

## Le magendo

### Essai sur quelques aspects marginaux des échanges commerciaux en Afrique orientale

**M**AGENDO est un mot d'origine swahili qui s'est répandu en Ouganda vers la fin du règne d'Idi Amin Dada pour désigner le phénomène du marché noir par lequel la population assurait la survie des échanges économiques. Peu à peu, au fur et à mesure de l'approfondissement du borbier ougandais, entre 1979 et 1982, le mot a gagné les pays et régions limitrophes, Rwanda, Est du Zaïre, Sud du Soudan, ensemble du Kenya et, en s'étendant, il s'est diversifié. Il a perdu son sens strictement technique de « marché noir » pour acquérir parmi la population africaine celui de « débrouille », de « système D », tandis que pour les Européens et les Indiens, il s'est gauchi jusqu'à devenir synonyme d'escroquerie, de corruption, presque de criminalité. En septembre 1982, une jeune Indienne de Mombasa nous confiait que son mari venait d'être emprisonné pour *magendo*, et cela signifiait, dans ce cas, infraction à la législation des changes. Pour un Africain, au contraire, le *magendo* n'a rien de délictueux. C'est une forme d'activité économique parfaitement admissible, qui contourne simplement des réglementations perçues comme tâtilloannes, tracassières et créées pour permettre à la bureaucratie d'État de prélever sa dîme de gré ou de force. Souvent, et à bon droit, il considère que le *magendo* représente, à travers l'artificialité des frontières officielles, une forme de solidarité sociale et, par delà la lettre rigide de réglementations dépassées par la réalité des événements, un moyen précieux de maintien des échanges commerciaux menacés. Nous allons tenter de voir brièvement, en nous appuyant sur des exemples récents concrets, les formes de ce détour économique. Une remarque, cependant, avant d'envisager la situation pratique de notre zone de référence (Kenya, Ouganda, Sud-Soudan) : il n'est pas possible

de créer de belles catégories bien nettes de commerce « officiel » et de commerce « illégal » : d'une part, les mêmes hommes, les mêmes entreprises, les mêmes moyens matériels participent souvent des deux. D'autre part, le *magendo* ne pourrait exister sans une relation variable de complicité entre les « officiels » et les « officieux » ; cela peut aller d'une relation symbiotique de coopération ou de parasitage à une quasi-substitution, dans le cas de l'Ouganda, où le *magendo* est devenu une activité à plein temps, sinon de l'État, du moins de beaucoup de ses agents.

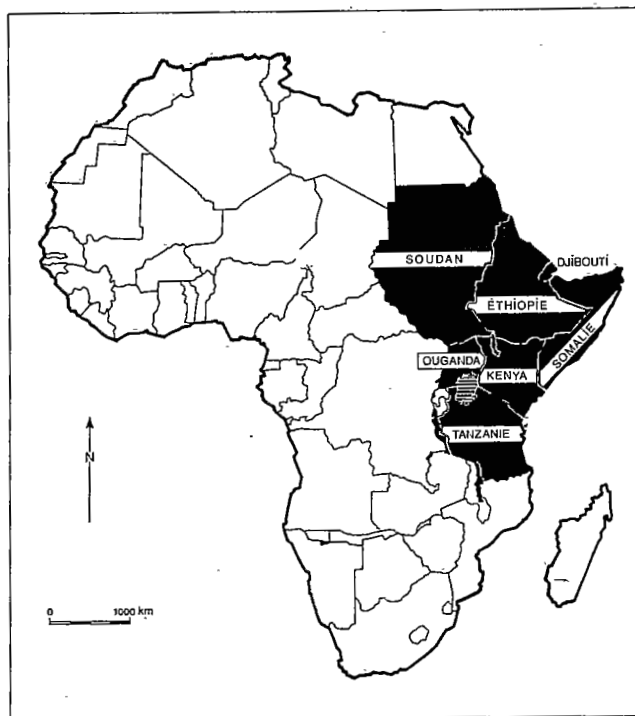
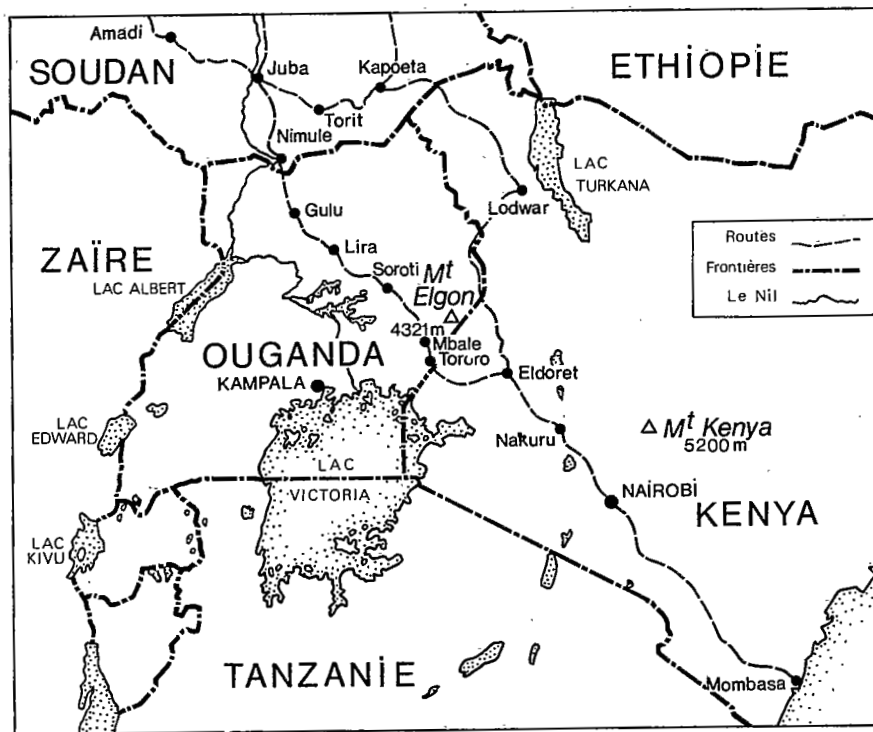
Au Sud du Soudan, le *magendo* est un mode de vie qui s'est calmement imposé depuis la fin de la guerre civile (février 1972) pour pallier les insuffisances criantes d'une économie dont la reconstruction n'a jamais été assurée. Si nous voulons résumer rapidement — et de manière forcément sommaire — quelques traits saillants, nous pouvons mentionner que :

- Le Sud-Soudan a été marqué par dix-sept années (1955-1972) d'une guerre civile impitoyable qui a laissé en ruines l'infrastructure du pays. Aujourd'hui encore, de nombreux bâtiments publics demeurent abandonnés, leurs façades toujours marquées d'impacts de balles ; les ponts n'ont pas été rétablis ou sont des ouvrages provisoires ; écoles, hôpitaux, centres administratifs sont quasiment inexistantes, et ceci sur une zone plus grande que tout le territoire du Kenya.

- Le Soudan, pris globalement, a la plus forte dette extérieure du continent, sans doute plus de six milliards de dollars US. Le Sud est la partie la plus pauvre, enclavée, presque totalement dénuée de moyens de transports ; son économie officielle est presque entièrement contrôlée par des intérêts nordistes musulmans qui sont perçus localement par la population noire comme profondément étrangers.

- La création, aux termes des accords d'Addis-Abeba, en 1972, d'un exécutif indépendant à Juba a superposé à la bureaucratie de Khartoum une seconde bureaucratie proprement sudiste, aux dents longues, et qui, tant par souci de surenchère nationaliste que par désir de renforcer son existence, tend encore à ralentir par ses demandes le rythme des échanges économiques.

Commercialement, l'artère vitale est la route de Mombasa, ou plutôt les routes de Mombasa. Il ne faut évidemment pas perdre de vue que, dans une économie essentiellement autosubsistante comme celle du Sud-Soudan, le commerce n'est quantitativement qu'un appoint. Mais, qualitativement, cet appoint est souvent essentiel, même en brousse. Il n'y a pratiquement aucun commerce de masse entre le Nord et le Sud : la route qui descend de Khartoum par Kosti, Malakal, Malek et Mongalla n'est — diffi-



LES HAUTS-LIEUX DU MAGENDO

lement — praticable que six mois par an et elle est longue de 1 350 km. Par ailleurs, les liaisons fluviales, assurées tant bien que mal sur le Nil par des barges hors d'âge, prennent des semaines de voyage, surtout en saison de hautes eaux, et les cargaisons attendent parfois six mois ou plus leur embarquement, jusqu'à souvent être rendues hors d'usage avant même d'être mises à bord. Dans ces conditions, presque tout le commerce se fait avec le Kenya. La route « officielle » de Mombasa remonte sur Eldoret et traverse l'Ouganda par Soroti, Lira et Gulu, la route « officieuse » remonte à travers le pays turkana sur Lodwar et rejoint Juba par Kapoeta et Torit. Lorsqu'en 1979 les combats marquant la chute d'Idi Amin, puis, de nouveau en 1980, l'extension des troubles au Karamoja fermèrent la route « officielle », l'autre prit le relais, malgré deux cents kilomètres en plus, l'absence de ponts, l'état presque constant de dissidence de l'ethnie Toposa et celle sporadique des Lotuko, et une route dans un état tel qu'en saison des pluies il faut un mois pour parcourir ses quelque 1 400 km. Il est certain qu'outre les considérations matérielles, le Sud préfère commercer avec l'Afrique tropicale, et selon ses méthodes, plutôt qu'avec son propre Nord islamisé.

Aujourd'hui il y a deux types de commerçants sur la route du Soudan : les agents de deux ou trois grandes compagnies — dont une au moins est une multinationale d'origine allemande — et les indépendants. Les grands camions semi-remorques des compagnies doivent se cantonner à la traversée de l'Ouganda, de nouveau praticable, tandis que les indépendants, avec des véhicules plus petits, préfèrent souvent la route du Nord. Les uns et les autres, selon des schémas divers, rentrent dans les circuits du *magendo*. Un indépendant roule dans un camion cinq tonnes qui lui a coûté 350 000 shillings à Nairobi (1). Un voyage lui coûte 5 200 shillings de fuel et environ 4 000 de salaires, assurances, primes et frais divers. Le bénéfice brut d'un aller-retour (le retour se fait quasiment à vide) est d'environ 20 000 shillings et, en forçant, on arrive à vingt voyages par an : le véhicule est amorti en dix-huit mois. Dans l'état actuel des routes, la vie maximum du camion est de cinq ans. Les propriétaires sont souvent d'anciens chauffeurs qui ont réussi à économiser, largement sur la base du *magendo*. La cargaison Sud-Nord est composée de bière (6 shillings et demi à Nairobi, deux livres soudanaises, soit 20 shillings à Juba), de cigarettes (même rapport de prix), de thé, de pièces de rechange automobiles et autres (introuvables à Juba), et même de courrier qui ne parvient de Khartoum que lorsque l'aéroport

(1) Au taux de change officiel, 10 F = 18 shillings = 13 ou 14 livres soudanaises (été 1982).

est ouvert et qu'il y a du kérosène, c'est-à-dire environ la moitié du temps seulement. La plupart des bureaux, entreprises et organisations à Juba préfèrent contacter un des transporteurs qui devient une sorte de poste officielle, se faire expédier leur courrier à Nairobi et le faire ensuite monter par la route. L'étape « officielle » du *magendo* se passe à la douane de Juba, complètement surchargée, où les camions attendent deux à trois jours leurs documents d'entrée. Deux jeux — ou plus — de connaissements permettent de présenter à l'issue de cette attente une cargaison sensiblement différente de celle qui a quitté le Kenya. Les officiels de Kapoeta, en chemin, ou ceux de Nimule sur la route du Sud, ont souvent visé le « bon » jeu de documents sans visite du chargement. Plus souvent que par des sommes d'argent, la corruption se fait en nature — une partie de la cargaison — car c'est double bénéfique pour le fonctionnaire qui revendra ensuite les marchandises beaucoup plus loin en brousse, à un prix encore plus élevé qu'à Juba.

Le chauffeur d'une grande entreprise, plus lié à des comportements légaux, « cache » sur son grand semi-remorque des produits de contrebande achetés avec ses capitaux propres. Un chauffeur habile et qui sait être généreux avec les douaniers, gagne jusqu'à 7 000 shillings par voyage, un bon moyen d'économiser pour l'achat de son propre véhicule. Étant donné l'extrême disette de tout à Juba (la ville — 100 000 habitants — n'a plus d'électricité faute de pouvoir réparer sa centrale en panne), les hôpitaux, voire les organisations charitables se procurent des médicaments ou d'autres produits par le biais du *magendo*. Une grande organisation internationale qui agit au Sud-Soudan tant pour aider les populations locales que pour secourir la masse des réfugiés ougandais victimes de la guerre civile, a importé ainsi l'an passé une très importante quantité de céréales qui auraient été bloquées par les autorités de Khartoum si les procédures ordinaires avaient été suivies. Les clients du *magendo* vont du petit restaurateur qui achète de la bière, au ministre qui cherche une pièce de rechange pour sa Mercedes. Au retour, les chauffeurs indépendants et ceux des grandes compagnies sont désormais sur un pied d'égalité. Roulant à vide — on rapporte quelques machines, pompes, compresseurs ou autres à réparer à Nairobi, des bouteilles de propane à remplir, quelques peaux —, ils récoltent les exportations clandestines, font du transport de personnes et véhiculent des nouvelles. On redescend du Soudan du *bhang* (cannabis) qui se fume et du *khat* qui se mâche, tous deux moins chers qu'au Kenya et dont on pourra décupler la valeur si on parvient à le revendre à des touristes de Nairobi. Passé Kapoeta, sur la route de Lolimi, dans une zone particulièrement isolée, les Toposa vendent de la poudre d'or et du mercure exploités clandestinement dans les col-

lines. Ils demandent en échange des pommes de terre, de l'huile de cuisine, des cigarettes et de la viande en conserve. La drogue, elle aussi, est le plus souvent payée en nature. Mineurs et cultivateurs clandestins entrent dans le réseau du *magendo* d'autant plus volontiers que non seulement ils n'ont à satisfaire à aucune tracasserie administrative, mais qu'ils obtiennent des paiements en nature leur apportant ce qu'ils veulent vraiment. Les passagers, par contre, payent en argent liquide, environ deux livres soudanaises pour 150 km. Les camions qui effectuent ces transports sont souvent les seuls moyens de circuler autrement qu'à pied, sur des distances de plusieurs centaines de kilomètres, et, loin de les décourager ou de leur demander une quelconque licence, les autorités de police sont souvent les premières à y avoir recours. Les chauffeurs avouent des bénéfices de 1 000 à 2 000 shillings pour un voyage de retour ainsi exploité, mais nos propres observations nous amèneraient plutôt à doubler cette somme. Les nouvelles circulent aussi suivant ces canaux : nous avons ainsi assisté à la propagation de l'annonce de la tentative de coup d'État à Nairobi (1<sup>er</sup> août 1982), en pays Toposa et Lotuko où le swahili n'est pas compris et où, par conséquent, la radio kenyane n'a guère d'écoute. Les chauffeurs répercutaient la nouvelle, lui donnant évidemment l'interprétation qui leur paraissait adéquate, et c'est cette version-là, avec ses enjolivures, ses naïvetés, ses erreurs et sa brutale franchise, qui passait, et pas la version officielle édulcorée. Il y a aussi un *magendo* des idées.

Ce que l'enclavement, les mauvaises routes, les dissidences tribales et les séquelles du conflit Nord-Sud causent au Soudan, la guerre civile larvée l'amène en Ouganda. De fait, le *magendo* existe en Ouganda sous une forme ou sous une autre, depuis l'expulsion des Indiens en 1972, mais ce n'est qu'à partir de 1977, au moment où la baisse du prix du café a finalement entraîné dans sa chute l'étrange économie aminienne, qu'il est devenu prédominant. Et là, nous avons une situation très différente de celle du Sud-Soudan. Avant 1972, l'économie ougandaise était l'une des plus prospères d'Afrique orientale ; l'infrastructure routière, administrative, éducative, hospitalière du pays était excellente et les relations avec le Kenya absolument sur un pied d'égalité. Le *magendo* n'est donc pas, comme au Sud-Soudan, un moyen de fonctionnement commercial normalement anormal, mais une forme de survie désespérée, de déchéance économique perçue comme telle par ses acteurs. Là, les obstacles ne viennent pas de la nature ou de la pauvreté, mais de la politique et des hommes. En Ouganda, tout se vend puisqu'il n'y a rien à acheter, mais les marchands préfèrent évidemment importer les produits qui se vendent le plus cher. Curieusement, il ne s'agit guère, comme au Soudan, de produits « masculins », mais plutôt

de marchandises telles que tasses et bassines en plastique, savon, détergents, produits de beauté, médicaments, vêtements qu'on lierait plus ou moins à une économie « féminine ». Encore qu'il ne s'agisse là que d'une observation tendancielle et invérifiable, cela irait cependant dans le sens du glissement du pouvoir d'achat des hommes vers les femmes, qui était déjà particulièrement sensible au début de la décennie précédente et qui aurait pu se trouver renforcé par les années d'épreuve vécues depuis 1977.

Les importations en provenance du Kenya sont très souvent le fait de très petits opérateurs, fréquemment des femmes, qui passent la frontière en affrétant un *matatu* (taxi collectif) et en suivant la grande route Tororo-Jinja-Kampala. Dans la plupart des cas, les acheteurs-revendeurs ougandais sont des militaires et les négociations sont extraordinairement dangereuses, l'ivresse et le maniement intempestif des armes à feu y jouant un très grand rôle. Alors qu'au Soudan les bénéfices sont de l'ordre de 70 à 100 %, en Ouganda, ils sont en chiffres bruts de 1 000 %. La moitié en est cependant immédiatement reperdue à cause du taux de change officieux d'environ 350 shillings ougandais pour un dollar US ou 25 pour un shilling kenyan. Ce taux tient, outre à la situation économique désastreuse de l'Ouganda, au monopole des devises détenu par les deux seules groupes à même de s'en procurer, les militaires et les contrebandiers du café. Ils ne sont parfois d'ailleurs qu'un seul et même élément et la rumeur publique décrit abondamment les mécanismes d'un *magendo* d'État, concurrent d'un *magendo* privé, qui opère avec le concours de responsables de l'armée et de ceux de l'Uganda Coffee Marketing Board — quand ils ne sont pas les deux à la fois. Mais, comme le prix du café sur le marché kényan est quatre à cinq fois plus élevé que celui que paye l'organisme officiel d'achat ougandais, une véritable course de vitesse est engagée pour la revente clandestine de la récolte dont une bonne partie franchit à dos d'homme les pentes du mont Masaba avant que les militaires ne parviennent à mettre la main dessus. Les exportateurs de café, officiels, clandestins ou illégaux d'État, sont les seuls à détenir les précieuses devises nécessaires aux achats *magendo*. Le vendeur *magendo* kényan, après avoir payé le « pesa kwa chai » (« l'argent pour le thé ») aux douaniers et reconverti sa masse de shillings ougandais dévalués en monnaie kenyane réexportable, retire quand même de l'opération un bénéfice net de l'ordre de 400 %, ce qui continue à attirer vers ce circuit un grand nombre d'opérateurs, en dépit des risques physiques particulièrement élevés.

Nous nous sommes particulièrement intéressé ici au *magendo* commercial. Mais en Ouganda, aujourd'hui, tout est *magendo*.

Par exemple :

- Un professeur possède une automobile, mais pas de devises : un collègue étranger, payé en devises, convient de lui fournir les pièces de rechange nécessaires. Comme il y a un véritable phénomène de fuite devant la monnaie, il refuse cependant d'être payé en shillings ougandais. Son collègue ougandais, qui possède une vache, le dédommage en le fournissant régulièrement en lait, produit rare et difficilement trouvable. Il convient d'ajouter, pour mieux comprendre l'importance de cet exemple, que l'entretien de l'automobile n'est pas une question de luxe ou de confort. La voiture de tourisme, transformée en camionnette, représente la seule chance de survie pour une famille de neuf personnes, étant donné que le salaire du professeur (en shillings dévalués) fournit à peu près de quoi nourrir les siens pendant deux jours par mois. Il tire 97 % de ses revenus de la vente en ville des produits de sa ferme située à plus de 100 km et pour le transport desquels l'usage de la voiture est vital.

- Les voitures sont « cannibalisées », mais mieux qu'à Cuba dans les années soixante, car les mécaniciens proposent des pièces de « presque » origine, ayant peu à peu découvert qu'on arrivait à adapter tant bien que mal une pompe à essence de Toyota sur une 504, etc.

- Les soldats qui ont des armes, mais pas de nourriture, se louent pour remplacer les diverses forces de l'ordre défaillantes. Par exemple, ils relèvent les loyers impayés et procèdent à l'expulsion des locataires trop mauvais payeurs. Comme il arrive que les locataires prévenus engagent eux-mêmes leurs propres soldats pour s'opposer à une expulsion, l'occupation d'un appartement peut donner lieu à de véritables conflits armés.

- Les commerçants, dans l'impossibilité complète de trouver du papier d'emballage, rachètent auprès des fonctionnaires des ministères et des divers services para-étatiques, le contenu des vieux dossiers. Les archives se trouvent ainsi radicalement recyclées sur la place publique avec, occasionnellement, des conséquences individuelles cocasses ou tragiques.

L'extension du *magendo* comme phénomène économique et culturel transnational dépend de chaque situation locale, mais elle entraîne des conséquences globales. Du côté kényan d'abord : le Kenya est fournisseur dans le(s) système(s) du *magendo* et il en bénéficie notablement. La plupart des marchands kényans engagés dans ces réseaux semblent être des Kikuyu issus de la très petite bourgeoisie ou même directement du paysannat. Ils opèrent avec des moyens financiers très réduits, mais obtiennent des taux de profit très élevés, à la mesure des risques encourus : sans revenir sur le danger constant du *magendo* ougandais, même au Soudan



les risques physiques ne sont pas négligeables : fin août 1982, deux camions ont été attaqués sur la route Juba-Kapoeta, avec mort d'hommes dans les deux cas, et l'état des routes rend le spectacle d'un *souk lorry* au chassis brisé net ou renversé au fond d'un *wadi* tout à fait ordinaire. Les grandes entreprises évitent le *magendo*, encore que leurs employés, utilisant leurs ressources et leurs moyens de manière discrète, s'y livrent souvent à titre privé.

Du côté des récepteurs, la situation est très différente selon que l'on considère le Sud-Soudan ou l'Ouganda. Au Sud-Soudan, l'économie d'échange est encore très limitée et recourt souvent au troc. Le *magendo* n'est pas perçu comme un phénomène spécial, honteux ou extraordinaire. A vrai dire, son imbrication dans les réseaux « officiels » et le niveau de ses complications sont tels qu'il conviendrait plutôt de parler d'économie complémentaire que d'économie parallèle. Les exportations clandestines d'or, par exemple, ne pourraient s'effectuer officiellement, quand bien même les producteurs le désireraient, faute de l'existence de procédures adéquates.

Il en va tout autrement en Ouganda : alors qu'au Sud-Soudan la violence est sporadique et externe au système, en Ouganda elle est constante et en fait partie. L'économie n'est même pas parallèle, mais pillarde, et le fusil y joue un rôle aussi important que l'argent. A cela s'ajoute un sentiment de déchéance par rapport au souvenir récent de structures économiques adéquates et relativement efficaces, sinon toujours justes, qui ont plus ou moins fonctionné jusqu'en 1977, et ce à une échelle entièrement différente du Sud-Soudan. Des industries entières ont disparu en Ouganda — telle celle du coton — et la population se rabat sur le *magendo* comme les populations de l'Europe occupée se rabattaient sur le marché noir, faute de mieux. Hors du *magendo* « officiel » qui peut se procurer des devises et exporter ses bénéfices, on ne voit guère s'édifier de fortunes durables ; c'est plutôt une question de survie au jour le jour, alors qu'à Juba, les commerçants mi-officiels/mi-*magendo*, capitalisent leurs gains.

En Ouganda, une sous-culture délinquante se superpose au *magendo*, telle celle des Bayaye, les bandes de jeunes marginaux vivant en prédateurs largement sur les petits opérateurs *magendo* qu'ils « protègent » ou attaquent tour à tour. Loin d'être complémentaire d'une économie « normale » encore embryonnaire, le *magendo* est un cancer qui ronge les restes de ce qui a été une forme économique plus complexe. Les conséquences sociales sont donc tout à fait différentes.

En guise de conclusion, nous aimerions poser (ou plutôt tenter de poser, car toute certitude dans ce domaine vital mais très flou est particulièrement difficile à obtenir) le problème des limites. Géographiques et économiques, sociales aussi.

Géographiquement, l'ensemble du Kenya-fournisseur et des « clients » ougandais et soudanais constitue un tout interdépendant. Mais le Zaïre, au-delà, fonctionne lui aussi, dans de larges zones, sur le même modèle et il semblerait que le Ghana présente également des situations similaires. Économiquement, il s'agit de bien définir ce que nous entendons par *magendo* ou tout autre système équivalent : il ne s'agit en aucun cas d'une simple contrebande, mais d'un mode d'échange, voire de production de flux économiques globaux, et parfois même d'un mode de vie tout court. Le volume des flux, en l'absence évidemment de toute statistique, est extrêmement difficile à évaluer ; cependant, en ce qui concerne l'Ouganda, tous nos informateurs sont d'accord pour convenir que la masse totale des échanges *magendo* est très probablement de loin supérieure à celle du commerce officiel. Plus faible au Sud-Soudan, le *magendo* n'en constitue cependant pas moins un facteur absolument essentiel de l'économie. On a parfois voulu voir dans ces structures improvisées une substitution parfaitement logique et légitime des formes économiques plus classiques. Ce n'est pas notre avis.

Nous y voyons plutôt l'un de ces moments de ce que Weber appelait le « capitalisme aventurier », tel qu'il pouvait se présenter au XIV<sup>e</sup> siècle européen ; sans faire du Kenya une moderne Venise, force est de constater que la tendance à la capitalisation, à l'investissement et à la stabilisation des procédés est constante ; de même, les partenaires ougandais ou soudanais se réfèrent sans cesse à un point futur où les échanges se normaliseraient. Il s'agit à notre avis d'une réponse pleine de ressources et adaptée à des situations particulièrement difficiles, devant évoluer le jour où ces situations elles-mêmes se trouveraient modifiées, ce qui évidemment à l'heure actuelle ne semble guère proche.

Sans pour autant créer une nouvelle forme économique, cet état de mutation des flux commerciaux se poursuivra, avec des conséquences sociales — enrichissement d'une petite bourgeoisie prête à prendre des risques, institutionnalisation de la délinquance, affaiblissement et mépris des formes étatiques — tant que les conditions politiques et économiques qui l'ont fait naître continueront de prévaloir dans les zones où il s'est enraciné.