

Le rivage, la mer et l'outre-mer vus de Tamatave au XIXe siècle, 1828-1868

Gabriel A. Rantoandro

▶ **To cite this version:**

Gabriel A. Rantoandro. Le rivage, la mer et l'outre-mer vus de Tamatave au XIXe siècle, 1828-1868. 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.442-459. hal-03412301

HAL Id: hal-03412301
https://hal.univ-reunion.fr/hal-03412301

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.

Le rivage, la mer et l'outre-mer vus de Tamatave au XIXe siècle (1828-1868)

Gabriel A. Rantoandro
Université d'Antananarivo

Les rapports de la culture malgache avec la mer constituent un des sujets les plus controversés et les plus énigmatiques de l'histoire insulaire. La certitude ? La disproportion entre la vie maritime des Malgaches et l'ampleur du périmètre côtier (5 000 km), qui serait synonyme ou presque d'une indifférence à l'égard d'un environnement maritime de grande envergure. Maintes réflexions ont été émises sur le sujet, qui résument une interrogation, plus qu'elles ne la résolvent définitivement[1]. C'est pour cela que je profite de ce colloque, organisé au bord de la mer de Foulpointe, pour revenir sur ce terrain où, autrefois, j'ai débuté ma carrière d'historien.

Le premier élément qui a stimulé ma propre réflexion est sans aucun doute la lecture du livre d'Alain Corbin, sur le «territoire du vide», portant sur l'expérience de l'Occident relative au rivage[2]. L'ouvrage s'inscrit sur le terrain de la culture, traitant surtout, il est vrai, de l'attrait et du « plaisir du rivage », mais il traite aussi de la représentation de la mer, question intéressante pour Madagascar dans la mesure où le rivage, au-delà de ses qualités naturelles, est avant tout le lieu de rencontre par excellence avec l'étranger, et plus généralement encore, celui des relations avec l'extérieur. Outre le déferlement des vagues et le sable fin, on y assiste à des faits et phénomènes d'une toute autre portée : la maîtrise de l'espace maritime, les échanges de biens et d'hommes. C'est la raison pour laquelle, autant que toute émotion suscitée par la beauté, importe surtout, ici, un utilitarisme qui semble l'avoir emporté sur les tares de la nature.

Le second élément est la comparaison avec d'autres contextes, mais notamment avec ceux qui peuvent avoir des relations historiques avec la culture malgache. On peut se hasarder à quelques essais terminologiques ou étymologiques.

Je ne doute pas de la difficulté à définir les termes et les contours d'une approche qui se caractérise d'abord, et à deux niveaux, par son ambivalence. L'Est, bien qu'il soit devenu la province d'un royaume aux prétentions insulaires, est peuplé majoritairement par des groupes – les *Betsimisaraka* et leurs obligés, les *Betanimena* – dépositaires de traditions qui subsistent jusqu'à nos jours. Certes, la région est devenue « province » d'un royaume centralisé, mais ces peuples ont continué à mener leurs activités, bon gré et souvent malgré les réalités politiques nouvelles, et ils sont acteurs et non simples spectateurs de l'histoire. L'un des meilleurs exemples se laisse découvrir sur les bords d'Ivondro, où s'est organisée une vie particulièrement active à partir de 1811, mais surtout après 1817[3].

1. Je renvoie à deux articles ; celui de M. Mollat-Dujourdin, « La mer et Madagascar », *Omaly sy Anio* 5-6, 1977, p. 27-35, et de M.Esoavelomandroso, «L'oligarchie merina et la mer à la fin du XIXe siècle», *Omaly sy Anio*, 5-6, 1977, p. 55-59.
2. Cf. *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, 1988.
3. La première date correspond à l'installation des agents français conduits par Sylvain Roux, après l'abandon de Foulpointe, et la seconde à la première visite de Radama I, prélude à la conquête.

L'époque qui sert de cadre à notre approche s'inscrit entre le voyage de Radama à la côte Est en 1817, et la fin du règne de Rasoherina. Elle peut déborder l'année 1868, car en vérité, les faits observés importent davantage que les limites d'un règne. Dans cet intervalle, long d'un demi-siècle environ, l'époque de Ranavalona I forme pourtant un moment privilégié, révélateur de phénomènes originaux.

I - TRADITIONS ET MYTHES, DES OBSTACLES ?

Lorsqu'on évoque la mer et ses rivages, c'est d'abord aux mots servant à les désigner que l'on pense. Sur ce point, les comparaisons sont instructives, et c'est au « monde nousantarien » qu'elles nous renvoient. Les termes peuvent en effet présenter des résonances intéressantes. Sur le littoral, en dehors de son appellation commune (*ranomasina),* la mer c'est aussi le *riaka*, qui, en indonésien commun, désigne les vagues (*riak*). On peut évoquer encore d'autres points de comparaison. La mer (*laut, samudra*) et ses rivages (*pasisir*)[4] sont, dans le monde « malais », des concepts importants. Ils sont apparents dans les mentalités, et se retrouvent par exemple dans les littératures[5]. À Java, *pasisir* désigne un contexte géographique bien précis, le littoral méridional de l'île, qui avait une vocation tournée vers la mer. Là, les souverains sont souvent des entrepreneurs maritimes, lorsqu'ils ne sont pas les « premiers marchands » de leur royaume. Sur le plan des concepts et des termes utilisés, la comparaison est donc intéressante ; il reste à savoir si les réalités historiques offrent autant de parallélisme avec cette aire culturelle que l'on appelait aussi autrefois le « monde malais ».

De manière plus générale, dans certains sultanats malais et indonésiens, les souverains, par l'aménagement de canaux ou de rivières, ont tenu à créer une continuité directe entre la mer et leur palais. Certains disposent de leurs propres « bateaux de plaisance », qui leur permettent de jouir des plaisirs de la mer, n'hésitant pas à s'évader de leur palais pour se livrer à la pêche. En clair, l'espace maritime est un élément familier et apprivoisé[6]. Dans les royaumes intérieurs comme ceux de Java Central et Oriental, les rivières sont mises en usage ; c'est souvent sur leurs bords que sont bâties les capitales[7]. Certes, tout n'est pas que palais et gestes de souverains disposant du pouvoir ; les peuples et cultures qui sont à l'origine de tels phénomènes sont eux-mêmes fortement orientés vers la mer et vivent d'activités dérivées de celle-ci.

Maints travaux ont montré que l'Est malgache a accueilli des migrants, dont les *Zafiraminia*, qui pourraient être, au moins en partie, d'origine indonésienne[8]. Les témoignages des XVIIIe et XIXe siècles nous les montrent ici.

---

4. *Laut* est connu dans la langue malgache, mais sous des formes figées, d'abord dans la dénomination d'un lac (Alaotra) puis d'un groupe, les *Antalaotra* (ceux de la mer). Quant à *pasisir* ou *pasir*, il n'est attesté que dans la traduction de sable (*fasika*). *Samudra* ne semble être attesté nulle part à Madagascar.
5. À lire par exemple dans D. Lombard, « Le thème de la mer dans les littératures de l'Archipel », *Archipel* 20, 1980, p. 317-328 ou du même auteur, « Réflexions sur le Concept de *Pasisir* et sur son utilité pour l'étude des littératures », in C. D. Grijns, S. Robson, *Cultural contact and textual interpretation*, Leyde, 1986, p. 19-24.
6. Il en est ainsi des sultans de Malaka, baignant dans les eaux du détroit du même nom, et de Banten à Java Ouest. La capitale de ce dernier royaume se trouve au fond d'une immense baie, et à la sortie d'un détroit – celui de la Sonde - occupé par une multitude d'îles. Il arrive au souverain de partir en mer pendant plusieurs jours pour s'ébattre dans les îles ; cf. C. Guillot et *alii*, *The Sultanate of Banten*, Jakarta, 1990, et également P. Wheatley, *Impressions of the Malay Peninsula in ancient times*, Singapour, 1964.
7. C'est le cas de la rivière Solo, près de laquelle est construite la capitale du second royaume de Mataram.
8. Lire sur ce point les travaux de J. Hébert, notamment : « Les Zavaga ou Zabaga indonésiens (=Vazaha), artisans et trafiquants du fer, commerçants ou pirates (?) à Madagascar et aux Comores, aux XIIe-XIIIe siècles », *Omaly sy Anio* 37-40, 1993-1994, p. 13-62.

Pour bien saisir la particularité de la mer et du littoral aux environs de Tamatave, il faut prendre en compte cet ensemble topographique original que forment les lacs et les lagunes parallèles à la côte, dénommées ici *Pangalana* (les *Pangalanes)*, certes séparées de la mer, mais associées à elle par quelques passages, et dont la fréquentation participe de la maîtrise, autant de la terre ferme que de l'espace aquatique. Les habitants ont l'habitude d'y pratiquer une navigation de proximité, permettant de se rendre aux îles qui en occupent le milieu, mais aussi pour aller d'un rivage à l'autre. À l'époque, la nature était objectivement belle et les rapports de l'homme – Malgache et étranger - avec elle ont été sans doute marqués par cette jouissance que seules peuvent susciter les belles choses. Cette beauté n'échappe pas, en tout cas au visiteur étranger qui, lui, note : « *La traversée des lacs est le plus beau spectacle que l'on puisse concevoir. Tout autour et de chaque côté, la végétation la plus luxuriante que l'œil ait jamais vue s'étale sans la moindre interruption* »[9].

En abordant les lacs, pourtant, on plonge dans une atmosphère comparable à celle que les migrants islamisés ont créée dans le Sud-Est de l'île, faite d'interdits et de mises en garde, véhiculés par des légendes que les voyageurs de passage ont expérimentés. À propos du lac de Nosibe « *ce lac célèbre par les veaux marins et autres cétacées et même des syrennes et autres animaux aussi extraordinaires que les crédules voyageurs ont prétendu voir autrefois dans ces eaux* »[10]. Au XIXe siècle, bien des témoins affirment également que « *les Betsimisaraka ont encore .... une grande frayeur de ces deux veuves inconsolables* [*Rasoabe* et *Rasoamasay,* du géant *Darafify*], *et de peur de les troubler dans leur retraite, ils gardent le silence lorsqu'ils traversent les deux lacs* »[11]. Ceux qui ont véhiculé ces mythes sont souvent apparentés à des transfuges *Zafiraminia*.

Il est également utile, pour saisir les événements qui vont suivre, de rappeler certains aspects de la situation du pays betsimisaraka, un peu avant et au moment des faits. Bien moins marquée politiquement, il est vrai, que l'ensemble du Sud-Est de l'île par les idéologies et les traits culturels dits « islamisés », la région n'en est pas moins hantée par des mythes, voire des « êtres » qui marquent les lieux et les paysages. Les témoins qui ont parcouru le littoral oriental et son arrière-pays, entre la fin du XVIIe et le début du XIXe siècle, ont relevé le poids des mythes colportés par des *Zafiraminia*[12] ou mettant en scène des personnages identifiés comme tels. Presque toute la zone des lacs et des lagunes est particulièrement hantée par eux. Qu'ils s'appellent « *Rahao* la sorcière » ou la « Messaline malgache » ou enfin *Rasoabe* et *Rasoamasay*, les deux épouses du géant de la légende, *Darafify*, ils contribuent à créer une atmosphère faite de crainte et d'appréhension vis-à-vis de tout ce qui est espace aquatique, comme l'expérimentent les voyageurs, et le conquérant Radama Ier ; ce dernier en a fait cependant un instrument de sa conquête.

9. « La mission de Lesage auprès de Radama Ier (1816-1817) », éd. J. Valette, *Bulletin de Madagascar* 275, av. 1969, p. 353.
10. « Le Journal de Doderlein, copies de lettres diverses », *Bulletin de Madagascar*, 278, 1969, p. 505-539.
11. *Souvenirs de voyages d'A. Grandidier (1865-1870)*, Tananarive, 1971, p. 49.
12. À la différence des Zafiraminia du Sud-Est, ceux de l'Est ne sont pas directement intervenus dans la fondation de royaumes, que l'on doit ici à des Métis de blancs et de femmes malgaches, les fameux *Malata* (mulâtres). Ils n'en sont pas moins présents, qualifiés par certains témoins de « *vendeurs d'amulettes* » (cf. G. A. Rantoandro, « Hommes et réseaux malata … », art. cit., p. 115), et assumant parfois la fonction de conseillers de certains chefs, notamment autour de Mananara. Ils semblent aussi avoir inspiré les chefs *malata* de la deuxième moitié du XVIIIe siècle.

II - LE RIVAGE ET LA MER COMME ENJEUX

Sans avoir mené des activités maritimes de grande envergure, les chefs *malata* qui régnaient sur les Betsimisaraka attachaient une grande importance à la possession de ports. Les plus puissants d'entre eux disposaient de mouillages, d'où ils tentaient d'attirer les navires. Ces lieux furent appelés à devenir des ports connus : les futurs Fénérive, Foulpointe (Mahavelona), Tamatave et Ivondro. Ce dernier lieu offre une idée du site « portuaire » typique. Au début du XIXe siècle, il n'était connu que par son ancien nom, *Anjokolefa*, et les chefs métis de la seconde génération, celle de Jean René, y avaient élu domicile[13]. «*L'habitation du chef est située sur les bords de la rivière, et il était facile de se rendre en pirogue jusqu'à l'un de ses postes* », écrit Leguével de Lacombe, en 1825[14]. Il peut surtout satisfaire aux impératifs d'un lieu d'échange, par la présence de la «*belle rivière d'Yvondrou, semblable en général pour la beauté de ses sites, à ceux que nous présente la Loire le long de la belle jetée depuis Orléans jusqu'à Nantes* »[15]. Cette rivière est le véhicule des communications entre l'arrière-pays et la mer. Mieux favorisé par la nature que le grand port de l'Est, Ivondro est probablement aussi ancien que celui-ci.

Le *Tametave* du XVIIe siècle, signalé par E. de Flacourt, existe toujours au début du XIXe siècle, tout en restant un «*petit village de pécheurs* ». Topographiquement, il répond aux critères d'une véritable rade, capable d'accueillir un nombre considérable de navires. Sa physionomie, des plus avenantes, ne correspond à la vérité qu'à celle d' « *un mouillage naturel* », sans quais ni jetée, où les opérations habituelles ne sont guère commodes ; elles se font grâce à des chaloupes. Son entrée consiste en une grande passe, le *vavahoala*[16], de sinistre réputation ; elle est occupée par endroits par des récifs dangereux. C'est là que, par l'absence de signaux ou de balises, les navires font souvent naufrage et sombrent. C'est aussi le lieu qui, pour ses dimensions, donne l'illusion d'une maîtrise aisée. On comprend que le pouvoir en ait fait un enjeu constant de contrôle.

Entre 1845 et 1861, on assiste à certains faits étonnants voire choquants à *Ambavahoala* et sur la plage de Tamatave. En 1846, dans un premier temps, il fut ordonné au Grand Juge Philibert de faire obstruer l'entrée de la rade par des grosses pierres et des troncs d'arbre à transporter par des pirogues[17] ! Pour donner plus d'effet à cette mesure, il fut ordonné de créer le plus d'échos possible, dans la ville, au fait qu'on était en train de combler le passage. Un peu plus tard, la Reine, sans doute sur le conseil de quelque *ombiasy,* ordonne d'y effectuer certaines cérémonies (*fomba*) ou d'y enterrer certains objets « protecteurs » (*zavatra*), le tout en certains moments propices (*tononandro*), dictés par le calendrier lunaire[18]. En 1849, c'est à des sacrifices humains (*otrika*)[19] qu'on assiste, toujours en vue de barrer la route aux éventuels envahisseurs[20].

13. W. Ellis, *History of Madagascar*, 1838, I, p. 69. C'est à Ivondro que résida Fiche, frère de Jean René.
14. Cf. *Voyage*, p. 192.
15. Lettre de Sylvain Roux (sept. 1814), Dupré, *La France à Madagascar...*, p. 33.
16. Parfois aussi appelé, *Ambavahoala.* C'est l'un des toponymes connus, d'origine visiblement nousantarienne. *Vavahoala* se compose en effet de *vava* (bouche, entrée) et *hoala* (delta, estuaire), que l'on retrouve aussi dans Ankoala, et qui vient sûrement de *kuala* (à trouver par exemple dans Kuala Lumpur ou Berang etc.).
17. Il s'agissait d'y faire surtout le sacrifice d'un bœuf *volavita* ; cf. *A.N.* BB 29, f.199r., 26 *asombola* 1846 et *A.N.* BB 30, 5 *alakarabo* 1846.
18. *A.N.* IICC 57, 13 liasses, f.152, 2 *alahasaty* 1852.
19. Base nominale à l'origine du verbe *manotrika*, qui s'applique à certains fruits qui mûrissent plus vite lorsqu'on les ensevelit ou quand on les laisse dans un lieu artificiellement chauffé (par exemple les bananes). L'idée la plus exacte est celle d'enfouir quelque chose.
20. A.N. IIICC 25, 3e chemise, 20 *adalo* 1849.

La teneur de l'ordre envoyé à cette occasion est troublante : « *Lorsque vous enterrerez des gens* (*mandevina olona*) *comme otrika sur le bord de mer, n'en mettez pas un trop grand nombre dans un même trou, mais vous êtes les seuls à pouvoir juger ce qui est approprié, et lorsque vous mettrez les otrika en terre, faites en sorte que l'on ne puisse pas voir les personnes* [à ensevelir] *et les trous où ils sont ensevelis* »[21]. Les faits sont donc éloquents ; il reste à savoir quelles personnes désignait-on à un si funeste sort, ce que ne signalent point nos sources[22].

Certains autres faits dont le *vavahoala* ou la plage sont le théâtre, donnent une idée de l'atmosphère générale qui, à l'époque, baignait ces lieux, et surtout de la manière dont ils sont perçus. On signalera d'abord qu'entre 1845 et 1854, les têtes décapitées de quelques-uns des assaillants de 1845, ceux qui ont tenté de débarquer ici et d'envahir la ville, ont été pendues sur des pieux le long de la plage, ce qui confère à celle-ci une sinistre connotation ; pour certains, c'est « *le lieu où l'on a accroché des têtes* ». Au large et dans la rade même, des efforts furent faits, entre 1847 et 1853, par des sortilèges (dans les textes, *fomba*), pour « créer » des tempêtes et autres vents violents, destinés à couler « *les navires ayant des intentions hostiles* ». En d'autres termes, il s'agissait de provoquer artificiellement la « *colère des mers* ». Pour cela, on fit appel en 1847 à des spécialistes, des faiseurs de *tsioka*[23], de Mahavelona, répondant aux noms révélateurs de *Rasambo* et *Rafombo*[24]. D'autres ont été mobilisés par la suite qui venaient d'autres lieux de l'île, dont deux Raidory et Inoro, qui profèrent des paroles sans équivoque : « *S'il vient à Toamasina des navires ayant l'intention de faire le mal, je les ferai couler car mes recettes*[25] *sont déjà prêtes* »[26]. On compte aussi parmi eux, des gardiens du *sampy* royal *Ramahavaly*. Qu'en fut-il de l'efficacité du recours aux *ody* ? Une fois, en 1848, les officiers rapportent qu'effectivement un vent violent se déclencha à la suite d'une séance de *tsioka*, mais les navires tinrent bon, et il n'y eut aucun dommage[27]. Une autre fois, on constate l'inefficacité (*tsy nahomby*) de tel officiant et l'on ordonne son renvoi vers Tananarive, et son remplacement[28].

Comme plusieurs « féticheurs » chargés de la tâche doivent résider en permanence à Toamasina, la plus grande discrétion fut recommandée quant à leur hébergement, et leurs contacts avec la population[29]. Mais comme c'est à *Anosialana*, cet îlet situé devant la rade de Tamatave, qu'ils avaient à opérer, on imagine sans mal qu'ils avaient peu de chance de passer inaperçus, et surtout l'atmosphère que devait entretenir leur présence, et le moindre de leurs déplacements. Ainsi, la mer et les activités qu'elle crée, c'est aussi et surtout à Tamatave, une histoire de *fomba* et de sortilèges.

---

21. *A.N.* IIICC 25, 3e chemise, 20 adalo 1849 ; ici, *otrika* désigne l'objet même qui est enfoui sous terre.
22. En vérité, la pratique est que l'on choisit habituellement les personnes condamnées ou surtout les esclaves.
23. *Tsioka* signifie souffle ou plus largement, vents.
24. Les premiers à venir de Mahaveklona furent un certain Andrianivahoaka dit *Sarifo* (Sharif ?) ; on le connaît très peu sinon qu'il fut ordonné aux officiers de Tamatave de mettre à sa disposition tout ce dont il aura besoin pour sa mission, cf. *A.N.* III 27, 2 lohotsy 1847. Ensuite furent régulièrement convoqués Rasambo et Rafombo, toujours de Mahavelona, pour la même cause, de 1848 à 1851, apparemment sans grande efficacité.
25. Dans le texte, « *efa vonona ny fanaovako azy* ».
26. *A.N.* IIIC 24, f.39, 28 adaoro 1848.
27. *A.N.* IIICC 24, 28 adalo 1848.
28. « *Indreny ny amin'i Ramahavaly hankaty aminareo fa ny teo aloha tsy nahomby ka ampakaro hiakatra Antananarivo fa tsy nahomby, ka indreny ny handimby azy* », cf., *A.N.* III CC 25, f.56-v, 24 alahamady 1851.
29. « *Aza miharoharo amin'nyolona loatra hianareo fa mitanderma tena tsara fa be no tsy tia kandrao simban'ny sasany, ary aza avela idiran'ny olona koa ny trano itoeranareo, aza lazalazaina amin'olona ny raharahanareo fa ataovy ankibonareo ihany* », *A.N.*, IIICC 24, f.57, 26 alakarabo 1848.

Mais sur un tout autre plan, la mer exige une technique et un savoir-faire, sans lesquels elle ne se laisse pas maîtriser ; dans l'Est, ils ont une histoire.

On trouverait sans peine, depuis Nicolas Mayeur, jusqu'à Leguével de Lacombe, maints témoignages attestant l'existence d'un art naval dans l'Est, et l'adresse manuelle des habitants. Ce dernier témoin, parfois traité d'affabulateur, est étonnant de précision, quant aux outils et essences utilisés, et même quant aux embarcations qu'il a rencontrées, désignées par leurs noms malgaches[30]. Les embarcations ainsi construites, plutôt des « grandes chaloupes » – des monoxyles sans pont, ni quille saillante – que des navires de haute mer, en tout cas, présentent quelques inconvénients majeurs ne permettant pas de naviguer la nuit. Elles seraient d'une grande efficience pour des razzias ponctuelles[31], mais seraient d'un piètre recours pour de pacifiques voyages de commerce. On découvre bien ces embarcations à Tamatave, après 1828, mais assez rarement. Pour les visites des navires, les officiers de la douane disposaient bien d'une ou deux chaloupes, que l'on remplace seulement lorsqu'elles sont avariées[32]. Au temps des crises dans les postes du Sud-Est, on ordonna de construire des grandes pirogues pour le ravitaillement en grains des postes en difficulté. C'est aux Betsimisaraka d'Ivondro que fut confiée cette commande, apparemment au titre de la corvée. Quelques officiers réussissent également à en faire acquisition dans des conditions pas toujours claires, à l'exemple de Rainibehevitra et d'Andriantsimiseza, en 1859, qui s'occupent du colportage, et que la Reine emprunte périodiquement[33].

Nous n'avons pu découvrir l'existence d'un chantier naval, ailleurs habituellement associé à un port. Etait-ce l'interdiction par les lois du royaume ? Il est utile de signaler qu'à Tamatave, les hommes des garnisons eux-mêmes ne disposent pas d'embarcations, pour l'application de telles mesures.

III - DE L'ATTRAIT DE LA MER À LA CONQUÊTE DU RIVAGE

Abordons maintenant les faits, d'abord par la relation établie par le *Tantara Ny Andriana*. Deux épisodes attribués à Radama I y sont évoqués, chacun de manière allégorique. Le premier, qui a pour cadre son premier voyage dans l'Est, est relaté ainsi : « *Et Radama s'en alla rencontrer les Vazaha*[34] *à Toamasina, accompagné de 1 000 guerriers parmi les Voromahery. Comme il était en train de se promener, pour voir Rasoabe et Rasoamasay disait-il, les gens lui recommandèrent de ne pas faire du bruit* [une fois] *sur l'eau, et* [en plus] *si les gens dispersent, « elles »* [les deux femmes] *retournent l'embarcation. « Laissez-moi donc constater, dit-il, si cela peut effectivement noyer ! » Ses mpitaiza tentèrent de dissuader Laidama. Rainimoma s'exprima ainsi : « N'y allez donc pas Seigneur », Mais Laidama répondit : « N'interdisez point,*

30. « *Les naturels qui habitent le littoral, les îles ou les bords des rivières*, écrit-il, *sont presque tous constructeurs ; on est étonné de leur voir donner aux pièces de leurs pirogues en planches les diverses formes et proportions qu'elles doivent avoir pour se rapporter entre elles avec justesse, quand on songe qu'ils n'ont ni lignes, ni règles, ni compas, et qu'ils n'y parviennent qu'avec le secours de quatre misérables outils qui feraient honte à nos plus médiocres ouvriers*», *op. cit.*, p. 28.

31. Rondeaux (1800) parle de « *chelingues de guerre* » capables de transporter cinquante à soixante hommes et Leguével de Lacombe de « *bateau ayant une ressemblance avec la moitié d'une noix de coco* » montés par six à quinze hommes. C'est avec ces embarcations que furent sans doute exécutées les expéditions vers les Comores, jusqu'au début du XIXe siècle.

32. En 1850, il fut ordonné de faire construire 10 grandes pirogues *(lakandrafitra 10 lehibe dia lehibe)*.

33. *A.N*, IIICC *52*, 20 alahamady 1859. f.29.

34. *Vazaha* désigne d'une manière générale l'étranger, et principalement au XIXe siècle, l'Européen ou le Mascarin, Créole. Sur ce sujet, voir la thèse de D. Bois, *Vazaha et autochtones sur la côte Est de Madagascar : médiation et métissage entre 1854 et 1885*, Université de Paris VII, 1996, 464 p.

allons voir nous-mêmes ». On remplit deux bols de riz cuit, puis ils embarquèrent à bord des pirogues et traversèrent en tirant des salves avec fusils et mortiers, en discutant à haute voix. Mais les eaux ne bougèrent point, il n'y eut point de vagues. Ils purent ainsi atteindre l'autre rive. Et vinrent les Betsimisaraka (Ratsimisaraka) saluer le souverain. « Bienvenue, Laidama, il [nous] *est venu un zanahary ! Même Soabe et Soamasay vous ont reconnu, et alors nous ? » À Andevoranto, au sud de Soabe et de Soamasay, c'est là qu'il reprit la grande route, sur le sable, au bord de la mer. Il fit tirer des salves tout au long du chemin qu'il emprunta, jusqu'à Ivondro »*[35]. Il s'agit en somme de la conquête symbolique, par le souverain de l'Imerina, des lacs et des êtres qui les peuplent.

Non content d'avoir pu admirer la mer, Radama tint à essayer un navire et à accomplir un voyage par mer, de Mahavelona (Foulepointe) à Maroantsetra. Il le fit à bord d'un navire de guerre britannique, l'Ariane, capitaine Moorson[36].

Deux autres témoins rapportent les mêmes faits : Raombana et James Hastie. Le premier n'est pas un témoin direct, et donne une version sensiblement proche de celle du *Tantara*. Le premier évoque le voyage du souverain, de Foulpointe (Mahavelona) à Maroantsetra, à bord d'un navire de guerre anglais, mais insistant sur les remontrances inquiètes de ses officiers et soldats, motivées par la crainte que « *le roi et ses compagnons auraient pu être faits prisonniers et jetés aux fers par les Anglais, puis vendus comme esclaves sur quelque terre inconnue* »[37]. L'association de la mer et des Européens avec la réduction en esclavage est si évidente, puisque c'est la première idée qui vient à l'esprit des hommes de Radama, association d'autant plus significative qu'elle n'exclut pas des interlocuteurs qui représentent un pays allié (ici l'Angleterre). On touche ici à l'un des effets de la traite, phénomène de toute évidence traduit par le verbe « *mamarina olona* »[38], et qui a largement contribué à « négativiser » tout ce qui touche aux traversées maritimes[39].

Quelques autres détails attachés au temps de Radama revêtent un certain intérêt. On prête en effet au souverain l'idée de former des jeunes Malgaches au métier de la mer ; cela s'est passé à Majunga lors d'une rencontre entre lui et le Commodore Nourse : « *À la veille du départ du Commodore*, note Raombana, *Radama lui confia plusieurs jeunes gens, destinés à acquérir l'art de la navigation. C'étaient, par leur origine, des roturiers et des Olomainty*[40] *; aucun noble parmi eux* »[41]. Les jeunes ne semblent pas avoir appris grand-chose, et en outre, « *on rapporta à Radama que le Commodore et quelques-uns de ses officiers étaient morts de fièvre, peu de temps après en pays de Mozambique ; la nouvelle causa de la peine au roi* »[42]. Par cette issue, la mer s'est révélée être un milieu inconnu et redoutable, justifiant que seuls méritent d'être « sacrifiés », à titre « expérimental », les individus les plus précaires ou les « sans grade » de l'ordre social. L'autre détail, pour être anecdotique, n'en revêt pas moins d'importance ; il a pour théâtre Iharana, dans le Nord, où le souverain, après avoir

35. *Tantara* II, version malgache ; la traduction est de l'auteur de cet article.
36. *Tantara* II, version malgache, p. 1088.
37. Raombana, *Histoires*, éd. S. Ayache, 1994, t. 2, p. 138.
38. La traduction la plus correcte serait : jeter (à la mer) exporter des hommes.
39. Sur cet aspect, voir plus haut.
40. *Olomainty* (Noirs) désigne, au XIXe siècle, un groupe statutaire roturier.
41. Ed. S. Ayache, II, p. 150.
42. *Id.*

dressé un bilan positif de ses entreprises guerrières, tire la conclusion que la conquête de l'île était en bonne voie, et conclut « *qu'il avait décidé, quand celle-ci* (la conquête) *serait achevée, d'acheter quelques navires afin de conquérir aussi Maurice et Bourbon, sur les Anglais et les Français* ». Même s'il ne semble pas avoir connu un début de réalisation, ce projet reflète d'une certaine idée de l'outre-mer, auquel on attribue le rôle de « pourvoyeur de richesses »[43].

Volonté de transgression d'une tradition locale, pour montrer qu'il est au-dessus de tout cela, par un grand vacarme ; volonté de conquête du rivage surtout, mais dans tous les cas, encore peu d'attrait vis-à-vis de la mer, ainsi peut-on résumer les faits rapportés.

Quant à Radama II, quelque libéral et ouvert qu'il fût, il n'a laissé, à notre connaissance, aucun témoignage d'une attirance quelconque envers la mer, et en tout cas n'a même pas eu le temps de satisfaire quelque désir de découverte ou de villégiature. Avec Rasoherina se produit un événement qui tranche avec les traditions. Le successeur de Radama I exprime clairement un souhait de se rendre au bord de la mer et le réalise. C'est à Adrien Boudou que l'on doit une interprétation significative des faits, lesquels se situent en 1867. « *Rasoherina*, dit-il, *désirait prendre des bains chauds aux eaux chaudes de Ranomafana et surtout contempler la mer qu'elle n'a jamais vue* »[44]. La souveraine, réputée timorée dans l'exercice de sa charge, se rendit à Andevoranto, dans l'Est, répondant à des motifs relevant autant de la politique que de la villégiature : « *À en croire Laborde, elle voulait d'abord et surtout s'évader des rova de Tananarive et d'Ambohimanga, où le précautionné Rainilaiarivony, sous les dehors de mille soins obséquieux, la tenait de fort près* »[45]. Au cours de son séjour d'un mois au bord de la mer, et ce n'est pas faute d'en avoir émis le souhait, Rasoherina ne put admirer aucun navire mais, grâce à l'empressement du P. Faure, agissant au nom de la Mission Catholique, elle put admirer un substitut, c'est-à-dire une miniature ! Ce qui est surtout surprenant, c'est toujours l'empressement que met la religion à s'insinuer entre les hommes et la mer.

IV - LES « MIASMES » DE LA MER

Du premier contact entre Radama avec la mer, l'histoire a retenu l'épisode du goûter et de l'exclamation : « *toa masina* ! » (c'est donc salé !), dont il serait resté *Toamasina,* le nouveau nom de Tamatave. Elle résumerait la première réaction des conquérants face à cet immense espace aquatique. La présumée découverte, à cette occasion précise, du « goût de la mer », reste en tout cas discutable, même chez des gens qui ne voient pas celle-ci tous les jours. Pour être vraisemblable, elle est sans doute discutable puisqu'on savait probablement longtemps auparavant que la mer avait ce goût-là. La volonté de rebaptiser « une contrée qui compte », c'est peut-être ce qu'il est plus logique de saisir dans cet épisode. Sans doute faut-il aussi retenir que, dès lors qu'elle est devenue « frontière » du nouveau royaume, la mer s'impose comme le véhicule de facteurs divers, qui ne sont pas tous désirables. Avec les gens et les biens débarqués des navires, il faut compter d'abord et entre autres, les maladies qui viennent d'outre-mer.

---

43. Les compagnons de Radama l'ont en effet félicité pour cette idée, qui permettrait, si elle était réalisée, de se faire beaucoup d'argent, que l'on associe aux Mascareignes.
44. *Les Jésuites à Madagascar au XIXe siècle*, Paris 1952, vol. II, p. 21-22.
45. *Id.*, p. 21, « *La Reine voulait paraître en souveraine aux regards des Betsimisaraka de la côte Est* ».

L'étude de J. Ravonintsoa, consacrée à la première partie du règne de Ranavalona I, ne fournit pas d'indications sur les maladies débarquées d'outre-mer[46]. C'est surtout après 1850, avec l'afflux croissant des navires et donc des choses d'outre-mer, que l'on ne peut pas toujours contrôler, que la situation va changer.

L'une des plus fréquentes calamités apportées par la mer est le *nendra* (variole), périodiquement révélé par les officiers de Tamatave. Il est d'autant plus redouté par le pouvoir qu'on n'en avait pas une connaissance claire à l'époque, et qu'on n'en connaissait pas l'antidote. Surtout, on sait qu'il est susceptible d'être rapidement colporté jusqu'à Tananarive par la route. On apprend par exemple qu'il sévit à Tamatave au mois d'alohotsy 1850, puis l'année suivante encore puisque la Reine met le gouverneur Andrianarosy en garde contre toute «négligence», et de manière étonnante, en matière d'alimentation et de boisson ! (*manao rainazy amin'ny haninkohanina sy ny rano hosotroina*)[47]. On s'inquiète de la situation de l'armée et du peuple, on s'enquiert des manifestations de la maladie[48]. Il fut alors et naturellement ordonné que l'on fasse agir l'idole Ramahavaly, pour guérir (*manala afana*)[49]. On se rend compte qu'il s'agit d'une maladie qui se répand vite, d'une véritable épidémie, mais aussi que le mal est très grave (*aretina mafy*). On sait qu'elle vient d'outre-mer, qu'elle provoque la toux (*mampikohoka*), et entraîne le décès d'un certain nombre de gens, dont un officier de 7 honneurs (Rabefiraisana). Et puis, comme dans d'autres endroits, on s'habitue au traitement de ces « miasmes » de la mer, par des mesures éprouvées ailleurs : isolement des migrants et de leurs biens, quarantaine, ce qui n'est pas sans bouleversement pour tous ceux dont la vie et les activités dépendent des flux de biens amenés par la mer[50]. Les maladies sont à la fois terrifiantes et répétées, aussi, il est difficile de ne pas voir un peu les îles à travers elles.

Outre les dégâts qu'ils peuvent infliger à la ville, à la région et enfin à la grande Ile, les maux qui sévissent outre-mer peuvent avoir d'autres retombées insoupçonnées. Les nouvelles de maladies qui affligent l'une des îles Mascareignes, parviennent annuellement à Tamatave, colportées par des journaux qui parviennent ici sur la commande de deux personnalités particulièrement intéressées par le commerce interinsulaire : Provint et Delastelle. De Tamatave, ces journaux sont ensuite colportés vers Tananarive à la demande de la Reine et de son entourage, qui sont très friands, non seulement de la mode changeante des *Vazaha*, mais aussi de toutes nouvelles, bonnes ou mauvaises. Tous les ans, et parfois plusieurs fois dans la même année, se répandent donc les bruits de quelque épidémie de variole, affectant le plus souvent Bourbon, et colportées presque toujours par des « *navires de Delastelle* »[51]. Avec d'autres facteurs, ils contribuent à entretenir une certaine image des îles, celle d'un monde redoutable, rempli de dangers et de périls effroyables.

---

46. C'est-à-dire, 1829-1845, *op. cit.*
47. *A.N.* IIICC 25, f. 18-v, 9 asorontany 1850, et *id.* f. 52-v, 22 alahamady 1851.
48. *A.N.* IIICC 25, f.52, 22 alahamady 1851.
49. « *Manafana ny Mrl sy ny vahoaka isan'andro velona Ramahavaly, koa dia lavorary ny fiahiani Ramahavaly ny vahoaka Tmpokovavy, koa nefa dia mafy dia mafy ny aretina* », A.N.IIICC 25, 15 alohotsy 1850, f.179. La cérémonie est décrite par un témoignage d'époque, celui de W.Ellis, « *offering for the removal of the evil which is supposed to have occasioned the disease* », *History of Madagascar*, Londres, 1838, vol. I, p. 232.
50. Par exemple en 1856 ; on procéda à la restriction des mouvements des débardeurs chargés de l'embarquement des bœufs sur les bateaux, mais aussi des « *vehivavy mpandeha an-tsambo* » (femmes fréquentant les navires, i.e., les prostituées), *A.N.*, B.B. 41, f.68-V, 18 asombola, 1856.
51. Par exemple, en 1853, A.N., IIICC 61, f.3, 29, 61, *alahamady, adaoro, adizaoza*. Dans les textes, désignés comme appartenant au personnage, mais dans la réalité, comme en cette période de fermeture, Delastelle est l'un des rares à pouvoir encore mener un certain trafic entre Madagascar et l'extérieur, cela sert pour ne pas avoir à payer les taxes douanières.

Mais si la mer dégage des miasmes et diverses calamités visibles ou sensibles, elle laisse également débarquer d'autres fléaux tout aussi redoutés, notamment par le pouvoir. Courants d'idées, mauvaises nouvelles, et même des agresseurs débarquent des navires, qui créent une atmosphère particulière, et provoquent des réactions structurées. La période allant de 1828 à 1868 est riche en expériences du genre.

Toamasina apparaît comme la cible privilégiée des navires de guerre européens basés aux îles. Rappelons qu'entre nos deux dates, elle a fait l'objet de deux bombardements : en 1829 puis en 1845, le dernier ayant été suivi d'une tentative d'invasion. Ces antécédents contribuent à entretenir une certaine anxiété, alimentée, même en temps de paix, par des rumeurs (*fosafosa*) annonçant une agression. Celles-ci, colportées par les capitaines mais surtout par les journaux de Maurice ou de La Réunion, constituent l'un des facteurs les plus permanents de la vie à Tamatave. Ce sont encore les « *journaux de Delastelle* » ou ceux de Provint qui annoncent que « *les Vazaha viendront incessamment à Toamasina pour faire la guerre* » (*ho avy eto Toamasina ny Vazaha hiady*), et parfois qu'ils prendront Antananarivo par la force, et « *ne négocieront jamais avec les Hova* »[52]. En 1857, à la suite de l'expulsion de Lambert et de ses complices, puis en 1859, pour des motifs plus obscurs, un « *débarquement de troupes à Tamatave* » est présenté comme imminent, et des préparatifs dans ce sens sont ordonnés aux officiers du fort[53].

Les agressions ne sont d'ailleurs pas les seuls méfaits à redouter d'outre-mer ; les marchandises débarquées au port, principalement celles contenues dans des barriques, sont également suspectées de contenir des « *zavatra ratsy miafina* » (des mauvaises choses dissimulées), ayant un pouvoir maléfique (1845-1854). Ce sont les *Vazaha* de la ville, principalement ceux qui sont « naturalisés », qui semblent éprouver un malin plaisir à les véhiculer, visiblement parce qu'ils y trouvent leur compte.

Durant la période d'interdiction du christianisme, on a accusé, enfin, la mer et l'outre-mer d'être les véhicules de toutes sortes d'idées néfastes, propres aux *Vazaha d'Andafy*, et contenues dans des livres (*bokan-taratasy fivavahana*)[54], vis-à-vis desquels il est recommandé la plus grande vigilance. Cela a entraîné à l'époque, une généralisation dans la perception négative de l'écrit et des livres.

Il est utile de rappeler que c'est dans un tel contexte, chargé d'inquiétantes rumeurs d'invasion étrangère, que l'on décida en 1853 de construire le fort de *Farafatrana* (le moderne Farafaty), sur une position perchée et surtout plus reculée par rapport à la plage[55].

V - LES NAVIRES, LES HOMMES ET L'OUTRE-MER

De quelle flotte pouvait disposer un port comme Tamatave ? Existait-il un corps d'hommes de métier, habitués à réparer, à construire et à manier les navires ?

52. *A.N.* IIICC 26, f.3, 5 *adizaoza* 1851.

53. L'ordre est donné de fortifier en particulier « *la plage où les Vazaha ont l'habitude de débarquer* », d'enterrer des barils de poudre, et de « *planter des objets pointus* », cf. *A.N.* IIICC 52, 14 adijady 1859.

54. « *Tsy misy mahazo mampakatra bokantaratasy misy soratra intsony, na dia soratra kely ihany aza amin'ny Boka koa dia samia mitandrina tsara hianareo erhetra sy ny ladoany fa efa misy tafakatra ny Bokantaratay fivavahana nakarin'ny Vazaha avy any Andafy* », *A.N.* IIICC 55, 15 adizaoza 1858,

55. L'achèvement de la construction d'une batterie et d'un *lapa* est annoncée en 1854 ; une courte description est alors écrite par Rainifiringa, cf. *A.N.* IIICC 30, 16e liasse, 23 alahamady 1854.

Toutes ces questions sont celles que l'on se poserait, en abordant un port actif. Concernant Tamatave, il y a matière à réflexion.

Quelques *Vazaha* créoles en vue de la ville disposent de navires de moyen tonnage, servant au cabotage régional, et parfois interinsulaire[56]. L'un des rares à manifester une réelle habitude des activités navales, est l'américain William Marks. Commandant parfois ses navires (il en avait deux) lui-même et participant au trafic, entre Majunga et Tamatave, il réside une partie de l'année à Tamatave d'où il organise ses opérations. Il survient parfois, dans les parages, des naufrages plus ou moins « arrangés », qui donnent l'occasion à Delastelle de racheter un navire et de le faire réparer. Au total, on peut compter une demi-douzaine d'unités, dont ils font un moyen de maîtrise et de contrôle du littoral, et l'on ne peut éviter le constat d'une prise de position dominante. Les *Vazaha* connaissent bien les capitaines des navires qui fréquentent la côte Est. Selon Ida Pfeiffer, tous sont familiers de la table de Juliette Fiche, l'épouse de Napoléon Delastelle. À la réouverture du commerce, en 1854, tous sont au cœur d'une habile combinaison visant à éviter une taxation jugée excessive. Comme les frais de douane sont perçus une fois, à la sortie, les *Vazaha* se déclarent propriétaires des navires arrivés en rade de Toamasina, et ne devant donc rien payer, puisqu'ils exportent leurs propres biens. Ils provoquent ainsi une grosse chute des recettes douanières, s'attirant du coup les foudres de la Reine.

La seule flotte à avoir Tamatave comme port d'attache, est donc celle des *Vazaha ;* elle ne joue qu'un rôle d'appoint à une autre flotte mascarine, qui dessert le port malgache à raison de quatre à huit navires par mois, selon la saison[57]. Le rôle de cette flotte est pourtant considérable puisque c'est en grande partie par elle que sont importés les articles de luxe commandés notamment par la cour et la haute société tananariviennes. C'est elle aussi qui se charge de l'enlèvement des bœufs et des cargaisons de riz dont les principaux notables du régime sont les propriétaires. Touchant ces navires venant d'outre-mer, la loi est stricte : ils peuvent toucher terre et effectuer des transactions, dans les endroits où il existe des garnisons ; ailleurs, ils sont considérés comme des « *mpangala-tseranana* » (litt. vol de port, et au figuré, accostage illégal).

Une question importante demeure : n'y a-t-il donc pas eu de velléité d'acquisition de navires de la part des Malgaches ? C'est de la part du pouvoir et des grands officiers de la cour, qu'on peut effectivement découvrir quelques tentatives infructueuses qui n'ont d'intérêt que parce qu'elles sont révélatrices d'une volonté de conforter une position dominante. On les saisit à travers quelques jalons. En 1857, des démarches surviennent de deux milieux qui semblent liés mais pas entièrement ; la première émane de la Reine et la seconde d'un groupe fortement marqué. La Reine, dont la position est pourtant connue, fait passer une commande pour un navire et quelques autres articles, à Philibert et à Soumagne ; à l'époque, un navire fut proposé[58]. De ce projet, ce n'est seulement deux ans plus tard, en 1859, qu'un écho est donné, par un appel pour l'achat

56. Il s'agit de Delastelle, de Provint, de Marius Arnaud, et de William Marks. Sur la communauté des *Vazaha* de Tamatave, je ne saurai assez recommander la thèse en cours de publication de D. Bois, *Vazaha et autochtones sur la côte Est de Madagascar. Médiation et métissage*, Université de Paris VII, 1996.

57. Il s'agit d'une moyenne donnée par les archives malgaches, notamment du relevé dit « *isam-polo fandefa isaky ny efa-bolana* ».

58. *A.N.* IIICC, 13e liasse, f.195, 30 asombola 1857.

d'un « trois mâts» d'une capacité de transport de 150 bœufs qui est lancé à Maurice et à Bourbon[59]. Ce navire ne vint jamais à Tamatave.

Une autre requête est ensuite adressée cette fois à Provint, un *Vazaha* connu de la ville, par un groupe de personnalités trop notoires : Rainilaiarivony, Rainimaharavo et Rainitsimbazafy. La teneur de cette lettre est la suivante : « *Voici ce que nous vous demandons. Qu'en serait-il si nous louions un navire pour le transport de nos bœufs vers Maurice ou Bourbon, car un grand nombre des femelles sont vieilles, et le riz est en train de s'avarier, aussi, faites-en sorte que soyons informés s'il existe chez vous, un navire susceptible d'être loué ; dites-le nous, et informez-nous sur le prix de la location pour un voyage* »[60]. Plus tard, en 1865, Rainilaiarivony demande au consul de Madagascar, Lemière, de chercher un navire dont les mensurations sont données, et lui propose, en sus, une association pour l'exploitation dans le trafic des bœufs et des grains avec les îles Mascareignes[61]. Fait significatif : c'est le riz et les bœufs, articles vitaux pour les îles, qui se trouvent au cœur du projet.

En somme, deux protagonistes distincts, la Reine d'une part, et le « cartel » du Premier Ministre, de l'autre, agissent en concurrence, par leurs partenaires respectifs à Toamasina. L'objectif de cette démarche timidement ébauchée, est la prise de part dans le trafic avec les îles et la maîtrise de la mer[62]. Signalons à titre indicatif qu'en 1862, les problèmes de ravitaillement de certains postes malgaches en riz sont tels que l'on en arrive à encourager la construction de chaloupes, ce qui était interdit jusque-là[63].

En résumé donc, les navires de haute mer, à Toamasina, et sans doute, sur toute la côte Est, c'est l'affaire des *Vazaha* et des Créoles. Cette domination crée une situation de dépendance. En cas de nécessité, même le pouvoir est contraint de recourir aux services des propriétaires de navires, par exemple pour des opérations de ravitaillement, voire de transport d'hommes de troupes ; c'est ce qui survient de manière répétée entre 1845 et 1861[64]. Plus normalement, les *Vazaha* de Tamatave ont la haute main sur tout ce qui touche les échanges avec l'extérieur, c'est-à-dire avec les îles.

Une importante question, liée à la flotte et aux navires, est celle des hommes de la mer, c'est-à-dire, des marchands et des marins. À Tamatave, c'est une affaire complexe, que les intéressés n'arrivent à résoudre que grâce à certains artifices. La communauté des marchands qui vont outre-mer est composée exclusivement d'étrangers, des Européens et des *Silamo*[65] qui jouissent de statuts différents. Quant aux marins de métier, on constate un flagrant déficit de la corporation dans la ville, voire dans

59. Soumagne, consul britannique et en même temps homme d'affaires installé à Tamatave, servit d'intermédiaire. Le navire avait été construit quatre ans auparavant, et même le prix était déjà fixé (30000 piastres), ainsi que les salaires des membres de l'équipage (400 piastres par mois), *A.N.* IIICC 52, f.314, 3 alakaosy 1859. Le projet n'eut pas de suite.

60. *A.N. BB 42,* 12 alohotsy 1857.f.104 v.

61. Lemière répond qu'un navire dénommé le Phantom, est disponible, d'une capacité de transport de 200 bœufs par voyage, et dont le prix est de 10000 piastres. Il décline cependant la proposition d'association, mais signale au PM qu'un homme d'affaires mauricien, un certain Bremon Docenthe, est disposé à investir dans cette affaire, *A.N.* D.D. 76,f.2-r, 13 novembre 1865.

62. On objectera sans doute que le résultat sera le même.

63. *A.N.* BB 46, 8 alakarabo 1862, f.404r.

64. C'est en récompense de services rendus, c'est-à-dire le ravitaillement de postes isolés (Iharana, Fort-Dauphin) que Delastelle, W. Marks et d'autres *Vazaha* après eux, obtiennent l'autorisation d'exporter des bœufs durant la période de fermeture de l'île, entre 1845 et 1854.

65. Cette dénomination désigne une communauté assez hétérogène comprenant des *Antalaotra* (Malgaches de culture plus que de confession vaguement musulmane), des *Sawahilis* établis de longue date à Madagascar, et fréquentant l'Est de l'île.

l'Est. Une discussion s'impose sur cette question. Quelqu'un qui se trouve dans le besoin d'embaucher quelques matelots habitués au travail sur les navires, serait bien en peine de constituer, à Tamatave, un équipage. Prenons les exemples des navires supposés appartenir à des *Vazaha* et créoles ; ils sont généralement montés, soit par des *Masombika*, soit par des étrangers. Lorsqu'il arrive que quelque *Vazaha* soit sollicité pour prêter son navire (sans équipage) à la Reine, réunir un nombre suffisant de gens de métier pose un vrai problème. Sur ce sujet, nous disposons là de quelques données.

Au temps de Radama I, le travail des Malgaches sur les navires était plus ou moins autorisé, mais davantage primait l'usage que la lettre même de la loi. Comme en plus, bien peu parmi les Tamataviens, *Vazaha* et Malgaches confondus[66], possédaient des navires, le problème ne se posait guère. À l'époque pourtant, on avait déjà pris l'habitude d'engager des esclaves pour les travaux pénibles à bord. Comme marins, on utilise donc surtout des Créoles, et les besoins ne sont pas considérables. Au temps de Ranavalona I, les choses ont sensiblement évolué ; des *Vazaha* font l'acquisition de grosses chaloupes, utilisables le long des côtes malgaches, sans qu'il se constitue un véritable corps d'hommes de mer. À vrai dire, la législation royale, dans l'ensemble fluctuante, connaît un certain raidissement. Dans un premier temps, tenant compte du développement des activités maritimes, la Reine procède, en 1854, à l'institutionnalisation du travail des débardeurs, non de celui des marins qui reste prohibé, synonyme de départ outre-mer. Un noyau d'organisation se met en place, dirigé par deux notables : Philibert et Babaningory[67]. Quant à louer des Betsimisaraka pour un travail outre-mer, c'est à la Reine d'étudier les demandes au cas par cas[68]. À la vérité, c'est le départ des Malgaches vers *Andafy*, tout comme d'ailleurs leur retour au pays, qui inquiète, et qui sera débattu plus loin.

En 1857, à la suite du fameux « complot Lambert » il est interdit « aux Betsimisaraka » d'aller travailler sur les navires, pour embarquer les bœufs et autres marchandises, tâche réservée aux esclaves[69]. Dans la ville et ses environs, il existe bien un groupe connu, celui des *Tsimamakivolana*[70], habitué à travailler sur les navires des *Vazaha* tamataviens et des Mascarins, parfois jusqu'aux îles. Sollicités en 1853 par le gouverneur de Tamatave au nom de la Reine, ces derniers avouent humblement : « *Quant aux travaux que nous effectuions jusqu'ici à bord des navires,* [c'est-à-dire] *servir de la nourriture et de l'eau aux bœufs, voilà à quoi nous gagnions de l'argent, mais nous ne sommes pas capables de conduire un navire* »[71]. À cette occasion, il a fallu apprendre aux hommes à manœuvrer et à manipuler les voiles (*lay*), et la chaloupe de Delastelle,

66. Jean René possédait par exemple un navire, la Prospérité, qui voyageait souvent vers les îles Mascareignes, et qui fut d'ailleurs saisi par les autorités bourbonnaises.

67. « *Raha misy Vazaha hanarama ny Betsimisaraka hanondrana ny ombiny sy ny entany eny antsambo fa tsy hankany andafy, na ny Vazaha manaraky ny laloany tany na ny Vazaha avy any andafy dia aminy Philippe Abty sy Babaningory Abty izy no ataovy milaza izay Vaazaha hanarama ny Betsimisaraka koa dia Philippe Abty sy Babaningory Anbty no miadivarotra amin'ny Vazaha, amin'izay hifanarahany koa raha efa raikitra ny adivarotra dia Philippe Anbty sy Babaningory no mamoaka ny Betsimisaraka hikiarama, ka asaovy ampifandiasiny tsara ny Betsimisaraka hivelomany ny vahoaka, koa raha efa raikitra ny varotra dia asaivo milaza aminareo izy* », *A.N.* IIICC 30, f.168, 23 adalo 1854.

68. « *Ary raha misy Vazaha mila Betsimisaraka hankany andafy dia milaza aty amiko* », *id.*

69. *A.N.* IIIC 57, 13e liasse, 30 asombola 1857. Dans l'esprit de cette loi, les Betsimisaraka, hommes libres, n'ont pas le droit de monter à bord. Quant aux femmes, elles sont autorisées mais ne doivent pas y rester la nuit.

70. Groupe que je n'arrive pas, pour le moment à identifier ; il est vraisemblable qu'il s'agisse de l'un des groupes d'esclaves, autorisés à se louer à Toamasina ou appartenant à un individu, comme les *Maromaniry* ou encore les *Maromiasa*, de Delastelle.

71. A.N., IIICC 61, f.142, 2 asombola 1853.

empruntée pour le transport de sacs de riz vers les postes du Sud, a pu partir. Occasionnellement, il nous arrive aussi de découvrir des faits qui vont dans le même sens. On surprend ainsi par hasard la composition de l'équipage d'un navire de Bourbon, naufragé dans l'Est en 1853, et qui ne manque pas d'intérêt. Trois hommes sont des « Blancs », les six autres sont déclarés comme « *des noirs (olo-mainty) semblables aux Betsimisaraka* » ; le dernier « *n'est pas un vazaha, mais un Malgache engagé à Bourbon* »[72]. Il s'est d'ailleurs enfui, ce qui donne une idée sur son probable statut servile.

VI - LA MER ET L'OUTRE-MER INTERDITS AUX CITOYENS

Il est facile de saisir depuis Tamatave que la mer et l'outre-mer sont objets d'une crainte si manifeste de la part du pouvoir. À cela, il existe plusieurs raisons forgées par l'histoire des relations avec l'Europe, par l'entremise des îles : la traite, les agressions (par exemple en 1829, en 1845), les prétentions sur tout ou partie du territoire insulaire. La conséquence la plus sensible est la constante volonté de contrôler étroitement les entrées et sorties de l'île, pour les étrangers comme pour les Malgaches. Les droits, pour les étrangers, d'entrer et de résider dans l'île, font l'objet d'une législation, certes réajustée au gré des circonstances, mais d'une manière générale, restrictive.

À l'égard des étrangers, la première phase (1829-1845) a permis de concevoir une philosophie générale. Les Malgaches ne sont plus autorisés à se rendre outre-mer, ce qui est synonyme de « *se laisser embarquer comme esclave* » (*mivarina*). La forme élaborée de cette conception, se lit par exemple en 1856, dans cette lettre envoyée à Napoléon III : « *La loi de Madagascar, depuis Radama jusqu'aux temps présents, et que notre Souverain n'a pas modifié, est que les citoyens du pays ne doivent pas embarquer (mivarina)* [à bord d'un navire] *pour se rendre outre-mer (andafy ny ranomasina), même s'ils sont rémunérés (karamaina), sauf s'ils effectuent une mission confiée par notre souverain* »[73].

Cette disposition est martelée par toute la correspondance avec les officiers de tous les postes de l'Est : à l'exception des envoyés de l'État, les Malgaches ne doivent pas partir outre-mer. Il est significatif qu'on en attribue la paternité à Radama, mais l'extension de la « loi » au travail salarié (au port) est pour le moins étonnante ; elle hypothèque toutes les transactions qui se passent dans les ports qui exigent une main-d'œuvre. En vérité, la situation est un peu moins tranchée puisque le travail à bord et même certains départs outre-mer étaient jusqu'ici plus ou moins tolérés ; il suffisait que les capitaines adressassent une demande motivée au gouverneur. Les hommes ainsi autorisés à se rendre outre-mer sont tenus de retourner à Madagascar, et l'on recense effectivement des cas de retour[74]. Il y a eu aussi de nombreux cas de non-respect de contrat, et de départs devenus définitifs.

Dans la pratique, on assiste à une succession de mesures, face à des situations nouvelles, c'est-à-dire des fuites fréquentes vers les îles Mascareignes entre 1835 et 1845, grâce à la complicité des capitaines des navires, les cas les plus graves ayant

72. *A.N.*, IIICC 61, f.219, 27 alakaosy 1853.
73. *A.N.* IIICC 60, f.125, 6 asombola 1856.
74. On sait que des Malgaches ont pu partir outre-mer pour y travailler un temps limité, mais sont tenus de revenir, et les demandeurs s'engagent à les ramener. Des cas de ce genre sont ainsi signalés par J. Ravonintsoa, entre 1840 et 1844 ; en 1843, 224 Betsimisaraka sont retournés à Tamatave, en 1844, 95, et en 1845, 10., *op. cit.*, p. 99-100.

eu Tamatave pour théâtre, en 1840 et 1844. Il est ainsi parti clandestinement des Betsimisaraka, embarqués par des capitaines peu scrupuleux, mais aussi des personnes notoires, comme le fameux Miandrihasina, cité par Raombana, marchand bien assis de Tamatave, désireux de fuir la tyrannie de Ranavalona I, et qui réussit à le faire[75]. En juillet 1840 survient un incident au cours duquel on surprit le missionnaire Griffiths en train de faciliter la fuite de 14 chrétiens malgaches vers Maurice. Au mois d'alahasaty 1844, le capitaine Croft et son second, Heppick, sont pris sur le fait dans la rade même de Tamatave, avec des hommes à bord de leur navire[76]. Ce genre d'incident ne cesse pas après la crise grave qui provoque la fermeture de Madagascar, entre 1845 et 1854[77]. En 1855, on signale encore l'affaire du capitaine Bénier, surpris après avoir embarqué un officier fugitif, Rambalohery (9 hrs), accompagné de 3 de ses esclaves[78], ce qui entraîne de graves conséquences. C'est à la suite de ces incidents que fut instauré un contrôle strict des va-et-vient des débardeurs entre la terre ferme et les navires ; durant l'embarquement et le débarquement des marchandises, le capitaine (ou son second) doit demeurer à terre comme « otage ».

Seules étaient accordées les demandes de main-d'œuvre en vue des embarquements. Il a été alors procédé à un contrôle strict des navires et de la main d'œuvre, alors que les voyages maritimes sont désormais prohibés. Le contentieux ayant opposé le pouvoir malgache et les milieux d'affaires de Tamatave et des îles, à partir de 1844, prend essentiellement racine autour du travail des Malgaches sur les navires et de leur voyage outre-mer. S'il est source de conflit, c'est qu'il occasionne assez souvent des abus de la part des capitaines, dont certains n'hésitent pas à embarquer des candidats au départ vers les îles. Il n'est guère utile de revenir sur ce sujet, développé dans un précédent travail[79]. Par contre, les indices recensés prouvent que le désir de fuite est tout à fait attesté à Tamatave vers le milieu du XIXe siècle, et qu'il est essentiellement motivé par le gain. Sept hommes (dont 4 Betsimisaraka et 3 esclaves), ayant voulu fuir à la nage disent « *avoir appris qu'outre-mer, on peut gagner davantage d'argent* » (jusqu'à 10 piastres par mois)[80]. Deux autres individus surpris en 1857 à bord de la chaloupe d'un navire, « chaussés » et « habillés » comme pour un départ au loin, avouent qu'ils ont voulu éviter de rendre compte de dettes impayées[81].

Les dispositions restrictives sont brusquement levées au lendemain de l'avènement de Radama II. Le 21 adaoro 1862, une ordonnance royale autorise désormais tout Malgache à partir outre-mer s'il le désire[82]. Il n'est pas surprenant de voir que les tout premiers à jouir de cette loi sont des *Menamaso*, compagnons de jeu du jeune sou-

75. Témoignage cité par J.Ravonintsoa, *op. cit.*, p. 72 ; Miandrihasina est un marchand connu à Tamatave, enrichi par le commerce des bœufs et de riz avec les îles. Grâce à la complicité d'un capitaine nommé Evient, il parvient à fuir vers Maurice, d'où il écrit une lettre à la Reine, exposant les raisons de sa fuite, c'est-à-dire les exactions et l'arbitraire du gouverneur de Tamatave, Ramanasina.
76. Leur navire, le Marie-Laure, était mouillé devant Tamatave, où il est resté deux jours pour embarquer des bœufs et des sacs de riz. Aucune irrégularité n'est enregistrée jusqu'à ce que, la troisième nuit, le navire, poussé par un vent violent, parte à la dérive. Il s'en échappe alors deux Betsimisaraka cachés à bord qui, craignant pour leur vie, tentent de fuir à la nage. Interrogés, ils révèlent qu'il y a encore d'autres hommes à bord, embarqués clandestinement par le capitaine, dans un but facile à deviner, *id.* p. 104.
77. Voir sur ce sujet, G.Rantoandro, *op. cit.*, p. 34-39.
78. *A.N.* DD 72, Mahavelona, 16 janv. 1855.
79. *Id.* p. 100.
80. *A.N.* IIICC52, 26 alakaosy 1859.
81. *A.N.* IIICC 57, 11 adizaoza 1857.
82. *A.N.* IIICC 44, f.61, 21 adaoro 1862.

verain. Cette même année 1862, on assiste au départ de 44 jeunes gens, au motif d'études à La Réunion, à la demande expresse des missionnaires Jésuites[83]. En apparence, on assiste ainsi à une attitude nouvelle vis-à-vis d'outre-mer, c'est-à-dire à une « libéralisation » qui ne modifie pourtant qu'assez peu une politique générale toujours restrictive.

Au début des années 1860, « *les îles deviennent l'horizon des esclaves embarqués clandestinement* » constatés à l'arrivée par D. Bois[84]. Les ordres royaux sont formels, mais les officiers chargés de les appliquer n'ont pas changé d'attitude. Même après 1865, les départs restent très contrôlés, ce qui a pour résultat de multiplier les fuites, à partir de maints lieux de la côte[85]. Cette libéralisation n'a en somme provoqué qu'un nouveau reflux de Créoles mascarins à Tamatave, amorcé d'ailleurs dès 1854 par le retour des *Vazaha* partis en 1845.

Il est utile dans ce cas de s'interroger sur toute la philosophie qui sous-tend l'attitude des Malgaches vis-à-vis de la mer et de l'outre-mer. Pour cela, il faut d'abord se pencher sur le cas de ceux, rares il est vrai, qui sont partis et qui sont revenus au pays. Il faut dire que même sous Ranavalona I, ces retours sont d'abord encouragés par le pouvoir, comme l'atteste souvent la correspondance royale, qui révèle les « rumeurs qui courent » à propos des présumées craintes chez les candidats au retour. Il y aurait des Malgaches résidant outre-mer qui veulent retourner au pays, mais qui redoutent d'être à nouveau réduits en esclavage une fois revenus à Madagascar. Voici la réponse de la Reine : « *Les affranchis, qui ne sont donc plus esclaves, et qui aspirent à retourner vers la terre de Madagascar, quels qu'ils soient, qu'ils rentrent, car ils ne seront plus déchus (very) et asservis, et accompliront les devoirs des citoyens (ambaniandro) ; faites rapporter ces propos à ceux qui sont susceptibles de les transmettre là-bas* »[86]. Pourtant, une certaine méfiance se manifestait à l'endroit de ceux qui ont pu effectivement rejoindre Tamatave. En 1857, quatre Malgaches ayant débarqué d'un navire venant des îles, la Reine ordonna de les faire monter à Tananarive[87]. Ailleurs le ton est plus énigmatique, presque inquiétant : à propos des nationaux « *déchus dans notre pays, partis outre-mer, et revenus en notre terre de Madagascar, n'ayant pas oublié la patrie, s'il y en a qui viennent chez vous, faites-les monter à Antananarivo. Qu'ils viennent en face de moi, et ne les détournez pas* »[88].

L'attitude vis-à-vis des enfants de *Vazaha* « naturalisés » (*manaraka ny laloany tany*), partis outre-mer et désireux de rentrer est un cas à part. Ils étaient, en effet, nombreux les jeunes, originaires de Tamatave, de mère Betsimisaraka et de père *Vazaha*, à partir pour Maurice ou La Réunion dans le but d'y suivre des études. Il faut dire que si leur départ est toléré, et d'une manière générale, accordé, le pouvoir ne cache pas son doute sur le bien fondé du motif invoqué et manifeste à leur égard une

83. Les enfants étaient accompagnés par les P. Jouen et Layot, cf. *A.N.* IIICC 44, f.59, 20 adimizana 1862. Sur une autre pièce, on signale qu'il s'agit de 30 enfants, tous esclaves (*ankizy*) de Rainivoninahitrarivo (15 hrs), accompagnés par les mêmes missionnaires, *A.N.* IIICC 44, f.71, 20 adimizana 1862.

84. D. Bois, « Etrangers, esclaves et domestiques sur la côte Est de Madagascar dans la seconde moitié du XIXe siècle : perception, pratique », in I. Rakoto, *La Route des esclaves. Système servile et traite dans l'Est malgache*, Paris, 2000, p. 218.

85. *Id.* p. 219 ; les lieux d'embarquement sont Maroantsetra et Vohemar. Il s'agit d'esclaves qui veulent partir clandestinement et travailler dans les îles, notamment à Maurice.

86. *A.N.* IIICC 60, f.276, 7 alohotsy 1856.

87. *A.N.* IIICC 57, f. 140 27 asorontany 1857, les quatre individus sont nommés : Itsasy, Ibasily, Rahova et Iadalo, f.251, 2 alakarabo 1857.

88. *A.N.* IIICC 30, 16e chemise, f.17, 25 asorontany 1854.

hostilité : « *Vous sollicitez*, leur dit-on, *l'autorisation de partir outre-mer pour y poursuivre des études, mais à votre retour, nous ne voyons pas bien ce que vous avez appris, et qui est susceptible de faire marcher le royaume, aussi, si vous voulez étudier, faites-le dans notre pays, et ce que vous apprendrez, utilisez le pour le service du souverain* »[89]. Quoique les parents soient considérés comme *ambaniandro*, leurs enfants déjà partis et non revenus, passent pour des « déserteurs », auxquels on recommande, non sans ironie, de « *demeurer au pays d'origine de leurs pères, car chez nous il n'y a rien à apprendre* »[90]. Pour les *Vazaha* aussi, la « libéralisation » qui se produit après Ranavalona I n'introduit apparemment que peu d'effets, puisqu'en 1865, seuls les enfants nés de père Vazaha et de mère « créole » peuvent partir outre-mer[91], excluant ainsi ceux de mère Betsimisaraka, qui relèvent du droit malgache.

CONCLUSION

Pour une île réputée « fermée sur elle-même », l'observation d'un lieu aussi tourné vers la mer que Tamatave révèle des phénomènes à la fois multiples et subtils. Il est d'abord clair que la mer et l'outre-mer intéressent les milieux les plus divers, et sans doute pour cette raison, constituent-ils un enjeu de taille ? Les chefs *Malata* n'ont pas laissé un grand héritage, et leur perception de la mer semblait s'arrêter au rivage et à la possession de ports. Au début du XIXe siècle, en dehors de ce qu'ont pu organiser et créer les Métis et des *Vazaha*, il n'existait ni une économie navale, ni une classe d'entrepreneurs et d'hommes de la mer entraînée au négoce. Même une bonne connaissance de la mer faisait défaut, et la conquête merina n'a guère modifié les choses. En 1828, tout était à faire et à créer, mais c'est la communauté des *Vazaha* qui allait s'en charger. Pour les Betsimisaraka, pour les esclaves dont le sort, entre 1828 et 1868, n'est guère enviable, ils représentent certes l'illusion d'un autre monde meilleur, moins oppressif ; c'est celui des îles, que certaines rumeurs contribuent à démentir, sans empêcher les fuites, toujours attestées. Pour les marchands merina, apparemment présents sur la côte avant la conquête de Radama, la militarisation de l'administration a conduit à leur éviction progressive.

Dès que l'on touche aux choses de la mer, c'est-à-dire, à la navigation et au commerce, l'initiative revient toujours aux *Vazaha manaraka ny laloa* (*Vazaha* qui suivent les lois du pays), assimilés à des *Ambaniandro* (hommes libres, citoyens), et secondairement aux Mascarins. La politique la plus commune des uns et des autres consiste à pêcher en eau trouble, et à jouer sur les antagonismes entre le pouvoir malgache et les îles. Durant quatre décennies, ils parviennent à jouer le rôle de médiateurs, parfois exclusifs (par exemple entre 1845 et 1868) dans les relations commerciales entre Madagascar et les îles, et lorsque cela arrange le pouvoir. Parvenant à se procurer de modestes embarcations, qu'ils équipent d'éléments pris parmi les groupes les plus précarisés du littoral – esclaves, *Masombika* – ils se positionnent comme intercesseurs entre les gros pourvoyeurs des îles en grains et en riz, et les fournisseurs malgaches. Leur intérêt ne leur permettait pas de laisser des entrepreneurs malgaches s'occuper des relations navales entre les deux rivages, ce qu'ils réussissent à faire,

89. *A.N.* IIICC 52, 17 adaoro 1859.
90. *A.N.* III CC52, f.29, 26 alahamady 1859.
91. *A.N.* BB50, f.185r., 20 adijady 1865.

aidés par la compétition entre ceux qui, à Madagascar, en auraient les moyens, mais grâce aussi à des subterfuges.

De la part des gens du pouvoir, la perception de la mer et de l'outre-mer relève encore du domaine de la « magie », dont la maîtrise peut être prise en charge par les *sampy* royaux, or ces derniers n'offrent guère comme solution que des parades. Sans doute cette perception est-elle favorisée par le fait qu'ici, on n'a pas affaire, comme dans le Nord et le Nord-Ouest de l'île, à un espace maritime familiarisé, car fréquenté en permanence par des embarcations traditionnelles (les *botry*) et les *dhow* étrangers, qui a perdu son caractère « sacré » et redoutable. À première vue, on aurait l'impression que les chefs *Malata*, et après eux, les souverains merina, se trouvent en face d'un monde avec lequel ils n'ont pas beaucoup de repères. Entre 1828 et 1868, ces derniers ne semblent avoir cherché dans la gestion des activités liées à la mer que quelque accumulation et de la satisfaction de besoins de luxe. Ce n'est, en fait, que l'aspect visible des choses, car au fond, c'est « *la place faite à l'étranger* », « *trait ancien des monarchies* » malgaches[92], et lisible dès l'époque de fondation des royaumes, que l'on surprend dans un État que l'on dit fortement influencé par l'Occident, comme celui du Royaume de Madagascar. Appliquée ailleurs dans l'océan Indien, comme en Inde, elle consiste à laisser la maîtrise de la mer et de l'outre-mer à des « spécialistes ». À Madagascar, ceci aura pour conséquence, chez des états entourés par la mer, de priver d'une véritable ouverture.

92. F. Raison-Jourde, « introduction » des *Souverains de Madagascar*, Paris, 1983, p. 37.