exemption de fait des droits de survol faute d'autorité étatique pour les percevoir, les coûts de fonctionnement sont multipliés par le tarif des assurances dans les zones de conflits, le racket des seigneurs de guerre et le dédoublement inutile des aéroports à cause des hostilités. Le cas de Mogadiscio est significatif, avec Bali Dogleh à l'ouest pour les gens de Hussein Aidid et Isaley au nord pour ceux d'Ali Mahdi : deux autres chefs de faction, Osman Hassan Ali « Ato » et Musa Sudi Yalahow, ont quant à eux refusé la réouverture de l'aéroport international parce qu'ils ont investi en commun dans un petit terrain d'aviation à Gezira, à quinze kilomètres au sud de la ville. La compétition est rude, en Somalie comme dans les pays voisins où sont enregistrées ces compagnies. Puntavia, par exemple, avait pour partie hérité d'une compagnie gouvernementale déficitaire, Air Djibouti, et assurait depuis Dire Dawa le transport sur Djibouti du qat éthiopien, plante euphorisante très prisée dans toute la Corne. Puntavia a fait banqueroute à son tour et s'est reconstituée sous le nom de Djibouti Airlines, qui a elle-même essayé d'éliminer la concurrence de Daalo en faisant interdire, par un gouvernement complaisant, les vols de cette compagnie sur Djeddah. De leur côté, les autorités du Somaliland ont retiré à Air Djibouti le droit d'atterrir à Hargeisa car elles étaient opposées à la conférence de paix qui s'est ouverte à Djibouti en mai 2000.

Ainsi, l'amélioration des moyens de communication vers la Somalie ne garantit pas la solidité des *hawilad*. Celles-ci n'ont rien du caractère institutionnel d'organismes tels que Samba ou al Rajhi, qui se sont spécialisés dans les envois de fonds des immigrés du Golfe vers le sous-continent indien et l'Asie du Sud-Est. Elles ne peuvent pas non plus se comparer à des banques comme celle d'Idriss al Agazi, un expatrié soudanais qui, avec 20 millions de dollars, a fondé un établissement de ce genre à Khartoum en 1985 pour attirer les fonds des migrants de retour au pays. La plupart des opérateurs de *hawilad*, souvent eux-mêmes d'anciens employés de banques, ne croient pas à une institutionnalisation de leurs services. Bien que des particuliers sans comptes bancaires puissent y faire des dépôts non rémunérés, les *hawilad* se contentent de transférer des fonds et n'accordent pas de prêts. En effet, qui donc garantirait ces prêts ? Les seules formes de crédit sont à très court terme,

un maximum d'un mois. Il s'agit en l'occurrence d'avancer sans intérêts une partie de l'argent versé aux dépendants. Une telle flexibilité fait d'ailleurs le succès des *hawilad* relativement à des multinationales comme la Western Union, dont le bureau à Mogadiscio ne prospère pas en dépit de commissions inférieures à 3 %.

Les pays relais : le rôle essentiel du Golfe

À défaut de proposer de véritables services bancaires, les réseaux financiers de la diaspora disposent surtout d'une réelle envergure internationale et mettent en évidence le rôle crucial du Golfe à cet égard. Clandestins ou non, les Somaliens en Occident n'envoient pas directement leur argent dans la Corne de l'Afrique. Une petite partie transite par la Suisse. Le reste passe essentiellement par Djeddah et Dubaï, où s'arrêtent les transferts bancaires et où commence le travail informel des *hawilad*. *A priori*, ces deux villes ne laissent cependant rien paraître de leur position stratégique si l'on en juge par la répartition géographique des *hawilad*, et ce alors que leur est destiné le tiers des communications en provenance de la Somaliland Telephone Corporation à Hargeisa par exemple.

Dahab Shil affiche ainsi un plus grand nombre de bureaux en Grande-Bretagne (7) ou aux États-Unis (10) que dans le Golfe. Barakat, elle, ne comptait que 6 succursales dans la péninsule Arabique en 1996, contre 11 en Europe du Nord, 4 en Grande-Bretagne, 6 en Italie, 3 dans le reste de l'Europe (Suisse et France), 5 en Amérique du Nord, 1 en Australie et 8 en Afrique de l'Est (dont 4 au Kenya). Malgré l'expansion du réseau Barakat, le tableau est similaire deux ans plus tard, avec 7 correspondants dans le Golfe contre 18 en Europe du Nord, 7 en Grande-Bretagne, 7 en Italie, 4 en Suisse, 20 en Amérique du Nord, 2 en Australie et 12 en Afrique de l'Est. De même, la compagnie Tawfik recense-t-elle 6 comptoirs dans le Golfe contre 11 en Europe du Nord, 3 en Grande-Bretagne, 7 en Italie, 1 en Suisse, 5 en Amérique du Nord, 1 en Australie et 5 en Afrique.

Une telle configuration reflète en fait la convergence des flux financiers sur Djeddah ou Dubaï avant leur redistribution dans la Corne, d'une part, et la complexité des réseaux urbains en Occident relativement à ceux de la péninsule Arabique, d'autre part. À l'analyse, il faut faire la distinction entre des relais actifs, où les Somaliens des villes contribuent à alimenter les flux financiers, et des relais passifs, où ils attendent leur argent, le plus souvent dans des camps ou des bourgades de moindre importance. On peut distinguer trois cercles. Le premier, en Occident, est le fournisseur. Le deuxième, dans le Golfe et un peu en Afrique de l'Est, a une fonction de relais, ce qui n'empêche pas les travailleurs immigrés en la place de contribuer aussi à ces envois. Le troisième cercle, enfin, concerne les populations récipiendaires en Somalie ou dans les camps de réfugiés alentours. D'après les opérateurs de *hawilad*, 80 % des flux financiers de la diaspora vont en Somalie. Le reste dessert par ordre décroissant le Kenya, l'Éthiopie, Djibouti et le Yémen. Le dispositif souligne le rôle vital des communautés somaliennes en milieu urbain relativement aux populations réfugiées dans les camps.

La péninsule Arabique

De par sa fonction pivot entre l'Occident et la Corne, le Golfe est un rouage essentiel de ces flux. Pendant le boom pétrolier, les Somaliens de la péninsule gagnaient quarante fois plus que chez eux et renvoyaient à leur famille jusqu'au tiers d'un revenu annuel qui avoisinait les 10 000 dollars [SomConsult, 1985 : 5]. En 1985, selon le Bureau international du travail, 83 000 Somaliens dans le Golfe envoyaient 277 millions de dollars par an, plus de deux fois les ressources officielles de la Somalie en devises [Drysdale, 1994 : 159]. D'autres calculs arrivaient même à un chiffre de 338 millions de dollars. Toutes proportions gardées, ce montant n'avait cependant rien à envier au milliard de dollars que rapatriaient les autres communautés établies dans la région, tels les Égyptiens, les Yéménites ou les Indiens : au total, les envois des migrants en Arabie saoudite ont approché les 5,3 milliards de dollars en 1984, soit 4 % du produit intérieur brut du royaume [de Klebnikoff, 1982 : 204].

Tandis que s'effondrait la dictature de Siad Barre, les transferts de devises en provenance du Golfe ont d'ailleurs commencé à diminuer avec le conflit Iran-Irak. Les prises de positions de certains chefs de guerre somaliens en faveur de Saddam Hussein ou du colonel Muammar al-Kadhafi n'étaient pas pour rassurer la monarchie saoudienne. L'invasion du Koweït en 1991 a provoqué une chasse aux clandestins en Arabie saoudite, où il n'y aurait plus qu'une vingtaine de milliers de Somaliens envoyant l'équivalent de 72 millions de dollars par an au lieu de 100 en 1987 [Drysdale, 1992 : 28; *Le Monde*, 17 mars 1991].

De par sa taille et sa richesse, l'Arabie saoudite reste néanmoins un rouage incontournable des transmissions de la diaspora somalienne. Les transactions financières et commerciales s'appuient notamment sur un réseau téléphonique qui est passé de 29 000 à 1,7 million de lignes en vingt ans. Les liaisons se font surtout avec l'Occident et il n'y a quasiment plus de communications téléphoniques avec la Somalie d'après les statistiques officielles, alors qu'il y en avait encore plus de 400 000 en 1991 et près de 640 000 en 1990. Avant que des compagnies privées se montent en Somalie, le relais a pu un moment être assuré par les pays voisins, en particulier Djibouti, dont le nombre de communications téléphoniques avec l'Arabie saoudite a augmenté de 160 000 en 1991 à 260 000 en 1993.

Les infrastructures ne sont pas tout. Historiquement, l'influence du royaume saoudien vis-à-vis de la Somalie tient aussi à la vitalité du commerce à travers la mer Rouge et au rayonnement religieux de La Mecque. La Somalie est à plus de 90 % un pays musulman et n'est pas insensible aux courants de pensée wahhabites. Comprise sur le registre de la punition divine, la guerre civile, en outre, a suscité un retour à un islam dont la dictature « socialiste » de Siad Barre avait réprimé les représentants officiels. Sous couvert d'aide humanitaire, des islamistes saoudiens ont pris pied en Somalie et les *hawilad* ont largement profité des capitaux en provenance du monde arabe [Pérouse de Montclos, in Cambrézy, Lassailly-Jacob, 2000; in Hanafi, 2001, à paraître].

La position clé du Golfe repose également sur l'importance du commerce avec la Corne de l'Afrique. Avant l'indépendance, en effet, l'essentiel des transactions se faisait avec la métropole et la péninsule arabo-persique. Le marché intérieur était négligeable et les échanges entre le Somaliland britannique et la Somalie ita-

lienne représentaient moins de 1 % de leur commerce extérieur. Les exportations ont d'abord concerné le bétail et se sont ensuite étendues à la banane et aux produits de la pêche.

À présent, le poisson des côtes somaliennes est pillé par des équipages coréens ou malais et revendu sans autre forme de procès en Asie. Pour la banane, le problème réside dans le fait que les quotas de l'Union européenne, concédés aux Italiens, sont inférieurs à la production. Celle-ci est évaluée à 75 000 tonnes alors même que les plantations de la Juba sont ravagées par les combats et qu'elle est cantonnée dans la région de la Shebelle sur un tiers des surfaces exploitables. Des 65 000 tonnes autorisées par l'Union européenne, les Italiens sont accusés de ne pas en exporter plus de 25 000. Le reste, bien qu'estampillé de provenance somalienne, viendrait en fait d'Amérique latine, où les planteurs écoulent leurs excédents à des prix défiant toute concurrence, le racket des chefs de guerre en moins. C'est tout bénéfique pour les Italiens car l'importation sur le marché européen dans le cadre des quotas somaliens est taxée trois fois moins cher, à trois dollars le carton de douze kilos de bananes.

En dépit de la guerre et peut-être même à cause d'elle, la Somalie s'avère surtout être la « boucherie » de la péninsule Arabique. Elle est de ce point de vue plus compétitive que des pays comme le Soudan, l'Érythrée et l'Éthiopie, qui a dû cesser d'exporter son bétail par Assab plutôt que par Djibouti. C'est très flagrant au Yémen: la Somalie y fournit jusqu'à 13 % de la consommation de viande rouge, secteur où les importations assurent environ un tiers des besoins. Historiquement, le protectorat du Somaliland a d'ailleurs été créé pour alimenter en bétail la garnison britannique à Aden. En 1997, 66 834 vaches et 59 186 chèvres et moutons ont été débarqués au Yémen en provenance de Somalie. Le marché dépasse les 15 millions de dollars, dont 13 millions pour les seuls bovins, et ces deux catégories de cheptel représentent respectivement 97 % et 91 % des importations de viande sur pied au Yémen.

La tendance est certes à une moindre dépendance extérieure dans ce domaine. Les importations en provenance de Somalie ont ainsi diminué de 19,4 millions de dollars en 1991 à 14,6 en 1996. Cela va de pair avec une augmentation du cheptel yéménite, qui est évalué à environ 1,2 million de bovins, 4 millions de moutons et 3,5 millions de chèvres. D'après les services vétérinaires, 85 % de ces bovins et 60 % de ces ovins et caprins sont chaque année mis sur le marché, le reste servant à assurer la reproduction du cheptel. Beaucoup sont en fait consommés sur place, surtout en milieu rural, ce qui rend l'apport de la Somalie plus déterminant en ville: jusqu'à 90 % des bêtes dans certains cas et, en moyenne, 77 % et 65 % des quelque 69 000 bovins et 113 000 ovins et caprins passés dans les huit abattoirs du pays en 1996.

Il est vrai que nombre de bouchers tuent les bêtes par eux-mêmes pour éviter de payer des taxes. Cette déformation statistique n'en est pas moins compensée par la sous-estimation des chiffres officiels du commerce extérieur, qui ne couvrent sans doute que le quart des bêtes réellement importées au Yémen. En l'occurrence, les contrebandiers sont yéménites plutôt que somaliens. Héritière de l'organisation militaire chargée d'approvisionner l'armée et devenue le principal acteur du marché de la viande depuis sa privatisation partielle, la Yemen Economic

Corporation ne déclare pas toutes ses importations afin de contourner des droits de douanes qui s'élèvent à 25 % du prix d'une vache et à 15 % de celui d'un mouton. Si l'on s'en tient aux chiffres officiels, la Somalie fournit l'équivalent de 21 % des bovins et de 7 % des chèvres et moutons élevés au Yémen. Une petite partie de ces animaux est d'ailleurs réexportée en contrebande vers l'Arabie saoudite, alimentant un trafic annuel évalué à 100 000 têtes; de la même façon, les chameaux yéménites de l'Hadramaout sont vendus illégalement dans le sultanat d'Oman, où les prix sont plus attractifs.

La proximité géographique de ports comme Bosaso et Berbera, qui réduit les coûts de transport, rend évidemment la bête somalienne très concurrentielle par rapport à la viande congelée en provenance d'Irlande ou d'Australie. Le voyage en bateau dure souvent moins d'une journée, ce qui évite au bétail de trop souffrir. Les boutres, qui véhiculent l'essentiel de ce trafic, contiennent une centaine de bêtes à bord. À la différence des gros cargos qui transportent jusqu'à 10 000 têtes, leur flexibilité permet d'ajuster l'offre à la demande tout en échappant aux assurances prohibitives qui frappent les navires dans les pays en guerre. Ces boutres ne repartent pas à vide. Ils transportent de l'essence de la raffinerie d'Aden et des produits fabriqués dans les usines de Taiz: jus de fruits, biscuits, lessives, cosmétiques... Les exportations du Yémen vers la Somalie, partenaire commercial plutôt insignifiant en soi, ont sensiblement augmenté, passant de 1,3 million de dollars en 1991 à plus de 4 millions en 1996.

Les bovins sont surtout débarqués à Mokha car les services de quarantaine à Hodeida ont vu leurs bâtiments occupés par l'armée et ne sont désormais plus en mesure d'assurer les vérifications sanitaires requises. De son côté, Aden ne reçoit quasiment que des moutons et des chèvres. Premier port et deuxième ville du Yémen avec son demi-million d'habitants et près de 1 200 bateaux par an contre moins de 600 à Hodeida et moins de 200 à Mukalla, Aden ne connaît plus le même niveau d'activités qu'autrefois. L'intervention militaire de la France et de la Grande-Bretagne contre l'Égypte en 1956, l'indépendance et la mise en place d'une économie socialiste à Aden au moment de la fermeture du canal de Suez en 1967, l'unification du Yémen en 1990 et la tentative de sécession sudiste en 1994 ont porté de rudes coups à ce qui avait pu être la quatrième zone franche du monde dans les années soixante. Malgré la réouverture du canal de Suez en 1975, le tonnage débarqué et le nombre de bateaux faisant escale à Aden se sont effondrés de 80 % entre 1962 et 1995.

Les commerçants somaliens se plaignent surtout des conditions de débarquement. Le foin que l'on peut acheter sur place est vieux et mal conservé; les bêtes refusent d'en manger. La chaleur, la vétusté des installations et l'absence de pâturages peuvent faire disparaître le quart du cheptel en une semaine, ce qui ne facilite pas les négociations avec des Yéménites mauvais payeurs. À cet égard, le Yémen n'a jamais été un marché attractif. Dévasté par la guerre de 1994 et ravagé par un taux de chômage supérieur à 35 %, sa monnaie n'est pas convertible et les délais de paiement – jusqu'à trois mois – sont aussi importants que les facilités de crédit réduites.

Figure 1 – Le prix moyen du bétail sur pied dans la péninsule Arabique en 1998

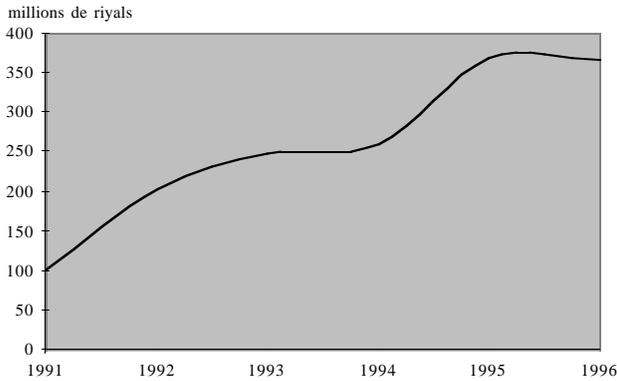
Animal	Arabie saoudite	Dubaï	Yémen
Chèvre	50 \$	30 \$	25 \$
Mouton	160 \$	35 \$	35 \$
Chameau	320 \$	n.d.	n.d.
Vache	530 \$	200 \$	270 \$ (190 \$ le veau et 350 \$ le bœuf)

NB: Il s'agit des prix déclarés par les marchands sur place. À titre indicatif, il faut savoir que les prix officiels décrétés par le gouvernement de Siad Barre en 1985 étaient en moyenne de 47 dollars pour les moutons et chèvres, de 42 dollars pour les chameaux et de 246 dollars pour les bovins.

L'Arabie saoudite est, de loin, le marché le plus considérable de la région (*figure 1*). À Djeddah notamment, des commerçants somaliens ont depuis longtemps pignon sur rue et ils sont d'ailleurs appelés *adillah* parce que propriétaires d'un bateau *adil*. Déjà dans la première moitié des années soixante-dix, les bêtes en provenance de Somalie représentaient entre 73 % et 89 % des importations saoudiennes de petits ruminants [Samatar, 1987 : 366-68]. Certes, la sécheresse de 1975 devait ensuite porter un coup dur à ce secteur, dont la proportion tomba de 61 % en 1976 à 19 % en 1981. Mais d'après les statistiques de 1995, le royaume continuait d'importer en valeur près de cinq fois plus qu'il n'exportait vers la Somalie. Face à des exportations saoudiennes qui concernent essentiellement les vêtements d'occasion, le succès du bétail somalien est d'autant plus étonnant que l'élevage local n'est pas quantité négligeable. Créé en 1979 en vue de participer à l'autosuffisance alimentaire du royaume, le groupe Faisaliah du prince Mohamed bin Abdullah al Faisal est désormais le principal producteur national de viande et il contrôle 30 % des parts du marché. Il est surtout connu dans le domaine des vaches laitières avec Al Safi, réputée être la plus grande ferme intégrée du monde.

La Somalie ne fournit pas moins de 10 % des importations de viande, jusqu'à 26 % des importations de bétail sur pied. La viande somalienne étant bon marché, les proportions sont plus impressionnantes en quantité qu'en valeur. En ce qui concerne le bétail vivant, elles sont de 25 % pour les importations de moutons, de 89 % pour celles de chèvres et de 95 % pour celles de chameaux, ce qui représente respectivement un cinquième, un quart et presque un sixième du cheptel saoudien. D'après les chiffres des abattoirs, le mouton somalien compte même pour plus des deux tiers de la consommation saoudienne et le chameau pour un bon tiers. Les chèvres, elles, sont surtout abattues à La Mecque ou à Médine à cause des festivités qui marquent la fin du pèlerinage, quand les prix augmentent d'un tiers, tandis que les moutons et les chameaux sont d'abord tués à Riyad, principal marché de viande du royaume.

Ce commerce avec la Somalie n'a cessé de progresser jusqu'au début de l'année 1998 (*figure 2*). Après avoir fait construire à Djeddah deux zones de quarantaine où les bêtes débarquées devaient séjourner un minimum de trois semaines, les

Figure 2 – Importations de l'Arabie saoudite en provenance de Somalie

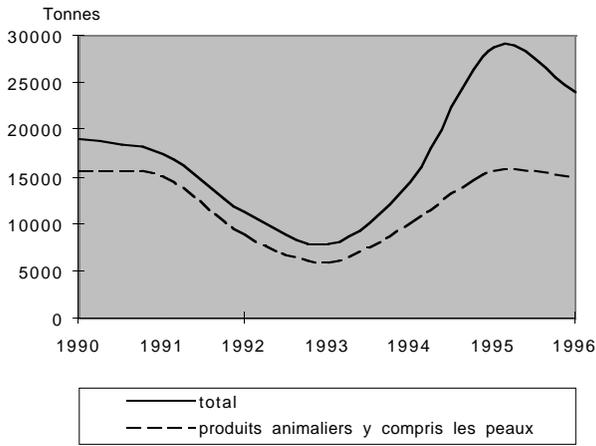
NB: En valeur, la viande constitue 95 % des importations saoudiennes en provenance de Somalie. Le riyal saoudien connaît depuis 1986 une parité fixe de 3,745 pour un dollar.

autorités ont alors interdit les importations de moutons somaliens sous prétexte d'une fièvre dite de la Rift Valley qui décimait le bétail dans le nord du Kenya. Les Somaliens ont peut-être été victimes là de leur propre propagande, qui visait à noircir la situation sanitaire de leur pays afin d'attirer l'aide internationale. Du côté saoudien, la décision visait aussi à éliminer la concurrence somalienne. Déjà en 1983, Riyad avait décrété un embargo sur les importations de viande somalienne en arguant d'une peste bovine qui n'avait jamais été prouvée. Il s'agissait à l'époque de soutenir des importations australiennes dans lesquelles la famille royale avait des intérêts.

En 1998, l'interdiction saoudienne a surtout cherché à pénaliser le Somaliland en le privant de sa quasi unique source de devises. À 160 dollars le mouton pendant le pèlerinage, le manque à gagner était énorme sur un marché qui dépassait les 257 millions de dollars si l'on se référait aux seules bêtes d'origine somalienne. Au-delà des conséquences économiques, les soubassements politiques d'un tel embargo, qui a duré jusqu'en 1999, répondaient à des considérations diplomatiques d'une tout autre importance. L'Arabie saoudite condamnait l'indépendance du Somaliland et soutenait le processus de paix entamé par la Ligue arabe sous l'égide de l'Égypte. Le Caire était en effet à l'origine du problème et prônait la réunification de la Somalie pour faire pendant à l'Éthiopie en matière de partage des eaux du Nil. Il n'est pas impossible non plus que Riyad ait par ce biais tenté d'empêcher l'exploitation de pétrole au Somaliland afin de conserver sa mainmise sur un marché en difficulté, les interférences saoudiennes au Yémen constituant un précédent connu dans ce domaine.

Dubaï reste du coup le point de chute majeur des hommes d'affaires somaliens. Au tout début des années quatre-vingt, le commerce avec Dubaï avait vaguement commencé à être toléré depuis le nord de la Somalie. Mais la rébel-

Figure 3 – Importations de Dubaï en provenance de Somalie



NB: Les importations de bétail sur pied consistent essentiellement en chèvres. Il n'y a quasiment pas d'importations de moutons et peu de bovins.

lion du clan Isaaq dans cette région, ainsi que la suppression des licences d'importation et du système dit de la *franco valuata* avaient abouti à la quasi-fermeture du port de Berbera. Bosaso, dont la capacité était bien moindre, prit dans une certaine mesure le relais, mais pas Mogadiscio, qui était directement sous la surveillance du pouvoir central.

Depuis lors, c'est bel et bien la guerre qui a propulsé Dubaï comme tête de pont du ravitaillement de la Somalie. À l'instar du Libéria, la disparition de tout contrôle étatique a revigoré les exportations d'une économie en ruines et n'est pas pour rien dans l'explosion du secteur privé en Somalie [Reno, 1998 : 97-99]. Disons qu'il s'agit d'une forme extrême de libéralisme qui a détruit l'État à coups de mortier ! Suivant les années, la Somalie est alors devenue le premier ou le troisième fournisseur de Dubaï dans le monde arabe hors du Golfe (*figure 3*). Le marché de la viande étant concentré à 80 % sur Dubaï, la Somalie est, sinon, un partenaire insignifiant pour les autres émirats de la fédération ; son commerce avec Abu-Dhabi a exceptionnellement pu atteindre le tiers de celui avec Dubaï en 1994, contre moins de 5 % les autres années.

Les produits animaliers constituent la majeure partie des exportations somaliennes. Faute d'un élevage conséquent sur place, les Émirats dépendent à plus de 80 % des importations de bétail sur pied. Le marché croît à un rythme très rapide, surtout pour la viande rouge, et les autorités ont dû moderniser les dix abattoirs de la fédération, qui couvrent les trois quarts des besoins et ne sont encore utilisés qu'à 60 % de leur capacité. À elles seules, les importations en provenance de Somalie sont deux fois plus importantes que le cheptel local de vaches et de chèvres ; seul le mouton échappe complètement à « l'appétit » des commerçants

de la Corne. En nombre de têtes, le bétail somalien à Dubaï représente entre 87 % et 89 % des importations de bovins sur pied depuis 1994. La proportion atteint 59 % pour les chèvres mais est, comme toujours, moindre en valeur parce que la bête somalienne est bon marché.

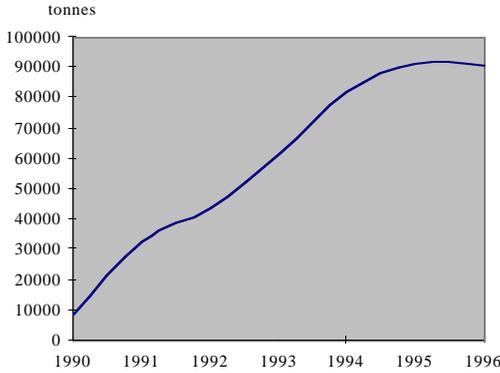
Il ne s'agit cependant là que de bétail sur pied et non de bêtes déjà abattues dans le port d'embarcation. Toutes catégories confondues, la Somalie ne satisfait en fait que 8 % d'une demande évaluée à 156 200 tonnes en 1996. Si les Émirats n'ont pas imité les Saoudiens et n'ont pas cessé d'importer du bétail somalien, la viande de boucherie a un moment été interdite de consommation. Les Somaliens ont de toute façon contourné les restrictions vétérinaires en achetant pour leurs bêtes des certificats d'origine djiboutienne ou éthiopienne. Le commerce n'a jamais été vraiment menacé et la banque centrale du Somaliland « indépendant » a récemment signé un important contrat avec un grand marchand d'al-Ain à Abu-Dhabi, Salim al-Billahi, pour vendre 2 millions de chèvres et de moutons par an. Cet accord concerne la quasi-totalité de la production du pays et permet officiellement de convertir le shilling somalilandais en devises fortes, contournant là un des principaux obstacles à l'exportation.

D'une manière générale, les commerçants somaliens apprécient Dubaï pour sa stabilité politique, l'efficacité de ses services, le développement de sa zone franche à Jebel Ali, l'intégrité de son administration, la tolérance de son islam, les facilités d'obtention de visas, le laxisme des contrôles aux frontières et la liberté du marché des changes, beaucoup débarquant dans le pays avec de grosses sommes en liquide. Dubaï compte 48 banques, dont 19 locales, et est une grosse place financière, la deuxième du Golfe après l'Arabie saoudite. C'est une base de repli comode pour les hommes d'affaires, non seulement les Somaliens mais aussi les Indiens de Zanzibar et d'Ouganda dans les années soixante puis soixante-dix, les Libanais et les Iraniens dans les années quatre-vingt, les Irakiens et les Koweïtiens lors de la guerre de 1991, les Bahreïnies fuyant les troubles de 1994 et les ressortissants d'Asie centrale cherchant à contourner les routes commerciales coupées par la rébellion tchéchène [Marchal, 1997 : 9 et 14].

Dubaï est surtout un important centre de transit: on estime que 80 % de ses importations sont réexportées, dont 20 % sous forme de contrebande. La Somalie est un débouché conséquent, qui redistribue d'ailleurs une partie de ces marchandises vers le Kenya et l'Éthiopie (*figure 4*). Suivant les années et l'évolution des réexportations, c'est le premier partenaire commercial de Dubaï en Afrique, au pire le troisième, et le deuxième dans le monde arabe hors du Golfe. Tous continents confondus, son rang se situe entre le vingtième et le trente-cinquième au lieu du soixantième avant 1991. La performance ne manque pas d'étonner sachant qu'on continue de se battre en Somalie. De par la quantité plus que par la qualité des produits, la Somalie importe surtout des biens de première nécessité, ce qui représente une part substantielle des exportations de Dubaï: 70 % pour le blé, 10 % pour la farine, 18 % pour les huiles végétales, 12 % pour le gas-oil, 33 % pour le sucre et 2 % pour les détergents ménagers en 1996 par exemple. En 1994, année record, la Somalie était ainsi le dixième importateur de Dubaï.

Un tel commerce s'appuie évidemment sur un bon réseau de transport. La quasi-totalité des compagnies aériennes opérant en Somalie desservent les Émirats.

Figure 4 – Exportations et réexportations de Dubaï vers la Somalie



African Airlines, une compagnie enregistrée au Kenya, a un vol depuis Nairobi via Mogadiscio; Inter Somal, depuis Berbera; Damal, depuis Bosaso et Galcaio. Daalo, vétérinaire du genre, parque carrément ses avions à Sharjah et y assure leur maintenance. Des 35 000 passagers transportés chaque année par Daalo, la plupart viennent de Mogadiscio et Hargeisa, la ligne de Djeddah arrivant en seconde position. Tandis que le port de Dubaï accapare les flux maritimes, l'aéroport de Sharjah est de plus en plus prisé car il est moins engorgé que celui de Dubaï et offre des facilités de fret assez similaires. La distance avec Dubaï par la route est de toute façon négligeable.

L'essentiel du commerce avec les Émirats se fait cependant par bateau, surtout en boutre. Ceux-ci sont amarrés dans la crique de Dubaï du côté de Deira ou en banlieue dans le port d'al Hamriya. Certains transportent jusqu'à 1 000 tonnes de marchandises et sont assurés au même titre que de véritables cargos. Équipages, capitaines et propriétaires des bateaux sont presque tous Indiens, ce qui n'est pas étonnant au vu de la tradition commerciale des Banyan dans la région [Pankhurst, 1974 : 453-97]. Les matelots sont très peu payés et un voyage sur Bosaso coûte moins de 3 000 dollars. Les principales destinations de ces embarcations sont Kisimayo, Obio et Bosaso, plus rarement Berbera et encore moins Mogadiscio, dont le port est fermé.

L'Afrique de l'Est

Ainsi, le Golfe est par excellence l'intermédiaire de la diaspora somalienne entre l'Occident et la Corne. Les pays voisins de la Somalie en Afrique de l'Est constituent, eux, des relais subsidiaires. On estime que les commerçants et travailleurs somaliens qui s'y étaient établis avant la guerre renvoyaient dans leur pays d'origine quelque 90 millions de dollars par an, 15 rien que pour la Tanzanie et le Kenya en 1987. Nairobi, principale place financière de la région, compte aujourd'hui une dizaine de *hawilad* comme Barakat, Lelkase, Huruje et Dahab Shil. Addis-Abeba est un relais moins important du fait de l'héritage marxiste d'une économie dirigée.

Seulement deux compagnies, Barakat et Dahab Shil, transfèrent des fonds pour les réfugiés somaliens dans la capitale éthiopienne, environ 2,4 millions de dollars par an selon certains sondages du début des années quatre-vingt-dix.

Quant à Djibouti, ce n'est plus une base arrière intéressante : l'augmentation des taxes sur le port lui a fait perdre sa fonction d'entrepôt pour le Somaliland tandis que ses services bancaires ne sont pas compétitifs en dépit de la libre convertibilité de sa monnaie. Les transferts de fonds ne passent d'ailleurs pas beaucoup par des compagnies spécialisées mais plutôt par des commerçants, des Arabes comme Tahir Said Seif, qui est d'origine yéménite et travaille dans le textile et les produits pharmaceutiques, ou des Isaaq bien sûr, comme Omar Abokr Tani, qui fait dans la restauration et tient l'hôtel d'Europe sur la place Menelik à Djibouti-ville. Interdits de commerce du temps de Siad Barre, les marchands isaaq en la place ont repris pied au Somaliland quand la dictature est tombée et quand Djibouti a entamé son déclin économique avec la guerre civile de 1991-1994. Aujourd'hui, ces commerçants font directement venir les marchandises du Golfe sur Berbera, sans passer par Djibouti, et certains envisagent de s'installer définitivement au Somaliland.

Le principal problème en Afrique est que les dirigeants à la tête de pays en voie de développement perçoivent souvent l'arrivée de réfugiés comme une charge financière et un facteur de paupérisation. Qui plus est, les États voisins de la Somalie avaient tous des contentieux à l'égard d'un gouvernement qui menait une politique d'expansion territoriale et soutenait les minorités irrédentistes du nord-est du Kenya ou de l'Ogaden éthiopien [Pérouse de Montclos, in Lavergne, 2000]. Sachant par ailleurs les restrictions en matière de devises, le contexte diplomatique et économique ne se prêtait pas à l'établissement de *hawilad* en Afrique de l'Est. Seule la proximité géographique fait que cette région a joué quelque rôle dans ce domaine.

*

S'il fallait les résumer, les réseaux financiers de la diaspora mettent plutôt en évidence des villes telles que Londres, Rome, Toronto ou Stockholm en Occident et Djeddah ou Dubaï dans la péninsule. Les envois d'argent, pour difficile que soit leur évaluation, assurent indéniablement la survie de bien des Somaliens. Leur capacité à favoriser l'investissement local en dehors du seul secteur du commerce est plus douteuse, sachant les caractéristiques de l'économie de guerre en Somalie. En dehors de l'import-export, du commerce de détail et plus rarement des transports, les *hawilad* soutiennent très peu d'activités industrielles. Là où la situation est suffisamment stable, comme à Hargeisa, les investissements durables concernent d'abord l'immobilier, un travers classique⁴.

4 Au Soudan par exemple, les fonds d'émigrés canalisés par la banque Idriss al Agazi ont été placés dans l'immobilier et ont notamment financé un projet de 8000 logements, dont la moitié à Khartoum. De même, les travailleurs yéménites à l'étranger ont investi dans la pierre une fois revenus au pays, provoquant une sensible augmentation du prix des terrains à bâtir et des matériaux de construction [Beaugé, in Lavergne (éd.), 1989 : 559; Swanson, in Bonnenfant, 2, 1982 : 123].

Dans l'état actuel des choses, l'impact économique de la diaspora tient finalement à l'ampleur de ses envois de fonds plus qu'à la façon dont ceux-ci sont utilisés. Au mieux, une structure d'appui sur le terrain permettrait peut-être de canaliser cet argent plus sainement pour peu que les opérateurs des transferts acquièrent de véritables techniques de gestion bancaire et puissent transformer le capital en fonds d'investissements. Mais une telle évolution s'inscrit dans une perspective de reconstruction et la Somalie n'en est pas là. Par défaut, l'absence d'État garantit encore de beaux jours aux *hawilad*...

BIBLIOGRAPHIE

- BEAUGÉ G. [1989], « L'émigration soudanaise vers les pays arabes producteurs de pétrole », in M. Lavergne (éd.), *Le Soudan contemporain*, Paris, Karthala.
- CHAPIN METZ H. [1980], *Africa Confidential*, Londres, 31 (24), 7 décembre.
- CHAPIN METZ H. [1993], *Somalia. A Country Study*, Washington DC, Dpt of the Army.
- CHOUCRI N. [1986], « The Hidden Economy: a New View of Remittances in the Arab World », *World Development*, Washington, 14 (6), juin.
- DRYSDALE J.W.S. [1992], *Somaliland: the Anatomy of Secession*, Londres, Global-Stats Ltd, multigr.
- DRYSDALE J.W.S. [1994], *Whatever Happened to Somalia?*, Londres, Haan.
- DURRELL Lawrence George [1945], *Prospero's Cell, a Guide to the Landscape and Manners of the Island of Corcyra*, Londres, Faber & Faber, 142 p.
- GREEN R. [1993], *Somalia toward 1994-1996. Reconstruction, Rehabilitation, Restructuring*, Nairobi, Unicef, multigr., mars.
- HOBEN A. (ed.) [1983], *Somalia: a Social and Institutional Profile*, Boston University, African Studies Centre.
- JAMAL V. [1989], « Somalia: Economics for an Unconventional Economy », in B. Onimode (ed.), *The International Monetary Fund, the World Bank and the African Debt*, Londres, Zed, I. *The Economic Impact*.
- JAMAL V., WEEKS J. [1993], « Remittance Economies: Somalia and Lesotho », in V. Jamal, J. Weeks (ed.), *Africa Misunderstood or Whatever Happened to the Rural-urban Gap?*, Basingtoke, McMillan.
- KIBREAB G. [1996], « Eritrean and Ethiopian Urban Refugees in Khartoum: What the Eye Refuses to See », *African Studies Review*, 39 (3), décembre.
- KLEBNIKOFF S. de [1982], « Les travailleurs immigrés de la péninsule », in P. Bonnenfant (éd.), *La Péninsule Arabique aujourd'hui*, Paris, CNRS, 1.
- LEWIS I.M. [1955], *Peoples of the Horn of Africa. Somali, Afar and Saho*, Londres, Haan, International African Institute, rééd. de 1994.
- MARCHAL R. [1997], « Dubaï. Le développement d'une cité-entrepôt dans le Golfe », *Les Études du Ceri*, 28, Paris, juin.
- MILLER N.N. [1982], « The Other Somalia », *Horn of Africa*, 5 (3).
- PANKHURST Richard [1974], « Indian Trade with Ethiopia, the Gulf of Aden, and the Horn of Africa in the Nineteenth and Early Twentieth Centuries », *Cahiers d'études africaines*, 14 (55).
- PÉROUSE DE MONTCLOS M.-A. [2000], « Le "Somalien volant", des camps de réfugiés aux diasporas urbaines en Afrique de l'Est et dans la péninsule Arabique », in M. Lavergne (éd.), *Les Nouvelles Migrations du monde arabe*, Tours, Urbama.
- PÉROUSE DE MONTCLOS M.-A. [2000], « Réseaux financiers et *hawilad*: le rôle de la diaspora somalienne dans la reconstruction de son pays », in L. Cambrézy, V. Lassailly-Jacob (éd.), *Migrations forcées de populations: réfugiés, déplacés, migrants*, Paris, IRD.
- PÉROUSE DE MONTCLOS M.-A. [à paraître], « Des ONG sans gouvernement: mouvements islamiques et vellétés de substitution à l'État dans la Somalie en guerre », in Sari Hanafi (éd.), *ONG et Gouvernance dans le monde arabe*, Le Caire, Cédéj.

- PRUNIER G. [1997], « Segmentarité et violence dans l'espace somali, 1840-1992 », *Cahiers d'études africaines*, 37 (2).
- RENO W. [1998], *Warlord Politics and African States*, Boulder, Lynne Rienner.
- SAMATAR A.I. [1987], « Merchant Capital, International Livestock Trade and Pastoral Development in Somalia », *Canadian Journal of African Studies*, 21 (3).
- SOMCONSULT [1985], *Report on Flow of Remittances of Somali Workers abroad. Mogadiscio*, multigr.
- SWANSON J.-C. [1982], « Histoire et conséquences de l'émigration hors de la république arabe du Yémen », in Bonnenfant, *op. cit.*, vol. 2.
- USIP [1999], *Removing Barricades in Somalia*, Washington, United States Institute of Peace.
- USIP [1999], *Lettre de l'océan Indien*, 874, 9 octobre.