



HAL
open science

Les premières marques arabo-indiennes dans le paysage nord-malgache

Thierry Caligaris

► **To cite this version:**

Thierry Caligaris. Les premières marques arabo-indiennes dans le paysage nord-malgache. *Kabaro, revue internationale des Sciences de l'Homme et des Sociétés*, 2013, Regard pluriel sur l'Indiaocéanie, VII (10-11), pp.51-69. hal-03484831

HAL Id: hal-03484831

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03484831v1>

Submitted on 17 Dec 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.

LES PREMIÈRES MARQUES ARABO-INDIENNES DANS LE PAYSAGE NORD MALGACHE

THIERRY CALIGARIS
DOCTEUR EN GÉOGRAPHIE
UNIVERSITÉ DE LA RÉUNION

Résumé

La question des Indo-pakistanaïes à Madagascar ressurgit à chaque crise que traverse l'île lors d'opérations sanglantes dont est victime la communauté. Pourtant leur installation, comme celle d'autres islamisés, n'est pas récente. Leur présence commune fait partie intégrante du patrimoine et du paysage malgache. C'est à cette dernière partie que s'intéresse la présente étude.

Mots-clés : Madagascar, échelles de commerce, islamisés, Indiens, paysage.

Abstract

The issue of Indo-Pakistani in Madagascar reappears on every crisis during bloody operations suffered by the community. However, their installation, like other Islamized, is not new. Their presence partakes entirely in the common heritage and landscape of Madagascar. This last part is the most relevant to the present study.

Key words : Madagascar, scales trade, islamized, Indian, landscape.

INTRODUCTION

Le peuplement de Madagascar remonte approximativement au VIII^e siècle, mais l'absence d'écrits anciens sur la Grande Ile ne facilite pas l'Histoire de l'origine de son peuplement. La tradition orale n'offre que des récits de faible profondeur historique concernant l'espace social des premiers groupes d'individus. La population des premiers Malgaches, celle des Vazimba ou protomalgaches, reste sujette aux croyances populaires¹.

Afin de définir une période de peuplement de la Grande Ile, la méthode hypothético-déductive reste la plus probante. Elle s'est peuplée par des immigrants venus, c'est une évidence, de la mer. Mais des immigrants capables d'affronter avec succès les caprices de la haute mer. Les peuples africains n'étant pas considérés comme des marins de ce type, l'hypothèse d'une venue d'origine arabe ou indo-asiatique se dessine donc.

¹ Selon les croyances populaires, les Vazimba, le préfixe « va » signifiant peuple, sont des personnages mystérieux ayant vécu à une époque très lointaine. Ils suscitent chez les Malgaches aussi bien de la crainte que du respect. Les Vazimba sont transformés par la crédulité populaire en êtres hors du commun et déconcertants, en forces invisibles, et parfois méchants, pouvant hanter une source, une rivière, un rocher, un bosquet, un vallon...

Parmi les nombreuses études concernant le peuplement de Madagascar, les travaux de Pierre Vérin portent sur les échelles anciennes de commerce à Madagascar en général et dans le Nord-Ouest en particulier. Il dresse une chronologie quasi exhaustive de la vie des échelles à partir des fouilles qu'il a effectuées sur les sites archéologiques. La pointe nord de Madagascar offre deux façades maritimes tournées l'une vers le canal du Mozambique et l'Afrique, l'autre vers l'océan Indien et l'Asie. Chacune de ces façades présente un premier foyer de peuplement, les plus anciennes traces humaines connues à ce jour.

FIGURE 1 : CARTE DE LOCALISATION



La province Nord sera le foyer d'accueil de ces immigrants aussi bien sur sa côte occidentale qu'orientale. L'existence de nombreuses facilités d'accès des côtes du Nord malgache : tranquillité des eaux, estuaires profonds, vastes baies, régularité saisonnière des moussons et des alizés associée à l'alternance de brises de terre et de mer, conduisent les hommes à reconnaître ces côtes puis à s'y implanter. Les routes maritimes qui conduisent ces hommes vers Madagascar sont peu nombreuses. La première est arabe, et s'inscrit dans une démarche de recherche d'une main-d'œuvre servile pour alimenter le bassin persique avec pour terminus

la côte occidentale de la province. Les deux autres routes mènent du Sud-Est asiatique à la côte orientale de la province : la route directe, portée par le courant Sud équatorial, et l'autre faisant un relais par l'Inde du Sud, Ceylan et/ou le golfe Persique. La côte nord-est, malgré la rudesse du climat, présente une zone de contact avec l'Austronésie.

Il serait hasardeux de faire remonter la présence humaine à Madagascar à une période antérieure au VIII^e siècle. La communication faite par Robert Dewar et Solo Rakotovolona, « La chasse aux subfossiles : témoignages du XI^e siècle », lors du colloque international d'Histoire en 1987 à Diégo-Suarez², mais non publiée dans les actes de celui-ci³, s'efforce de faire de la baie de Diégo-Suarez le plus ancien site archéologique du pays. Localisée dans la partie nord de la montagne des Français, à une dizaine de kilomètres de Diégo-Suarez, la grotte de Lakaton'i Anja est le plus grand des abris de la gorge d'Andavakoera⁴. C'est sur ce site que les auteurs déterminent « une occupation entre 685 et 745 A.D. avec une erreur de 45 années environ ». Cependant, les recherches menées à ce jour n'ont produit aucune preuve de sites d'occupation plus anciens que le IX^e siècle⁵.

DES FAÇADES MARITIMES SOUS LA DOMINATION DES ISLAMISES

L'absence de toute trace d'hindouisme dans la culture traditionnelle malgache, peut permettre, dans un premier temps, de remonter ce peuplement à une date antérieure à l'hindouisation. Les îles de Bali, Java et Sumatra subissent l'impact de l'hindouisme au III^e siècle de notre ère et en forment les dernières avancées. Ce qui écarte la venue de Mélanésiens. Restent les îles non hindouisées. Si les proto-Malgaches sont originaires des îles non hindouisées de l'Indonésie, les îles Célèbes, Bornéo, les îles de la Sonde, leur départ de l'Austronésie pourrait être beaucoup plus récent et correspondrait aux premières circumnavigations austronésiennes des VIII^e et IX^e siècles. Les fouilles semblent incliner vers cette hypothèse. La tradition maritime, vieille d'un peu plus d'un millier d'années, est à l'origine de grandes thalassocraties qui dirigent le commerce au long cours vers la Chine, l'Afrique et le Moyen-Orient – des thalassocraties plus importantes que celle d'Athènes dans l'Antiquité méditerranéenne – et qui contrôlent les voies commerciales de l'océan Indien vers la mer de Chine⁶. Des empires maritimes se développent, entraînant dans leur sillage des navires commerciaux, en quête de nouvelles routes.

² Colloque international d'histoire malagasy, 27 juillet-1^{er} août 1987, Diégo-Suarez.

³ *Taloha* publiera cet article en 1992.

⁴ A Madagascar, les grottes contiennent rarement des habitats permanents. Ce sont soit des lieux de refuge, soit des sépultures, ou les deux successivement.

⁵ Vérin, 1972 ; Wright, Radimilahy et Allibert, 2005.

⁶ L'Empire du Champa, partie méridionale de l'actuel Viêt-Nam, maintient sa suprématie du II^e au XIV^e siècle. S'instaure ensuite celle des thalassocraties des Çailendra et du Mataram, à Java, du VII^e au XII^e siècle – qui construisent le temple de Borobudur aux VIII^e-IX^e siècles – de Çrivijaya, à Sumatra, du VIII^e au XIII^e siècle, et enfin, Mojopahit au XIV^e siècle qui rétablit l'unité des grandes îles de l'archipel aujourd'hui indonésien.

Les traversées océaniques nécessitent de solides connaissances scientifiques et techniques (balancier, multicoques), et plus encore, surtout si le navire fait plusieurs dizaines de mètres de long et susceptible d'emporter pour son unique et ultime voyage un millier d'individus à la recherche d'une terre d'accueil⁷. C'est dans cet espace commercial de la marine austronésienne, créé dans l'océan Indien, que se font les migrations vers Madagascar et les terres adjacentes. A la fin du VII^e siècle le pourtour nord de l'océan Indien connaît une intensification des activités maritimes, des archipels indonésiens au golfe persique en passant par l'Inde.

Les Austronésiens ne se sont pas consacrés de façon durable à la seule activité maritime. Une fois le déplacement effectué, beaucoup sont redevenus des hommes de la terre, des paysans. Aujourd'hui encore, certains Indonésiens manifestent une forte aversion à l'égard de tout ce qui concerne la mer qui est devenu un espace abandonné aux esprits et à des monstres redoutables. C'est aussi un lieu qui reçoit toutes les impuretés dont les hommes veulent se débarrasser et se libérer.

Les pilotes arabes, pour leur part, connaissent aussi Madagascar, l'île figure sur leurs routiers. Cependant la référence aux indications données par les chroniqueurs arabes du Moyen-Age n'est pas décisive : les îles *Waq-Waq* dont ils parlent peuvent désigner selon les spécialistes aussi bien Madagascar que le Mozambique, l'Indonésie ou... le Japon !

Dès le IX^e siècle, les Islamisés⁸ s'implantent dans le nord-ouest de l'île. C'est de cette minorité représentative que témoignent les plus anciennes traces d'occupation. Les ruines présentent sur les côtes nord laissent entrevoir des édifices dont les méthodes de constructions en pierre, liées par un mortier de chaux avec parfois des décorations en stuc ou en corail taillé, sont comparables à celles de la côte orientale africaine ou des Comores. Séjournant régulièrement sur Nosy-Be⁹ dès le début du IX^e siècle, les navigateurs islamisés font de cette île le lieu de la plus ancienne présence humaine permanente à Madagascar. Sa conquête de peuplement commence au plus tôt à cette période. Les sites d'Irodo, sur la côte orientale, et de Mahilaka, au sud de la presqu'île d'Anpasindava, pour la côte occidentale, tous deux reconnus par Pierre Vérin lors de ses travaux de fouilles archéologiques, datent respectivement de la fin du IX^e siècle et du début du X^e siècle. Entre le X^e et le XII^e siècle, le rôle de l'Afrique orientale pour les commerçants arabes ne cesse de grandir. La région de Sambava héberge au XII^e siècle les établissements de Bemanevika et de Benavony-

⁷ Les expéditions maritimes de Tim Severin et de Bill Mac Grath – qui ont respectivement suivi, à bord du *Sobar* et du *Sarimanok*, les deux itinéraires qu'ont pu emprunter les immigrants austronésiens, l'un par le Nord de l'océan Indien, l'autre par la voie directe reliant Bali à Madagascar – ont permis de reconstituer les conditions des migrations maritimes qui semblent s'être poursuivies assez régulièrement jusque vers le XIII^e siècle, c'est-à-dire jusqu'à l'époque marquée par la fin de l'empire indonésien de Srivijaya. Une troisième expédition, menée par Philip Beale sur le *Samudraraksa*, quitte l'Indonésie le 15 août 2003, accoste à Majunga le 14 octobre 2004 pour arriver au Ghana, sa destination finale, le 23 février 2004.

⁸ Qui appliquent la loi islamique à la vie publique, sociale, à la justice...

⁹ Ambanoro (Marodoka) est visité de façon épisodique au début du IX^e siècle.

Antanandava¹⁰. Les comptoirs s'organisent à l'image de sultanats (flot d'Antsoheribory) et servent, comme les îles de l'archipel des Comores, de relais vers la côte swahilie (Malindi) et l'Arabie en constituant des réservoirs de main-d'œuvre.

Les implantations successives des Islamisés sur la côte occidentale malgache forment le socle de la civilisation swahilie-malgache où les Antalaotra sont actifs, comme le note le Révérend Père portugais Luis Mariano au XVII^e siècle :

Les habitants sont des Maures ; ils parlent les deux langues de l'île, la langue houque [le malgache] et la langue de la côte de Malindi [le soahili] avec laquelle ils entretiennent des relations commerciales, ainsi du reste qu'avec l'Arabie¹¹.

Les Antalaotra créent sur la côte nord-ouest des établissements, dont il reste quelques ruines imposantes de style arabe. Grâce aux boutres – navires massifs à mât incliné et voile latine – ils assurent alors le trafic du nord de Madagascar avec l'extérieur, du X^e au XIX^e siècle et effectuent l'essentiel des échanges. Le commerce des esclaves¹², ainsi que celui du fer favorisent le développement de ces comptoirs :

On y fait surtout un grand commerce d'esclave des deux sexes, surtout d'enfants que les Maures et principalement les Arabes achètent en grand nombre¹³.

La prospérité des comptoirs des Islamisés sur la côte nord-ouest malgache est indissociable de la traite. Madagascar ne produisant pas d'épice et peu d'or, les esclaves achetés ou razzés, principalement dans les Hautes Terres, sont échangés contre des biens de consommation, gommés, résines, huiles..., ou commerciaux : poteries d'importation islamique, chinoise, verres perso-arabes, perles indiennes...

Pour les Arabes et les Austronésiens, le canal du Mozambique, à défaut d'exercer une attraction réelle, demeure sans doute un point de rencontre limite. Limite géographique d'abord, avec le canal du Mozambique et la pointe nord de Madagascar comme clôture de l'espace commercial indo-océanique. Limite culturelle ensuite, où les influences de chacun se terminent ou plus probablement se neutralisent. Le monde arabe étend son hégémonie sur l'Afrique orientale par l'établissement d'une civilisation swahilie, l'univers austronésien déploie son influence sur la côte nord-est malgache. Les Islamisés supplantent rapidement les Indonésiens des côtes

¹⁰ Vérin, *op. cit.*, 1972 : 88.

¹¹ Grandidier, III : 641.

¹² Jusqu'au IX^e siècle, les riches notables de Bagdad s'approvisionnent dans un premier temps en main-d'œuvre servile auprès de l'Occident. Les commerçants de Venise font fortune en livrant aux musulmans d'Orient des prisonniers de guerre originaires des régions slaves de l'Est de l'Europe, encore païennes. Mais à mesure que les Slaves se convertissent au christianisme, ce commerce se tarit. Les Arabes se tournent alors vers l'Afrique noire, où l'esclavage est une institution solidement établie, islamisant au passage sa façade orientale.

¹³ Grandidier, *ib.*

africaines et étendent par la suite leur contrôle sur les îles Comores et certaines parties des côtes de Madagascar. Sous la concurrence conjointe des nouvelles puissances maritimes chinoises (Song) et sud-indiennes (Chola), les thalassocraties indonésiennes connaissent un déclin rapide dès le XIII^e siècle, même si les Portugais trouvent encore des marins javanais à Madagascar lorsqu'ils y abordent au XVI^e siècle. Tout ceci entraîne l'isolement relatif de la Grande Ile qui n'est plus fréquentée, de l'extérieur, que par les commerçants musulmans. La civilisation swahilie riche par son commerce important avec la mer Rouge et par ses contacts avec l'Asie est alors à son apogée.

LES ECHELLES DE COMMERCE SUR LES COTES NORD MALGACHE

L'Ile est répertoriée et son littoral connu jusqu'à son extrême Sud, suivant les indications des routiers dressées entre le XIII^e et le XV^e siècle par les Islamisés. Les premiers établissements fondés au cours du IX^e siècle, simultanément sur les côtes orientales et occidentales, connaissent un rapide essor :

La vie des échelles malgaches a été étroitement interdépendante de toute la vie maritime de l'Ouest de l'océan Indien. [...] On a affaire dans la Grande Ile à une des branches de cette culture souahilie, si vivante de la Somalie au Mozambique, et dont les Comores et les côtes malgaches du Nord-Ouest et de l'Est sont un prolongement original¹⁴.

Les échelles se localisent (Figure 1) sur les îles proches du littoral, Nosy-Be, Nosy Komba, les îles Lowry..., ou sur les presqu'îles, telle que Vohémar. En l'absence de sites insulaires et péninsulaires les embouchures fluviales servent de fixateurs (Sambava), de même que celles des petites rivières (Sada). La présence de tessons de sgraffiato, de céramiques manufacturées en Chine, de poteries locales mais surtout de chloritoschistes¹⁵, montrent que les échelles des deux côtes commercent entre elles et la déforestation particulièrement prononcée du couloir terrestre entre le Sambirano et Vohémar renforce cette thèse. Dans le Nord-Est et l'Est, les sites à chloritoschistes (puits à Mahanara Benavika) sont le fait de populations faiblement islamisées ou en relation avec les Islamisés du Nord-Ouest.

Au XIV^e siècle l'islamisation n'est encore qu'un fait sporadique sur la partie australe de l'Afrique. Les échelles des côtes nord de Madagascar ne sont alors pas soumises à la loi du Prophète. De plus, le brassage ethnico-culturel qui s'opère entre Africains et Islamisés du golfe persique, des archipels du Sud-Est asiatique et éventuellement – l'hypothèse n'étant pas levée à ce jour – des indiens du Gujerat, atténue l'emprise de l'islam.

¹⁴ Vérin, *op. cit.*, 1972 : 3.

¹⁵ Roche métamorphique tendre à teinte verte contenant une large part de chlorite, elle sert à la production de vaisselles et autres objets.

A la fin du XIV^e siècle et surtout pendant le XV^e siècle, se développent des échelles islamiques extrêmement importantes dans le Nord-Ouest et Nord-Est¹⁶.

Aucun danger ne semble menacer la vie des échelles. Les plus anciens établissements ne révèlent aucune trace de fortification ni même de construction en dur, les routiers européens du XVI^e siècle restent unanimes sur l'absence de pierre dans les constructions malgaches¹⁷. Ceci se justifie par le fait que ces établissements sont situés sur la côte : îlots, presqu'îles, baies.

Mahilaka, principal comptoir, se démarque pourtant. Si, habituellement, les marins arabes construisent leurs comptoirs sur des îlots faciles à défendre, faiblement protégés, Mahilaka, située à l'extrémité sud de la baie d'Amipasindava, présente non seulement une fortification en pierre mais également des bâtiments civils en dur, ce qui en fait un site privilégié et témoigne de son opulence. A l'arrivée des Européens, le site était déjà abandonné.

Lucien Millot découvre les ruines de Mahilaka sur la côte sud-est de la baie en 1904. Il relève la présence des restes d'un mur autour de la ville, une zone interne délimitée par des murs, une mosquée, des entassements de pierres qu'il pense être la marque de structures, et un réservoir d'eau. Certains de ces restes semblent avoir été ultérieurement détruits afin de construire les bâtiments des plantations. Mais ce n'est qu'en 1912 qu'il envoie une note et une carte des lieux à l'Académie Malgache à Antananarivo. Le site est ensuite visité par Charles Poirier en 1947 qui fouille dans la section où se trouvent les murs et la mosquée de Mahilaka, mais aussi de l'autre côté de la baie à l'ouest de l'archipel d'Ambariotelo, sur le site de Nosy Mamoko. Pierre Vérin revisite ces deux sites en 1968 et dresse des cartes détaillées et les plans des bâtiments encore debouts. Il date avec précision ces sites en utilisant leurs céramiques et présente Mahilaka comme une échelle par laquelle Madagascar reste reliée à l'océan Indien du XI^e au XIV^e siècle. Pierre Vérin note également des sites d'occupation et des tombes des époques correspondant aux dominations sakalava et ensuite française de la région.

Mahilaka, dont la construction commence au début du X^e siècle, est d'origine swahilie. La population de 100 à 300 individus est disséminée dans des maisons isolées. Au XII^e siècle, les habitants édifient une fortification de plus de 150 mètres de côté, sur 3 mètres de hauteur. Pierre Vérin rapporte que « les murs en assises parallèles sont caractéristiques du style primitif de construction de la côte orientale d'Afrique ». Autour de ce fortin se développe la vie commerciale de Mahilaka : habitations, magasins, mais surtout la mosquée. Construit sur la Grande Terre, le site est rapidement protégé par un mur d'enceinte de deux kilomètres de long sur un kilomètre de large.

¹⁶ Vérin, *op. cit.*, 1972 : 89.

¹⁷ Les villes rencontrées par Tristan Da Cuna en 1506 ne sont que « cases de roseaux et de chaumes » (Grandidier, I : 31) La seule maison en pierre relatée est la chapelle construite sur l'îlot de Santa Cruz, au sud de Madagascar, par les naufragés de la flotte portugaise de Manoel de La Cerda en 1527 (*ibid.* : 61).

De forme rectangulaire, cette muraille de pierres assemblées au salpêtre, probablement surmontée d'une palissade en bois, mesure 80 centimètres d'épaisseur et 4 mètres environ de hauteur totale. Les fondations sont enfouies d'un-demi à un mètre, certaines à plus de deux mètres. Les pierres de construction proviennent de l'archipel des Mamoko, distant de huit kilomètres et servent également à l'édification de bâtiments en dur : habitations, magasins et mosquées dont la première, construite vers 1100, est l'une des plus anciennes de l'Islam.

Les habitants cultivent le riz, élèvent du bétail (zébus, chèvres, moutons, porcs), de la volaille (poulets, canards), chassent, s'adonnent à la pêche et cueillent des produits de la forêt environnante (oiseaux, tortues, fruits, tenrecs). Pour les activités artisanales, les hommes travaillent le quartz, l'or, forgent le fer, confectionnent des perles, des récipients en chloritoschiste. Les carrières de cette pierre tendre peuvent être localisées près du site. La production de poteries en terre cuite est de différentes factures selon les périodes d'occupation. Les récipients sont pour la plupart munis de pieds, ocrés et parfois graphités. Les céramiques comportent différents motifs de décoration localisés le long des bords de poteries et parfois obtenus à partir de produits locaux comme les coquillages, ce qui caractérise Mahilaka des sites est-africains.

D'autre part, au XII^e siècle, la présence de la métallurgie est signalée dans le canal du Mozambique. Très probablement fabriqué à Mahilaka, du fer, issu d'un minerai de qualité, apprécié des Austronésiens, est un produit qui accroît les échanges avec l'Asie :

During the eleventh and twelfth centuries, Mahilaka was large and prosperous, worked iron on a considerable scale, and imported large quantities of Middle East ceramics, either directly or via Nzwani... it is also possible that the iron acquired in Sofala and exported from the Comoro islands to India and Indonesia was first smelted at Mahilaka¹⁸.

Les fouilles archéologiques confirment un commerce actif au travers des produits importés : poteries de Chine, du Golfe Persique, d'Arabie, d'Egypte, des perles, du verre... En échange, Mahilaka exporte des produits locaux : riz, viande, animaux sur pattes, quartz, chloritoschiste, bois de forêt. Au sud du site subsiste un réservoir pour la riziculture ainsi que des digues et des canaux d'irrigation.

Les échanges entre les échelles de Mahilaka et de Madirokely (Ambatoloaka) ainsi qu'avec celle de Vohémar témoignent de relations intra-provinciales. Le contact reste cependant très étroit avec l'archipel des Comores et l'Afrique de l'Est (Kilua, Manda, Shanga), sans certitude toutefois pour l'Asie du Sud-Est. A son apogée, vers 1200, Mahilaka compte près de 3 000 habitants. C'est la plus ancienne ville malgache et la plus importante de son époque. Son déclin s'amorce vers 1400. Plusieurs hypothèses sont avancées sur l'abandon de Mahilaka : la peste, concomitante des grandes pestes européennes du XV^e siècle, causée par des rats dont

¹⁸ Shepherd Gilliam, cité par Allibert Claude, 2005 : 22.

les traces témoignent de leur introduction par les bateaux de commerce, le changement écologique et la forêt se raréfiant vers cette période.

Madagascar se peuple depuis le Nord-Ouest et le Nord-Est. Les clans se forment et les royaumes émergent. Le commerce de la traite prend son essor au XV^e siècle, et se prolonge jusqu'au XIX^e siècle. Cette traite n'a qu'une faible influence sur l'aménagement de l'espace côtier, dans la mesure où la mise en valeur de l'arrière-pays n'entre pas dans les objectifs des trafiquants d'esclaves.

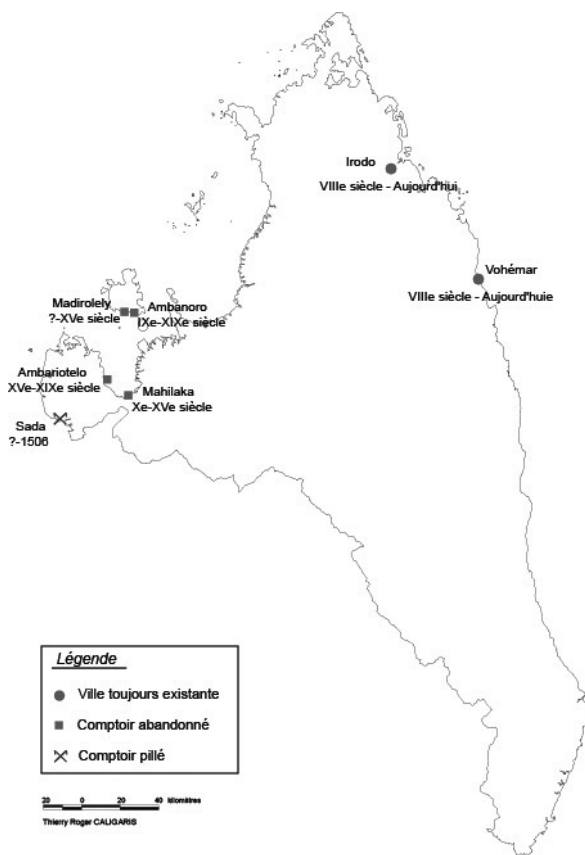
Tandis que Mahilaka décline, des Indiens se fixent à Ambanoro (Marodoka), et des Islamisés s'installent sur l'îlot d'Ambariotelo (Nosy Mamoko¹⁹). Jusqu'au XVI^e siècle, les seules liaisons établies sur la côte occidentale de la province se font entre les comptoirs musulmans de la côte orientale africaine, du golfe persique et de l'Inde, avec le plus souvent escale aux Comores. Les capitaines des boutres qui commercent avec ces échelles sont persans ou swahilis et troquent des esclaves, de l'or (la rivière de la Djangoa en aurait livré), de l'écaille de tortue, de la gomme copal, des chloritoschistes, du bois de palétuvier, du riz et des zébus, apportant en échange des perles d'Inde, des céramiques du Moyen-Orient et de Chine, du tissu et plus rarement des pièces d'argent. Le commerce prospère et l'islam se développe, colporté par le va-et-vient des boutres qui maintiennent ainsi une immigration africaine. La richesse des échelles s'associe à un islam durable et se lit dans le paysage par la présence de mosquées.

L'arrivée des Européens au début du XVI^e siècle, avec la destruction de Sada (Anorontsangana) en 1506 par les Portugais²⁰, puis la conquête menée par les Sakalava du Menabe en Boina au XVII^e siècle, entament sérieusement la prospérité des échelles, sans pour autant y mettre fin. Les Islamisés vont perdre le monopole du commerce international dans l'océan Indien, où les boutres ne peuvent rivaliser en volume d'échange avec les vaisseaux européens. Jusqu'en 1940, la maison de commerce indienne Hassanaly arme des boutres, construits en Inde, pour assurer, avec des équipages indiens, un échange régulier, au rythme de la mousson, entre le Gujerat et Nosy-Be.

¹⁹ Nosy Mamoko est l'îlot principal d'un groupe de trois îlots. Comptoir islamisé dès le XV^e siècle, l'îlot sert de refuge aux Sakalava et aux Antankarana lors de la prise de Mahajunga par Radama I^{er} en 1824 et en 1883 des milliers de Malgaches s'y réfugient, fuyant les combats franco-merina. Le comptoir vit essentiellement de la traite des esclaves. Bien que la traite soit abolie en 1848, le commerce prospère clandestinement : en septembre 1875, la corvette britannique *HSM Thetis* arraisonne le *Mansourina*, boutre se livrant à la traite, à Ambariotelo.

²⁰ Grandidier, *op. cit.*, I : 31.

FIGURE 2 : LOCALISATION DE QUELQUES ÉCHELLES DU NORD MALGACHE



Dès 1800, de nombreux commerçants indiens, originaires de Bombay, de Kathiawar et du Gujerat, décident après leur retour en Inde de revenir à Madagascar pour s'installer définitivement à Ambanoro, à Nosy-Be. Si les peuples du Sud-Est, aux fortes densités rurales, se dirigent volontiers vers les régions nord et nord-ouest, les autochtones Antankarana et Sakalava, empreints de la religion islamique, occupent la région qui s'étend d'Ambilobe au Cap d'Ambre en passant par la montagne rocheuse de l'Ankarana.

PRESENCE ARABO-INDIENNE A NOSY-BE

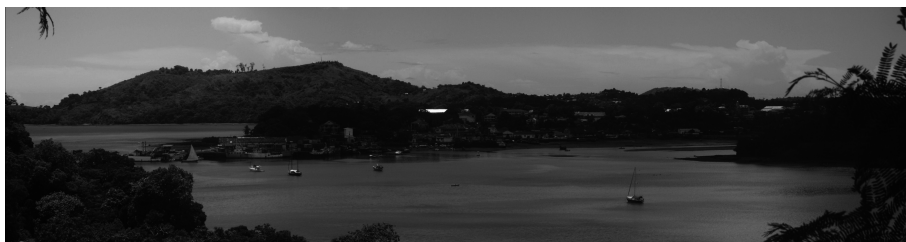
La prise de possession de l'île de Nosy-Be le 3 février 1841 par le gouverneur de Bourbon, le contre-amiral Anne Chrétien Louis de Hell, entre dans la logique colonisatrice des créoles réunionnais à la recherche d'un palliatif à l'isolement par rapport à la Métropole. L'île de Nosy-Be doit certes servir la Marine mais doit, avant tout, être colonisée.

Les Français s'installent sur l'île le 5 mars 1841. Leur première tâche consiste à construire une jetée débarcadère et une capitainerie. Hell-Ville, chef-lieu du nouveau territoire français, est bâti sur un petit plateau à proximité du *doany*, la résidence royale des Sakalava Bemihisatra (Figure 2). L'anse de la colonie (Figure 3), peu étendue, offre un mouillage abrité en cas de fort vent. L'Administration, la garnison et le port militaire s'y établissent. Cependant la croissance de la colonie ne suit pas. L'île présente un environnement inhospitalier qui fragilise la colonie : entre 1841 et 1845 pas moins de 80 marins succombent, emportés par la fièvre sur leurs navires ancrés en rade de Hell-Ville.²¹ La pointe sur laquelle se situe Hell-Ville sera dénommée à juste titre la Pointe de la Fièvre. Raymond Decary rapporte qu'en 1960 l'île possède le cimetière le plus important de Madagascar²².

FIGURE 3 : VUE PANORAMIQUE DU *DOANY*

Une maison à étage, sur la rive, domine la baie : le *doany*.
L'actuel roi des sakalava réside toujours dans cette demeure (© Caligaris)

FIGURE 4 : VUE PANORAMIQUE DU PLATEAU D'HELL-VILLE



L'absence d'eau et de nourriture conduisent la Marine à réduire ses escales et limite d'autant le développement de Hell-Ville qui occupe l'ensemble d'un promontoire. Les marins qui restent à terre sont en nombre très réduit et sous la menace constante d'une attaque Merina (© Caligaris)

Toutefois, un autre lieu, bien antérieur à l'occupation de Nosy-Be par la France, est depuis longtemps le centre d'un trafic maritime. En effet, la petite anse d'Ambaroro abrite une grande partie des boutres qui mouillent à Madagascar, en provenance de l'Inde et de l'Arabie.

A six kilomètres à l'est de Hell-Ville se trouve Ambaroro, première véritable « ville » de Nosy-Be, dont la fondation se situe aux alentours de 1100, dans l'anse du même nom. Renommée Marodoka, où il y a de nombreux commerces, elle est accessible par une route qui longe la mer, bordée de cocotiers, de manguiers et de kapokiers. Il y a peu, jusqu'en 1900, Ambaroro très prospère était plus peuplée que Hell-Ville.

²¹ Le lieutenant de vaisseau Pierre Jean Bart, descendant du corsaire, succombe de la fièvre à Hell-Ville, à bord de son navire la corvette la *Sarvelle*. Sa tombe se trouve au cimetière d'Hell-Ville.

²² Decary, *op. cit.*, 1960 : 125.

Comptoir connu dès le IX^e siècle, il se développe vers 1400. Des Arabes s'y sédentarisent et des Indiens s'y installent à la fin du XV^e siècle, devenant prépondérants au début du XVIII^e siècle. Islamisé dès sa création, le bourg, entièrement dédié au négoce, résiste à l'administration coloniale de Hell-Ville, à ses douaniers et à ses missionnaires.

Le commerce de cette agglomération est entre les mains de deux grands groupes dominants, les Khôjas, indo-pakistanaïes de confession musulmane, généralement de communauté ismaélienne, chiite ou même sunnite, résidant principalement à Bombay, et les Bohras, chiïtes ismaéliens, dont les membres sont en grande partie originaires du Gujarat en Inde. Le mot Bohra est dérivé du mot Gujarati *Vehwabar/vohorvû*, qui peut être compris comme commerçant.

Sur l'île de Nosy-Be, les Indiens au nombre de 26 en 1868, forment une communauté de 569 individus en 1911, puis fléchissent à 494 en 1925 et à 352 en 1939, à la veille de la Seconde Guerre mondiale. En 1999, ils seraient 303²³.

À la fin du XIX^e siècle, ces Indiens fuient l'Inde, frappée par la crise démographique, les disettes, les famines, les sécheresses et les épidémies. Madagascar les accueille en vertu d'un décret de Radama I datant du 18 juin 1825, qui permet aux Anglais et aux sujets anglais d'y résider et de faire du commerce. Le commerce maritime s'effectue par des boutres qui, par leur conception, doivent composer pour leur périple marin, avec les conditions climatiques. En effet ces bateaux, de la façon dont ils sont gréés, et aussi par la forme de leur coque, ne sont pas aptes à naviguer vent debout et, s'ils y sont forcés, ils ne peuvent guère « gagner de vent ». Aussi, ils attendent le moment où les vents sont favorables.

À la mousson de sud-est, de décembre à avril, ils quittent l'Inde et se rendent, par vent arrière, sur toute la côte orientale d'Afrique et à Madagascar. Le quai, sur lequel il est toujours possible de s'aventurer, accueille les navires en provenance du Zanzibar ou de Bombay. Ils transportent dans leurs cales des étoffes, ensuite expédiées dans la Grande-Ile, de la vaisselle et des épices. Une fois les marchandises débarquées, les marins procèdent à l'embarquement de celles stockées dans les grands magasins et hangars : des carapaces de tortues, de l'or ainsi que des esclaves. Et sous les vents de la mousson d'été, de mai à novembre, ils effectuent le voyage dans le sens inverse.

L'ouverture, le 12 août 1888, de la ligne Marseille – La Réunion, avec escale à Diégo-Suarez, par la Compagnie des messageries maritimes, est une opportunité pour les commerçants Indiens de Nosy-Be. Grâce à leurs représentants dans la Grande Ile, ils expédient des colis vers l'Inde via La Réunion. Mais la conquête de 1895 met fin brusquement à ces envois. Depuis, Ambanoro perd petit à petit de son importance. Le dernier esclave y est vendu en 1886, soit 36 ans après l'abolition de l'esclavage par les Français à Nosy-Be.

²³ Recensement effectué par Karimbhay T. en 1999 pour son mémoire de DEA sur *La minorité indo-pakistanaïse de l'île de Nossi-Be : le cas de la communauté Daoudi-Bohra de 1880 à 1999* (Université de La Réunion).

Ses ruelles et ses constructions, presque toutes de style indo-arabe, évoquaient des quartiers de Zanzibar et de Mombassa, mais ce n'est plus qu'une agglomération en ruine presque totalement abandonnée. Subsiste le cimetière arabe, dont les tombes jouxtent les constructions de particuliers et le cimetière indien, plus récent, au nord de la ville, à la lisière de la forêt du Lokobe. Quelques vestiges témoignent encore de la prospérité antérieure d'Ambanoro tels une maison particulière à deux étages (Figure 5), une autre au balcon yéménite en surplomb (Figure 6) ou encore la grande mosquée construite en 1889 (Figure 7).

FIGURE 5 : RUINE D'UNE MAISON PARTICULIÈRE À DEUX ÉTAGES, AMBANORO



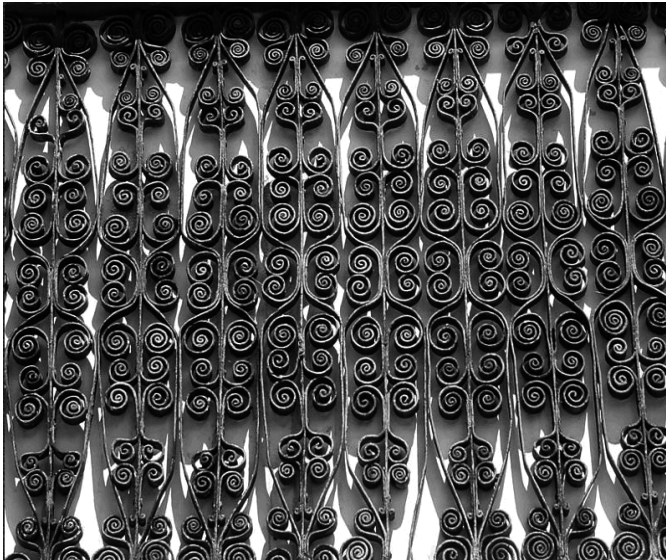
Les ruines de cette bâtisse attestent de la richesse de ce comptoir d'antan.
La nature reprend ses droits, quant à la cour elle s'est transformée en terrain de football
pour les enfants du village (© Caligaris)

FIGURE 6 : L'INFLUENCE ARABE, AMBANORO



Cette maison de particulier, au balcon en surplomb yéménite, témoigne de la première vocation de comptoir arabe d'Ambanoro, dès le IX^e siècle (© Caligaris)

FIGURE 7 : DÉTAIL DE LA FERRONNERIE DU BALCON



(© Caligaris)

FIGURE 8 : VESTIGES DE LA MOSQUÉE D'AMBANORO, 2006



L'escalier encourage à accéder à la mosquée mais seuls demeurent des murs dégradés et le souvenir d'une salle de prière encore fréquentée par les croyants au début du XX^e siècle (© Caligaris)

FIGURE 9 : INTÉRIEUR DE LA MOSQUÉE, 1920



Auteur inconnu

FIGURE 10 : LA JETÉE ET VUE GÉNÉRALE D'AMBANORO



Les restes du débarcadère qui servait au déchargement des boutres, en provenance de Bombay, ici à marée basse. L'ensemble, d'une longueur de 150 mètres, est bien conservé. Il est assez large pour permettre le passage aux charrettes à zébus. Si le village est aujourd'hui abandonné, ses riches demeures témoignent de l'opulence de ce centre au début du XX^e siècle. A l'est, les premières pentes de la forêt du Lokobe
(© Caligaris)

FIGURE 11 : TOMBES ARABES



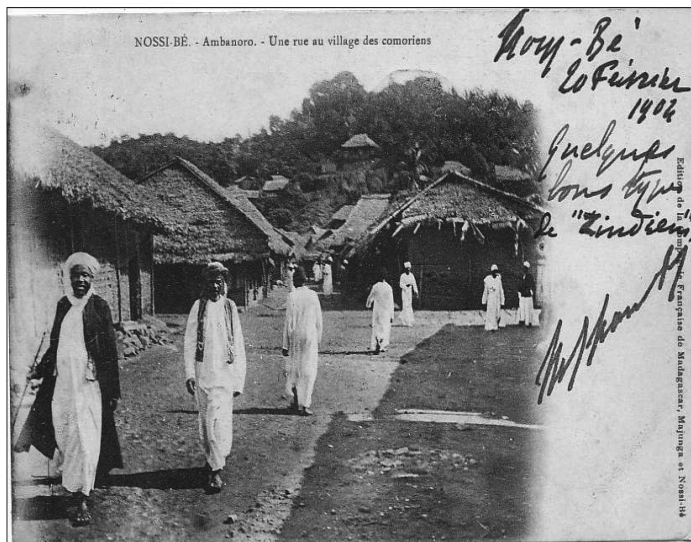
Ces tombes arabes sont plus exactement des caveaux familiaux et se trouvent dans les cours des propriétés. Des générations de commerçants y reposent (© Caligaris)

FIGURE 12 : VUE DU CIMETIÈRE INDIEN



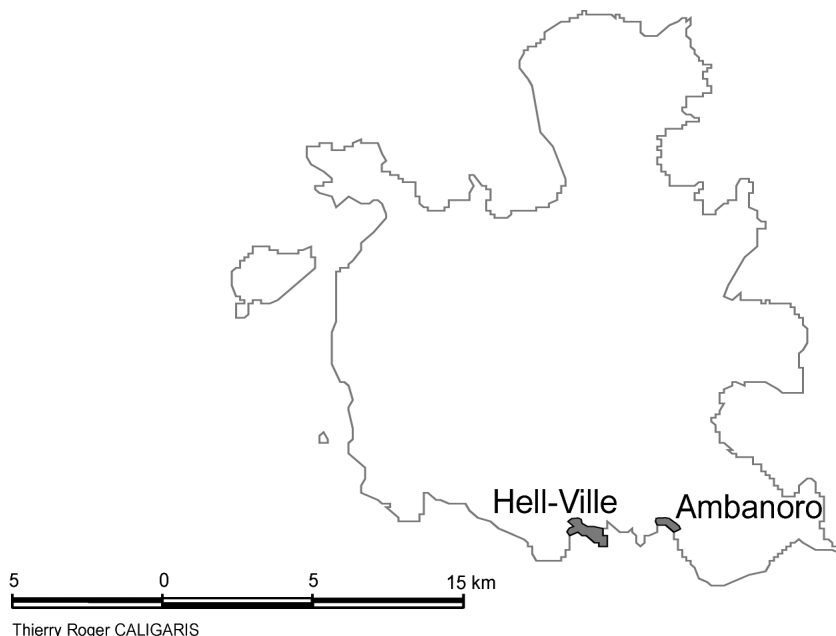
Le cimetière indien se situe entre le village et les pentes du Lokobe et témoigne de la seconde vague d'immigration à Ambanoro. Les tombes, richement décorées, sont datées pour les plus anciennes de 1850 et 1946 pour la plus récente. Le cimetière est régulièrement entretenu par des associations locales de défense du patrimoine

FIGURE 13 : CARTE POSTALE D'ÉPOQUE, 1904



Si la carte postale s'intitule Ambanoro, une rue au village des Comoriens, l'appréciation portée sur la carte le « zindien » laisse penser que son auteur est créole. Cette connotation traduit l'amalgame fait à l'époque entre musulmans, qu'ils soient comoriens ou indiens.

FIGURE 14 : SITUATION D'HELL-VILLE ET D'AMBANORO



CONCLUSION

L'histoire du peuplement du nord malgache, avant tout côtière, témoigne d'une origine essentiellement arabo-asiatique. Au cours des implantations successives sujettes aux soubresauts de l'Histoire, des grandes thalassocraties aux colonisations européennes, l'influence déterminante des islamisés modèle ce territoire. Les localités témoignent de destins différents. A Nosy-Be, si l'origine militaire de Hell-Ville n'amplifie pas pour autant la colonisation en son temps, la ville demeure aujourd'hui le principal centre de l'île, destin bien autre pour Ambanoro, délaissée, qui ne porte plus que quelques traces de sa grandeur passée.

L'étude s'intéresse essentiellement à la période courant du IX^e à la première moitié du XX^e siècle. Elle pose les bases nécessaires à la compréhension de phénomènes plus contemporains. Devenus Malgaches à l'indépendance du pays, les commerçants indiens, qui supplantent les islamisés dans les deux façades maritimes du nord de la Grande Île, deviennent une minorité ethnique du pays. Cette communauté prend pour toponymie Karana, connotation qui désigne les Indo-Pakistanaïes. Bien qu'ils se présentent comme *zanatany*, enfants du pays, les liens d'amitié restent sommaires entre Karana et Malgaches. Cet handicap se manifeste par une simple cohabitation entre les deux peuples et trouve sa source dans la colonisation française de la Grande Île où les Karana ont occupé un rang intermédiaire entre les occupants et les occupés. Leur puissance économique est telle qu'aujourd'hui elle est l'objet de désordres sociaux parfois

violents, où sous l'exigence d'une meilleure répartition des richesses couve un relent de conflit ethnico-religieux.

Oubliés par leur mère-patrie, les Karanas se détachent de plus en plus de leurs valeurs ancestrales. Le religieux supplante l'affect et ce phénomène s'accroît depuis la fin du XX^e siècle. L'endogamie renforce leur présence dans le paysage nord malgache, commerces, demeures, religion et habitude vestimentaire. Elle pose toutefois la question du dénigrement identitaire des individus au sein d'une société, d'un Etat : Madagascar.

BIBLIOGRAPHIE

- « Histoire et civilisation du Nord malgache », Actes du cinquième Colloque international d'histoire malgache, *Omalysy Anio*, n°25-26, 1987, 448 p.
- Allibert C., Rajaonarimanana N., *L'extraordinaire et le quotidien : variations anthropologiques*, Hommage au professeur Pierre Vérin, Paris : Karthala, 2000, 607 p.
- Blanchy S., *Karana et banians. Les communautés commerçantes d'origine indienne à Madagascar*, Paris : L'Harmattan, 1995, 346 p.
- Delval, R., « Les Musulmans à Madagascar – Problèmes contemporains (résumé et situation) », dans *Arabes et Islamisés à Madagascar et dans L'océan Indien*, n°57-58, Antananarivo, Le Centre d'Archéologie de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de l'Université de Madagascar, 1967.
- Deschamps H., *Les Migrations intérieures à Madagascar*, Paris : Berger-Levrault, 1959.
- Dewar R., Rakotovololona H.S., « La chasse aux subfossiles : Témoignages du XI^e siècle », *Taloba*, n°11, Antananarivo, 1992, p. 4-15.
- Grandidier A. et al., *Collections des ouvrages anciens concernant Madagascar*, 9 vol., Paris : Union coloniale, 1903-1920.
- Millot L., « Les ruines de Mahilaka », dans *Bulletin de l'Académie malgache*, 1912, X, p. 83-288.
- Vérin P., *Les échelles anciennes du commerce sur les côtes nord de Madagascar*, thèse de doctorat, Paris I, 2 t., 1972, Université de Lille, 1975, 1027 p.
- Wright H. T., Radimilahy C., Allibert C., « L'évolution des systèmes d'installation dans la baie d'Ampasindava et à Nosy-Be », *Taloba*, n°14-15, Antananarivo, 2005.