

Silence des sources ou silence de l'Histoire ? Etudier la traite des esclaves transitant par la Côte française des Somalis, 1884-1940

COLETTE DUBOIS*

Parmi les routes sillonnées par les traitants, figurait en bonne place la mer Rouge, interface incontournable du trafic des esclaves au XIX^e siècle. Ainsi, des caravanes de captifs – hommes, femmes et enfants raziés en Ethiopie¹, voire dans le bassin du Haut-Nil –, gagnaient par des pistes caravanières la rive africaine de la mer Rouge méridionale, notamment le golfe de Tadjoura, d'où ils étaient déportés, par la voie maritime, vers les marchés de la péninsule arabique et de l'empire ottoman. Or, à compter de 1884, la puissance française mena une habile politique diplomatique auprès des sultans Afars et des notables Issas, pour prendre pied dans cette région au carrefour de l'Afrique et de l'Arabie, au débouché du Bab el Mandeb, créant en 1896 une colonie de 23000 km² : la Côte française des Somalis. La colonisation française allait-elle enrayer un trafic aux mains des traitants autochtones et arabisés ? Comment fit-elle pour combattre ces pratiques d'un autre âge ? Pour quels résultats ?

Le tragique destin de ces milliers d'humains arrachés à l'Afrique intérieure pour alimenter les flux de la traite orientale, est mal connu, y compris pour

* Université d'Aix-Marseille 1.

Centre d'Etudes des Mondes Africains, UMR-8171, site d'Aix-en-Provence.

¹ Orientations bibliographiques : Richard Pankhurst, *Economic History of Ethiopia 1800-1935*, Addis-Abeba, 1968 (un chapitre sur la traite) ; Bahru Zewde, *History of Modern Ethiopia 1855-1974*, James Currey, London, 1992 ; Jon R. Edwards, « Slavery, the Slave trade and the Economic reorganisation of Ethiopia 1916-1935 », *Africa Economic History*, 1982, n.° 11, pp. 3-14.

la CFS. Silence de l'histoire ou silence des sources ? Comment interpréter cette « occultation », cet oubli d'un passé proche ? L'historien dispose-t-il de matériaux pour lever le voile sur cette douloureuse question, où les victimes restent bien silencieuses ?

Cette communication se propose de présenter les sources européennes disponibles pour étudier une des routes de la traite orientale qui débouchait sur le golfe de Tadjoura et saisir jusqu'à la veille de la Deuxième Guerre mondiale le devenir de ce trafic humain, après l'implantation de la France sur la Côte des Somalis. Il conviendra de mobiliser des sources plurielles et disparates, à savoir des sources narratives (les récits de voyage, les articles de journalistes d'investigation, notamment de Joseph Kessel, les romans d'Albert Londres ou d'Henry de Monfreid, etc.), des sources diplomatiques (les rapports officiels qui tout en dénonçant la traite, décrivent les circuits et les modes opératoires des traitants), les dossiers officiels tant des administrateurs français de la CFS que des officiers de Marine, français ou anglais, qui arraisonnèrent des boutres convoyant entre les deux rives de la mer Rouge des esclaves, les sources missionnaires – les sœurs franciscaines et les frères capucins ouvrirent une station catholique à Obock (1886) puis dix ans après à Djibouti –, les sources iconographiques. En dépit d'intéressants apports informatifs, des zones d'ombres demeurent. La limite des sources expliquerait-elle un chantier à peine entrouvert ?

1. Reconnaître l'existence d'une traite active dans la Corne de l'Afrique au cours du second XIX^e siècle

La traite des esclaves animait les échanges entre l'hinterland de l'Afrique orientale et les rives de la mer Rouge et du golfe d'Aden², bien que, depuis le congrès de Vienne de 1815, l'Europe la condamnât. Les réseaux de cette

² C. Dubois, *Djibouti 1888-1967. Héritage ou frustrations ?*, Paris, L'Harmattan, 1997 ; « La traite des esclaves dans la littérature coloniale. Exotisme humanitaire ou sordide réalité ? (Afrique nord-orientale XIXe-XXe siècles) », in *Littératures et temps colonial. Métamorphoses du regard sur la Méditerranée et l'Afrique*, Aix-en-Provence, Edisud, 1999, pp. 131-141.

traite orientale sont connus³, en partie grâce aux sources narratives et aux rapports des Européens.

1.1. Une approche réaliste : les récits des voyageurs

Au cours du XIX^e siècle, le continent africain – notamment l'Abysinie – attirait les explorateurs qui, en traversant des contrées inconnues, entraient en contact avec de nouvelles sociétés. En observant leurs activités, ils relevaient que l'esclavage existait et que le trafic d'esclaves animait les échanges intra-régionaux. En dénonçant la traite, ils donnaient aux Etats européens un argument humanitaire instrumentalisé pour soutenir leur politique coloniale.

Leurs récits de voyage décrivaient les réseaux de la traite négrière. Par caravanes, les Africains capturés sur les hautes terres de l'Éthiopie, voire au Soudan, gagnaient, par étapes, les ports de la mer Rouge. Ainsi Tadjoura, capitale du sultanat afar de Tadjoura, terminus d'une piste caravanière, – tout comme les ports de Berbera et de Zeila sur le golfe d'Aden – « a été et est le centre d'un honteux trafic d'esclaves », comme Paul Soleillet, négociant-explorateur, s'en indignait⁴. Et de constater :

La famille de Tadjoura, Aboubeker pacha de Zeila, a le triste privilège d'avoir monopolisé ce trafic entre ses mains. Personnellement en me rendant d'Obock au Choa, j'ai rencontré deux caravanes d'environ cent esclaves. La première à Allouli, le 14 mai 1882, appartenait au pacha Aboubeker, conduite par son fils, Maki. La seconde, dans les plaines d'Emer, le 26 septembre 1882, était sous la conduite d'un de ses captifs, Assard, son homme de confiance.

Que sait-on de ces esclaves, communément qualifiés de Gallas ? Ce terme – aujourd'hui péjoratif – désigne les Oromos, groupes sociaux de

³ On peut citer S. Daget et F. Renault, *Les Traités négrières en Afrique*, Paris, 1985, pp 217-227. Pour prolonger et renouveler les débats : Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Traités négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004 ; « Traités et esclavages : vieux problèmes et nouvelles perspectives ? », dans *Outre-mers*, n.° 336-337, 2002, 2^e semestre.

⁴ Soleillet P., *Récit d'une exploration commerciale en Ethiopie*, 1881-1882, Rouen, Gagniard, 1886, p. 81. A compléter avec des sources privées conservées au centre des Archives d'outre-mer d'Aix-en-Provence, le CAOM, Papiers Léonce Jore, 54 APC 1, dossier 5, p. 53.

l’Ethiopie méridionale, alors non chrétiens non musulmans. Si les provinces peuplées d’Oromos payèrent un lourd tribut à la traite orientale, elles ne furent pas les seules, puisque l’aire des prélèvements avait atteint tant le Soudan nilotique que les régions au sud du royaume du Choa. En parlant indifféremment de « Gallas », les observateurs européens du second XIX^e siècle ne nous renseignent pas sur l’origine géographique des victimes.

En revanche, unanimement, ils évoquaient le traitant Aboubaker, suggérant que celui-ci détenait autour du golfe de Tadjoura le monopole de ce commerce. Qui est ce traitant décrit par l’explorateur Jules Borelli, qui le rencontra à Zeila en octobre 1885, comme⁵ « un homme de 70 ans, vêtu de blanc, coiffé d’un turban de même couleur, aux traits extrêmement mobiles, avec près de lui, deux de ses onze fils » ?

Au cours de la première moitié du XIX^e siècle, Ibrahim Abü Bekr⁶, Afar de Tadjoura, s’était enrichi en captant une partie des échanges abyssins. Ce notable en vue qui côtoyait à Tadjoura les détenteurs du pouvoir politique, franchissait un nouveau cap en 1859. Sa fortune bâtie sur le commerce et la traite lui permit de prendre en fermage la douane ottomane de Zeila, dynamique port en pays somali, où il devenait gouverneur, d’où son titre de ‘pacha’. Par ailleurs, ayant soutenu la France dans sa quête des meurtriers du ressortissant Henri Lambert, il devint protégé français⁷ ; ses boutres battant alors pavillon tricolore ne pouvaient être arraisonnés par les bâtiments de la Navy stationnés à Aden, comme s’en plaignaient les officiers chargés de combattre les négriers en mer Rouge.

En 1880, l’explorateur saint-simonien français, Denis de Rivoyre, dans son tableau économique de la Corne de l’Afrique, soulignait que la traite des esclaves, très active, animait les échanges dans les sultanats Afars, que

⁵ Borelli Jules, *Ethiopie méridionale. Journal de mon voyage aux pays Amhara, Oromo et Sidama (septembre 1885-novembre 1888)*, Paris, Ancienne maison Quentin, 1890, p. 5. Borelli relève que cet Afar exerce sur les Issas-Somalis une réelle autorité et qu’« il achemine plus volontiers ses caravanes par le pays Issa, car chez les Danakil, son crédit est contrebalancé par des influences rivales. »

⁶ Pour compléter : Marc Fontrier, *Abou-Bakr Ibrahim, pacha de Zeyla, marchand d’esclaves. Commerce et diplomatie dans le golfe de Tadjoura 1840-1885*, Paris, L’Harmattan, 2003.

⁷ Joint-Daguenet R., *Aux origines de l’implantation française en mer Rouge. Vie et mort d’Henri Lambert, consul de France à Aden, 1859*, Paris, Harmattan, 1992.

le sultan de Tadjoura prélevait des taxes diverses sur ce trafic aux mains de grandes familles autochtones, dont celle d'Ibrahim Abü Bekr⁸. Son témoignage rejoint celui de Paul Soleillet⁹ :

Le père et le grand-père du pacha Aboubeker étaient les plus riches marchands d'esclaves de Tadjoura. Lorsque Rochet d'Héricourt en 1838 vint au Choa, ce fut la famille Aboubeker qui le fit accompagner. De là, datent les relations des Aboubeker avec la France. Ayant paru nous aider lors de l'acquisition d'Obock, ils sont devenus protégés français. C'est en partie à cette qualité qu'il doit sa nomination comme pacha de Zeila. Depuis cette nomination, le pacha a été le maître omnipotent de Zeila. Avant moi et depuis Héricourt, aucun Européen n'avait pu parvenir au royaume du Choa sans se placer sous sa protection. Avant moi, le roi Ménélik n'avait pu recevoir d'armes ou d'autres produits de l'Europe que par l'intermédiaire d'Aboubeker. Ayant les routes du Choa en son pouvoir, Aboubeker avait sur le souverain de ce pays une très grande puissance. A quoi l'a-t-il employé jusqu'à présent? Depuis longtemps la traite est interdite au Choa. Le roi actuel, Ménélik II, est très franchement abolitionniste [sic] mais, ne pouvant se passer d'Aboubeker, il a, un temps, fermé les yeux sur son commerce criminel.

Comme pour tous les marchands musulmans (c'est ce qui leur donne une puissance d'action que vous ne pouvez soupçonner en Europe), les Aboubeker ont des maisons, des femmes du pays, des enfants partout où ils vont. Ils se trouvent partout dans leur famille, de Kaffa à Zeila, de Zeila à Bailloul. Aboubeker est pacha de Zeila, son fils Ibrahim Bey est gouverneur égyptien à Tadjoura ; un autre de ses fils, Bourhane, officier dans l'armée égyptienne, commande les troupes de Zeila. Ils sont à titres divers chargés de la police de la côte et de la suppression de la traite, à laquelle ils peuvent se livrer impunément.

Voici comment ils opèrent. Au moment où j'écris, ils ont deux routes pour revenir du Choa. L'une aboutit à Zeila et ne leur sert que pour le transport des marchandises tolérées : ivoire, café et peaux. L'autre qui aboutit à Ambabo, propriété particulière de cette famille entre Tadjoura et Sagallo, est le point où ils font arriver leurs caravanes d'esclaves composées d'enfants des deux sexes, destinés aux harems d'Égypte et de la Turquie. C'est à Ambabo qu'ils engraisser les filles et émasculent les garçons. Notre établissement de Sagallo les gênait, les obligeant à aller se cacher un peu plus loin. On les mène par des routes parallèles à la côte. Entre Retta et Bailloul, par une nuit plus ou moins sombre, on les

⁸ Denis de Rivoyre L., *Mer rouge et Abyssinie*, Plon, 1880; *Obock, Mascate, Bouchire, Bassorah*, Plon, 1883.

⁹ Lettre de Soleillet à M. Gauthiot, secrétaire général de la Société de géographie commerciale Obock, 24 janvier 1883, citée par Gros J., *Paul Soleillet en Afrique*, Paris, Alcide Picard et Kaan, 1888, p. 205.

embarque sur un boutre qui les transporte à Hodeida, Djedda ou Moka. De là, au moyen de correspondants associés, on les fait parvenir à Constantinople et à Alexandrie.

Les observations des européens, présents sur le terrain, font donc connaître une des routes empruntées par les caravanes d'esclaves qui aboutit sur le pourtour du golfe de Tadjoura, informent sur les pratiques des traitants dans la Corne de l'Afrique, éclairent les réseaux connectant les régions africaines où est prélevée « la marchandise humaine », aux marchés des provinces ottomanes de l'Arabie.

1.2. Les apports des sources administratives

En 1884, le gouverneur Léonce Lagarde chargé de fonder l'établissement français d'Obock corroborait leurs propos et livrait des précisions sur ce trafic¹⁰ :

Lors de ma première mission à Obock en 1884, toutes les criques de la côte depuis Obock jusqu'à Sagallo, servaient de ports d'embarquement pour les esclaves envoyés du Choa et expédiés sur la côte asiatique. Un enfant galla coûtait jusqu'à 800 francs au Caire, une fille valait bien 2000 francs, ou plus à Constantinople. Achetée au Choa, elle coûtait 150 à 200 francs. Dans la ville de Tadjoura seule, on vendait plus de 2000 enfants annuellement. Depuis les temps les plus reculés, ce commerce faisait la prospérité et la richesse des territoires Danakil qui, n'ayant aucune industrie que l'exploitation du sel, ne vivaient que de ce négoce. Le marché était public et très fréquenté ; on y venait même du golfe Persique.

L'implantation française pouvait-elle tarir ce trafic condamné ? « Il n'y a pas de grandes illusions à avoir au sujet de la traite trop lucrative. Trop de gens du pays y sont intéressés pour qu'elle disparaisse facilement. Le sultanat de l'Aoussa est le grand centre esclavagiste et les esclaves qui ne se vendront pas à Tadjoura, passeront par les montagnes pour arriver isolément

¹⁰ CAOM, série Côte française des Somalis, carton 6, dossier 8. Lettre de Léonce Lagarde au ministre de la Marine et des Colonies, 25 décembre 1888.

et nuitamment à la côte, afin d'y être embarqués »¹¹, déplorait Lagarde. Quelques mesures ponctuelles de répression ne pouvaient l'enrayer. Ainsi, un rapport de l'été 1889 relevait qu'une caravane de 500 esclaves arrivés à Tadjoura, après l'intervention du gouverneur, avait repris sa route pour atteindre, au Nord, le sultanat afar de Raheita où les Italiens, impuissants, l'avaient laissée passer !

Parfois, les opérations de répression menées sur terre et en mer, se soldaient par la libération de quelques captifs, sans que l'on puisse faire, au regard de ces actions ponctuelles, un bilan chiffré : quelques dizaines de victimes sauvées entre 1884 et 1899. D'autres sources, missionnaires ou judiciaires, pourraient-elles éclairer la question ?

1.3. Le devenir des esclaves libérés

Les frères capucins de Toulouse qui avaient créé la station missionnaire d'Obock en 1884, suivis par les sœurs franciscaines de Calais en 1888¹², témoins des opérations des traitants dans les sultanats Afars intégrés aux circuits négriers de la mer Rouge, se félicitaient que la puissance coloniale française, nouvellement implantée, tentait de les combattre. Cette répression portait ses fruits puisqu'ils recueillaient les enfants libérés pour les élever dans la foi chrétienne et leur donner une éducation – les premiers interprètes de la CFS sortirent des écoles missionnaires.

Par leur méditation, nous sont parvenus les récits de quelques victimes. Écoutons ces « sans-voix » de l'Histoire qui évoquent leurs souffrances et le mode opératoire des traitants¹³ :

¹¹ CAOM, série CFS, carton 6, dossier 8. Très nombreuses correspondances du gouverneur Léonce Lagarde abordant la question de la traite des esclaves. Relevons que tous les traités d'amitié signés par Lagarde, au nom du gouvernement français, et les chefs locaux, contiennent des clauses condamnant la traite des esclaves qui doit disparaître !

¹² Pour connaître l'implantation missionnaire, se reporter à Colette Dubois, *Des chrétiens à Djibouti en terre d'Islam aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, Karthala, 2004.

¹³ Sœur François Xavier, qui a fondé la station d'Obock et de Djibouti, avant de poursuivre son apostolat en Éthiopie (1896-1938) et à Madagascar, a livré en 1947 l'historique de l'implantation franciscaine en CFS. Durant la phase pionnière, ces religieuses étaient témoins de la traite des esclaves en mer Rouge. Tout comme leur communauté d'Aden qui accueillait les enfants libérés par les Britanniques protestants, elles ont recueilli une vingtaine de fillettes que leur confiait le gouverneur français.

Parmi la douzaine de fillettes confiées à nos sœurs, quatre sont particulièrement intéressantes. L'une, Rico, qui est devenue chrétienne, portera le nom de Marie Angélique. Elle a été volée à la tombée de la nuit, au moment où elle se trouvait, avec sa mère, dans un champ à cueillir leur récolte. En un clin d'œil, les malheureuses furent bâillonnées par un arabe qui les hissa sur un mulet. Il partit à toute vitesse, et marcha jusqu'au moment où il rejoignit un groupe d'autres marchands se livrant au même trafic. A ce moment là, la fillette fut séparée de sa mère qu'elle ne devait jamais revoir. Deux autres gardaient leurs troupeaux lorsqu'elles furent volées ; l'arabe les chargea sur ses épaules, puis lorsqu'il se fut éloigné, les fit marcher longtemps devant lui jusqu'au moment où il rejoignit une caravane, dont le butin consistait en enfants volés. Le soir au clair de lune, la caravane reprenait sa marche silencieuse. Harassées de fatigue, les pieds ensanglantés par les pierres et les épines, les pauvres fillettes ne trouvaient aucune pitié chez leurs ravisseurs qui activaient leur marche à coup de fouet [...] La Providence permit que ce groupe soit libéré, et confié par le gouverneur Lagarde aux religieuses [...] Un autre boutre ayant des esclaves à bord fut saisi. Une petite fille de six ans, très mignonne, donnée à nos sœurs par Lagarde, reçut plus tard, au baptême, le nom d'Elisabeth. Eblouie par l'éclat des verroteries que lui présentaient les marchands, et sur la promesse qu'ils lui firent de lui en donner si elle les suivait, l'enfant confiante s'éloigna de son village, croyant qu'elle allait revenir vers sa mère parée de beaux bijoux. Hélas, l'enfant ne revint jamais.

Témoignage précieux sur le mode opératoire des traitants, qualifiés d'« Arabes ». Étaient-ils originaire de la côte Afar islamisée ou provenaient-ils de la péninsule arabique ? Le doute en l'état de la documentation subsiste. Le rapt toujours invoqué par les témoins permettrait-il de capturer les victimes sans défense et à forte valeur « marchande », à savoir les enfants des deux sexes ? On ne peut généraliser cette hypothèse d'après les trop rares témoignages des victimes. Cependant, cet exemple nuance une idée selon laquelle les esclaves étaient « pour l'essentiel des captifs saisis dans les guerres incessantes »¹⁴. Pour alimenter le débat, une autre piste mériterait d'être creusée : l'exploitation des sources judiciaires, quand elles sont été sauvegardées.

¹⁴ Berhanou Abebe, *Histoire de l'Éthiopie d'Axoum à la Révolution (III^e millénaire avant notre ère-1974)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1998, p. 84 (chapitre portant sur région de Guibé 1750-1850).

En effet, au cours de la procédure engagée à l'encontre de traitants pris « en flagrant délit », la déposition des esclaves libérés était recueillie. Reportons-nous à ce dossier¹⁵ :

Le navire de guerre anglais *Cornflower* stationnaire d'Aden, en surveillance sur les côtes de la Mer Rouge, arrêta au large de Djeddah, un sambouk indigène chargé d'une trentaine d'esclaves, la plupart des enfants de 8 à 20 ans. Tous avaient été enlevés en pays Wallo, en Abyssinie. Dès qu'ils aperçurent le croiseur, les négriers se jetèrent à la mer en abandonnant le convoi. Rejoints et ramassés par les embarcations mises à la mer, les trafiquants ainsi que les malheureux esclaves furent ramenés à bord et le commandant anglais, selon la coutume fit couler le boutre. Les coupables furent traduits devant la Cour d'Aden, mais comme le principal trafiquant n'était pas sujet anglais, et que le délit n'avait pas été commis dans les eaux territoriales anglaises, le tribunal se déclara incompétent pour le traitant du nom de Chehen Ben Omar et le renvoya devant notre juridiction. Les jeunes esclaves convoyés par des agents du Gouvernement britannique, furent également amenés à Djibouti, en vue de leur rapatriement en Abyssinie.

Avant leur transfert à Addis-Abéba, ils purent être entendus par le Juge d'instruction, et de leurs dépositions concordantes, on a pu tirer les renseignements suivants. Tous les esclaves du convoi se trouvaient au pouvoir de chefs ou de soldats abyssins, qui les avaient capturés. Le rapt se faisant généralement le soir, au moment où le malheureux captif allait ramasser du bois ou puiser de l'eau aux fontaines. Deux individus se précipitaient sur lui et lui appliquaient un tampon sur la bouche. Il était alors conduit pendant la nuit dans un « mad biet » local spécial où sont parqués les esclaves en attendant de prendre le chemin de la côte.

De la frontière abyssine à la mer, le convoi avait emprunté la piste qui traverse la région du lac Assal, dépression desséchée recouverte de sel, dont la traversée pour beaucoup des esclaves fut pénible. A Tadjoura, ils attendirent près de deux mois la venue du boutre qui devait les conduire à Meddy en Arabie. Cependant leur situation à Tadjoura n'était pas trop mauvaise en

¹⁵ Archives diplomatiques de Nantes, Fonds ambassade d'Addis-Abéba, série B, carton 5. Rapport sur la traite des esclaves en CFS, Djibouti, 15 février 1923.

comparaison des souffrances et des privations qu'ils durent endurer dans la suite du voyage. La nourriture à bord ne se composait que de dourah, céréale donnant une galette lourde. Quant à la boisson, tous témoignèrent unanimement qu'ils avaient été réduits à boire de l'eau de mer. Une des esclaves embarquée en état de grossesse, a mis au monde, deux jours après le départ de Tadjoura, un garçon qui vint grossir le convoi, à la grande satisfaction du propriétaire. Celui-ci originaire de la CFS, déféré devant le tribunal indigène de la colonie, le 26 août 1922, fut condamné à dix ans de travaux forcés et à 3000 francs d'amende par application de la Loi du 8 mars 1831. Il ne put éviter le maximum de la peine qu'en raison de son grand âge (65 ans). »

Même en disposant du nom de ce traitant, il est difficile de remonter la piste en recourant aux témoignages des Afars de Tadjoura, la loi du silence prévaut !

Récits des voyageurs, correspondances administratives, écrits missionnaires, dossiers judiciaires, en relevant l'existence d'une traite active en mer Rouge, éclairent la route des esclaves qui transite par les sultanats afars, avant d'atteindre les sites d'embarquement sur le pourtour du golfe de Tadjoura. Force est de relever que leurs informations pour utiles qu'elles soient, ne nous permettent pas d'évaluer quantitativement les flux (le chiffre de 2000 esclaves exportés de Tadjoura en une année est-il fiable ? quid des autres sites d'embarquement ?), ni de connaître l'origine géographique des esclaves et des traitants. Toutefois, une donnée demeure : à l'aube du XX^e siècle, la colonie française de la Côte des Somalis, fondée en 1896, restait une zone de transit pour des milliers d'Africains déportés.

2. Les campagnes antiesclavagistes de l'immédiat après la Première Guerre mondiale

Bien que la rive africaine de la mer Rouge et du golfe d'Aden fût passée, dans les deux dernières décennies du XIX^e siècle, sous contrôle de puissances européennes, elle vivait de trafics illicites : en parcourant la CFS, des caravanes d'armes et de munitions gagnaient l'Éthiopie qui, en retour, livrait des esclaves. Ces activités furent vivement dénoncées en Europe, notamment au lendemain de la Première Guerre mondiale, lorsque l'Éthiopie, soutenue

par Paris et Lisbonne, demanda son adhésion à la jeune Société des Nations. Cette virulente campagne antiesclavagiste éclaboussa la France, coupable de laisser les convois des traitants traverser la CFS.

2.1. Les sources officielles accusent

La presse relança le débat diplomatique. Dès 1921, les journaux britanniques défendirent la position du Foreign office, hostile à la candidature éthiopienne sous prétexte que le gouvernement d'Addis-Abeba ne réprimait pas efficacement la traite et que l'esclavage subsistait toujours dans ce pays féodal et arriéré. Au début des années 1920, ils diffusèrent largement des extraits des rapports d'enquête.

Face à ces attaques, le gouvernement français réclama à ses agents en poste à Djibouti ou dans les consulats de la mer Rouge, de rassembler des informations sur cette épineuse question. Le gouverneur de la CFS, Lauret, dressa un rapport sans ambiguïté¹⁶. Sans changement avec le passé, le territoire de la CFS offrait la meilleure route aux traitants :

La plus courte distance qui nous sépare de la frontière orientale de l'Abyssinie ne dépasse pas 90 kilomètres. En traversant la zone désertique soumise à notre protectorat, on parvient aisément de l'Aoussa, province d'Abyssinie, à gagner la mer. Une piste depuis longtemps pratiquée par les caravanes mène à la côte sans trop de difficultés. Elle aboutit en différents points, notamment à Tadjoura et Ambado, sur la rive nord du golfe de Tadjoura. Il est naturel que certains Arabes de la côte orientale de la mer Rouge aient cherché, dans leurs relations avec des chefs abyssins, à bénéficier de cette situation pour pratiquer la traite des esclaves.

C'était en CFS que se réalisait la connexion entre réseaux terrestre et maritime :

Les besoins des diverses contrées de l'Arabie sont considérables et à ce point de vue, l'Éthiopie est un immense réservoir. Par surcroît, l'Éthiopie a un besoin constant d'armes et de munitions. Les échanges

¹⁶ Archives des Affaires étrangères, Centre de Nantes. Ambassade Addis-Abeba, carton 5. Rapport sur la traite des esclaves en Côte française des Somalis, Gouverneur Lauret, Djibouti, le 15 février 1923.

d'armes contre des esclaves étaient inévitables, les boutres ainsi étant assurés du fret dans les deux sens du voyage.

Et de préciser les modalités de ce trafic et les destinations des déportés :

Ce sont généralement des femmes et des enfants, mêmes de jeunes hommes, de 6 à 20 ans, qui alimentent les marchés abyssins, car l'achat comme le rapt se pratique avant de traverser notre protectorat. La traversée du désert Dankali se fait par caravanes de 40 à 50 personnes, mais parfois aussi de 200. Les fatigues de la route ne sont pas grandes; les captifs se reposent quelquefois près de deux mois à Tadjoura ou à Ambado ou en d'autres points de la côte, avant de prendre la mer. A ce moment, les esclaves peuvent changer de propriétaire. Les armes et les munitions, venant en contrebande, représentent la monnaie d'échange: elles viennent de Khokha, de Djeddah ou de Meddy dans le vilayet de l'Idrisis. Le départ de la côte dankalie se fait à la tombée du jour. Les boutres longent la côte, passent par nuit noire au large du poste d'Obock pour échapper à la surveillance française, traversent le détroit et se dirigent sur Taïf, près de Khokha. De là, ne pouvant débarquer leur cargaison interdite par l'Imam Yahya, ils continuent à longer la côte jusqu'à Meddy, importante étape du voyage. Les boutres ne dépassent généralement pas ce point, ils reviennent vers Tadjoura, après avoir effectué un nouveau chargement d'armes. De Meddy, de nouveaux sambouks transportent les esclaves jusqu'à Lith, puis à Rueys, à une demi-heure au nord de Djeddah où ils sont reçus par le Cheikh Abdul Hamid. Ils sont alors envoyés selon les besoins soit sur Djeddah ou directement sur La Mecque où se tient vraiment le marché aux esclaves. Les impôts perçus sur la marchandise sont payés à un fonctionnaire spécial à Rueys.

Les vifs débats diplomatiques, relayés par les médias, contribuèrent à ancrer l'idée qu'au cœur du XX^e siècle, la Corne de l'Afrique, et plus largement les pays riverains de la mer Rouge, demeuraient un bastion de la traite négrière¹⁷. Le drame de ces milliers d'esclaves qui sillonnaient encore les sentiers de la honte, mobilisa les journalistes.

¹⁷ J-R. Edwards, dans un article « Slavery, the slave trade and the economic reorganisation of Ethiopia 1916-1935 », paru dans *African Economic History* (n.° 11, 1982), a démontré qu'à partir des années 20, l'évolution économique était défavorable à la traite et que la chute des prix encourageait la transformation de l'économie négrière en économie licite (cuir et café). Pour une mise au point récente, lire: Alain Rouaud, *Le Négus contre l'esclavage. Les édits abolitionnistes du ras Täfäri*, Paris, ARESAE-INALCO, 1997.

2.2. Les journalistes d'investigation accusent

En 1930, Joseph Kessel, jeune et aventureux écrivain, qui avait découvert l'existence de l'esclavage, lors de son séjour au Moyen-Orient en 1926 où il avait puisé son inspiration pour son reportage intitulé *La Palestine* et son roman *La Syrie*, sentait qu'il tenait là un sujet d'enquête sensationnel. Reconnu comme grand reporter¹⁸, sollicité par les journaux français, il accepta l'offre du puissant patron¹⁹ du *Matin* qui lui donna carte blanche et un confortable budget pour mener son investigation sur la traite en Afrique orientale.

Kessel se rendit donc en Ethiopie, pays d'où partaient les convois qui transitaient par la CFS. En dépit de l'opposition du gouverneur français Chapon-Baissac, en poste à Djibouti depuis 1924, Joseph Kessel fit appel aux services d'Henry de Monfreid, pirate et contrebandier, qui s'avéra être également propriétaire d'esclaves – son vaste domaine d'Haroué, non loin de Diré-Daowa, étant mis en valeur par des esclaves comme cela se pratiquait²⁰. Son premier contact avec les sociétés éthiopiennes lui fit saisir les réalités d'une société esclavagiste²¹.

Recommandé par Monfreid, Kessel entra en contact avec Saïd, un marchand d'esclaves qui « avec sa courte barbe et son poignard en ceinture, avait beaucoup d'allure ». Celui-ci lui proposa d'accompagner une caravane d'esclaves qu'il conduisait à travers le désert et les Monts Mabla pour atteindre le golfe de Tadjoura en CFS. D'une crique discrète, il embarquait les esclaves sur un boutre qui se rendait en Arabie.

Kessel et ses compagnons ont donc cheminé avec un convoi de sept femmes et de quatre hommes, résignés à leur malheur. Originaires du Soudan

¹⁸ Kessel rejoignait le trio vedette des grands reporters d'aventure, Louis Roubaud, Edouard Helsey et Albert Londres qui, de 1926 et 1930, avait publié des articles sur la dangereuse vie des pêcheurs de perles du golfe d'Aden, thème de son roman *Les Pêcheurs de perles* publié en 1931.

¹⁹ Pour de plus amples renseignements sur ce reportage pour lequel Maurice Bunau-Varilla fit une avance d'un million de francs, le plus gros budget d'avant-guerre pour un reportage, lire Yves Courrière, *Joseph Kessel ou Sur la piste du lion*, Paris, Plon 1985. Pour remonter la piste des esclaves, Kessel a fait appel à Henry de Monfreid et fut accompagné par quatre amis, dont Emile Peyré, médecin militaire, parfait arabisant qui lui traduisit les propos des « négriers ».

²⁰ Se reporter aux biographies : D. Grandclément, *L'incroyable Henry de Monfreid*, Paris, Grasset, réédition 1998 ; Ph. Baraduc, *Henry de Monfreid, flibustier de la mer Rouge*, Paris, Arthaud, 1998.

²¹ Kessel qui découvre un monde féodal, s'aperçoit que les individus qu'il croise, sont des esclaves rossés de coups à la moindre incartade. Il note qu'un homme ou une femme au visage négroïde ne peut être libre : un Amhara a le droit de s'approprier un Chamikalla, un Sidamo, un Oualamo, un Oromo, etc.



Colonne d'esclaves, photo prise par Kessel en 1930.
Olivier Weber, *Kessel, le nomade éternel*. Arthaud, 2006.

où ils ont été ravis par des chasseurs d'hommes, ils ont marché pendant des centaines de kilomètres avant d'atteindre la région d'Harrar où ils ont été rachetés par Saïd, leur nouveau maître. Mis en confiance, ce traitant livra des informations sur son commerce. En cours de route, si un chef de village éthiopien avait besoin d'argent, le traitant lui prêtait la somme requise, en échange de « marchandises humaines ». Autre mode opératoire : la chasse aux esclaves. Kessel assista à une scène de rapt : l'un des fidèles lieutenants de Saïd, tapi au fond d'un défilé étroit, bondit sur une jeune fille qui vaguait à ses occupations. Cette captive grossit la caravane convoyée, mais Kessel tourmenté par ce qu'il avait vu, la racheta 30 livres, avec promesse qu'elle regagnerait son village.

Par ailleurs, désireux d'aller jusqu'au bout de son reportage, malgré les fatigues et les privations du périple de près de cinq semaines, Kessel qui n'avait pu être embarqué avec les esclaves, chercha à gagner le Yémen.



Le butre de Henry de Monfreid, photo prise par Kessel en 1930.

Olivier Weber, *Kessel, le nomade éternel*. Arthaud, 2006.

Henry de Monfreid mit alors à sa disposition son voilier de seize mètres et son équipage de neuf marins. Lors de la traversée du détroit du Bab el Mandeb, le *Mousterieh* affronta une terrible tempête et parvint, à l'aide de la seule voile nommée « fortune carrée », à s'abriter dans une île volcanique. Là, Kessel trouva amarré un butre, également venu se mettre à l'abri : c'était un navire de négrier. Les passeurs qui n'avaient pas prévu de vivres pour longue traversée demandèrent des rations de biscuits et de riz à Kessel, pour nourrir leur « cargaison humaine » : le journaliste reconnut les esclaves du traitant Saïd.

Son reportage²² *Marché d'esclaves* publié sous forme de feuilleton par *Le Matin* décrivait méticuleusement la longue marche de ce convoi au travers

²² Son reportage fut lancé avec des moyens publicitaires que Paris n'avait jamais connus, des milliers d'affiches porta couvrirent les murs. Dès la parution du premier article, à la Une sur quatre colonnes le 26 mai 1931, le tirage du *Matin* augmenta de 150 000 exemplaires. La pression des lecteurs du *Matin*, qui réclamaient toujours plus de dépaysement pour oublier les méfaits de la crise américaine, fut telle qu'elle poussa Kessel à publier, dès



La une du *Matin*, juin 1930.
Olivier Weber, *Kessel, le nomade éternel*.
Arthaud, 2006.

de la CFS, jusqu'au moment de son discret embarquement au fond du golfe de Tadjoura pour la péninsule arabique. Outre de précises informations sur la route empruntée par les traitants, Kessel abordait l'aspect lucratif de ce commerce humain (prix de vente des esclaves selon l'âge et le sexe, droits de douane payés par les traitants). Plaidoyant pour la fin du commerce des hommes, il fustigeait deux monarchies féodales de la contrée qui l'enouageaient : l'Éthiopie – le régent Tafari avait introduit timidement des lois pour combattre l'esclavage et la traite – et le royaume du Hedjaz et du Nedjd, fondé par Ibn Séoud en 1927.

« L'esclavage existe aux portes même de la civilisation », déclarait Kessel au retour de cet étrange périple. Manière de reconnaître que la communauté internationale était coupable de fermer les yeux et d'accuser la France, puissance administrant la CFS, incapable d'enrayer la traite qui transitait sur son sol. Qu'en était-il ?

le 23 juin, *Les Secrets de l'Arabie* qui eurent autant de succès que la chasse aux esclaves en Éthiopie. Par ailleurs, il faisait paraître dans *Gringoire* une autre version de son expérience, sous le titre « Sous le ciel abyssin ».

2.3. Combattre la traite : une priorité des administrateurs français ?

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, Lauret, gouverneur de la CFS, réclamait au ministre des Colonies des moyens accrus pour réprimer les traitants. Sans moyens de coercition, la traite se maintenait, car 25 militaires répartis sur 150 km entre Obock et la frontière avec l'Erythrée italienne, ne pouvaient efficacement surveiller les points d'embarquement des esclaves acheminés depuis l'Éthiopie. La police des mers n'était pas mieux lotie. Il recommandait d'occuper effectivement le pays Afar, principalement le sultanat de Tadjoura, en créant un poste administratif et quatre nouvelles garnisons. « Si on occupe Tadjoura, il y aura lieu de surveiller la côte de ras Syan à ras Doumeira, car il est évident que le commerce deviendra important sur cette côte où, en divers endroits, les boutres peuvent aborder et faire la contrebande. C'est à ce prix que la répression pourra être efficace »²³, insistait-il. Or il quitta son poste en 1924, sans avoir pu réaliser ce qu'il préconisait, laissant à son successeur, le gouverneur Chapon-Baissac, le soin de le faire. Ce dernier fit de la répression des activités illicites, son objectif prioritaire, d'où les tensions avec Henry de Monfreid, aventurier sans scrupule et contrebandier notoire.

Renforcer la surveillance côtière pour prévenir l'embarquement des d'esclaves²⁴, tel fut un de ses buts. À compter de 1926, quatre forts s'édifièrent sur les sites côtiers de Doumeira, Mouhlélé, ras Syan et Godoria, tenus par 8 gardes. Au total, 60 hommes répartis en six postes surveillaient 150 km de rivage, du sud de Tadjoura à l'Erythrée. Certes, ce dispositif renforcé, avec doublement des effectifs, montrait la fermeté de la France pour lutter contre les traitants, mais c'était encore bien insuffisant !

L'arsenal juridique s'étoffait. Chapon-Baissac promulgua de nouveaux arrêtés pour dissuader les contrevenants : tout boutre qui s'approchait à moins de 500 mètres du rivage, était considéré comme suspect et les militaires devaient l'inviter à gagner le rivage pour vérifier sa cargaison. En cas de non-obtempération, à la quatrième sommation, ils ouvraient le feu, en visant le mât, puis l'équipage. Dans les faits, ces petits postes isolés n'avaient

²³ CAOM, Affaires politiques 696. Lettre du gouverneur de la CFS, Lauret, à M. le ministre des Colonies, le 23 mars 1921.

²⁴ CAOM, Affaires politiques carton 696, dossier 1 et carton 693, dossier 1.

pas l'armement dissuasif pour contraindre les traitants, comme en font état les journaux des poste !

Toutefois, à compter de 1928, des signes de changement se dessinaient. Chapon-Baissac lança une politique pour contrôler la CFS intérieure, mettant fin au dualisme entre Djibouti-ville où s'exerçait la souveraineté de la France, et l'hinterland laissé aux mains des chefs locaux. La réforme administrative de 1928 créa trois cercles administratifs : Djibouti, Gobad-Dikkil, et des Adaëls. Occuper la CFS, c'était interdire aux traitants d'accéder à la mer, *via* le territoire français. L'occupation de Tadjoura réclamée depuis près de trente ans, se réalisa en mars 1928 ! Le Gouverneur profita de la succession du sultan²⁵, pour détacher soixante gardes à Tadjoura qui tinrent garnison dans un fort doté de trois canons. Les premières années d'occupation furent tendues : massacre de trois gardes à Agraf Eylal, décès du chef de poste, M. Thiebaut, sans doute empoisonné. Afin de mieux tenir le sultanat afar, en avril 1931, Tadjoura devenait chef-lieu du cercle des Adaëls, à la place d'Obock.

Pour mieux contrôler l'espace et les hommes, des moyens furent dégagés. Des tirailleurs commandés par des officiers français remplacèrent les gardes indigènes ; des pistes carrossables furent ouvertes pour relier Tadjoura aux postes voisins d'Obock et de Dikhil ou pour accéder aux monts Mabla, région sensible par où transitaient les convois d'esclaves qui cherchaient à atteindre la côte ; enfin, une piste était aménagée à Obock en 1935 pour les avions chargés de la surveillance aérienne. Par ailleurs, l'arrêt du 6 novembre 1928 avait créé un peloton méhariste, à la charge du budget local, ayant comme mission la sécurité des voies de communications intérieures et la surveillance du mouvement caravanier. Pour tenir 23 000 km², le gouverneur de la CFS disposait en 1931 de 258 gardes ou méharistes recrutés localement et de 120 tirailleurs sénégalais. Moyens encore trop dérisoires :

²⁵ Selon la tradition, à la mort du sultan Mahammad Arbâhim survenue le 6 août 1927, le vizir Habib Houmed (famille Dinitte) devait lui succéder. Mais le gouverneur Chapon Baissac, en conflit avec le vizir soupçonné d'avoir soutenu l'attaque meurtrière des miliciens à Agraf Eylal, s'oppose à sa nomination (Habib Houmed est déporté à Madagascar) et confère en décembre 1928 l'investiture à l'un des fils du sultan défunt, Houmed Mahammad Arbâhim, en violation de la coutume.

sombra mystérieusement en 1930²⁶. Toutefois, observateurs et diplomates européens en poste en mer Rouge regrettaient que ce déploiement répressif ne s'accompagnât pas d'un contrôle renforcé du déplacement des individus. Ils recommandaient, en vain, aux puissances coloniales (Grande-Bretagne, Italie, France) de délivrer des passeports à tous ces ressortissant, y compris africains, quittant les ports africains de la mer Rouge ²⁷.

Les dispositions adoptées par l'administration française de la CFS – certes limitées –, ont toutefois gêné les traitants contraints à rentrer dans la clandestinité, comme en témoignèrent Kessel ou Monfreid : caches discrètes pour rassembler la caravane, marche de nuit, embarquement dans des sites déserts, attente des meilleures conditions pour traverser la mer Rouge.

La traite entrée dans la clandestinité animait encore les circuits commerciaux du territoire de la CFS. Alors que la politique volontariste impulsée par la France pour enrayer ce commerce humain qui transitait par la CFS, commençait à porter ses fruits, le reportage de Joseph Kessel « popularisa » le drame humain de ces milliers d'Africains arrachés à leurs villages. Les lecteurs, informés par ce journaliste de grand renom, pouvaient croire que la traite des esclaves sévissait ouvertement en Afrique orientale, alors qu'au tournant des années trente, elle entrait dans sa phase de « repli ». Synergie amplifiée par le succès des romans d'aventures. En effet, encouragé par le succès de ses reportages sur l'Arabie et l'Éthiopie, Joseph Kessel s'attela à la rédaction de deux romans d'aventures, dont l'intrigue reposait sur son vécu, livrant en juin 1930, *Marchés d'esclaves* (titre au pluriel alors que le reportage, publié sous forme de feuillets dans le *Matin* était au singulier), puis en 1932, *Fortune carrée*. La traite n'y était pas, contrairement au premier, un thème majeur, mais le destin de l'esclave Yasmina qui accompagnait les aventuriers et les esclaves de la plantation du Harrar en rappelaient l'existence. Quelques données informatives sur le traitant Saïd²⁸ «qui venait d'une

²⁶ CAOM, 1 Affpol, c. 696, dossier 1.

²⁷ L'intervention du Cherif Ibrahim à l'Académie des sciences d'outre-mer, lors de la séance du 7 mai 1931, s'achève sur cette conclusion, que défendait par ailleurs, le quai d'Orsay. Il livre une carte de mer Rouge, où ne figure la route des esclaves qui aboutit sur le golfe de Tadjoura ; en revanche, on y trouve celles qui débouchent à Souakim, port du Soudan anglo-égyptien, et à Massawa (Érythrée italienne) !

²⁸ J. Kessel, *Fortune carrée*, Editions Julliard, 1955, p. 182.

crique pas loin de Raïeta où il avait embarqué, pour l'autre côté de l'eau, vers son pays, Djizan, qui se trouve entre le Yémen et le Hedjaz, une bonne cargaison d'esclaves», sur la piste empruntée par les esclaves « un chemin terriblement difficile et dangereux qui passe chez les Abyssins, les Issas, les Danakil, qui doit se faire en quatre jours ».

La notoriété de Kessel et son sens de l'amitié contribuèrent à lancer un nouvel auteur, Henry de Monfreid, dont les romans *Les Secrets de la mer Rouge*, *Aventures en mer*, *La Croisière du haschich*, *Le Lépreux*, etc., et le journal de bord²⁹ décrivaient fidèlement les produits de contrebande (armes et munitions, drogue, esclaves) et les réseaux des activités illicites, qui existaient en Afrique orientale durant l'entre-deux-guerres. Après la guerre de 1939-45, alors que la traite avait disparu de l'Afrique orientale, le souvenir de cet odieux trafic restait gravé dans la mémoire des Occidentaux. En effet, les nouvelles générations de jeunes découvraient la Corne de l'Afrique des années trente, soit par les rediffusions des œuvres de Kessel ou de Monfreid, soit par des romans inédits, tels *Tous n'étaient pas des anges* (Plon, 1963) de J. Kessel ou *L'Esclave du batteur d'or* de Monfreid, publié en 1958. Ce dernier roman reconstituait l'histoire étonnante d'Amina, jeune Ethiopienne, vendue par son père au marchand arabe Saïd Safi, puis acheminée avec cinq jeunes filles de 12 à 14 ans et trois garçons vers une crique du Ghoubet, pour être déportée au Yémen où elle fut acquise par un riche batteur d'or. Ce roman d'aventures, coupé de tout repère chronologique, regroupe donc tous les poncifs et les stéréotypes sur les aventuriers de la mer Rouge : le marchand d'esclaves, les plongeurs soudanais dont certains étaient prêts à tuer pour voler la récolte perlière, l'orfèvre d'origine israélite implanté au Yémen, la jeune fille réduite à l'état de marchandise, la longue et douloureuse marche des esclaves arrachés à leurs villages :

²⁹ Édités au cours des années 1930, grâce au soutien de Joseph Kessel, les romans d'Henry de Monfreid séduisirent les lecteurs français. L'auteur ne cherchait pas à dissimuler ses entreprises à la limite de la légalité, telle trafic du haschich. Il se présentait comme un commerçant, aventurier sans scrupules, en butte à l'hostilité de l'administration coloniale. Outre ses romans, Monfreid relate ses faits dans un journal écrit de 1913 à 1971, partiellement publié: *Journal de bord*, Paris, Arthaud, 1984.

Faredj apprit que l'Arabe Saïd Safi avec sa caravane était parti depuis deux jours, sur la piste de Tchertcher, la plus courte pour atteindre le Harrar. De telles caravanes sont lentes à cause de précieuses marchandises qu'elles transportent. Celle-ci se composait de cinq jeunes filles de 12 à 14 ans et de trois enfants mâles, beaucoup plus jeunes.³⁰

Ces romans qui furent des succès d'édition connurent, avec les adaptations filmées, un nouvel élan. L'année 1937 vit le premier tournage des *Secrets de la mer Rouge* par Richard Pottier, avec Harry Baur et Henry de Monfreid tenant son propre rôle. *Fortune carrée* fut produit en 1958 par le consortium Pathé, avec l'acteur Paul Meurisse dans le rôle de l'aventurier Mordhom. Enfin, la première série en couleur de la télévision française, réalisée par Pierre Lary en 1966, adaptait les *Secrets de la mer Rouge*. Romans et films entretenaient le mythe d'une Corne de l'Afrique, bastion de la traite des esclaves, terre des trafics les plus illicites, théâtre de toutes les aventures. Idées reçues confortées par la bande dessinée, dont les vignettes de Hugo Pratt dans *Les Ethiopiennes* (Casterman, 1978).



³⁰ H. de Monfreid, *L'esclave du batteur d'or*, Castor Poche, Flammarion, 1990, p. 44.

3. Conclusion

Les différentes sources européennes mobilisées livrent des données sur un des flux qui alimente la traite orientale et sur une des routes qui traverse les sultanats afars : au XIX^e siècle, Tadjoura est le port d'embarquement des esclaves déportés vers le monde ottoman narratives. Itinéraires suivis par les convois d'esclaves et modes opératoires des traitants se précisent, sans être en mesure d'estimer l'ampleur du trafic.

Force est de souligner que la colonisation française ne parvient à endiguer ce commerce humain que très tardivement, à la fin des années 1920, au lendemain d'une vive campagne antiesclavagiste. A partir de là, la traite qui transite par la CFS, entre dans la clandestinité. La route des esclaves continue à déboucher sur des sites discrets du golfe de Tadjoura, au fond du Goubbet. Endiguée mais non enrayée, la traite en déclin se maintient. L'occupation italienne de l'Ethiopie, après la campagne militaire de 1935-36, et la militarisation de la CFS pour se préparer à une éventuelle menace de la part de Mussolini accélèrent le processus en vue de tarir ce trafic des hommes. La mer Rouge reste bien un bastion de la traite tardive, comme le répand dans l'opinion les romans d'aventures, les reportages et les films qui en dénonce le caractère inhumain.

De nombreuses zones d'ombre demeurent : l'origine des esclaves, Soudanais ou Ethiopiens ? ; la nationalité des traitants. Sont-ils des autochtones ou viennent-ils de la proche Arabie ? Henry de Monfreid, s'il s'en défend, prit-il part à ce trafic des hommes ? Dans l'état actuel des sources, il est plus aisé de saisir l'évolution des flux et les pratiques. Ce chantier entr'ouvert peut-il être défriché avec d'autres sources et d'autres témoignages ?

