

Une "mise en valeur de nos colonies" exemplaire, le projet de chemin de fer Alaotra-Majunga, 1919

Frédéric Garan

▶ **To cite this version:**

Frédéric Garan. Une "mise en valeur de nos colonies" exemplaire, le projet de chemin de fer Alaotra-Majunga, 1919. Revue historique de l'océan Indien, 2005, Dynamiques dans et entre les îles du Sud-Ouest de l'océan Indien : XVIIe-XXe siècle, 01, pp.250-262. hal-03412295

HAL Id: hal-03412295
https://hal.univ-reunion.fr/hal-03412295

Submitted on 3 Nov 2021

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

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

Une « Mise en valeur de nos colonies » exemplaire : le projet de chemin de fer lac Alaotra – Majunga (1919)

Frédéric Garan
Lycée Français de Tamatave

L'insuffisance du réseau de voies de communication hérité est un leitmotiv du gouvernement colonial. Les fleuves de Madagascar n'offrent pas réellement de possibilité d'aménagement pour en faire de grands axes navigables. Il faut donc développer routes et chemins de fer pour sortir du portage en filanjana (en 1895, il faut un peu moins d'une semaine pour faire le trajet Tananarive – Tamatave).

Dès 1895, le corps expéditionnaire aménage une piste routière entre Majunga et Tananarive. En 1902, c'est la route de l'Est qui est ouverte. Dans le contexte colonial, parallèlement aux routes, la construction d'un réseau de chemins de fer est un exercice obligé. Il faut relier la capitale à un port : Diego-Suarez, Majunga et Tamatave sont envisagés. Majunga a des atouts sérieux. L'estuaire de la Betsiboka est relativement abrité des cyclones, et surtout orienté vers l'Afrique et la Métropole. Tamatave n'est alors qu'une simple rade abritée des grandes houles par des récifs coralliens. De sérieuses études comparatives sont menées. Tamatave n'est peut-être pas le meilleur site, mais il est le plus proche de Tananarive de 200 km. De plus, le trajet vers la côte Est offre des ressources plus importantes tant en main d'œuvre qu'en matériaux. C'est donc vers la côte Est que se dirigera la ligne dont les travaux commencent en 1901. Cependant, l'idée d'une ligne ralliant Majunga reste et sera reprise dans un projet en 1919. C'est ce projet qui sera au centre de notre étude. Mais, avant de l'examiner, et d'analyser les causes de son rejet, présentons d'abord la situation du réseau ferroviaire malgache en 1919.

I - UN RÉSEAU EN CONSTRUCTION, DANS UN CADRE GLOBALEMENT COHÉRENT

Plusieurs sociétés privées (Société de construction des Batignolles, Société auxiliaire de la colonisation française, Société française d'études et d'exploration, Compagnie coloniale de Madagascar) présentent des projets pour assurer la construction de la ligne Tananarive Tamatave. Aucune de ces offres ne peut aboutir, eu égard aux exigences financières et domaniales des candidats. C'est donc la Colonie qui assurera la construction. Les travaux commencent en 1901, cinq ans après les études préliminaires, et après deux ans de préparatifs pour le règlement des questions concernant le financement des travaux. Le tronçon Brickaville - Géraud (31 km) est ouvert à l'exploitation le 15 octobre 1902[1] ;

1. Gallieni est confronté à de grosses difficultés qui expliquent le retard : « *D'abord, il faut des hommes, beaucoup d'hommes ; les chantiers en consomment environ 12 000 en permanence. Gallieni a pris soin de bien préciser les conditions de travail en décembre 1900 ; en particulier, il insiste sur l'importance qu'il attache à l'influence des sites sur la santé du personnel et annonce qu'il n'admettra aucune excuse pour les erreurs commises. On ne peut éviter les catastrophes, cependant. On emploie des travailleurs hindous et chinois, sans succès : ils n'ont pas pu supporter le climat et nous les rapatrions, écrit Gallieni en mars 1902. Les travaux de la première tranche de Brickaville, sur 160 kilomètres, se sont enlisés dans des régions insalubres puis dans le franchissement des massifs côtiers. Heureusement, il y a nos Malgaches, indique le chef de la colonie. En 1903, ils soutiennent seuls l'effort de travail...* » *in* Gallieni, p. 224, Marc Michel, Fayard 1989.

la première locomotive siffle à Tananarive le 1er octobre 1909. Les travaux pour le prolongement Brickaville – Tamatave commencent cette même année. La ligne TCE (Tananarive Côte Est) est inaugurée sur toute sa longueur (369 km) le 9 mars 1913.

Le chemin de fer relie maintenant Tananarive à l'océan Indien mais le réseau ne doit pas en rester là : de nouvelles lignes sont à l'étude depuis longtemps.

En 1909, c'est l'étude d'un tracé entre Moramanga et le lac Alaotra (ligne MLA pour Moramanga – Lac Alaotra) qui est entreprise[2]. Les travaux commencent en septembre 1914. En 1919, la ligne est exploitée sur 98 km (Ambatondrazaka sera atteint en 1922, Ambatosoratra l'année suivante).

L'extension vers le Sud a également commencé en direction de Antsirabe. Les études sont entreprises en 1911, et le premier tronçon de 17 km est ouvert le 1er janvier 1916. Il faudra cependant attendre 1923 pour que Tananarive et Antsirabe soient reliées, la gare de Soanierana (Tananarive) assurant la connexion entre les lignes TCE et TA (Tananarive - Antsirabe).

Dès 1896, la possibilité de relier les Hauts plateaux à la côte Est à partir du pays Betsileo a été envisagée. Cependant, la réalisation du TCE fit ajourner ce projet. Une étude de tracé est cependant effectuée en 1915, mais l'administration ne semble pas y donner suite[3].

Lorsque la mission d'étude pour une ligne Lac Alaotra - Majunga est mise en place en 1919, la situation ferroviaire de Madagascar est donc assez simple : la ligne TCE fonctionne pleinement ; le lac Alaotra est presque atteint à partir de l'embranchement de Moramanga ; la ligne TA est en pleins travaux et le projet d'une ligne Fianarantsoa – Côte Est (FCE) est en suspens et risque même d'être abandonné.

II - LE PROJET DE LIGNE LAC ALAOTRA – MAJUNGA

1 - La mise en place de la mission

Le *Journal Officiel de Madagascar et dépendances* du 15 mars 1919 annonce la mise en place d'une mission chargée de l'« *étude du tracé de la voie ferrée du lac Alaotra à Majunga* »[4]. M. Bensch, administrateur en chef des colonies, en est le chef. Il est assisté de MM. Bernard, ingénieur du cadre général des travaux publics, et Reynier, ingénieur de l'hydraulique agricole. Ils quittent aussitôt Tananarive comme cela est mentionné dans le rapport : « *Les membres de cette mission partis de Tananarive le 15 mars sont arrivés le jour même à Anosiroa (Antsampanimahazo) point terminal du*

2. Pour la ligne Tananarive Tamatave, un tracé tournant à Moramanga puis longeant le lac Alaotra avant de rejoindre Tamatave par la vallée de l'Ivondrona avait été envisagé. Pour des raisons d'économie, le tracé le plus direct à la mer, reliant Tananarive à Brickaville a été préféré. Cependant, la nécessité économique de rejoindre le lac Alaotra se réimpose vite. Le premier tracé aurait cependant été meilleur pour la cohérence globale du réseau. Dès le début, les contraintes financières priment donc sur une conception fondée sur une réflexion à long terme. Les différents tracés étudiés pour le TCE sont présentés dans l'annexe I de l'article de Jean Fremigacci, *Les chemins de fer de Madagascar (1901-1936) : une modernisation manquée*.

3. Voir Raphaël, Chapitre I, Une naissance difficile, p. 11 à 24 *in Le chemin de fer Fianarantsoa – Côte Est (FCE), de l'origine à 1947*, mémoire de fin d'étude de l'Ecole Normale, Tananarive, 1989.

4. Archives de la République de Madagascar (ARM) Dossier VI J 134.

tramway du lac Alaotra. Ils avaient à procéder à une reconnaissance sommaire des divers tracés, amenant tout d'abord le premier tronçon de la voie projetée à la moyenne Mahajamba – Tsaratanana ou à la moyenne Benarivo – gorges de Masokoamena, réservant l'étude du deuxième tronçon qui, de l'un de ces points, doit amener le railway à Majunga»[5].

Deux trajets sont envisagés, l'un à l'Ouest du lac Alaotra, l'autre au Nord (voir carte). Le tracé par l'Ouest traverse des régions très peu peuplées dès que l'on s'éloigne du lac en direction de Tsaratanana, «*pas de villages, si ce n'est quelques misérables* toby *de chercheurs d'or*»[6]. Ce tracé est donc tout de suite rejeté, la mission estimant qu'il «*traverse une région... sans intérêt économique ni présent ni futur sur presque tout son parcours*»[7]. Jugement sans appel, qui semble tout aussi arbitraire que les arguments favorables retenus pour justifier le choix de l'autre option.

Le second tracé, par le Nord, est lui-même envisagé avec deux options : l'une par l'Est et l'autre par l'Ouest du lac (voir carte). Toutes deux présentent le même intérêt économique mais, à l'Ouest, les difficultés géologiques sont plus importantes. De plus, le tracé Est présente l'avantage économique non négligeable d'utiliser la voie prévue dans le cadre de la ligne MLA jusqu'à Andreba. Le choix du tracé Est se fait donc dans la logique de la mise en place d'un réseau cohérent sur l'ensemble du territoire. Ce choix marque aussi la volonté que la mise en place d'un chemin de fer favorise le développement économique des populations locales, les gares devenant des centres de distribution et de vente faciles d'accès, en particulier par voie fluviale. Celles-ci doivent également permettre l'acheminement du matériel durant les travaux : «... *le motif qui nous incite à rejeter, sans appel, le passage par l'Ouest, c'est que l'apport du futur chemin de fer doit se faire, dans cette région, par voie d'eau. L'économie exige que le mouvement de trafic se fasse au fil de l'eau et non contre le courant. Or, toutes les rivières tributaires du lac proviennent de l'Ouest et c'est en naviguant économiquement que les pirogues transporteront les produits aux gares fluviales*»[8].

Le chemin de fer contournera dont le lac Alaotra par l'Ouest à partir d'Andreba[9], avant de s'enfoncer nettement en direction du Nord du pays, vers Andilamena, Miarinarivo et Mampikony, puis d'infléchir son tracé vers l'Ouest sur Marovoay pour atteindre Majunga. L'ensemble de la ligne couvre ainsi une distance d'environ 490 km[10].

La construction de cette ligne permettra avant tout la mise en valeur d'un formidable potentiel économique. M. Bensch en veut pour preuve l'essor de la production à partir de Anosiroa (PK 98 de Moramanga) depuis la mise en service de la

5. ARM Dossier VI J 135, p. 2. Le dossier VI J 135 est celui du rapport de la mission. Ce rapport est rédigé selon le plan suivant : - **Etude des divers tracés** – **Tracé adopté** : 1re partie Alaotra Andilamena Benarivo ; 2e partie des gorges de Masokoamena à Majunga – **État des ressources de régions traversées** : 1) Produits de l'agriculture, a) en pays Sihamaka, b) dans le Boéni ; 2) Produits de la végétation spontanée ; 3) Produits de l'élevage ; 4) Produits des mines – **Importations** – **Voyageurs** – **Colonisation** – **Industrie** – **Population des régions desservies** – **Main d'œuvre** – **Travaux pour assurer à la voie son plein rendement** – **Conclusion**.
6. ARM VI J 135, p. 3
7. *Ibidem* p. 4
8. *Ibid.* p. 6
9. Comme le souligne le rapport, Andreba se trouve à 164 km de Moramanga, à 287 de Tananarive et 409 de Tamatave, *ibid.* p. 7
10. Les 20 gares prévues par le tracé sont les suivantes : 1 Anbohidava, 2 Imerimandroso, 3 Anony, 4 Andilamena, 5 Marovoalavo, 6 Mianarivo, 7 Manompy, 8 Ankiripiky, 9 Ambatomainty, 10 Mampikony, 11 Ahalamaty, 12 Ankaramanga, 13 Marofasika, 14 Andranomandevo, 15 Ampijoroa, 16 Ambolimoto, 17 Marovoay, 18 Miadana, 19 Marohogo, 20 Majunga.

ligne MLA. En effet, les exportations de produits « *relativement riches* » tels les peaux, le raphia ou le café seraient passées de « *150 à 200 tonnes* » avant le chemin de fer à 6000 tonnes en 1917. La statistique manque pour le moins de précision mais se veut preuve irréfutable des effets du chemin de fer sur le commerce local : « *C'est dire que la production actuelle des régions non desservies ne représente qu'une part infime des possibilités que nous pouvons escompter et qu'il y a lieu de prévoir un développement considérable des ressources actuelles* »[11].

2 - Les régions traversées, un véritable pays de cocagne

Les ressources agricoles sont multiples et variées. Tout semble pouvoir être cultivé. Les espoirs sont particulièrement importants en ce qui concerne le riz. Les terres sont riches, mais la Mission estime qu'elles sont très mal mises en valeur, à cause des méthodes peu efficaces des Sihanaka : « *Avec les procédés primitifs des Sihanaka, qui se contentent de faire piétiner ces terrains par les bœufs, pour abattre les herbes et les joncs et de semer à la volée en laissant à la nature le soin de faire le reste jusqu'à la moisson, la production moyenne d'un hectare ne doit pas dépasser 1 500 kg de paddy* »[12].

La mise en œuvre des techniques agricoles des habitants des hauts plateaux permettrait donc un essor considérable de la production. Mais pour cela, il faut, comme nous le verrons plus tard, favoriser l'implantation de nouveaux habitants : « *Ici, l'immigration de races plus travailleuses que produira la voie ferrée, rendra les plus grands services. L'agriculteur hova ou betsileo triplera les rendements et décuplera les superficies plantées* »[13].

Derrière la promotion de la riziculture, il y a en fait une volonté de réformer l'économie du pays en développant de nouvelles cultures vivrières. Parallèlement au riz, c'est le manioc, le maïs, les patates, les haricots ou l'arachide qu'il faut promouvoir, à l'exemple de ce chinois[14]. Transformation encore plus radicale, il faut évoluer vers une agriculture commerciale, avec la banane, la canne à sucre, le tabac et le café arabica comme support. « *Les petites plantations indigènes de café suffisent à assurer la consommation locale et ont permis d'exporter 1 tonne en 1918. Presque tous les villages en possèdent quelques pieds, mais la plantation la plus remarquable est celle du petit village d'Ambohimirahavana... ; un hova a planté là 4 à 500 pieds de café arabica, âgés aujourd'hui de 5 ans ; cette plantation donne 6 ou 700 kg de café annuellement...* »[15].

Face à cette abondance de productions, Majunga doit naturellement devenir le port d'exportation des fruits et cultures maraîchères sur l'Europe. Cependant, le rapport ne dit rien des dispositions nécessaires pour assurer le développement du port de Majunga[16].

---

11. *Ibid.* p. 24.
12. *Ibid.* p. 24.
13. *Ibid.* p. 25.
14. « *A Imerimandroso un commerçant chinois ayant acheté 4 à 5 tonnes d'arachides en 1917 a pu en envoyer à Tamatave 17 tonnes en 1918 et escompte cette année une production de 40 tonnes* », *ibid.* p. 25.
15. *Ibid.* p. 26-27.
16. Sur les retards et insuffisances dans l'aménagement du port de Majunga, voir Renée Raharinarivonirina, « Tamatave et Majunga : étude géographique comparée des deux ports de Madagascar », *in Bulletin de l'Académie Malgache* 59 1/2 1981 ; p. 21-28.

L'agriculture offre des perspectives exceptionnelles, et le rapport conclut à ce sujet qu'un potentiel encore plus fort et encore plus inexploité est à mettre en valeur autour de la région de Mampikony[17] (voir carte). L'enthousiasme est tel que même les échecs avérés sur le terrain sont porteurs d'espoir pour un développement à venir : « *Malgré les échecs de la station de Marovoay, je n'en persiste pas moins à penser que les terres de l'Ouest sont très favorables à cette culture* [le coton] »[18].

Le potentiel de développement ne se limite pas à l'agriculture. Les perspectives qu'offrent les richesses non agricoles de la forêt, l'élevage ainsi que les mines sont également considérables. Les forêts le long de la ligne doivent permettre de couvrir l'ensemble des besoins en bois pour Majunga, que ce soit pour la construction ou pour les besoins quotidiens. Mais cela doit aller encore plus loin : « *...cette forêt donnera les bois nécessaires à la construction de la voie, à son exploitation, mais pendant de longues années elle permettra d'assurer l'approvisionnement de l'Emyrne en bois de construction et d'ébénisterie* »[19]. Les ressources de la forêt ne se limitent pas au bois. M. Bensch espère un développement rapide des gommes et résines, du latex, du raphia, et même des pignons d'Inde et du ricin...

L'élevage offre naturellement de grandes possibilités, spécialement l'élevage bovin. Les régions traversées disposent déjà de troupeaux de bœufs (le terme zébu n'est pas employé dans le rapport) assez importants, leurs effectifs étant signalés pour chaque village, au même titre que ceux des habitants (voir note 17 sur le village de Mampikony). On compte également sur l'installation de populations Hova et Betsileo (dont nous parlerons plus loin) pour introduire l'élevage du porc dans ces régions (alors que « *dans le Boeni, le Sakalave considère le porc comme un animal immonde* »[20]). À côté des traditionnels élevages bovins et porcins, les volailles et tout spécialement l'oie présentent l'avantage d'un développement à caractère industriel qui associe les trois pôles de cette nouvelle ligne : Tamatave, Tananarive et Majunga. Elevage traditionnel indigène et industrie coloniale peuvent enfin trouver un terrain d'entente naturel : « *Mais un élevage qui est en grande faveur dans le pays Sihanaka et qui pourra devenir l'objet d'un commerce appréciable est celui des oies ; des sondages que j'ai pratiqués me permettent d'estimer le troupeau de l'Alaotra et d'Andilamena de 30 000 à 35 000 têtes de reproducteurs. Les usines de conserves de Tananarive, de Tamatave et de Majunga pourront s'approvisionner largement de ces oies ainsi que de canards et de volailles, très répandues dans tous les pays traversés par la voie* »[21]. Au-delà de l'anecdote, cet élément du rapport fait apparaître pour la première fois qu'il s'agit bien d'un projet global pour le développement de Madagascar, voulant associer les principaux pôles

17. Mampikony est la 10e gare du tracé. Voici comment elle est présentée dans le rapport : « *Mampikony doit devenir une des gares les plus importantes de la voie. Ce gros village de 1500 habitants est à 273 kilomètres d'Andreba ; situé au milieu d'une vaste plaine admirablement arrosée, il possède de belles rizières et exporte sur Port-Berger du paddy, du raphia et de la cire. Le prix du transport est de 50 la tonne pour Port-berger. Pour un prix inférieur le railway assurera le transport jusqu'à Majunga. Ce canton et celui d'Ampasimantera deviennent tributaires du chemin de fer projeté ; ils sont parmi les plus riches de Madagascar, leur population atteint 14 000 habitants, leur cheptel recensé 118 000 bœufs. Ce sont là des régions productrices de riz et de raphia dont le trafic peut atteindre rapidement plusieurs milliers de tonnes. La gare de Mampikony sera également le débouché de la vallée de l'Ambatomay où le village récent d'Analabe (200 habitants) exploite de belles rizières et des peuplements importants de raphia. C'est enfin de ce point que devra se détacher la voie qui doit se diriger vers le Nord par Ampasimantera et Antsohy...* », ARM VI J 135 p. 13-14.
18. *Ibid.* p. 31.
19. *Ibid.* p. 33.
20. *Ibid.* p. 40.
21. *Ibid.* p. 40-41.

économiques de l'île, et non d'une quelconque mission de complaisance pour satisfaire un lobby de Majunga.

Enfin, le potentiel minier est aussi de la fête. Les Hova et Betsileo déjà sur place exploitent graphite et mica, et les plus grands espoirs sont permis avec calcédoine, cornaline, agate…

Le rêve de développement des régions traversées par le chemin de fer peut donc être entretenu sans limite : « *L'avenir des pays qui seront dans le rayon d'action de la nouvelle voie reste cependant inconnu au niveau minier ; il nous réserve probablement des richesses insoupçonnées* »[22].

Véritable corne d'abondance, le pays ne demande plus qu'à être exploité. Il reste cependant à définir les moyens de cette mise en valeur !

3 - Une mise en valeur qui nécessite des colons

La mise en valeur réclame des bras, or M. Bensch estime la population numériquement très inférieure à ce qu'elle devrait être : « *La population des régions desservies par la nouvelle voie est loin d'atteindre le chiffre qu'elle devrait avoir dans des pays riches où la vie matérielle peut être assurée presque sans travail et sans effort* »[23]. Elle est en plus, et cela reviendra souvent dans le rapport, jugée incompétente pour assurer cette tâche : « *La grande majorité des habitants est de race Sihanaka, race apathique, paresseuse, ennemie du moindre effort, qui a profité de son isolement économique pour négliger les travaux de la terre au profit de l'élevage et de la pêche, plus rémunérateurs* »[24]. On remarquera que, plus que la performance, c'est le mode de vie qui est en cause. À plusieurs reprises, M. Bensch et ses collaborateurs soulignent qu'il faut des agriculteurs pour développer la région. La construction du chemin de fer doit s'accompagner d'une sédentarisation des populations. Mais la sédentarisation ne suffira pas. Il faut parallèlement que des colons européens s'installent.

Cette colonisation doit être le fait de petits, et non des grandes compagnies, cela afin d'éviter le gaspillage des terres. Il faut éviter que la colonisation n'engendre la spéculation, et le rapport de critiquer le principe des concessions accordées autour du lac Alaotra à la Compagnie Lyonnaise et à la Compagnie du Lac Alaotra. Plutôt que de mettre en valeur, ces compagnies ont profité de la plus-value engendrée par la construction de la ligne de chemin de fer et revendu les terres à de grands propriétaires. La petite colonisation a donc de fait été écartée. Il faut favoriser la mise en place de cultures industrielles mais, « *ce qu'il faut éviter avec soin, c'est le gaspillage des terres de colonisation et leur abandon à la spéculation* »[25]. Le développement de la région doit donc s'appuyer sur la petite colonisation européenne mais, avec clairvoyance, M. Bensch sait qu'elle ne sera pas très nombreuse. Il faut par conséquent recourir aussi à l'immigration hova[26] et betsileo.

22. *Ibid.* p. 42.
23. *Ibid.* p. 50.
24. *Ibid.* p. 51.
25. *Ibid.* p. 46.
26. C'est systématiquement le terme de « Hova » qui est utilisé dans le rapport. Dans ce cadre, il est à prendre comme synonyme de « Merina ».

Dès qu'il est question des Merina, on retrouve dans le rapport de M. Bensch toute l'ambiguïté de la politique coloniale, dans les relations Français/Merina et dans le « jeu » qui consiste à opposer population des plateaux et côtiers. Les Merina sont à la fois l'objet d'un a priori négatif, et en même temps considérés comme le seul peuple « civilisé » sur lequel la colonisation peut s'appuyer : « *L'Européen est-il le seul qui puisse avec la main d'œuvre locale coloniser le pays ? Je ne le pense pas. À côté de lui, je crois utile de réserver une place à l'immigration Hova et betsileo. Je n'ignore pas tous les défauts de la race hova qui a largement abusé de la faiblesse et de la crédulité des Sihanaka lorsqu'elle dominait le pays, mais, malgré tout, le Hova a des qualités d'ordre, d'économie, d'initiative que ne possèdent ni le Sihanaka, ni le Tsimihety, ni le Sakalave. Il est, et il sera de plus en plus pour l'Européen un collaborateur précieux, intermédiaire, contremaître ou tâcheron ; et lui-même excelle à commencer là où un Européen ne pourrait gagner sa vie. Il est aussi un artisan précieux là où l'autochtone est paresseux, négligeant et indifférent.* »[27]. L'immigration mérina est donc nécessaire, elle a d'ailleurs déjà commencé avant même la construction de la ligne. La mission estime que plus de 28 000 Hova et Betsiléo sont installés dans le Boeni à tel point que par endroit, les Sakalaves ne sont plus présents. Bensch souligne que jusqu'à présent, cette immigration a été pacifique, mais qu'elle doit être encadrée et surveillée, car elle pourrait nuire aux objectifs de la mission, qui est avant tout de favoriser l'immigration européenne. Ainsi, « *L'administration doit diriger et canaliser l'immigration des races de l'intérieur ; si dans le Boeni, la plus grande partie des terres encore vacantes doit être réservée à la colonisation européenne, il est des régions qui conviennent uniquement à la colonisation indigène* »[28]. Il est cependant des domaines où seules les compétences des gens des hauts plateaux peuvent assurer le développement économique. « *Nous sommes incontestablement dans le pays du riz ; c'est la grande culture de l'avenir ; celle qui doit enrichir l'Ouest ; l'hectare a ici un rendement de 4 à 5 tonnes de paddy, le double de ce que donne avec un travail ingrat les rizières de l'Emyrne ; aussi, c'est sans esprit de retour que les 25 000 Hova et Betsiléo qui depuis dix ans ont envahi le pays se sont installés sur ces terres riches* »[29]. M. Bensch reconnaît une autre valeur à l'immigration hova : elle montre que les Sihanaka sont « perfectibles ». En effet, au contact des Hova, ceux-ci améliorent leurs méthodes de travail de la terre et perdent un peu de leur caractère « *apathique et paresseux* ». Cette immigration, qui doit apporter une nouvelle aisance financière aux populations locales profitera au développement de Majunga et de Marovoay car « *l'indigène enrichi par le produit de son élevage devient un consommateur plus important des marchandises importées* »[30].

L'immigration européenne et son complément hova et betsileo sont donc la base du développement économique que suscitera la construction de la ligne. Mais celui-ci ne doit pas reposer sur la seule agriculture. Quels sont donc les véritables objectifs recherchés ?

4 - Objectifs et perspectives

L'immigration européenne doit avoir pour but d'assurer l'installation d'entreprises dans les zones desservies par le chemin de fer. Il s'agit de créer un axe unis-

27. *Ibid.* p. 48.
28. *Ibid.* p. 49.
29. *Ibid.* p. 29.
30. *Ibid.* p. 43.

sant les pôles industriels que sont ou doivent devenir Tananarive, Tamatave et Majunga. Le premier bénéfice est bien sûr la rapidité du temps de transport. « *Tous les animaux destinés aux usines sont acheminés lentement par terre avec les graves inconvénients d'un trajet long et pénible. Selon les points de départ, les troupeaux mettent 25 à 40 jours pour arriver à destination. Sans parler des salaires des gardiens et de la difficulté de les recruter, il faut tabler sur la mortalité due aux accidents et sur l'amaigrissement des animaux dû à la fatigue et au manque de nourriture... Il est à peu prêt impossible d'amener des bœufs gras...* »[31].

Par le chemin de fer, Majunga serait promu port d'embarquement maritime pour les voyageurs, en leur évitant de passer par Tamatave : « *Le voyageur de l'Emyrne peut s'embarquer à Majunga 6 jours après le départ du paquebot de Tamatave. S'il a à payer son billet de chemin de fer 37 francs plus cher, par contre son prix de passage sur le paquebot n'est plus en première classe que de 1 350 francs au lieu de 1500, en 2e de 900 au lieu de 1 000 et en 3e de 450 au lieu de 500. Le railway assurera avec la même économie de temps le transport des courriers et des colis postaux* »[32]. Argument intéressant, qui prouve une nouvelle fois que ce projet ne cherche pas à mettre Majunga et Tamatave en concurrence mais qu'il joue sur la complémentarité entre les deux ports. Cependant, la démonstration n'est que très partiellement convaincante. Quelle serait la durée réelle d'un trajet Tananarive - Majunga qui par cette ligne serait de 570 km, avec un changement de train probable à Moramanga ? Déjà le spectre de la concurrence avec la route se profile !

Le projet assure la complémentarité de Tamatave et Majunga, dans un cadre où l'objectif est un développement global pour la Grande Ile. Les gares doivent devenir des centres de commerce avec un réseau de canaux parallèlement au chemin de fer. La construction de routes est également nécessaire pour compléter le tout. Enfin, à partir de Mampikony, l'embranchement d'une ligne pour Port-Berger doit prendre naissance : « *La nouvelle voie à créer constituera elle-même l'amorce d'un chemin de fer vers le Nord de l'île* »[33]. Envisager le débouché de la ligne vers le Nord est conforme aux objectifs fixés à la mission dans le JO[34]. À elle seule, cette perspective justifie le choix catégorique en début de rapport d'un tracé par le Nord après le lac Alaotra (voir carte).

Le projet doit être aussi le plus rapidement possible opérationnel. Ainsi, M. Bensch envisage de commencer les travaux des deux côtés. D'un côté, cela permet de profiter des travailleurs déjà sur place au chantier de l'Alaotra. De l'autre côté, le point de départ serait Marovoay, qui est le vrai port existant déjà sur la Betsiboka : « *Je l'ai déjà signalé, la partie de la ligne qui reliera Marovoay à Majunga n'a d'autre utilité que d'assurer le transport des bœufs à l'usine de Boanavary et d'éviter la rupture de charge des marchandises destinées à Majunga. Sa construction peut être réservée après l'achèvement de la ligne jusqu'à Marovoay* »[35].

---

31. *Ibid.* p. 39.
32. *Ibid.* p. 44.
33. *Ibid.* p. 61.
34. ARM VI J 134, extrait du JO de Madagascar et Dépendances du 15 mars 1919 : Instructions, paragraphe 3 « *Enfin, que ce tracé soit direct ou non, il devra former, en un point donné, l'amorce d'un chemin de fer qui se dirigera vers le Nord* ».
35. ARM VI J 135, p. 54.

Dans ce cadre, on commence à sortir de l'utopie, pour aborder des problèmes concrets.

5 - Des problèmes concrets à régler : retour à la réalité !

Comme nous l'avons déjà dit, les régions traversées sont faiblement peuplées. Le potentiel en main d'œuvre locale est donc insuffisant. Il faut recourir à une main d'œuvre immigrée. Les Hova fourniront les contingents d'ouvriers d'art. « *Pour les manœuvres, les indigènes du district voisin de Fenerive pourraient fournir un contingent important d'excellents terrassiers. Quand je commandais par intérim cette région en 1903, j'ai fourni aux chantiers du TCE plus de 6 000 travailleurs qui ont donné pleine satisfaction* »[36]. Fort de l'expérience acquise lors de la construction du TCE, M. Bensch est conscient de l'importance du problème de la main d'œuvre. C'est pour lui l'occasion d'affirmer une nouvelle fois une hiérarchie entre les différents peuples de Madagascar : « *Dans la mosaïque de races qui peuplent les régions des basses plaines traversées par la voie, nous comptons 17 000 contribuables d'une aptitude au travail très différente. Le Sakalave est un pasteur réfractaire à tout travail. Le Tsimihety n'a pas plus de rendement que le Sihanaka. Les éléments les meilleurs sont fournis sans contredit par les Hova, les Betsileo, les Makoa et les Antaimoro* »[37]. De toute manière, ces effectifs sont trop faibles pour couvrir l'ensemble des besoins, à tel point qu'il faudrait avoir recours à de la main d'œuvre féminine : « *nous pourrons en outre faire appel à la main d'œuvre féminine qui ... ne répugne nullement au travaux de la terre et que l'on peut utiliser au transport des déblais, des matériaux, des mottes de gazons* »[38].

La main d'œuvre sera d'autant plus dure à trouver que M. Bensch sait qu'il faut tenir compte des impératifs des travaux des champs qui bloquent une partie non négligeable de la population : « *Si j'indique des chiffres aussi faibles c'est que nous devons tenir compte, dans l'emploi de cette main d'œuvre locale, des besoins de l'agriculture pendant une partie de l'année ; la région de Marovoay a étendu considérablement ses rizières et nous ne pouvons songer pendant plusieurs mois à distraire cette main d'œuvre de ses travaux* »[39]. Ce souci de ne pas trop peser sur les populations et surtout de ne pas dérégler l'économie locale est tout à l'honneur de M. Bensch. En effet, Jean Fremigacci a montré que lors de la construction de la ligne Tananarive – Antsirabe (1911-1923), contemporaine de la mission ligne lac Alaotra – Majunga, l'administration ne prend pas vraiment en compte les contraintes de l'économie traditionnelle[40]. M. Bensch connaît également les difficultés rencontrées lors de la construction du TCE. Il a le souci de rassurer l'administration en soulignant que les conditions naturelles et

36. *Ibid.* p. 56.
37. *Ibid.* p. 56-57.
38. *Ibid.* p. 57.
39. *Ibid.* p. 57
40. « *Les prélèvements abusifs de main-d'œuvre font rapidement sentir leurs effets. Ils expliquent pour une bonne part la crise de subsistances qui frappe la région en 1917-1918. C'est sur une population affaiblie que s'abat, en avril 1919, la meurtrière épidémie de grippe espagnole qui entraîne la désertion et la désorganisation des chantiers du TA* ». Jean Fremigacci, p. 99-100, in « Mise en valeur coloniale et travail forcé : la construction du chemin de fer Tananarive – Antsirabe (1911 – 1923) », p. 75 à 137, *Omaly sy Anio*, n° 1-2, 1975.

climatiques sont très différentes de l'Ouest. Les conditions de salubrité vont même en s'arrangeant plus on se rapproche de Majunga. Ainsi « *... parmi les porteurs attachés à la mission... , je n'ai eu aucun malade dans les régions basses, tandis que pendant mon séjour dans l'Alaotra et à Andilamena, j'étais obligé de distribuer quotidiennement de la quinine. La pluie, qui rendait si pénible les travaux du chemin de fer à l'Est est totalement absente pendant 8 mois. Il est donc certain que dans ce climat chaud et sec de l'Ouest nous n'aurons pas à redouter les épidémies paludéennes qui au début avaient décimé les travailleurs du railway de l'Est* »[41].

M. Bensch n'a globalement vu que des avantages et des bienfaits dans la construction de cette ligne. La conclusion de son rapport ne sera donc pas une surprise.

6 - La conclusion du rapport Bensch

La mission Bensch a travaillé rapidement. À peine 4 mois s'écoulent entre son départ et la remise de ses conclusions à l'administration, le 12 juillet 1919. Certes, les membres de la mission connaissent bien le pays, mais n'est-ce pas un peu trop court ?

L'enthousiasme est de mise, y compris pour rappeler qu'il y a déjà eu un projet de ligne sur Majunga : « *Nous devons nous féliciter aujourd'hui que les partisans convaincus de la voie de l'Ouest n'aient pas eu gain de cause quand on relia Tananarive à la mer. La voie projetée alors, eut emprunté la route actuelle... c'est-à-dire sillonné les régions les moins intéressantes du pays et discrédité peut-être à tout jamais les terres calcaires de l'Ouest dont la richesse est cependant incontestable. Si je résume cette étude, j'en arrive à la conclusion que le chemin de fer projeté s'impose dans le délai le plus bref* »[42]. Construction dans les plus brefs délais, mais avec une inconnue, le coût financier. Bizarrement, c'est un aspect de la question qui n'est pour ainsi dire pas abordé. On signale simplement que pour les deux passages les plus difficiles de 15 et 12 km (passage de la Mandraka et gorges de la Benarivo), le coût kilométrique sera de 250 000 francs. Difficile à partir de cet élément très partiel de se faire une idée plus précise des dépenses à engager. Cette somme paraît cependant particulièrement élevée. Pour les différents tronçons du TA, Jean Fremigacci annonce de prix allant de 84 000 à 171 000 francs/km[43]. Pour le FCE, les prix avancés pour les différents tracés envisagés en 1915 oscillent entre 100 000 et 150 000 francs/km, pour un trajet où les difficultés géographiques sont bien plus lourdes[44]. Est-ce là une lacune du rapport ou dans la logique du fonctionnement de l'époque que Jacques Marseille a mise en évidence, M. Bensch pense-t-il qu'il n'est là que pour fournir des arguments pour la mise en place d'un projet pour lequel l'État payera quoiqu'il en coûte[45] ?

41. ARM VI J 135, p. 58-59.
42. *Ibid.* p. 62.
43. Voir note 40, p. 92.
44. D'après Raphaël, p. 21. Voir note 3.
45. « *Au total, pour la période 1860-1939, François Bodrie évalue à 1 327,5 millions de francs 1914 constants les dépenses publiques de capital pour les chemins de fer concédés à des compagnies privées. En regard, le capital apporté par ces compagnies peut être estimé à 235,5 millions de francs. Ainsi, dès avant la Première Guerre mondiale, dans un domaine où les investissements étaient élevés et la rentabilité hypothétique, l'État apparaissait déjà comme la « béquille du capital », comme l'investisseur privilégié créant l'infrastructure économique permettant l'évacuation des produits agricoles ou miniers* », Jacques Marseille, *Empire colonial et capitalisme français*, Albin Michel, 1984, p. 116.

Pour Bensch, la construction de cette ligne est justifiée car « *le chemin de fer a une utilité bien supérieure à celle des routes ; la colonisation, l'occupation effective par les colons est impossible sans lui ; les cultures, l'exploitation des mines, des forêts ne peuvent avancer que derrière la locomotive qui assure les approvisionnements et les débouchés. De Marovoay à Imerimandroso sur 350 km il n'y a pas un seul Européen ; l'Indien et le Hova, seuls, ont pu exploiter le pays, et surtout les habitants, au sens exact du mot. Le point médian entre les deux ports de Tamatave et de Majunga est situé près d'Imerimandroso. Le Nord de l'Alaotra deviendra donc tributaire du grand port de l'Ouest et la grande majorité des produits de la région Sihanaka sera drainée sur Majunga* »[46]. Et de conclure : « *En résumé le pays est plein de promesses, d'avenir économique. La voie nouvelle fera naître le trafic, déterminera la mise en valeur et l'exploitation de richesses insoupçonnées. Elle sera la cause et l'origine du développement économique d'un pays immense* »[47].

Le projet apparaît comme une sorte de colonisation idéale, surtout dans le domaine économique, indispensable au développement de Madagascar. Comment alors expliquer qu'il n'aboutisse pas ?

III - LES CAUSES DE L'ABANDON

Le projet est original et intéressant. Il va à l'encontre des logiques centralisatrices qui priment à l'époque. L'un des objectifs principaux qui est plusieurs fois affirmé vise à établir une complémentarité entre les ports de Tamatave et de Majunga. Un autre est d'assurer le développement et l'exploitation des richesses du pays Sihanaka et de la région du Boeni.

Le lien Tananarive – Majunga apparaît presque secondaire. Il n'est évoqué que dans le cadre du gain de temps par rapport à Tamatave pour les passagers à l'embarquement pour la métropole et pour le courrier. Il est vrai que pour ce qui est d'un débouché direct sur le Canal de Mozambique des produits des hauts plateaux, ce trajet n'est pas vraiment intéressant, avec 200 km de plus que la route qui en compte déjà 570. À cela vient s'ajouter le temps perdu par au moins un changement de train à Moramanga.

L'originalité du projet est sans doute son premier handicap : il a peu de chance de recevoir le soutien des milieux d'affaire tananariviens.

D'autres problèmes s'ajoutent. D'abord, celui de la main d'œuvre. Comment réussir à la réunir rapidement alors que la construction du MLA n'est pas achevée, et que le TA s'enlise ? De toute évidence, la construction dans « les plus brefs délais » que préconise M. Bensch est d'emblée exclue. Il y a également le problème du coût. Nous l'avons vu, le rapport reste très évasif sur cette question, mais il n'est guère envisageable qu'une nouvelle ligne soit lancée alors que la colonie se débat dans les problèmes du financement de la ligne TA[48]. Cependant, cet argument ne peut être décisif puisque d'autres projets ferroviaires vont voir le jour. Il y a d'abord le lancement en 1921 du projet Antsirabe – Fianarantsoa, destiné dans un premier temps à simplement prolonger la ligne TA, avant de devenir « l'indispensable » lien qui doit assurer la connexion

46. ARM, VI J 135, p. 63.
47. *Ibid.* p. 64.
48. Voir note 40, p. 123.

entre les lignes TA et FCE. Ce projet, « éternellement » à l'étude, devait devenir un véritable « serpent de mer » de l'histoire du chemin de fer malgache, tant sous la colonisation que sous la Première République. Le véritable problème pour le projet Lac Alaotra – Majunga est là : la construction de la ligne Fianrantsoa – Manakara (FCE) sera lancée en 1927. Comment expliquer que le projet FCE soit devenu prioritaire, alors qu'il entraîne une rupture de réseau en l'absence de ligne entre Antsirabe et Fianarantsoa ? La réponse est à chercher à Majunga et à Mananjary. Il n'y a pas de lobbying colonial fort à Majunga, où la communauté européenne est peu nombreuse. C'est déjà en partie pour cela que Tamatave, où la société coloniale est puissante, avait été préféré à Majunga, qui disposait pourtant de meilleures conditions géographiques. À l'inverse, les colons sont nombreux à Mananjary, et la chambre de commerce est dynamique. Ils militent depuis longtemps pour la construction d'une ligne qui les relie à la capitale betsileo. Bien que le projet soit en sommeil après la mission de 1915, ils finissent par avoir gain de cause, même si le terminus de la ligne leur échappe au profit de Manakara, pour de simples raisons financières[49]. Ce sera la dernière ligne construite à Madagascar. Le FCE est achevé en 1936. Son existence rend dès lors prioritaire sur tout autre projet la construction de la connexion Antsirabe – Fianarantsoa. Cette connexion devient d'ailleurs très vite une sorte de « serpent de mer » de l'histoire des chemins de fer malgaches, tant sous la colonisation que sous la Première République. Le maintien de cette rupture de charge entre les deux circuits montre également que le chemin de fer arrive un peu tard à Madagascar, face à la route qui se développe.

Le projet Lac Alaotra – Majunga est confronté à la concurrence de la route. Comme l'explique M. Bensch, le trajet est volontairement différent de celui de la route Tananarive – Majunga. Il s'agit de créer un nouvel axe de colonisation. Comme nous l'avons dit, le lien avec Tananarive est secondaire or, nous sommes dans un espace politiquement et surtout économiquement centralisé. Que vaut dès lors pour la capitale une hypothétique ligne Tananarive – Moramanga – Majunga, alors qu'elle dispose déjà d'une ligne de chemin de fer directe sur le port de Tamatave, et d'une route tout aussi directe sur Majunga ?

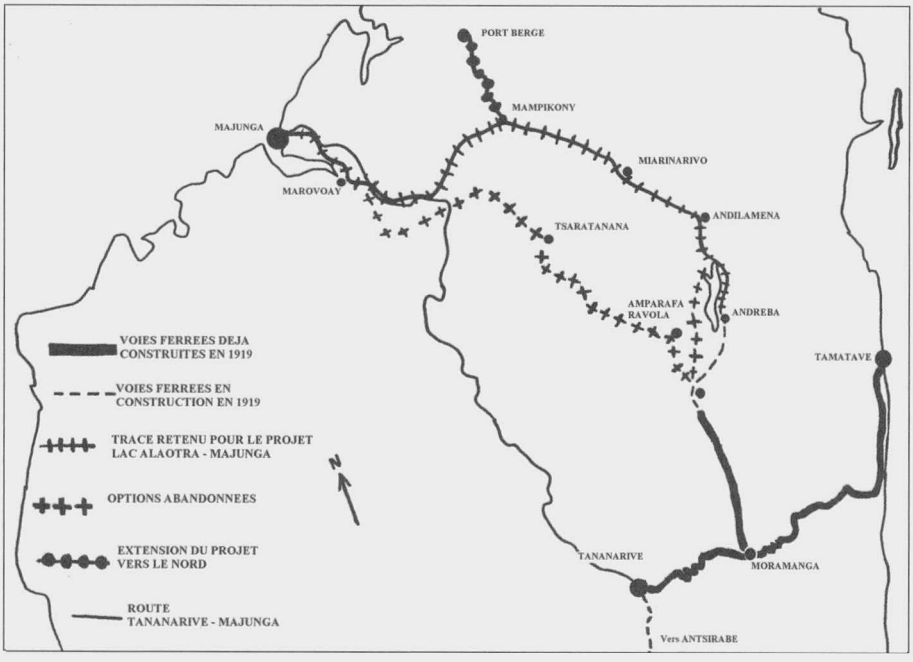
In fine, nous sommes en présence d'un projet de colonisation « pure », d'un rêve colonial (on dirait aujourd'hui un projet de développement), dont la réalisation ne peut reposer que sur les seules épaules de l'État (ce qui n'a rien de nouveau), mais il en est de même pour son développement et son exploitation. Trop éloigné des intérêts économiques qui sont sur place, il est condamné d'avance.

Les chances que ce projet soit réalisé étaient donc bien maigres. Les chemins de fer de Madagascar apparaissent comme une œuvre inachevée sous la colonisation, qui ne sera jamais reprise après l'Indépendance. Toutes les lignes réalisées ont été pensées comme moyen d'exporter les productions des Hautes Terres. Mais, dans la pratique, cela ne fonctionne pas. « *En analysant les exportations de la colonie en 1938 : des quatre produits qui en fournissent la moitié, le café (31,7 %), la vanille (9 %), le girofle (4,4 %), le sucre (4,4 %), aucun ne vient des Hautes terres et ne doit son exportation au chemin de fer… Le riz, qu'on avait accolé au TCE, puis au FCE, ne*

49. Voir note 3, Raphaël, première partie.

fournissait que 2 % des exportations livrées surtout par la région de Marovoay, dépourvue de voies ferrées... Le trafic se faisait de plus en plus à l'importation pour l'approvisionnement des foyers urbains des Hautes Terres, Tananarive en premier lieu»[50]. Par cette analyse, Jean Fremigacci confirme que le réseau ferroviaire s'inscrivait dans une logique centralisatrice. Le projet Lac Alaotra – Majunga est donc bien à contre courant de la pensée dominante. Les régions ciblées offraient un réel potentiel, Marovoay étant comme nous l'avons souligné, le point de départ que M. Bensch voulait pour les travaux afin que la ligne soit le plus vite opérationnelle. Le débouché ferroviaire dont Jean Fremigacci souligne l'absence était bel et bien programmé. L'abandon de ce projet, au profit du FCE, est sans doute la plus grosse erreur dans la conception du réseau malgache. C'est la possibilité d'un réseau cohérent, reliant les côtes Est et Ouest et sans doute rentable, qui disparaît. C'est aussi l'amorce d'une ligne vers le Nord qui est par-là même définitivement enterrée.

Le projet Lac Alaotra – Majunga, symbolise le paradoxe de ce «rêve colonial». Il est ambitieux et révèle une volonté de développement globale s'inscrivant dans le long terme. En même temps, les moyens ne sont jamais donnés pour en assurer la réalisation. Trop éloigné des intérêts des milieux locaux à la recherche d'un profit immédiat, un tel projet n'avait aucune chance d'aboutir.



50. Jean Fremigacci, «Les chemins de fer de Madagascar, une modernisation manquée», *op. cit.*, p. 13.