

## **LES ECHANGES CLANDESTINS ENTRE MADAGASCAR ET LA REUNION**

### **B. MAISON**

Ce que je voudrais montrer, c'est comment, dans un milieu donné, se développe une économie souterraine, à partir d'un exemple particulier, celui des échanges clandestins entre la Réunion et Madagascar.

L'île de la Réunion est un exemple intéressant, car ce département français, qui est à 12 000 kms de la métropole, est une représentation d'un pays industrialisé au sein d'un ensemble de pays en voie de développement, Madagascar, les Comores, les Seychelles... Mais, mis à part cet aspect de la vitrine de la France dans l'Océan Indien, l'île elle-même souffre de sous développement, avec une hypertrophie du secteur tertiaire, un développement industriel insignifiant, une forte dépendance alimentaire et un taux de chômage qui atteint 30 %, selon les données de l'INSEE.

Dans ce contexte, un île située dans un environnement économique tiers mondiste, un département d'un pays industrialisé, bien approvisionné en produits manufacturés et soumis à une législation qui est très proche de celle des départements métropolitains, mais marqué par le sous-développement, sont apparues des pratiques économiques souterraines plus ou moins marginales : là justement, on voit bien que le degré de marginalité dépend des points de références que l'on se fixe lorsqu'on étudie, je veux dire qu'une activité peut être considérée comme marginale par rapport aux normes sociales.

Les formes de manifestation d'une économie souterraine, telles qu'elles se sont développées sur le territoire réunionnais pourraient être regroupées sous trois titres : les activités liées à la tradition, les activités liées au sous développement de l'île, et enfin les activités liées à la situation géographique de l'île.

### **1. Les activités liées à la tradition**

Ce sont les activités traditionnelles qui se sont maintenues, surtout dans les zones rurales, mais aussi en milieu urbain, notamment à St Denis, capitale de la Réunion. Elles sont pratiquées en dehors de la législation que la France a imposée après la départementalisation de 1968. Ce sont des vestiges de l'économie traditionnelle ; elles représentaient en quelque sorte le support de la société traditionnelle, et restent sous-jacentes à la société rurale.

### **2. Les activités liées au sous-développement de l'île**

Ce sont des activités qui sont présentes sur l'ensemble de l'île tant en milieu rural qu'en milieu urbain, qui émanent du secteur moderne, comme la mécanique, le transport, etc. Sauf le cas du transporteur qui s'adresse à une clientèle inconnue, toutes ces activités sont exercées à l'intérieur d'un groupe d'interconnaissance. On peut voir que la limite entre ces deux types, 1 et 2, peut être discutable : en effet, si les activités traditionnelles, du premier type, se maintiennent en partie pour pallier à une économie déséquilibrée, les activités de ce deuxième type reposent aussi sur une organisation traditionnelle, basée sur des rapports personnels. Il n'y a pas encore d'étude sérieuse sur ces activités, mais il serait intéressant de voir s'il existe des pratiques clandestines propres à chaque ethnie en milieu urbain, par exemple.

3. Le troisième type d'activités, dont nous allons parler plus longuement ici, est lié à la situation géographique de l'île de la Réunion. Il existe un grand nombre d'échanges clandestins entre la Réunion et les îles voisines. La Réunion héberge de nombreux travailleurs immigrés souvent en situation illégale ; ce sont généralement des domestiques. Enfin, il y a le commerce clandestin. On va donc étudier ici les échanges entre la Réunion et Madagascar. Ces échanges sont relativement récents. Apparus dans les années 1980, ils se sont amplifiés depuis cette date. En fait, ils ont été mis en place pour faire face à la pénurie de produits de première nécessité que connaît Madagascar. C'est ainsi que chaque semaine, la compagnie aérienne malgache conduit à la Réunion des passagers qui viennent faire leurs emplettes (c'est leur expression). On a étudié ces échanges en abordant les points suivants : la préparation du

voyage, l'arrivée à l'aéroport de Gilo à Saint Denis, l'hébergement, le séjour, les échanges, les objets importés et exportés, et le retour à Madagascar. On terminera sur la question de savoir qui sont ces Malgaches qui se livrent à cette activité.

La préparation du voyage : en fait ce voyage doit être préparé dans les moindres détails de Madagascar : avant le départ doivent être prévus l'accueil à l'aéroport, l'hébergement et le passage des douanes au retour. Il y a d'abord l'achat du billet : il y a affluence et les places doivent être réservées trois mois avant le départ, uniquement auprès de la compagnie aérienne malgache ; on achète un billet touristique, valable de 6 à 30 jours, mais la durée du séjour dépasse rarement la semaine, car au delà, un certificat d'hébergement est nécessaire. Les agences de voyage se sont adaptées à la demande : elles proposent des voyages en groupe, offrant un billet gratuit à partir de 15 ; il semble que ce type de voyages groupés marche bien. C'est ensuite l'achat de devises : le montant autorisé par personne et par an est limité à 1 500 F français en 1985, ce qui, pratiquement, est peu. Divers stratagèmes sont alors mis en place, qui permettent de dépasser ce montant : d'abord le change au noir, soit avec les touristes, soit avec des familles qui se sont installées en France ; on peut encore inviter une personne à faire le voyage, en la prenant en charge, mais en récupérant les devises qui lui reviennent en échange. D'autre part, les voyageurs malgaches prennent avec eux toute la nourriture nécessaire durant le séjour, afin de minimiser les dépenses sur place. Enfin, dernier stratagème, ils emportent dans leurs bagages toute une gamme d'objets qui feront l'objet de vente ou de troc à la Réunion.

L'hébergement est soit assuré par des amis, soit, la plupart du temps, par des pensions malgaches. De Madagascar, les réservations dans ces pensions peuvent être faites soit par l'intermédiaire de l'agence de voyage, soit par l'intermédiaire de personnes qui sont en relations avec les propriétaires de la pension, parents ou amis.

La dernière étape de la préparation du voyage, c'est l'établissement de la liste de produits à emporter, puis la collecte de ces produits.

Enfin, il faut préparer le passage en douane au retour : on se met d'accord avec le douanier en poste : il faut fixer la date du retour, et le prix à payer pour le passage, qui peut être soit en

argent, soit en denrées alimentaires ; ou il faut être attendu par une personnalité ; au pire, on paiera les taxes en essayant de négocier.

Lorsque les préparatifs sont terminés, on peut partir. Le départ se fait généralement le dimanche. Les Malgaches arrivent à l'aéroport de la Réunion vers 15 heures. Là, dès leur arrivée, ils sont pris en charge par le gérant de la pension qui les y conduit. Les pensions malgaches fonctionnent comme des centres d'accueil mis en place spécialement pour ces voyageurs. Elles existent depuis six ans environ, et se sont développées parallèlement au trafic clandestin entre ces deux îles. Il y en a aujourd'hui environ une douzaine, sous surveillance de la DDASS, sans compter celles qui ne sont pas déclarées, qui sont au moins cinq. Elles ont été créées par des ressortissants malgaches qui sont installés à la Réunion depuis 1978, en général d'anciens commerçants qui continuent leurs activités à la Réunion. Ce ne sont pas eux, le plus souvent, qui s'occupent de la pension, mais leur épouse, ou un gérant. Les conditions d'hébergement sont modestes : en 1985, il fallait payer 9 francs la nuit, sans petit déjeuner, avec la possibilité de cuisiner, en versant un supplément de 5 F par semaine et par personne. L'installation est modeste, dortoir à lits superposés, où les gens dorment, mangent, entassent leurs produits, négocient les échanges. Quelques services sont proposés par les gérants des pensions : le transport aller et retour de l'aéroport à la pension, des réductions sur les achats effectués au magasin du propriétaire et la délivrance du certificat d'hébergement.

Le séjour dure une semaine. Les voyageurs arrivent le dimanche à 15 heures et repartent le dimanche suivant à 18 heures. Leur séjour se divise en trois phases. Dans une première phase, ils vendent les objets malgaches pour récupérer des devises. La deuxième phase est l'exploration en vue des achats. La troisième phase est celle des achats, environ trois jours avant le départ.

Les objets apportés de Madagascar sont des bijoux de toutes sortes, en or, en argent, des chaînes, des bracelets, des bagues, des pierres précieuses, des broderies, des objets d'art, des vanneries aussi, également du poisson, des crevettes, des langoustes. Ces produits sont écoulés soit à la pension, soit dans les magasins d'art malgache à Saint Denis qui achètent les objets à prix très bas et les revendent très cher, souvent quatre fois le prix d'achat. Mais les Malgaches ne s'en soucient pas car, de toutes façons, ils revendront eux aussi à prix fort les

produits rapportés de la Réunion chez eux, récupérant ainsi largement leur mise. Les ventes se font aussi à la sauvette en ville ; et bon nombre d'objets sont troqués, du vieux linge contre des téléviseurs d'occasion, etc.

Les objets recherchés à la Réunion pour les remporter à Madagascar seront des pièces de rechange pour voitures, des pneus, du matériel audiovisuel, des appareils ménagers, neufs ou d'occasions, des biens de première nécessité, produits de toilette, savon, dentifrice, des produits alimentaires, sardines, huile, des médicaments, des vêtements, des tissus. Les achats sont effectués dans tous les magasins, dans les supermarchés surtout ; les produits d'occasion sont récupérés chez les particuliers, les pneus sont achetés dans les stations service ou directement à la pension, parce que le gérant entasse quelques vieux pneus qu'il revend aussi à ses clients. Il y a également la fouille des décharges municipales.

Une fois que tous les produits sont récoltés, les gens retournent à Madagascar. A l'aéroport de la Réunion, aucun problème, sauf l'excédent de bagages ; alors soit ils sont dissimulés dans des bagages à main très lourds, soit les voyageurs se regroupent, ceux qui sont venus chercher uniquement des médicaments, avec d'autres qui ont des produits lourds, ou enfin un billet pour un supplément de bagages a pu être acheté avant le départ. A l'aéroport de Madagascar, on marche à la corruption.

Quant à la revente des articles à Madagascar, elle se fait de diverses façons : soit en un seul point de vente, soit de manière dispersée. Il ne semble pas qu'il y ait de réseau de commercialisation organisé, mais tout est écoulé très rapidement. Au contraire, certains disent rester discrets afin de ne pas trop donner de soupçons dans leur voisinage.

Qui sont les Malgaches qui font ce trafic ? Quand ils viennent des environs de la capitale, Tananarive, toutes les couches sociales sont concernées. Par contre, de province, seuls des gens plus aisés le font, car il semble que le voyage demande une organisation plus poussée. On ne trouve personne du Sud.

Quant aux plus riches, ils préfèrent commander directement à Paris : tout compte fait, il paraît que cela ne revient pas plus cher ! A part cela, ces voyageurs sont en général des hommes jeunes, entre 20 et 35 ans, parfois étudiants, envoyés par des personnes plus âgées ; cela

peut être des femmes au foyer envoyées par leur famille. La fréquence des voyages est d'au maximum deux voyages par an et par personne, puisque c'est le maximum autorisé par l'Etat .

## QUESTIONS

Moi, je voudrais juste poser la question par rapport à cette dimension de la contrebande : est-ce que c'est réellement de la contrebande dans la mesure où, apparemment, l'Etat malgache facilite beaucoup de choses à des tas de points de vue ? C'est-à-dire est-ce que ce sont les douaniers qui se servent personnellement quand ils reviennent ou est-ce qu'il y a une organisation qui laisse passer les marchandises, parce que ces marchandises là manquent trop sur le territoire malgache ?

- Non, le trafic est toléré.

- Dans quelle mesure ? Est-ce que justement les fonctionnaires autres que les douaniers en profitent eux aussi ?

- Il y a plusieurs façons de passer la douane en se faisant attendre par un ami ou par un autre...

- Ce qui est frappant, c'est que la plupart des achats se font dans les supermarchés, alors ça ne correspond pas du tout à l'image qu'on se fait du trafic souterrain.

DERNOUNY

Est-ce qu'il n'y a pas à Madagascar une organisation structurée de ce trafic ou bien celui-ci reste-t-il au plan des pratiques individuelles ?

Y

Oui, mais ce n'est pas la grosse part des apports des pièces détachées qui affluent sur Madagascar de partout : de l'île de Mayotte où l'ancienne diaspora comorienne qui a été obligée de quitter Majanga... organise un gros trafic de pièces détachées à destination de Tananarive et de l'ensemble des villes. Cependant, la majorité des pneus arrive à Madagascar par la Côte Ouest.

Ph.H.

Ce qu'il faut souligner tout de même, c'est que c'est assez récent. Ce n'est pas avant 81.

B.M.

Non, c'est récent.

**GROUPE DE RECHERCHE**

**Villes et citadins des Tiers-Mondes**

**(CNRS, ORSTOM, Université Lyon II)**

**Programme "Citadinités"**

**Dossier n° 3**

# **FORMES PARALLELES DE REGULATIONS URBAINES**

**Document provisoire**

**Mai 1987**

**Mise en forme du dossier :**

- A. BATTEGAY**
- A. BELBAHRI**
- C. FERJANI**
- B. GANNE**
- E. LONGUENESSE**

**GLYSI - Département "D" ORSTOM - IRMAC**

**correspondance : GLYSI - Université Lyon II - Avenue P. Mendès France - 69500 BRON**

**Tél. : 78 00 69 83**