



HAL
open science

Le chemin de fer Tananarive-côte Est (TCE) : le progrès technique au service de la colonisation ?

Frédéric Garan

► To cite this version:

Frédéric Garan. Le chemin de fer Tananarive-côte Est (TCE) : le progrès technique au service de la colonisation ?. *Revue historique de l'océan Indien*, 2006, Science, techniques et technologies dans l'océan Indien : XVIIe-XXIe siècle, 02, pp.138-177. hal-03412347

HAL Id: hal-03412347

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03412347>

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 Chemin de fer Tananarive-Côte Est (TCE) : le progrès technique au service de la colonisation ?

Frédéric Garan

Lycée Français/Université de Toamasina

« *Les travaux publics : à ce signe toute domination d'avenir se recon-
naît ; c'est la griffe du lion ; Rome vit encore et vivra éternellement par ses monu-
ments utiles. En neuf ans, la route carrossable qui grimpe de Tamatave à
Tananarive, franchissant des pentes qui paraissaient inaccessibles, a été achevée :
250 kilomètres sont empierrés et le portage est supprimé. (...) Le canal des
Pangalanes, indispensable aux communications entre Tamatave et Tananarive, est
construit sur 122 kilomètres. Enfin, la voie ferrée qui doit joindre Tananarive à la
côte, et qui a subi tant de retards volontaires ou involontaires, est étudiée, déci-
dée, entamée. C'est le projet par la côte Est qui l'a emporté, selon les vues initia-
les du colonel Marnier et d'après les études du commandant Rocques. Il est à voie
unique de un mètre de largeur. La longueur totale doit être de 270 kilomètres
jusqu'à Mangoro. Au moment où le général Gallieni quitte la Grande Ile, 165 kilo-
mètres sont prêts d'être achevés et 100 sont livrés à l'exploitation.* »¹.

La construction d'un chemin de fer fut l'un des grands travaux du début de la colonisation à Madagascar, mais les envolées lyriques de Gabriel Hanotaux laissent aussi apparaître les premiers grands problèmes : la construction est difficile, et s'enlise ; pourquoi une ligne qui doit rallier Tananarive s'arrête-t-elle à Mangoro ?

Les autorités coloniales ont rappelé à plaisir que les gouvernements malgaches avaient toujours refusé toute politique de développement des voies de communication. Elles le répètent une nouvelle fois dans le fascicule publié à l'occasion de l'inauguration de la totalité du trajet Tananarive-Tamatave en 1913 : « *On sait que le gouvernement malgache s'était toujours opposé à l'idée de créer à Madagascar un réseau de voies de communication. Redoutant les visées politiques des Européens, les autorités malgaches s'étaient laissées guider par l'unique souci de rendre aussi difficile que possible aux étrangers l'accès à l'Imerina et à sa capitale. Admirablement secondées par la nature, qui a multiplié les obstacles entre les hauts plateaux et la mer, aussi bien à l'orient qu'à l'occident, elles n'avaient pas à déployer de grands efforts pour maintenir le pays Hova dans l'isolement recherché.* »². Leitmotiv de la dialectique coloniale, cependant, rien n'est moins sûr qu'il y ait eu cette recherche délibérée de l'isolement de la part du royaume de Madagascar. L'absence de grandes voies de communication est sans

1. Gabriel Hanotaux, introduction à Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, pages XI et XII, Paris 1908.

2. Introduction de la brochure « *Le chemin de fer de Tananarive à Tamatave* », Imprimerie Officielle de Tananarive, 1913. ARM, D.146 Travaux Publics (TP).

doute plus à chercher dans le manque de moyens techniques permettant de les réaliser. D'ailleurs, de façon surprenante, c'est à l'occasion de l'inauguration de 1913 que Rasanjy³ évoque un projet remontant à l'époque royale : « *L'idée de relier Tananarive à la côte maritime avait jadis été suggérée au gouvernement malgache. Il fut question en effet, il y a quelques vingt-cinq ans, d'établir un chemin de fer entre Tananarive et Tamatave. Mais ce ne fut jamais qu'un projet, le peuple et le gouvernement de cette époque n'étant ni préparés, ni aptes à entreprendre une œuvre aussi vaste. La crainte d'une invasion étrangère au centre de l'île intervint d'ailleurs dans une certaine mesure pour faire écarter ce projet. Il n'en resta bientôt dans l'esprit malgache que le souvenir d'un rêve.* »⁴. Mais, depuis longtemps, Rasanjy a rallié la cause des Français. C'est donc à la France que reviendra tout le mérite de l'œuvre accomplie car, « *il a fallu que Madagascar devint terre française pour que ce rêve se réalisât.* »⁵.

« *Ce ruban de fer ininterrompu* », tel que le nomme Rasanjy, marque ainsi très symboliquement l'ancrage de Madagascar dans la modernité. Gallieni a tout de suite voulu marquer une rupture. Les moyens techniques qu'il a à disposition pour réaliser de grands travaux publics lui permettent d'opposer l'immobilisme des gouvernements malgaches au progrès qu'incarne la France. La construction du chemin de fer est autant une nécessité économique et politique, qu'un acte de propagande. Cependant, il ne faut pas trop vite s'engouffrer dans l'idée que la France joue une carte majeure avec la construction de ce chemin de fer (il faudrait d'ailleurs sur ce point faire la part des choses entre la volonté de la France, et celle de Gallieni). Comme le souligne Gabriel Hanotaux dans son introduction aux mémoires malgaches de Gallieni, cette construction a pris du temps. Elle fut parfois chaotique, et l'objectif final n'a pas toujours été très clair.

Selon quels critères le trajet est-il tracé ? Quelles sont les conditions de réalisation ? Au profit de qui ? Quelle a été la rentabilité de cette ligne ? A-t-elle vraiment préparé la mise en place d'un réseau de communication cohérent et performant ? Autant de questions que nous aborderons, et qui permettent de s'interroger sur l'implication réelle de la France, et ses buts dans une « réalisation coloniale » comme celle-ci.

La réalisation du TCE (Tananarive-Côte Est) a été un immense chantier. Quels étaient les objectifs et les moyens accordés à cette construction ? Cependant, il apparaît très vite que des erreurs de conception, que le manque de moyens alloués, seront lourds de conséquence pour la pérennité de cette œuvre. C'est autour de ces trois axes que nous organiserons notre approche, en ayant la chance de pouvoir nous appuyer sur les photographies de la collection « Roselyne », souvent inédites, et gracieusement mises à notre disposition par M^{me} et M. Ravelojaona.

3. Rasanjy (1851-1918) : ancien dignitaire de la Royauté Merina. Il signe le 1^{er} octobre 1885 le Traité de Protectorat de la France sur Madagascar. Gallieni le nomme Gouverneur Général de l'Imerina. Voir sa notice biographique in Dominique Ranaivoson, *Iza moa* ? p. 133-134.

4. Discours de Rasanjy, ancien gouverneur principal, chevalier de la Légion d'honneur. ARM, D.146 TP.

5. Ibid.

I – DES OBJECTIFS MULTIPLES ET MAL DÉFINIS, ET DES MOYENS LIMITÉS

«... J'aurai soin de publier régulièrement les comptes rendus qui me seront adressés sur toutes les questions relatives à la construction et aux éléments de trafic du chemin de fer. Chacun pourra ainsi distinguer le rôle qui lui incombe dans l'œuvre commune, pour aider à l'exécution d'une entreprise, dans laquelle la Colonie a engagé toutes ses ressources disponibles, dont l'échec serait fatal pour l'avenir de la Grande Ile, et dont le succès, au contraire, assurera la mise en valeur de toute une région et permettra de procéder à l'exécution de travaux de même nature dans les autres parties de Madagascar. »⁶. Souci d'efficacité de la part de Gallieni pour ce qu'il considère comme son œuvre. C'est en fait un projet global qui traite parallèlement la construction du chemin de fer, le percement du canal des Pangalanes, et la mise en place du port de Tamatave : le « cahier des charges » de l'ensemble des trois opérations est publié dans le Journal Officiel de 1898⁷.

L'objectif semble clair. Il faut établir « un chemin de fer, pour mettre les populations denses, intelligentes et laborieuses du centre de l'île en communication rapide et facile avec les ports, et au-delà avec les marchés de l'extérieur. »⁸. Tamatave n'est pas une évidence, ni même la côte Est dans un premier temps.

Majunga a été envisagé⁹, mais très vite abandonné au bénéfice de Tamatave. Dans les deux cas, on envisage une rupture de charge en terminant le trajet par voie fluviale, la Betsiboka d'un côté, les Pangalanes de l'autre. Même si ce n'est pas l'argument qui est le plus mis en avant, il semble qu'un élément déterminant, entre Majunga et Tamatave, ait été l'état de colonisation, « déjà ancienne [sur la côte Est, et ayant] pris partout une importante extension, alors qu'à Majunga, elle restait à peu près limitée à la ville elle-même et à sa banlieue. Le chemin de fer trouvera sur la côte Est un lit tout préparé et une clientèle toute faite qu'il mettrait peut-être longtemps à se constituer à Majunga, si toutefois il y réussissait jamais... »¹⁰. Il s'agit donc de récompenser une colonisation déjà présente, plutôt que d'en stimuler une nouvelle¹¹. Pour finir, Tamatave a pour elle un tracé de 100 km de moins ce qui représente une économie de 20 à 30 millions selon Gallieni. Cet argument n'a de sens que dans la mesure où l'on considère le tracé le plus direct vers la côte Est, car deux tracés entre Tananarive et Tamatave sont envisagés, mais la priorité est de faire au plus vite : « Les difficultés énormes avec lesquelles je me trouvais aux prises pour le ravitaillement du plateau central me confirmèrent dans l'opinion qu'il fallait aboutir au plus vite. A la fin de 1896, je demandai à M. le ministre des Colonies l'envoi à Madagascar d'une mission d'officiers du génie pour continuer les reconnaissances antérieures... Cette mission, dirigée par le commandant Rocques, arriva à Tamatave

6. Gallieni, *Journal Officiel de Madagascar et Dépendances*, 12 décembre 1900, ARM, D. 137 TP.

7. ARM, D. 137 TP. Articles 1 à 46 pour le chemin de fer, 47 à 57 pour le port et 58 à la fin pour le canal des Pangalanes.

8. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 60.

9. Élément évoqué dans notre article « Une mise en valeur de nos colonies exemplaire : le projet de chemin de fer Lac Alaotra – Majunga, (1919) », in *Revue Historique de l'Océan Indien*, numéro 1, 2005, pages 250 à 262. Gallieni aborde cette question, page 151, in *Neuf ans à Madagascar*.

10. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 151.

11. « Il est incontestable que la colonisation était, en 1900, et est encore aujourd'hui, beaucoup plus dense sur la côte est que sur le reste du littoral ; c'est là le véritable critérium et la preuve que cette région avait alors, mieux que toute autre, atteint l'âge viril pour l'établissement d'une voie ferrée. » Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 153.

le 7 mars 1897. *Quelques jours plus tard elle était sur le terrain, et se mettait à l'œuvre.* »¹². Il faut faire vite, et à l'économie, d'où le choix du tracé qui joint au plus vite la côte. Choix lourd de conséquences à long terme sur l'organisation des réseaux de communication, et particulièrement du ferroviaire, de Madagascar.

Mais, dans un premier temps, la priorité est d'améliorer au plus vite les conditions de transport. « *Un chemin de fer fonctionnant du jour au lendemain eût évidemment résolu la difficulté. Mais l'ouverture d'une voie ferrée n'est pas l'affaire de quelques mois... L'essentiel étant de passer – par une voie rudimentaire peut-être, mais du moins accessible et acceptable – on s'arrêta à une solution provisoire... Comme on disposait de mulets, je fis construire d'abord une piste muletière... En même temps, j'avais fait pousser très activement les travaux du canal des Pangalanes...entre Ivondro à 12 kilomètres de Tamatave, et Mahatsara origine de la route de Tananarive.* »¹³. Cela permettra très rapidement de faire baisser les coûts de transport, tout en mettant en avant des arguments humanitaires : la colonisation n'apporte-t-elle pas la civilisation ?! « *En 1896, les marchandises et denrées à destination de L'Emyrne étaient chargées à Tamatave à dos de bourjanés, êtres humains transformés en bêtes de somme,... pliant sous le fardeau... Après vingt jours et quelquefois plus de ce parcours fait dans les conditions les plus lamentables, les porteurs atteignaient la capitale, exténués et à bout de forces. La mortalité était énorme parmi eux... Enfin, le prix des transports atteignait des taux exorbitants... lorsque les bourjanés étaient rares, 1 500 francs la tonne et quelquefois davantage... La piste muletière (...) abaissa... à 700 francs le prix moyen de la tonne rendue à Tananarive. Cependant (...) pour les gros trafics, les transports sur routes se maintiennent toujours à des tarifs plus élevés que ceux auxquels un chemin de fer peut descendre. Aussi, à partir d'un certain tonnage y a-t-il avantage à faire la dépense d'une voie ferrée.* »¹⁴.

D'autre part, pour Gallieni, le projet du chemin de fer est intrinsèquement lié à la colonisation et « *date de l'époque même où fut décidée l'expédition de Madagascar... [Le chemin de fer] constituera par excellence un instrument de civilisation.* »¹⁵. Il doit assurer la formation des populations et permettre la fusion entre les « ethnies », la France devenant ainsi le véritable créateur de la nation malgache. « *Le chemin de fer contribuera puissamment à l'éducation de la population indigène et fournira un précieux moyen de fusion et de rapprochement aux diverses races qui la composent.* »¹⁶.

Mais, c'est avant tout le développement économique que le chemin de fer doit stimuler. « *Pour faciliter l'acheminement des produits vers la voie ferrée, l'administration s'est aussi préoccupée d'assurer une circulation régulière sur les routes et chemins qui desservent le plateau central. Quels sont ces produits ?* »¹⁷. En rap-

12. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 61.

13. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, pages 149 et 150.

14. Ibid.

15. Rapport du général Gallieni au ministre des colonies sur la situation générale de la colonie, Paris, 1905, pages 62 et 64, cité par Jean Fremigacci, p. 1, article dactylographié, *Les chemins de fer de Madagascar (1901-1936) : une modernisation manquée*.

16. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 288.

17. Ibid.

pelant les étapes de sa carrière, Gallieni compare le chemin de fer entre Dakar et Saint-Louis à la nouvelle réalisation. Tout comme le train sénégalais est « le chemin de fer de l'arachide », celui de Madagascar sera « le chemin du riz ». Jean Fremigacci a montré à quel point cette analyse est fautive¹⁸. En plus du riz, les hauts plateaux doivent pouvoir fournir bétail, soie, fibres, cire etc. Dans l'autre sens, le chemin de fer doit permettre l'importation de produits manufacturés de France, particulièrement draps et tissus. Les exportations seront avant tout les produits miniers.

Par sa simple présence, le chemin de fer doit permettre le développement du pays, par exemple avec l'exploitation des zones forestières de l'Angave et des monts betsimisarakas. « Enfin, dans la pittoresque région que traverse la ligne, on rencontre à chaque instant de magnifiques chutes d'eau, inépuisables réservoirs de houille blanche, que l'activité humaine ne peut laisser longtemps sans emploi et qui, probablement avant peu, feront naître la vie industrielle dans cette contrée montagnaise jusqu'alors déserte et inexplorée. »¹⁹. Vision économique un peu simpliste, et paradoxale pour ce dernier exemple dans la mesure où, en même temps, on exclut la construction d'une ligne électrique !

Comme on peut le voir, les objectifs sont quelque peu confus, parfois contradictoires, et pas toujours bien ciblés. Quels seront dans ce cadre les moyens disponibles pour la réalisation du projet ?

« Sur les rapports favorables... fut votée le 14 avril 1900, une loi qui mit les moyens financiers à la disposition de la colonie sous la forme d'une autorisation d'emprunt de 60 millions ; sur ce chiffre, 48 millions étaient affectés exclusivement à l'établissement de la voie ferrée... Appliquée aux 270 kilomètres du parcours, l'allocation de 48 millions eut représenté moins de 180 000 francs par kilomètre, ce qui était notoirement trop peu dans un pays offrant les difficultés de travaux, de moyens d'exécution et de recrutement de main d'œuvre... On devait donc... prévoir que ce premier crédit ne permettrait pas de conduire la voie ferrée jusqu'à Tananarive... »²⁰. La somme s'avèrera insuffisante même pour ce tronçon puisqu'il faudra rajouter aux 48 millions initiaux, 15 millions supplémentaires en 1905. Le coût global des ces 270 km sera donc de 230 000 francs du km, soit 27 % de plus que prévu.

La ligne partira donc de Brickaville (document 13), et s'arrêtera dans un premier temps au pied de l'Angave, à 60 kilomètres de la capitale. Pour reprendre une boutade qui eût de beaux jours devant elle, on prévoyait ainsi un chemin de fer partant de nulle part et allant nulle part. Dans ce cadre, la construction allait donc s'enfermer dans une construction lente, dépendant des crédits disponibles, avec des inaugurations multiples, petits bouts par petits bouts, afin de sauver la face.

Il faut trouver de la main d'œuvre, et surtout de la main d'œuvre bon marché. Des tentatives de type engagement auprès d'Italiens, de Sénégalais, d'Hindous, d'Arabes, de Chinois, de Turcs et de Grecs²¹ font long feu. Il faut donc avoir recours à la main d'œuvre locale. Le pouvoir colonial se substitue alors à l'ancienne

18. Jean Fremigacci, article dactylographié, *Les chemins de fer de Madagascar (1901-1936) : une modernisation manquée*.

19. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 290.

20. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, pages 159 et 160.

21. Voir ARM D 143 TP, dossiers « main d'œuvres ».

royauté²². La corvée est remise en place, sous la forme d'un véritable travail forcé.

Il faut également des ressources financières. « *L'obligation de l'impôt fut donc nettement affirmée, mais avec ce correctif qu'elle résultait non plus comme autrefois [époque des gouvernements malgaches] du bon plaisir du gouvernement, mais de la nécessité de faire concourir les populations malgaches à l'œuvre entreprise par la France dans sa nouvelle possession. D'ailleurs les instructions générales que j'avais reçues de la France me faisaient un devoir d'administrer le pays sans augmenter les charges de la métropole...* »²³. Rien de nouveau sur le fond, et Jacques Marseille a bien souligné cette constante que la colonisation doit coûter le moins possible à la métropole. On soulignera cependant une nouvelle fois que cela n'est guère compatible avec des investissements lourds comme la construction d'un chemin de fer.

Les conséquences pour le Chemin de fer sont lourdes. Il est d'emblée considéré par les Malgaches comme source d'oppression. Les populations désertent les vallées qui sont sur la ligne, et se réfugient sur les hauteurs pour échapper au travail forcé. Le train sera toujours perçu avec méfiance.

II – UN IMMENSE CHANTIER

Parmi les plaisirs du retour en France, celui « *de pouvoir prendre le train, était ressenti alors par tous ceux qui rentraient de Madagascar.* »²⁴. Gallieni veut son chemin de fer et c'est en partie pour le défendre qu'il rentre en métropole après 3 ans sur la Grande Ile : « *Je voulais en effet exposer au Gouvernement l'ensemble des résultats acquis et le solliciter de faire aboutir... la construction du chemin de fer... L'autorisation de quitter l'île me parvint au début de 1899.* »²⁵.

A cette date, cela fait déjà 2 ans que les études de tracé ont commencé. Les difficultés techniques sont immenses. Le Colonel Rocques en parle comme étant « *la musée de toutes les difficultés* ». (Documents 7, 9, 10, 11 et 12).

Les travaux seront longs et les inaugurations à répétition un moyen de se persuader que l'on avance, que l'œuvre sera menée à terme. La première inauguration est celle des 30 premiers kilomètres mis en service. Gallieni nous la relate en bon militaire conquérant : « *Le 14 octobre 1902, je quittai Tamatave pour aller inaugurer les 30 premiers kilomètres de voie, établis à partir de Brickaville, station d'origine... La visite des travaux et la constatation des difficultés surmontées achevèrent de convaincre ceux qui jusqu'alors avaient conservé des doutes sur le succès final de l'entreprise. Pendant le trajet du train d'inauguration, un arrêt permit aux voyageurs de visiter l'ambulance d'Antanambao, destinée aux travailleurs du chemin de fer... Le cadre est à souhait pour les malades : de l'ombre, de la fraîcheur, des sources jaillissantes, une piscine naturelle creusée dans le rocher et un panorama splendide vers l'est, sur Andévorante, les lagunes et l'Océan Indien... En s'élevant en ballon au-dessus de Brickaville, un observateur aurait pu découvrir au loin, se succédant dans un ordre logique, les divers éléments de notre armée de travailleurs : une pointe d'avant-*

22. Cet aspect est développé par Jean Fremigacci, pages 5 et 6, in *Les chemins de fer de Madagascar (1901-1936) : une modernisation manquée*.

23. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 58.

24. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 147.

25. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 144.

garde, frayant un premier sentier dans la brousse ; ensuite, la brigade d'études, sorte de tête d'avant-garde arrêtant définitivement le tracé, le piquetant sur le terrain défriché et ouvrant la voie aux éléments qui suivent ; puis, un gros avant-garde organisant les chantiers en vue du commencement prochain des travaux, construisant les logements et les magasins, réunissant les approvisionnements, complétant les moyens de communications et de transport. Derrière, le gros des forces : 10 000 ouvriers environ, occupés à établir la plate-forme et formant sur quelques points de véritables fourmilières. Enfin, une arrière-garde pose, sur la plate-forme terminée, les rails arrivant par le canal des Pangalanes récemment ouvert à la navigation. Ce spectacle d'une activité peu commune sous les latitudes tropicales : travailleurs débroussaillant le pays, comblant les marais et entaillant les montagnes, chaloupes à vapeur et locomotives lançant en l'air leurs panaches de fumée et troublant de leurs sifflets stridents le farniente séculaire des indolents Betsimisarakas ; tout cela était la preuve qu'en cette fin de 1902, la civilisation apportée par la France marquait par une empreinte de plus en plus forte sa prise de possession de Madagascar. »²⁶ (Document 12).

Le travail est dur et la voie avance péniblement à travers le relief. « Avant de rentrer à Tananarive (fin 1903), je visitai à nouveau les chantiers du chemin de fer. J'eus ainsi l'occasion d'assister à l'ouverture du tunnel de Vongo-Vongo, qui raccourcit de 7 kilomètres le tracé primitivement prévu... Le programme de percée finale du tunnel fut conforme à la tradition. Une mince paroi rocheuse, maintenue entre les deux galeries d'attaque, et bourrée de dynamite, sauta par le jeu d'un explosif électrique actionné à distance par une main féminine. Ainsi finit le labeur obscur qu'ouvriers européens, créoles, sénégalais et malgaches poursuivaient depuis vingt mois avec endurance et ténacité. Dans l'après midi, nous visitons les magnifiques chutes de Koma. Le tracé du chemin de fer y longe, vers le 100^e kilomètre, la Sahantandra, qui tombe brusquement de 70 mètres de hauteur, s'engouffrant dans une immense vasque naturelle, qu'encadre une puissante végétation. Ce site, l'un des plus imposants qui soient à Madagascar, retiendra souvent les touristes qui monteront de la côte à Tananarive. »²⁷. Gallieni pense déjà à une exploitation touristique. La réalité pour l'instant est que les moyens techniques sont très réduits. (Documents 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11 et 12).

Les difficultés s'accroissent, et les retards aussi. Il est nécessaire de solliciter de nouveaux crédits en 1904²⁸. Il faut « éviter... toute suspension [des travaux] qui... transformerait en un lamentable désastre une œuvre en plein succès aujourd'hui, malgré d'exceptionnelles difficultés d'exécution, car j'ai bien la conviction qu'aucun chemin de fer colonial, ... n'est conduit dans des conditions aussi dures et avec plus de soins. »²⁹. Gallieni défend le maintien d'un projet allant jusqu'à Tananarive, ce qui est fortement remis en cause, bien évidemment pour des raisons budgétaires, par le gouvernement. « L'œuvre poursuivie depuis 1901 tire sa raison d'être pour ainsi dire exclusivement de la nécessité de supprimer la barrière qui

26. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, pages 226 et 227.

27. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 255.

28. Gallieni sollicite de pouvoir utiliser 8,3 millions des 13 millions affectés pour la 2^e section à l'achèvement de la 1^{re} section (Brickaville – Mangoro).

29. Lettre de Gallieni au Ministre des Colonies, 13 mars 1904, ARM, D. 137 TP.

retient dans le plateau central les populations intelligentes et laborieuses de cette région ; d'ouvrir un débouché aux produits de l'Imerina et du pays Sihanaka, peuplés d'un million d'habitants, qui ne demandent pour produire davantage que le moyen de transport susceptible de leur procurer un placement rémunérateur sur les marchés de la côte et de l'extérieur ; de faciliter enfin l'exode des travailleurs hova, aux services desquels font appel nos colons... »³⁰.

Gallieni laissera cependant une œuvre inachevée : il devra avant son départ se contenter de l'inauguration des 102 premiers kilomètres, une ligne qui s'arrête au pied de l'Angave, à Anjiro (document 15). C'est l'occasion d'une deuxième grande cérémonie. « *Le mardi 1^{er} novembre 1904, à 6 heures du matin, [le train d'inauguration] quitta la station d'origine pour s'élever à travers le dédale des monts Betsimisarakas jusqu'aux pentes de la vallée du Mangoro. Le trajet, avec de courts arrêts aux stations intermédiaires, s'accomplit au milieu des sites pittoresques et grandioses de la forêt. La locomotive stoppe aux chutes de Koma. Tout le monde descend ! Et les voyageurs en file indienne, munis d'alpenstocks de circonstance, font l'ascension de la majestueuse cataracte par un sentier latéral rapidement aménagé pour leur passage. Il faut cependant s'arracher à ce spectacle et reprendre le train. Vers midi, on atteint Famovana, gare terminus provisoire, où la population indigène est accourue en foule de la région avoisinante.* »³¹. (Documents 5 et 6).

Cette inauguration peut apparaître comme une compensation avant le départ de Gallieni, alors que les travaux traînent de plus en plus. Encore une fois, on compte sur les fortes densités des Hauts Plateaux pour redonner du dynamisme au projet. « *Parvenue au Mangoro, la voie ferrée se trouvera à proximité de la région de l'île où existe une main d'œuvre abondante. La population des hauts plateaux est laborieuse et avide de s'employer pour se procurer par là le complément de ce qui sera nécessaire à son existence, aussi longtemps que le riz, son unique production, ne pourra pas être exporté.* »³².

Mythe de la main d'œuvre des hauts plateaux, et « fantasme » du riz : deux éléments effectivement liés, mais incompatibles avec la construction du chemin de fer. Si l'on réquisitionne la main d'œuvre, la production de riz s'effondre. Dans ce cadre, comment justifier la construction d'un chemin de fer du riz si les hauts plateaux sont en manque... On craint dès lors que la ligne reste pour longtemps « le chemin de fer qui va nulle part », d'où les injonctions de M. Sescou à « ... commencer dès maintenant les travaux... de ce point à Tananarive. Puisqu'il ne saurait être question, je présume, de l'arrêter au Mangoro – car le but poursuivi serait loin d'être atteint par cette solution invraisemblable - ... pourquoi ne pas nous permettre de l'achever le plus rapidement possible ? »³³.

Craintes que les travaux ne soient pas achevés, soucis quant aux délais, mais aussi opposition entre intérêts privés, et réticences de l'administration. Là encore, la chambre consultative de Tananarive pousse face à la frilosité de Paris. « *Je suis certain, M. le Gouverneur général, d'être l'interprète de tous ceux qui s'intéres-*

30. Lettre de Gallieni au Ministre des Colonies, 13 mars 1904, ARM, D. 137 TP.

31. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 288.

32. Discours de M. Sescou, président de la chambre consultative de Tananarive, *Revue de Madagascar*, 1905.

33. Ibid.

sent à l'avenir de cette Colonie en vous demandant d'user de votre haute influence auprès de M. le Ministre des Colonies pour que cette autorisation nous soit enfin accordée. Il est invraisemblable que l'influence néfaste qui, dit-on, retarde cette solution rationnelle, puisse prévaloir plus longtemps contre le vœu unanime de la Colonie et contre les légitimes exigences de ses intérêts bien compris. Ce serait à désespérer du bon sens. »³⁴.

On veut également se persuader que le chemin de fer est une œuvre fondatrice pour la colonie. Elle établit de manière indéniable la supériorité des Français, légitime par là la colonisation. Ainsi, « *Les Malgaches ont pu se rendre compte de la difficulté des travaux entrepris auxquels ils ont participé en grand nombre, comme terrassiers, ouvriers d'art ou travailleurs à titres divers. Ils ont pu voir que la science, le courage et la ténacité de leurs chefs européens avaient surmonté des obstacles que les indigènes auraient cru au-dessus des forces humaines.* »³⁵. La France peut aussi s'affirmer comme premier vrai pouvoir assurant l'unité de Madagascar. Elle crée Madagascar puisque le chemin de fer assure pour la première fois la fusion entre les peuples de l'île. Idée récurrente durant toute la construction, que l'on laisse exprimer en cette inauguration par Rasanjy : « *A un autre point de vue non moins important, les populations de l'Imerina et du littoral, ainsi que celles des régions voisines, trouveront dans l'utilisation du chemin de fer l'occasion de se mieux connaître, et verront se créer rapidement entre elles des relations d'amitiés et des échanges commerciaux qu'elles n'avaient pu jusqu'alors soupçonner.* »³⁶.

Il faut lutter contre le risque d'une suspension des travaux, et toujours contre les éléments. Rien n'est gagné, et tout peut être remis en cause par un cyclone, avec des pluies particulièrement importantes. Ainsi, en avril 1905, « *le chemin de fer subit le sort commun de toute la région et de grands dégâts, produits par des crues échappant à toute prévision, obligèrent de suspendre l'exploitation.* »³⁷.

Les difficultés liées aux contraintes climatiques ont été fortement sous-estimées. A plusieurs reprises, les travaux subissent des dégradations qui accentuent encore le retard. Ainsi, en 1905, à quelques jours d'intervalle, le rapport qu'un inspecteur des Colonies adresse à son ministre évolue radicalement. Le 11 mai, il télégraphie : « *Suis navré des ravages subis par des travaux que j'avais vus si bien terminés [le 30 mars]. Les traces laissées par la crue atteignent partout une hauteur incroyable.* »³⁸. Dans la région des travaux du chemin de fer, « *le Mangoro, dont les plus hautes crues n'avaient jamais dépassé 4 mètres au-dessus de l'étiage, atteint 5 mètres 30 le 3 avril, recouvrant de 80 centimètres les coulées du futur pont métallique que j'avais vues, quatre jours plus tôt, à près de deux mètres au-dessus du courant...* »³⁹. Après ces constats, l'Inspecteur fait un certain nombre de recommandations, dictées par le bon sens au vu des conditions climatiques, mais qui révèlent clairement que l'on a cherché à faire un maximum d'économie. Il faut donc « *infléchir le*

34. Ibid.

35. Discours de M. Rasanjy, gouverneur principal de l'Imerina, *Revue de Madagascar*, 1905.

36. Ibid.

37. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 290.

38. Rapport de l'Inspecteur des Colonies, directeur du Contrôle Financier, adressé au Ministre des Colonies, 13 mai 1905. ARM, D. 138 TP.

39. Ibid.

tracé vers le sol naturel » pour éviter les remblais, ou du moins en « *réduire la hauteur* ». Il constate aussi que les remblais renforcés par de la maçonnerie ont résisté. Il faut donc généraliser, etc... Ce seul incident entraîne un retard dans l'avancement de la construction du chemin de fer de l'ordre de 4 à 5 mois, avec un coût de 2,5 à 3 millions de francs. Somme énorme, correspondant à 3,75 % de l'évaluation de 80 millions faite par le commandant Rocques pour l'ensemble de la ligne, et à 6,25 % des 48 millions alloués par le gouvernement en 1900.

Le chantier tarde également par manque d'ouvriers. Le capitaine Gille, Chef du service de la construction, souligne dans son rapport du 19 mars 1907 que sur le tunnel n° 12, « *aucun ouvrier ne travaillait à l'abattage de la calotte... le travail est resté interrompu pendant plus d'un mois sans qu'il y ait de motif... Une équipe d'effectif très faible était occupée à enlever les déblais de l'effondrement qui s'est produit le 13 février. Etant donné le peu de temps qui reste pour terminer les travaux, l'entrepreneur devra... renforcer sérieusement les équipes...* »⁴⁰.

La vie du chantier est également émaillée par les multiples conflits entre l'administration, maître d'œuvre, et les entrepreneurs qui ont eu l'adjudication de la construction des ouvrages d'art. Ainsi, là encore à la suite de pluies qui dégradent des tunnels à peine achevés, la société Jarillot et le Directeur des travaux publics se renvoient la responsabilité⁴¹. C'est l'occasion pour nous de suivre l'un des chantiers. La galerie d'avancement du tunnel n° 20 est effectuée entre le 1^{er} août et le 15 septembre 1906. Les photographies permettent d'apprécier le caractère rudimentaire des outils utilisés, et la dangerosité qui en découle. Les travaux de la voûte sont commencés en janvier 1907, et « *vers le 1^{er} février, la galerie d'avancement a été remplie de terre et son boisage entièrement disloqué par un éboulement intérieur...* ». L'ingénieur principal des travaux publics engage directement la responsabilité de l'entrepreneur, estimant le boisage insuffisant. L'affaire est tranchée par le Gouverneur Général Victor Augagneur, qui suit les conclusions fournies par ses services, dans un courrier daté du 14 juin 1908.

Accidents, incidents, dangerosité des chantiers, lenteur de traitement des contentieux entre la Colonie et les entrepreneurs privés : tout est là pour comprendre pourquoi ce chantier n'en finit plus... Un chantier qui malgré les études minutieuses sur lesquelles Gallieni a insisté, réserve toujours de nouvelles surprises. Ainsi, pour ne prendre qu'un exemple, ce sont « *deux viaducs non prévus au projet du 15^o lot* »⁴² qui doivent être réalisés. C'est là encore un sujet de retard, de dépassement de budget, et de conflits entre la Colonie et l'entrepreneur.

En novembre 1908, Augagneur s'inquiète des lenteurs de l'avancée des travaux pour rejoindre enfin Tananarive. « *De divers côtés il m'est signalé que la main d'œuvre serait rare, notamment pour le cassage de pierres. N'est-il pas à craindre dans ces conditions, que les délais fixés pour l'achèvement des travaux ne soient dépassés ?* ». La ligne Brickaville – Tananarive ne sera ouverte que le 1^{er} janvier 1909, là encore dans la précipitation, la gare de Tananarive n'étant pas achevée. C'est en gare de Soanierana que le train arrive (document 17). A cette date, il est possible

40. Ordre n° 225, 19 mars 1907, Capitaine Gille. ARM, D. 138 TP.

41. Ensemble des pièces, ARM, D. 138 TP.

42. Exécution des travaux du 15^o lot. ARM, D 138 TP.

de faire un bilan financier, le Capitaine du génie Guyon ayant établi son rapport sur l'état d'avancement des travaux : les dépenses pour la construction de TCE s'élèvent à 63 millions de francs⁴³.

C'est seulement le 6 mars 1913 qu'a lieu l'inauguration finale, qui concrétise l'achèvement d'une ligne complète allant de Tananarive à Tamatave (documents 23 et 24). Derrière le triomphalisme, l'ombre de l'erreur initiale plane. Le choix du tracé entre les deux villes a-t-il été le bon ? La question du lac Alaotra est évoquée dans le fascicule officiel édité pour l'occasion, mais en détournant le problème. On y vante les réalisations périphériques au chemin de fer, en particulier « *la route du lac Alaotra qui relie la gare de Moramanga au pays Sihanaka, une des plus fertiles contrées de Madagascar et qui était, jusqu'à ces temps derniers, restée en dehors de la vie économique de l'île par suite de l'absence de voies de communication la reliant au bassin économique du chemin de fer.* »⁴⁴. La mise à l'écart du lac Alaotra est donc bien le grand ratage de cette entreprise. Mais pour l'instant on se plait plutôt à vanter la construction des 100 derniers kilomètres qui n'ont rien coûté à la métropole. La logique financière de la colonisation y trouve son triomphe. L'ingénieur en chef Girod fait ainsi « *remarquer que c'est la première fois qu'une colonie française a réalisé la construction de 100 kilomètres de chemin de fer avec ses ressources propres : MM. les gouverneurs généraux Augagneur et Picquié peuvent être fiers de ce succès.* »⁴⁵. « *Le chemin de fer de Tananarive à Brickaville a donc bien été, pour la Colonie, la source de richesse et l'instrument de progrès qu'elle pouvait en attendre. Son prolongement jusqu'à Tamatave augmentera considérablement son efficacité... Il ne reste plus maintenant qu'à le pousser de deux cents mètres jusqu'au port... pour lui permettre de décharger directement ses wagons dans les cargos amarrés aux quais de Tamatave. Ce jour là seulement cet instrument aura toute sa valeur à condition que la Colonie... administre directement le futur port.* »⁴⁶.

On a un peu l'impression que l'on n'en finira jamais... On oublie surtout de se demander que devient l'utilité du canal des Pangalanes maintenant qu'il est doublé par la ligne de chemin de fer.

Malgré tous les doutes, tous les problèmes durant la construction, il apparaîtrait maintenant comme une évidence que le train devait arriver à Tamatave. « *Il y a un peu plus de dix ans qu'eût lieu à quelques kilomètres d'ici, à Sandrantsimbona, l'inauguration du premier tronçon de 30 kilomètres ; cette inauguration avait surtout pour but de rassurer l'opinion publique qui paraissait douter de la possibilité de mener à bonne fin l'œuvre entreprise... On ne pouvait se résigner à considérer Brickaville comme point terminus de la ligne ; le chemin de fer ne pouvant être terminé, ne pouvait produire tous les résultats qu'on est en droit d'attendre de lui qu'en aboutissant à la mer, à Tamatave. La cérémonie de ce jour consacre donc un événement qui comptera dans l'histoire de Madagascar comme le plus saillant du dévelop-*

43. ARM, D. 146 TP.

44. Introduction de la brochure « *Le chemin de fer de Tananarive à Tamatave* », Imprimerie Officielle de Tananarive, 1913. ARM, D.146 TP.

45. Discours de M. l'ingénieur en chef Girod, directeur des travaux publics, « *Le chemin de fer de Tananarive à Tamatave* », Imprimerie Officielle de Tananarive, 1913. ARM, D.146 TP.

46. Ibid.

pement économique de la Colonie... »⁴⁷. C'est une remise en cause à peine voilée des choix de Gallieni. On lui accorde cependant la clairvoyance économique en se souvenant « *que lors d'une précédente inauguration une personne autorisée avait baptisé notre chemin de fer, chemin de fer du riz. Tout d'abord les critiques ont eu beau jeu car si les premiers trains ont transporté du riz: c'est surtout, contrairement à ce que l'on avait espéré, pour approvisionner les régions de l'Imerina*⁴⁸. *Le gros effort de main d'œuvre nécessaire à l'achèvement de la ligne avait fait abandonner les rizières. Petit à petit, toutes choses rentrant dans l'ordre, les indigènes reprenant avec confiance le travail, des quantités de riz sont descendues à la côte pour la consommation locale et l'exportation.* »⁴⁹. C'est là aussi bien tardivement que l'on admet que la colonie n'avait pas vraiment les ressources humaines pour assurer un tel chantier. Une ligne est en place, c'est maintenant un réseau qu'il faut construire. Le Gouverneur Général Picquié y œuvre et a déjà « *sollicité et obtenu du département le prolongement du rail jusqu'à Antsirabe. Ne désespérons pas de voir, un jour, relier à la ligne actuelle les riches régions du lac Alaotra... Tout plaide en faveur de cette voie; la nature elle-même l'impose puisque, dans cette contrée, la pierre indispensable à la création de routes manque totalement.* »⁵⁰. Une nouvelle fois, les choix initiaux sont remis en cause, et l'on ne peut que remarquer l'absence de référence directe à Gallieni dans ces discours.

Le rapprochement entre Tananarive et Tamatave que vante M. Baillet, implique maintenant une communauté d'intérêts économiques. Elle ne sera complète qu'avec la construction du port (document 25): « *A une grande capitale, il faut un grand port... M. le Gouverneur général nous a promis officiellement le port de Tamatave. Il faut arriver à son exécution. Hier notre ville semblait seule intéressée à la réussite de ce projet; aujourd'hui Tananarive et toutes les riches régions des hauts plateaux y sont intéressées au même titre que nous. Laissons de côté les vieilles rivalités...* »⁵¹.

Picquié de son côté défend la continuité de politique depuis seize ans, à travers les actions de Gallieni et Augagneur qui ont assuré l'essor économique de Madagascar. Il fait surtout l'éloge de la politique de travaux publics, évoquant projets nouveaux et réalisation en cour: ligne TA, routes diverses, aménagement de la rade de Diego, etc.

Reste encore à revenir sur la constitution d'une vraie nation grâce à la France. L'importance du lien qui se crée entre Hova et Betsimisaraka est souligné par les représentants « indigènes », Rabemananjara (qui n'a aucun lien de parenté avec Jacques Rabemananjara)⁵², membre de la commission municipale de Tananarive et président du Comité Hova – Betsimisaraka, et M. Heurtevent (représentant Betsimisaraka). Le Gouverneur général Picquié souscrit bien évidemment à cette idée, et rend enfin hommage aux Malgaches qui ont travaillé sur le chantier. « *Il est*

47. Ibid., Discours de M. Frapart, Président de la chambre consultative de commerce et d'industrie de Tananarive.

48. C'est effectivement le cas jusqu'en 1910.

49. Discours de M. Baillet, Président de la Chambre consultative de commerce et d'industrie de Tamatave, « *Le chemin de fer de Tananarive à Tamatave* », Imprimerie Officielle de Tananarive, 1913. ARM, D.146 TP.

50. Ibid.

51. Ibid.

52. On retrouve ce personnage dans de multiples cérémonies. Il apparaît comme une sorte de « caution » institutionnelle du soutien des Malgaches aux actions entreprises par la France.

de toute justice, en effet, de rendre hommage aux Malgaches qui ont collaboré et peiné pour la réalisation de cette œuvre. Je leur suis donc reconnaissant de cette confiance et du loyalisme qui se manifestent dans la communion d'idées et de vue que vous avez exprimée aujourd'hui... »⁵³.

Les cérémonies s'étalent sur plusieurs jours. A l'occasion d'un dernier discours, Picquié se fait enfin plus virulent et plus politique : « *Je voudrais que les coloniaux en chambre et les outranciers de l'humanitarisme qui ne nous ménagent pas de leurs critiques, assistent aujourd'hui au spectacle réconfortant que nous offre la reconnaissance du peuple malgache. Ils verraient, ... que nous n'avons préparé dans ce pays ni rancœurs ni germes de discorde, que nous avons au contraire raffermi les liens d'affection qui unissent les Malgaches à la France et créé un attachement qui apparaît à l'heure présente profond et indissoluble... Aujourd'hui, grâce à la tranquillité qui règne partout, grâce aux voies de communications, grâce à la propagande de notre enseignement, les diverses peuplades de la Grande Ile, se pénètrent, se comprennent, s'apprécient et s'unissent : nous assistons à la fusion des races et des intérêts.* »⁵⁴. Le TCE est bien l'affirmation de la réussite coloniale française.

La mise en service suit dès ce mois de mars 1913. Deux trains par semaine dans les deux sens, relieront maintenant Tananarive à Tamatave. Quelques années plus tard, viendront s'ajouter les Michelinés (documents 26 et 27), dans le cadre d'une vraie politique de prestige⁵⁵. Elles seront durablement l'incarnation du progrès, de la modernité et du prestige pour le chemin de fer. Les Michelinés, mises en service dans les années trente, permettent un gain de temps appréciable, faisant passer le trajet Tananarive – Tamatave de 13 heures 30 à 9 heures. Mais elles seront réservées à une minorité, l'administration se déclarant « *très favorable pour un service rapide et restreint des voyageurs pouvant acquitter facilement une surtaxe sur le prix ordinaire du billet de 1^{re} classe.* »⁵⁶. Malgré le prix, ce service est un succès et très vite une deuxième Micheliné est affectée à la ligne. Le succès est tel que, à peine un mois après la mise en service, le directeur du journal *Les échos de La Réunion* demande quelles sont les possibilités d'envisager une utilisation à des fins touristiques pour la Micheliné. L'amortissement est excellent puisque l'exercice 1934 prévoit un amortissement du capital investi en 3 ans et demi⁵⁷.

III – DES ERREURS DE CONCEPTION LOURDES DE CONSÉQUENCES

Le TCE, œuvre de la colonisation, souffre d'emblée d'erreurs majeures de conception. Le recours au travail forcé est catastrophique d'un point de vue humain, mais il s'avère aussi que le potentiel économique autour du riz repose sur une analyse fautive du potentiel de Madagascar. Ces questions ayant été traitées par Jean Fremigacci dans l'article que nous avons déjà cité, nous n'y reviendrons donc pas. A cela s'ajoutent

53. Allocution de M. le Gouverneur Général Picquié, « *Le chemin de fer de Tananarive à Tamatave* », Imprimerie Officielle de Tananarive, 1913. ARM, D.146 TP.

54. Discours de M. le Gouverneur Général Picquié, « *Le chemin de fer de Tananarive à Tamatave* », Imprimerie Officielle de Tananarive, 1913. ARM, D.146 TP.

55. Rapport 1933, ARM, D. 146 TP.

56. Rapport 1933, ARM, D. 146 TP.

57. Le bilan comptable est très précis, prenant en compte recettes et dépenses, y compris coût du personnel et amortissement de l'investissement. La précision de ce compte ponctuelle sur l'utilisation de la Micheliné renforce notre scepticisme sur le bilan général des comptes dont nous parlerons plus loin.

les conséquences du choix initial du tracé⁵⁸. Enfin, il apparaît que l'exploitation du réseau présente des caractères ségrégatifs qui augurent mal de l'image que les Malgaches auront de cette réalisation. C'est donc tant dans le domaine humain que sur la vision économique que des fautes ont été commises.

Le choix du tracé se fait dans l'urgence et shunte tout de suite la région de l'Alaotra, qu'il faudra bien pourtant rejoindre plus tard. La cohérence globale du réseau est d'emblée entamée, pour de simples raisons économiques à court terme, car, sur le long terme, le coût global sera bien plus fort. Mais, dans un premier temps, on économise le trajet Moramanga – Ambatondrazaka, qui sera remplacé plus tard par Brickaville – Tamatave, mais cette fois sur les fonds de la colonie, et non sur ceux de l'Etat. Cela enlève de la pertinence et des crédits au projet Alaotra - Majunga⁵⁹ qui, dans ce cadre, aurait permis une liaison directe Tamatave – Majunga, et assuré le contact de Tananarive avec les deux ports. Une faute aussi grave sera commise lorsque l'on construira la ligne FCE (Fianarantsoa Côte Est) plutôt que le prolongement Antsirabe – Fianarantsoa.

Gallieni a pourtant le projet d'un vaste réseau : « *Enfin, de ce que le premier chemin de fer de Madagascar part de la côte Est, il ne faut pas conclure qu'on devra s'en tenir là. La construction d'autres lignes s'imposera tôt ou tard et, pour les raisons déjà données, celle de Tananarive à Majunga sera, selon toutes prévisions, l'une des premières à établir.* »⁶⁰. Mais le choix de relier au plus vite les Hauts Plateaux à la côte va tout compromettre. Les différentes solutions ont pourtant été considérées. « *Les eaux descendent à l'Océan Indien par les vallées de quatre fleuves principaux qui sont, du nord au sud : l'Ivoloina et l'Ivondro, dont les embouchures encadrent Tamatave,... l'Iaroka, qui se jette à la mer à Andévorante; le Mangoro, dont l'embouchure est à Mahanoro, à 200 kilomètres au sud de Tamatave... L'adoption de la vallée de l'Ivoloina ou celle de l'Ivondro eût permis de faire passer la ligne par le riche pays sihanaka et de desservir son chef-lieu, Ambatondrazaka. Malheureusement on eût été conduit ainsi à un tracé de 500 kilomètres au lieu de 350, ce qui eût excédé de beaucoup les ressources de la colonie... On renonça donc à porter l'effort de ce côté. Quoi qu'il en soit, l'établissement d'un chemin de fer reliant le pays Sihanaka à Tamatave... reste une des éventualités de l'avenir... Le Mangoro, principal fleuve de la côte Est,... se jette dans l'Océan Indien à 100 kilomètres en latitude au sud de Tananarive et un tracé par sa vallée eût exigé aussi un développement hors de proportion avec les ressources dont on pouvait disposer.* »⁶¹. Le tracé de l'Iaroka est également très difficile. Le choix se porte finalement sur la vallée de la Vohitra, affluent de l'Iaroka. Le Commandant Rocques dirige à partir de mars 1897 une campagne de reconnaissance de 11 mois.

Le choix déterminant est bien sûr d'aller au plus vite à la mer plutôt que de profiter de cette ligne pour desservir le pays Sihanaka. Les arguments kilométriques de Gallieni sont difficiles à comprendre. Comment arrive-t-il à une telle différence entre les deux trajets ? Le tracé complet Tananarive-Tamatave fera au final 369 km. La partie

58. Jean Fremigacci aborde cette question, mais nous avons estimé important de l'approfondir, tant cela nous apparaît fondamental pour l'avenir du réseau malgache.

59. Voir Frédéric Garan, « Une mise en valeur de nos colonies exemplaire : le projet de chemin de fer Lac Alaotra – Majunga, (1919) », in *Revue Historique de l'Océan Indien*, numéro 1, 2005, pages 250 à 262.

60. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 153.

61. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, pages 155 et 156.

entre Tananarive à Moramanga est la même quel que soit le choix final. D'un côté, Moramanga – Brickaville - Tamatave représente environ 250 km. De l'autre côté, 150 km pour faire Moramanga - Ambatondrazaka, puis un maximum de 190 km pour Ambatondrazaka - Tamatave, que l'on passe par la vallée de l'Ivondro ou par celle de l'Ivoloina. Au total, la ligne par le lac Alaotra fait de l'ordre de 90 km de plus que celle par la côte. On est loin de 150 km annoncés par Gallieni. L'intérêt du choix du tracé direct vers la côte est surtout qu'il permet une construction fractionnée, tout en assurant une mise en service rapide, sans que l'on ait atteint ni Tamatave, ni Tananarive.

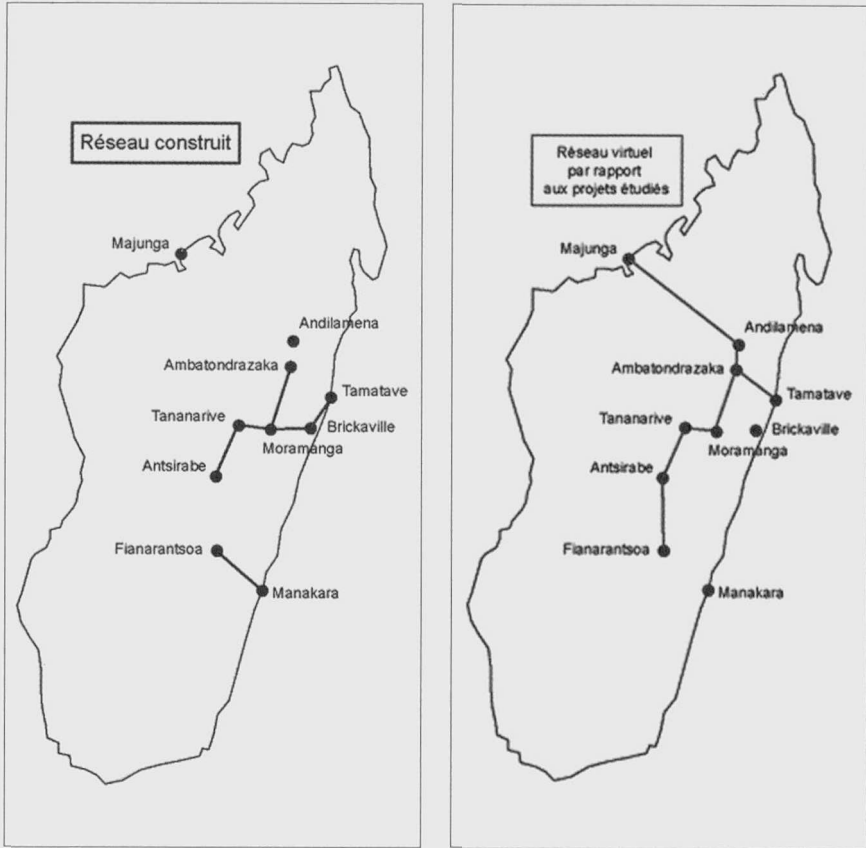
En effet, la priorité est bien de joindre les hauts plateaux à l'océan Indien, Tamatave est un objectif secondaire. Le cahier des charges du projet, tel qu'il est publié en 1898 le montre bien. « *Article 1. Tracé: Le chemin de fer aboutira à Tananarive et partira d'un point choisi par le concessionnaire, à Aniverano ou Andevorante, sur la rivière Iaroka ou sur le canal dit des Pangalanes, ou sur un des lacs qui s'étendent de Tamatave aux bouches du Mangoro inclusivement, pourvu que ce point soit accessible en toute saison à des bateaux calant au moins un mètre. Le concessionnaire aura le droit, en vertu de la présente concession, de prolonger le chemin de fer à une époque quelconque jusqu'à la mer et jusqu'à Tamatave.* »⁶².

Plutôt que deux villes, ce sont deux entités, les hauts plateaux et l'océan, que l'on veut relier. Derrière les arguments économiques, bien que Gallieni ne les évoque pas, nous pouvons penser aussi à des objectifs militaires. Un chemin de fer, c'est l'assurance de faire parvenir au plus vite des troupes en un point sensible et, dans ce cadre, ce sont les espaces desservis plutôt que les villes par elles-mêmes qui comptent. Avec l'argument militaire, la notion d'urgence prend plus de sens, même si elle est contredite plus tard par la lenteur des travaux, mais à un moment où il n'y a plus de problème de maintien de l'ordre.

Le tracé d'ensemble étant déterminé, on peut se poser des questions plus techniques. « *On pouvait envisager deux solutions pour la pose des voies : ligne de crête ou ligne de vallée. La préférence fut donnée à la seconde qui se prêtera beaucoup mieux que l'autre à la mise en valeur des régions desservies et aux convenances des populations... Mais... l'exécution en devait être plus difficile, plus exposée à rencontrer des obstacles et des aléas, en raison du peu de largeur des vallées... et de la nécessité – pour éviter des travaux hors de prix - d'épouser presque toutes les sinuosités des cours d'eau, sujets à de grosses crues pendant la période d'hivernage. Le commandant Rocques envisagea aussi l'utilisation des nombreuses et importantes chutes d'eau des deux rivières pour construire un chemin de fer électrique au lieu du chemin de fer à vapeur dont il avait étudié le projet. Cette solution eût procuré de réels avantages...* »⁶³. Mais Gallieni évoque la crainte d'une technologie encore mal maîtrisée en 1897, au moment de l'étude, et surtout, une nouvelle fois, c'est le coût de réalisation qui amène à renoncer. Un surcoût qui est d'ailleurs difficile à évaluer car, même si la réalisation est plus chère, on gagne en kilométrage puis en puissance des convois, ce qui améliore le coût d'exploitation. Mais, une nouvelle fois, cela impliquerait de faire une réelle étude de coût sur le moyen ou long terme, alors que la priorité est une réalisation rapide à moindre frais.

62. ARM, D. 137 TP.

63. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 158.



Gallieni est conscient de la difficulté de la tâche, des enjeux, et des risques d'erreurs irréversibles, si les travaux tardent trop, ou si le tracé est mauvais. Il analyse lucidement la situation, en rappelant son expérience passée dans d'autres entreprises coloniales de ce genre, dans le *Journal Officiel de Madagascar et Dépendances*, en décembre 1900. « *L'historique des différents chemins de fer construits dans les colonies, tant par la France que par les autres puissances européennes, montre les difficultés considérables que rencontrent les entreprises de ce genre. Il montre aussi que ces difficultés ont été rarement surmontées de façon satisfaisante. Tantôt, les délais d'exécution... ont été dépassés dans d'énormes proportions. D'autres fois, les dépenses se sont élevées au double ou au triple des prévisions. Ailleurs, la maladie a décimé les travailleurs... Les échecs subis dans la construction des chemins de fer coloniaux ont été dus, le plus souvent, à l'insuffisance des études préalables...* »⁶⁴.

Cette lucidité, comme nous venons de la voir, n'empêchera ni des erreurs majeures, ni une extrême lenteur dans la réalisation d'autant que la recherche d'économies entraîne de graves problèmes de sécurité : novembre 1906 « *l'état de la voie entre la gare de Périnet et le passage à niveau km 12, ne présente pas les garanties suffisantes*

64. ARM, D. 137 TP.

tes de sécurité... Il n'y a pas assez de ballast ; à certains endroits les traverses sont complètement à nu... »⁶⁵. Nous pourrions également multiplier les références à des rapports faisant état, en cours de construction, de très gros problèmes dans la réalisation des travaux : rails mal posés, traverses de mauvaises qualités, défaut dans les ouvrages d'art⁶⁶.

Il y a également échec dans la dimension humaine. Nous l'avons déjà souligné, le chemin de fer devait être l'élément fondateur de la colonisation et de la construction d'une entité malgache. Gallieni conçoit même le chantier comme une vaste école d'apprentissage qui ferait entrer les Malgaches dans la modernité. « Pour préparer l'essor de la colonisation, la condition essentielle à cette époque était d'inculquer des habitudes de travail à la population indigène et d'amener les Malgaches, non seulement à s'employer dans les entreprises privées, mais encore à concourir à la création de l'outillage économique : routes, canaux, etc., sans lequel les transactions ne peuvent naître et se développer. »⁶⁷. Cela se terminera dans les affres du travail forcé. (Documents 1, 2, 3 et 10).

Un élément de succès réel : les Malgaches sont nombreux à utiliser le chemin de fer. Dans quelle proportion ? Le compte d'exploitation entre novembre 1904 et avril 1905 permet d'en avoir une idée pour les débuts de l'exploitation sur les 100 premiers kilomètres⁶⁸ : 370 passagers en 1^{re} classe, 700 en 2^e, 52 en 3^e et 6 801 en 4^e. Les Malgaches, seuls à utiliser la 4^e représentent donc au moins 85 % des utilisateurs. Mais, ces différentes classes cachent en fait une véritable ségrégation. Derrière l'appellation pudique de 4^e classe (ou Hors classe), il y a en fait des wagons de marchandises (document 13) qui offrent des conditions de transport lamentables pour les Malgaches. « Il est dit que les Malgaches voyagent dans des wagons où il n'y a pas de siège (banc). Mais voici ce qui se fait : tous les voyageurs malgaches sont entassés les uns sur les autres dans un seul wagon déjà rempli de bagages et de marchandises. Ils sont très serrés et ne peuvent bouger de Tananarive à Brickaville... Les gens qui ne sont pas habitués au voyage en chemin de fer vomissent au milieu de tous les voyageurs... Nous demandons donc, Monsieur, si c'est possible, à ce que l'on mette un ou des wagons spécialement réservés aux Malgaches afin que ceux-ci ne soient plus entassés avec les marchandises... »⁶⁹. C'est en ces termes que « les voyageurs malgaches sur le train de chemin de fer de Tananarive – Côte Est » s'adressent au Gouverneur Général, en août 1909. Victor Augagneur est sensible à la situation. « Ces doléances (lui) paraissent en partie fondées », et il demande à ses services « de vouloir bien examiner s'il ne sera pas possible d'améliorer les conditions de transport pour les indigènes (Hors classe). » La réponse du Directeur des Travaux Publics Girod ne va cependant pas vraiment dans ce sens : « ...un wagon vide est toujours réservé aux voyageurs indigènes. Ce wagon est très aéré..., des rideaux en forte toile protègent de la pluie et du soleil. La ligne très dure en profil et en plan ne permet pas d'ajouter un de ces wagons vides aux trains de marchandises quotidiens. La facilité qu'on accorde aux voyageurs de prendre n'importe lequel de ces trains ne va pas sans quelques inconvénients pour eux les jours d'af-

65. 2 novembre 1906, rapport du contremaître Leglise, ARM, D. 146 TP.

66. Etat des voies et ouvrages d'art, ARM, D. 146 TP.

67. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 63.

68. Tableau des recettes effectuées pendant l'exploitation du tronçon Brickaville – Fanovana, 1904 – 1905, ARM, D. 146 TP.

69. ARM, D. 146 TP, Dossier « exploitation ».

fluence. Indigènes comme Européens doivent alors se caser où ils le peuvent. Il est à peu près impossible pour le moment de faire autrement. ». Théorie et réalité quotidienne du système colonial ne font décidément pas bon ménage. Situation d'autant plus paradoxale et regrettable qu'en 1906, les « commerçants et industriels obligés à de fréquents déplacements » avaient sollicité de pouvoir monter dans tous les trains, ce qui était possible aux Malgaches alors que les Européens étaient limités aux seuls convois ayant des wagons de 1^{re} ou 2^e classes. L'administration leur avait accordé ce droit, à condition qu'ils s'acquittent, quels que soient les wagons dans lesquels ils embarquent, d'un billet de 1^{re} ou 2^e classe⁷⁰.

L'incompréhension restera profonde. En 1959, René Dumont recueille, le long de la ligne FCE, les témoignages de Malgaches qui ne comprennent pas qu'on leur fasse payer plein tarif l'utilisation d'un chemin de fer qu'ils ont construit⁷¹. Caractère humiliant qui amène les Malgaches à refuser une modernité symbole d'oppression. « Il a fallu 40 ans à un Etat civilisé comme la France pour faire d'un pays magnifique et vivace dont les habitants étaient prêts à s'assimiler à tous les progrès de la civilisation occidentale, une vaste région du globe déçue moralement, réduite matériellement à la plus affreuse des misères... et qui se trouve aujourd'hui à un stade inférieur à celui de 1895. »⁷².

CONCLUSION

« Il n'est pas superflu... de faire ressortir que, dans une courte période de neuf années, les Malgaches ont eu ce privilège, en matière de transports, de voir s'opérer sous leurs yeux une série de transformations qui, chez d'autres peuples, se sont prolongées pendant plusieurs siècles. Le portage à dos d'homme, institution de la barbarie primitive, a d'abord fait place aux convois par mulets ; puis, sont venus successivement des véhicules divers : charrettes à bras, voitures à bœufs et à chevaux, automobiles, et enfin – dernière et décisive étape du progrès – le chemin de fer. »⁷³.

Le chemin de fer, étape ultime en ce début de xx^e siècle du progrès technique. On ne peut nier la réalité du passage en peu de temps du filanjana à la Micheline, même si cela s'est arrêté aux wagons de marchandises pour les Malgaches. Pour Gallieni, c'est la victoire du génie français face à des populations chez qui il dénonce « ...l'incurie et l'insouciance qu'ils montraient pour le progrès. »⁷⁴.

La construction du train était une nécessité pour le développement de Madagascar. Un chemin de fer de montagne, présentant des difficultés techniques majeures, par le mélange des contraintes géomorphologiques et climatiques. Les ouvrages d'art sont nombreux ; autant d'éléments de prestige pour la France (documents 8, et 18 à 21). Prestige sans doute, mais avec le constant souci de faire des économies, dans

70. ARM, D. 146 TP, Dossier « exploitation », Pétition des commerçants de Moramanga.

71. René Dumont, *Evolution des campagnes malgaches*, pages 79, Tananarive, 1959, cité par Jean Fremigacci, article op. cit., note 55.

72. *La Nation Malgache*, n° 1 du 25 octobre 1935, cité par Lucile Rabearimanana, *La presse d'opinion à Madagascar de 1947 à 1956*, page 57.

73. Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 291.

74. Gallieni parle ici du manque de « persévérance » après l'implantation par Jean Laborde du ver à soie à Madagascar : Gallieni, *Neuf ans à Madagascar*, page 299.

une mesure peu compatible avec l'ampleur de l'ambition. Dans ce cadre, le recours au travail forcé transforme vite l'objet de prestige en instrument d'oppression. La construction de ce chemin de fer est de manière évidente un progrès pour le développement de Madagascar, mais les conditions de réalisation en font un échec... Echec technique, sur le long terme, mais qui n'enlève pas le fait que les lignes ont fonctionné, mais avec quels résultats économiques.

Le bilan financier de cette construction est difficile à établir. Nous avons pu consulter un certain nombre de bilans financiers : comptes d'exploitation 1906 et 1907⁷⁵ ; résumé des bilans d'exploitation des années 1907, 1908, 1909, 1910, 1911 et 1912⁷⁶ ; rapport sur les résultats de l'exploitation de l'année 1922⁷⁷ ; rapports annuels sur les résultats de l'exploitation des chemins de fer de Madagascar, années 1940, 1943 et 1948⁷⁸. Il en ressort des résultats d'exploitation extrêmement positifs, avec une rentabilité qui peut paraître exceptionnelle. Cependant, si les recettes sont présentées en détail, la rubrique des dépenses est, elle, très lacunaire : pour les comptes de 1906 et 1907, cela se limite à une seule ligne « dépenses totales d'exploitation » ; pour le rapport de l'année 1922, six rubriques, « services généraux », « mouvement et trafic », « voies et bâtiments », « matériel et traction », « dépenses diverses », « détaxes ». A partir de cette liste, il est impossible de savoir si les salaires des personnels sont pris en compte, de même en ce qui concerne l'amortissement des infrastructures. Si l'on considère que ces deux postes sont effectivement compris dans les dépenses, et en imaginant un amortissement sur 50 ans ce qui est un minimum dans le cas d'un chemin de fer, on arrive à un bilan très positif puisqu'en 1922, avec des recettes de 6 942 150,70 francs et des dépenses de 4 692 299,85 francs, on arrive à un excédent de 2 249 850,85 francs, supérieur de près de 25 % à l'amortissement hypothétique sur 50 ans⁷⁹.

En étudiant le bilan de 1922, il est cependant troublant de constater que la ligne TCE est excédentaire dans tous les domaines, voyageurs, marchandises, et à l'intérieur de la rubrique voyageurs, aussi bien pour les 1^{es}, que pour les 2^{es} et 3^{es} classes. D'autre part, nous avons signalé que la charge du personnel et l'amortissement n'apparaissent pas expressément dans les dépenses de la ligne TCE. Or, toujours dans ce bilan de 1922, personnel et amortissement apparaissent dans les comptes de la filière « correspondances et messageries par voitures automobiles », que dépend des « Chemins de fer de Madagascar ».

Pour compléter ces données sur la question du personnel, on notera seulement qu'en 1924, les effectifs étaient les suivants : 84 « Européens permanents » ; 623 « Indigènes permanents » et 3 620 « Personnel journalier auxiliaire »⁸⁰.

75. ARM, D. 146 TP.

76. Fascicule « *Le chemin de fer de Tananarive à Tamatave* », Imprimerie officielle de Madagascar, 1913 ; ARM, D. 146. TP.

77. *Bulletin Economique de Madagascar*, 1923, pages 71 à 84.

78. ARM, VI J 110.

79. Le coût de construction de la ligne a été d'environ 230 000 francs du kilomètre, soit pour 369 km un total d'un peu plus de 84 millions de francs. Si l'on prend un amortissement minimum sur 50 ans cela fait environ 1,68 millions par an. L'excédent 2,25 millions de 1922 est donc bien supérieur de 25 % à l'amortissement, ce qui est une très belle performance.

80. Fiche de renseignements pour l'année 1924, ARM, D.146 TP.

Avec toute la prudence nécessaire, puisqu'il ne s'agit pas de comparer des situations trop différentes, nous signalerons que pour l'année 1967, la seule pour laquelle nous disposons de comptes complets, les effectifs du « Réseau National des Chemins de fer Malagasy » étaient de 4 398 agents, et que le poste personnel représentait 65 % des recettes⁸¹.

Tout cela nous incite à considérer avec la plus grande prudence, et même un certain scepticisme, la rentabilité et les performances de la ligne TCE, et plus généralement, des chemins de fer de Madagascar, que la colonie ne manque pas d'utiliser comme preuve de la très grande réussite de cette réalisation.

Le TCE a-t-il, malgré toutes les réserves émises, rempli son rôle de « chemin de fer du riz » ? Le choix du tracé de la ligne du TCE est l'erreur majeure qui plombe dès les origines l'avenir du chemin de fer à Madagascar. Par économie, un trajet direct Tananarive - Brickaville, que l'on complétera plus tard. Mais on ne fera pas l'économie d'une ligne sur le lac Alaotra qui est au cœur de la logique du « train du riz ». Le coût cumulé des deux lignes est un gouffre, qui exclut la construction de la ligne Alaotra Majunga, etc. Le coût de la construction de MLA aurait pu être économisé. Il faut également considérer que la ligne côtière Brickaville - Tamatave était bien plus coûteuse avec les multiples ouvrages d'art majeurs pour franchir les fleuves à leurs embouchures que la portion Moramanga - Ambatondrazaka. De plus, les 100 kilomètres Brickaville - Tamatave (documents 18 à 22) se font dans une « zone sans intérêt économique », alors que le tracé par Ambatondrazaka eut traversé « ce qui allait devenir la zone des graphites lorsque ce minerai connut un boom qui se déclencha en... 1913. »⁸².

Qu'en a-t-il été du transport effectif du riz ? En 1907, le riz représente 29 % des marchandises transportées pour des particuliers, soit un peu moins de 3 100 tonnes. C'est le plus gros tonnage, loin devant les dépouilles d'animaux et le sel marin. Mais, si l'on inclut les marchandises transportées pour les services publics, et sur l'ensemble des matériaux acheminés pour la construction même du train, le riz ne représente plus que 12 % de l'ensemble pour un tonnage identique⁸³.

Pour le 2^e semestre de 1923, sur la ligne TCE, le riz se place derrière le manioc (29 %) et le bois de chauffage (22 %), avec près de 8 250 tonnes, soit 19 % du trafic marchandise. Mais sur la ligne MLA, avec 3 500 tonnes, le riz occupe 59 % du transport marchandise, et sur la ligne TA (Tananarive Antsirabe), avec 3 100 tonnes, 29 % du trafic⁸⁴. Au total, sur l'ensemble du réseau, le riz représente 24 % du trafic marchandise. Indiscutablement, c'est la ligne de l'Alaotra qui devait être le « train du riz ».

Échec moral aussi, les Malgaches ont-ils jamais considéré le chemin de fer comme un progrès ? La question est trop vaste pour être traitée ici. On peut seulement constater que le train a été utilisé, et affiche un nombre de voyageurs conséquent durant les années vingt.

81. Compte rendu de gestion, exercice 1967 du réseau des chemins de fer Malagasy, Ministère de l'équipement et des communications.

82. Jean Fremigacci, article dactylographié, *Les chemins de fer de Madagascar (1901-1936): une modernisation manquée*, page 3. Rapport d'exploitation 1907, ARM, D. 146 TP.

83. Rapport d'exploitation 1907, ARM, D. 146 TP.

84. Bulletin Economique de Madagascar, 1923, page 273.

Année	Nombre de voyageurs
1906	20 183
1907	18 356
1908	21 979
1909	35 398
1910	37 010
1911	45 612
1912	68 580
1922	314 064 (TCE) + 45 810 (MLA) + 114 556 (TA) Total 474 430
1924	700 849 ⁸⁵ (pour l'ensemble des trois lignes)

Le bilan final est donc ambigu. Les Malgaches ont utilisé le chemin de fer, mais se le sont-ils jamais approprié ?

La mise en œuvre du chemin de fer apparaît comme un mélange de vision globale (avec le Canal des Pangalanes, les routes et surtout le port de Tamatave (document 25) qui lui sont associés) et de bricolage dans la réalisation. Les cartes seront définitivement brouillées avec la construction de la ligne FCE, qui n'est pas connectée au reste du réseau, ce qui entraînera des coûts de gestion du matériel catastrophiques.

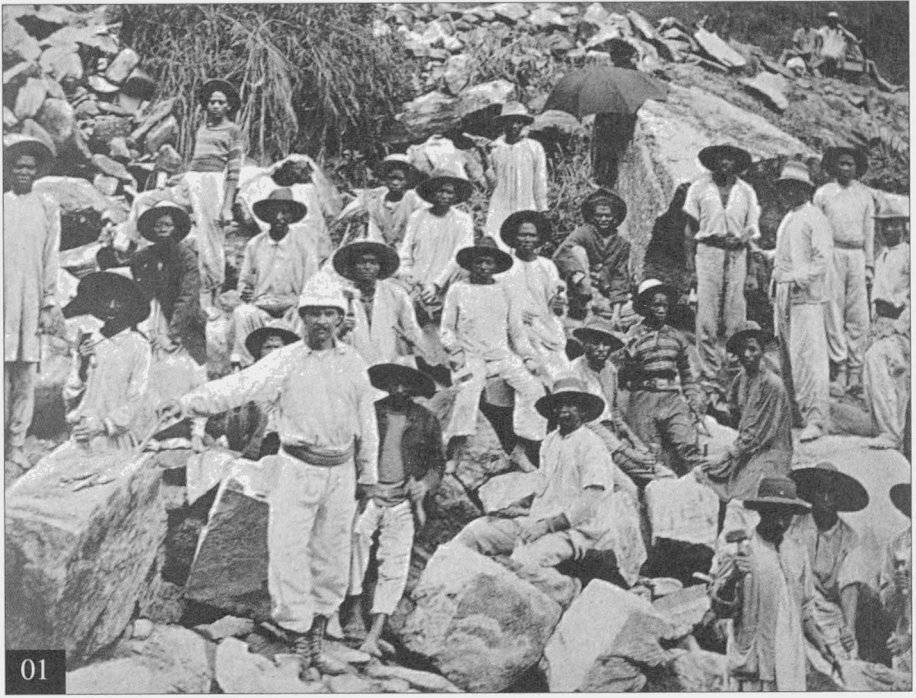
C'est là une partie des raisons qui expliquent le lent abandon du réseau ferroviaire malgache à partir de la fin des années 70, et les grandes difficultés de remise en service aujourd'hui, malgré des besoins évidents.

FRÉDÉRIC GARAN EST DOCTEUR EN HISTOIRE CONTEMPORAINE
garan.frederic@wanadoo.mg

85. Bilan 1924, ARM, D.146 TP.

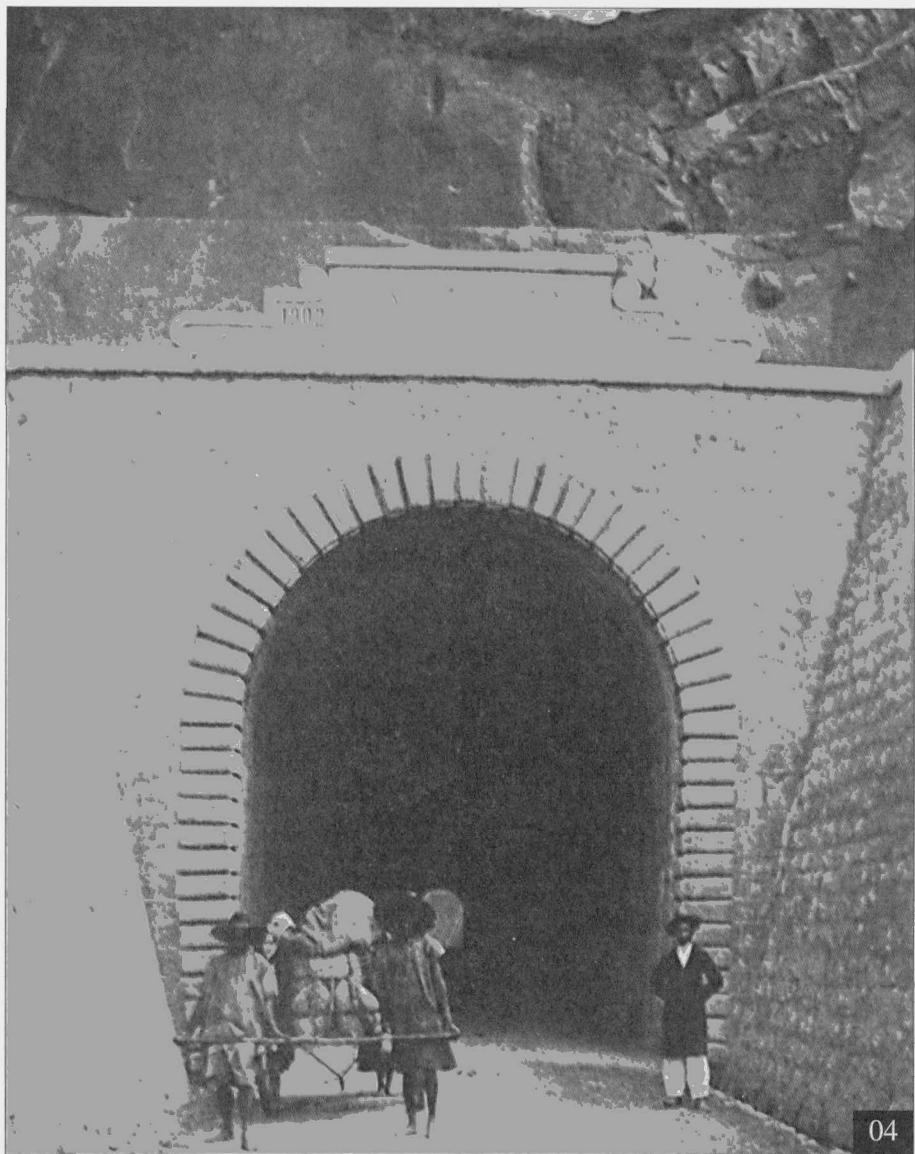
Légendes des photographies

- 01 Tailleurs de pierre malgaches. *Coll. Roselyne.*
- 02 Construction du tunnel Gallieni (km146). *Coll. Roselyne.*
- 03 Construction du tunnel (km88) près d'Andoborano. *Coll. Roselyne.*
- 04 Le tunnel du génie (km230). *Coll. Roselyne.*
- 05 Train d'inauguration. *Coll. Roselyne.*
- 06 Halte en forêt : le train d'inauguration. *Coll. Roselyne.*
- 07 *Coll. Roselyne.*
- 08 Lancement d'un pont sur la Sahananto. *Coll. Roselyne.*
- 09 1903 Construction du TCE. *Coll. Roselyne.*
- 10 *Coll. Roselyne.*
- 11 *Coll. Roselyne.*
- 12 Le pont de la Montana (km61.5) et la gare de Lohariandava. *Coll. Roselyne.*
- 13 La gare de Brickaville. *Coll. Roselyne.*
- 14 Périnet. *Coll. Roselyne.*
- 15 *Coll. Roselyne.*
- 16 Sur le TCE, boucle d'Anjiro. Une des performances techniques de ce « chemin de fer de montagne ». *Coll. Roselyne.*
- 17 Gare de Soanierana, Tananarive. *Coll. Roselyne.*
- 18 Le pont métallique de Brickaville. *Coll. Roselyne.*
- 19 Pont métallique sur l'Ivondro à Mahatsara. *Coll. Roselyne.*
- 20 Pont avec travée levante sur la lagune Nosy-ve. *Coll. Roselyne.*
- 21 Sur le TCE, le pont des Pangalanes à Mahatsara. *Coll. Roselyne.*
- 22 Pont de Nosy-ve. Cyclone et crue, mars 1927. *Coll. Roselyne.*
- 23 Tamatave, la gare. *Coll. Roselyne.*
- 24 Tamatave, la gare. *Coll. Roselyne.*
- 25 Travaux du port de Tamatave : Avril 1930. *Coll. Roselyne.*
- 26 Micheline 1930. *Archives.*
- 27 Micheline 1930. *Archives.*
- 28 *Coll. Roselyne.*

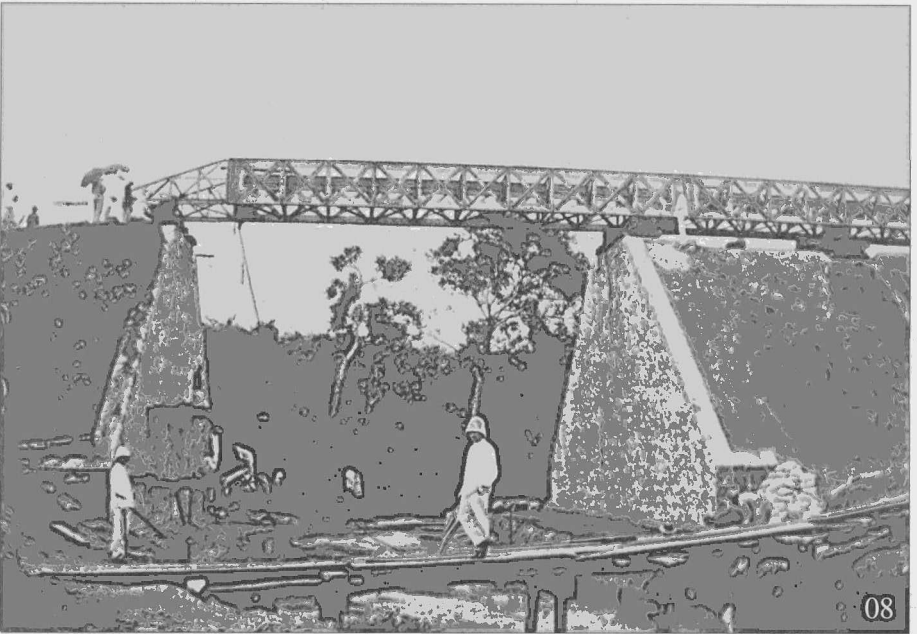
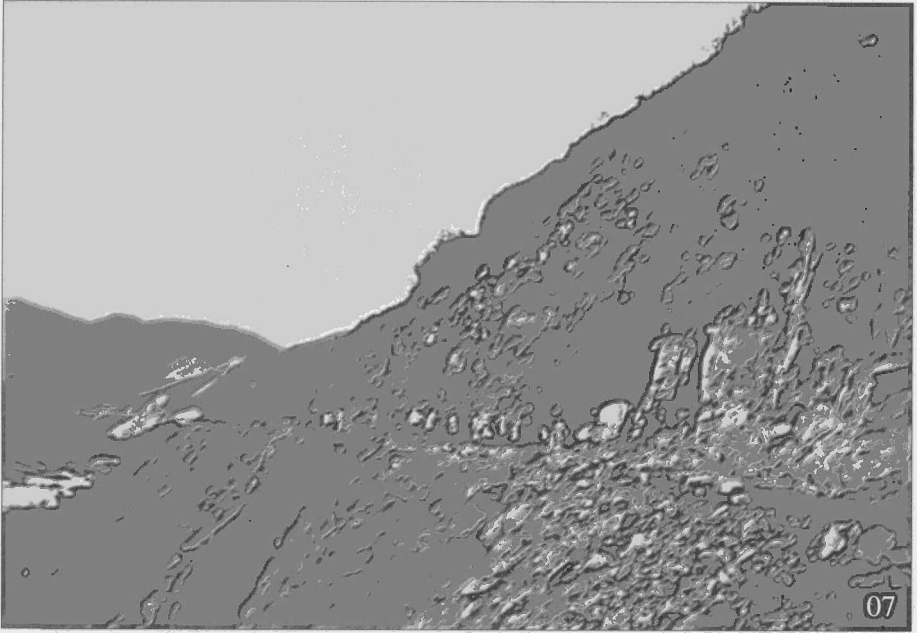






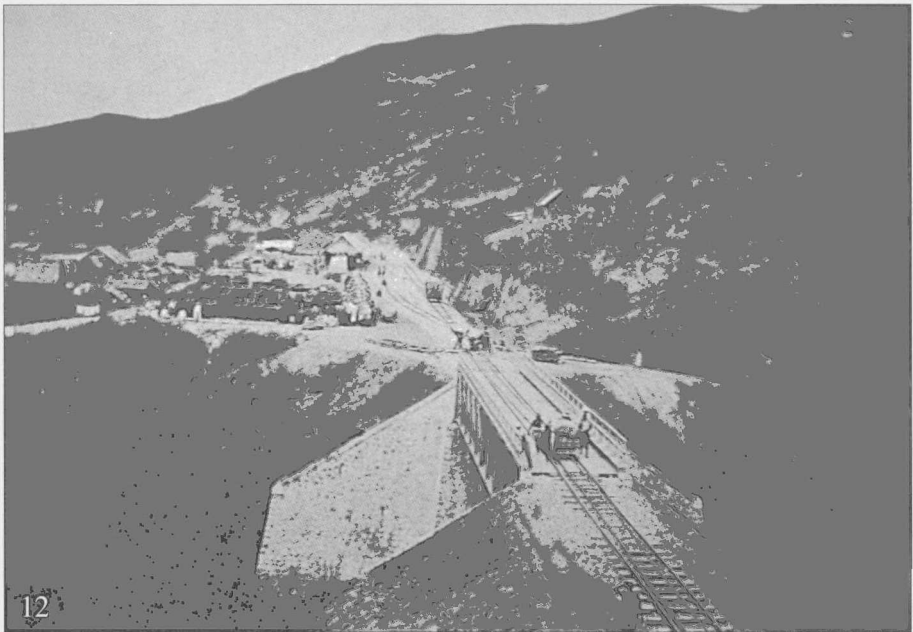












7. La Gare de Briokaville

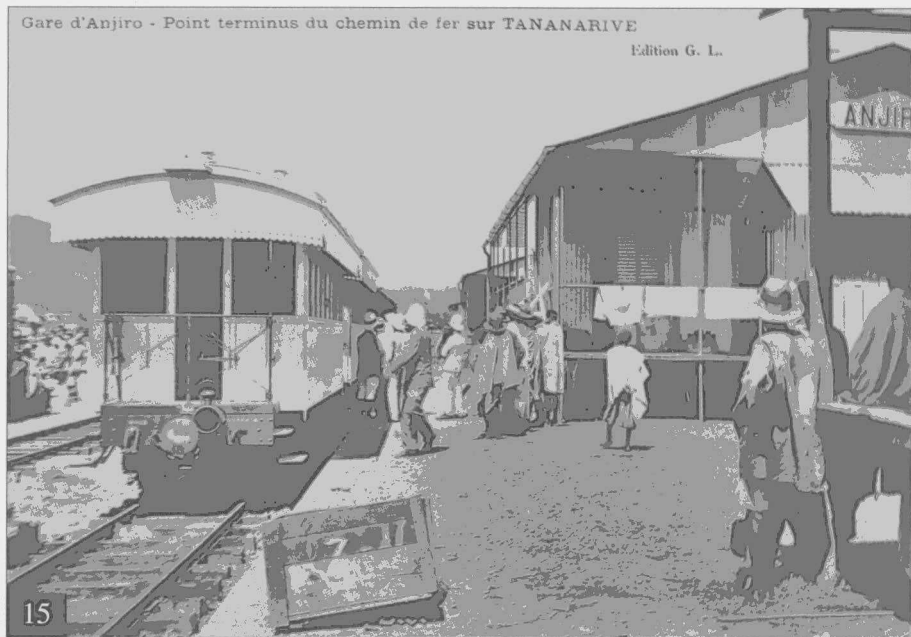


13

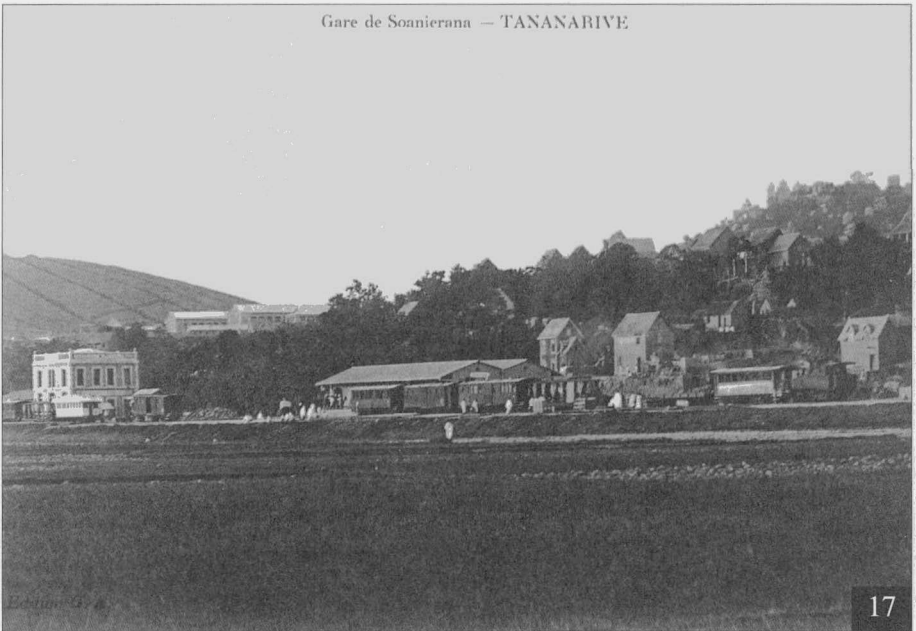
*Périmètre de la zone de la ville
ferree.*



14



Gare de Soanierana — TANANARIVE



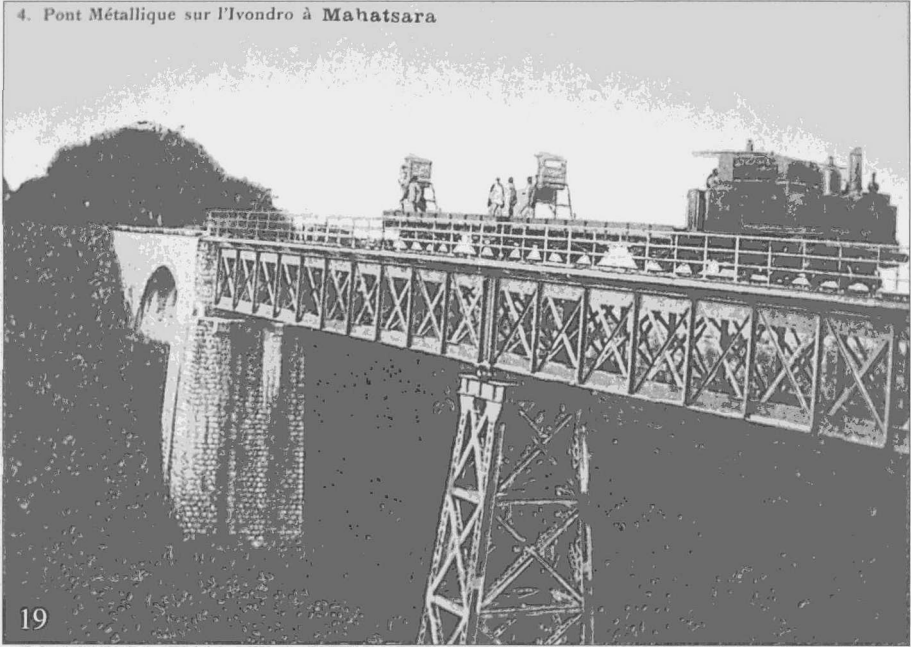
17

6. Le Pont Métallique de Brickaville

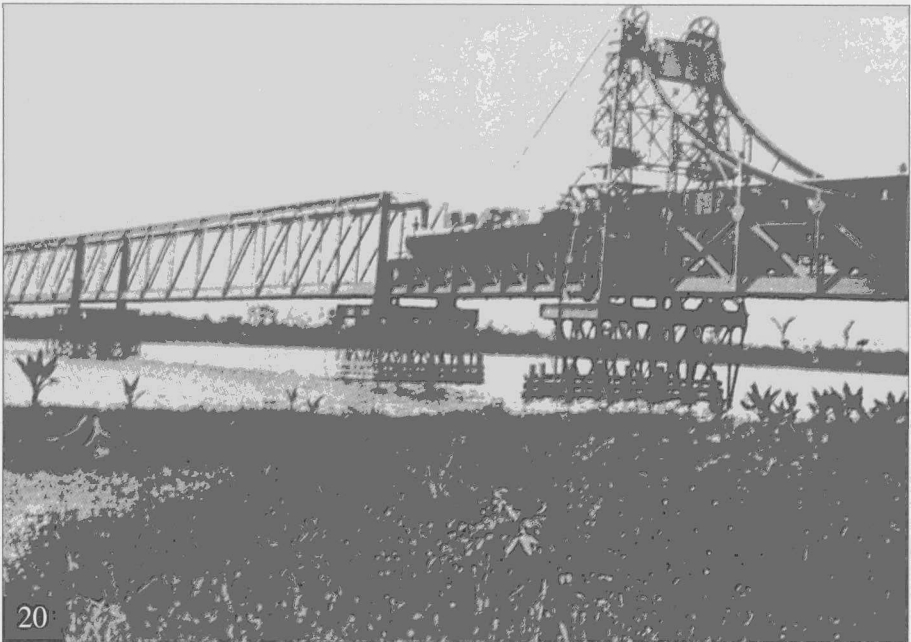


18

4. Pont Métallique sur l'Ivondro à Mahatsara



19

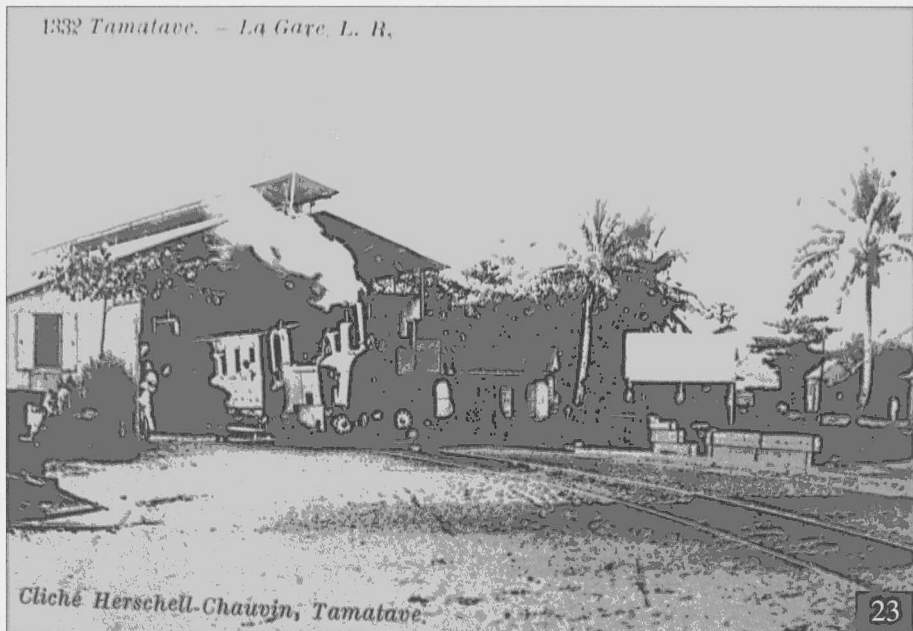


20





1332 Tamatave. - La Gare. L. R.



Cliché Herschell-Chauvin, Tamatave.

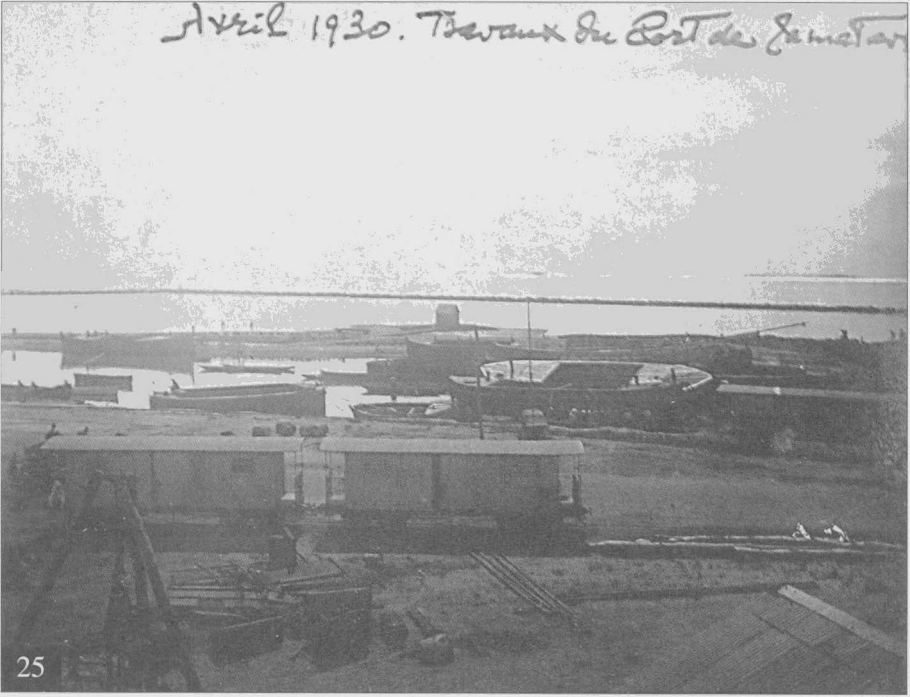
23



MADAGASCAR. - Tamatave. - La Gare.

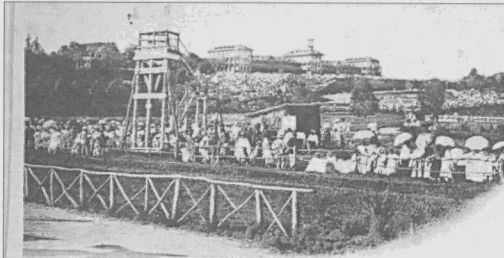
24

Avril 1930. Travaux du Port de Jametara

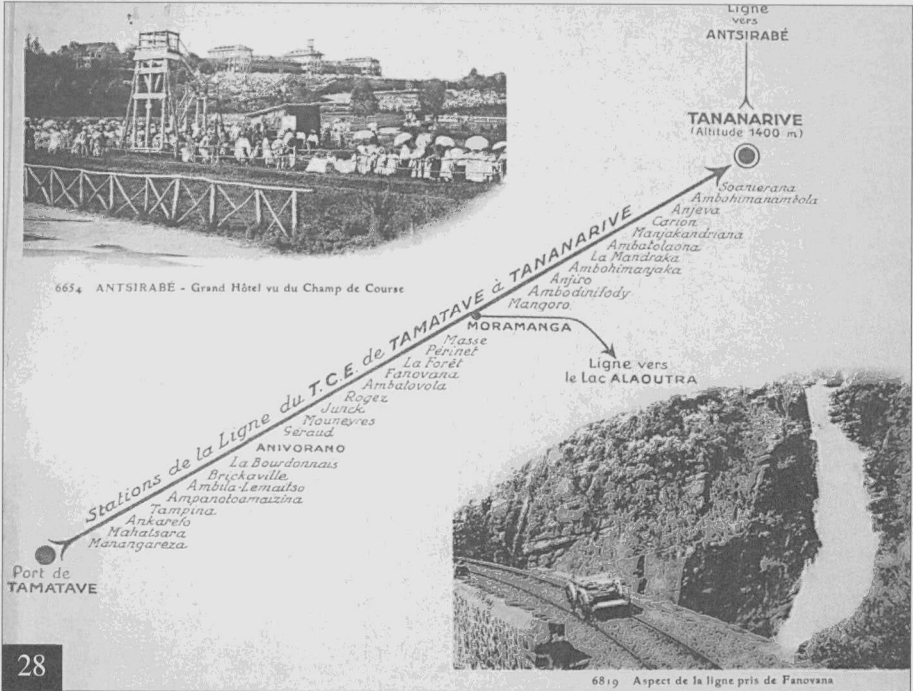




27



6654 ANT SIRABÉ - Grand Hôtel vu du Champ de Course



28



6819 Aspect de la ligne pris de Fanovana