

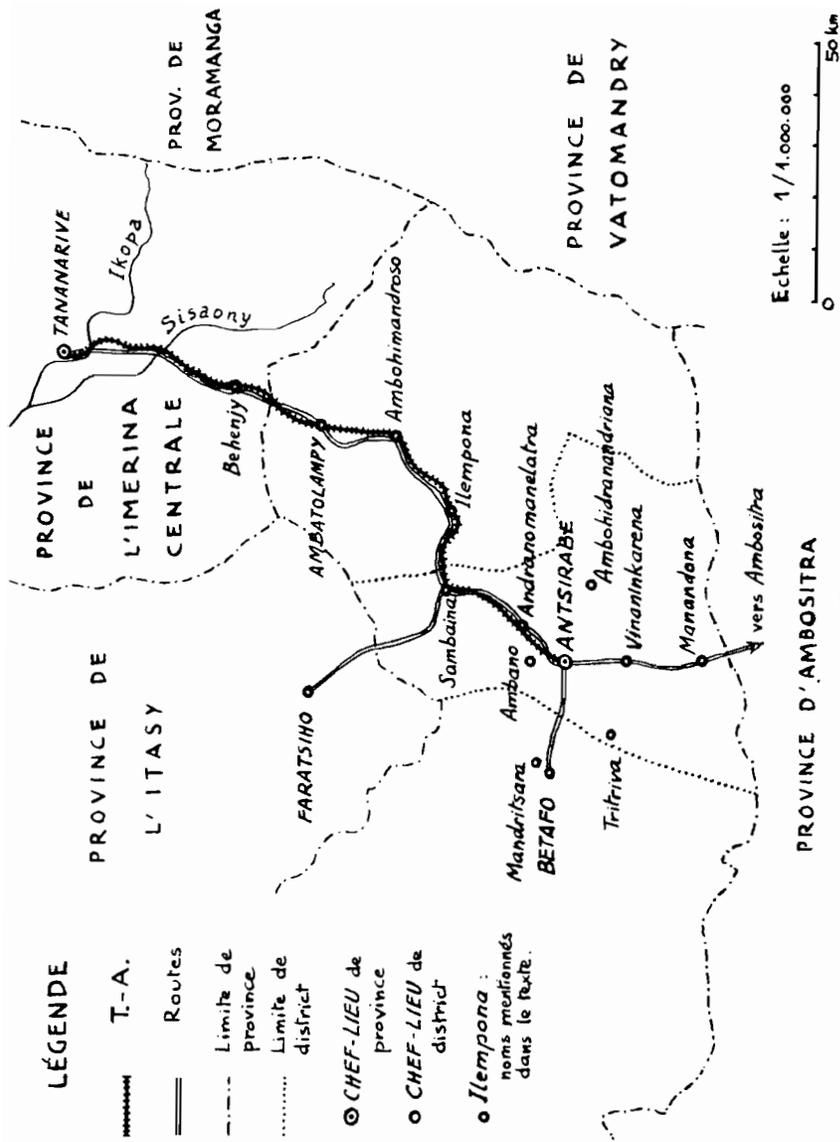
MISE EN VALEUR COLONIALE ET TRAVAIL FORCE :

LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER TANANARIVE-ANTSIRABE (1911-1923)

par
Jean FREMIGACCI

Le problème de la « mise en valeur » coloniale a présenté, à Madagascar, une contradiction dont les aspects et les conséquences n'ont pas été encore dégagés. D'une part, il y avait l'objectif, qui était de faire entrer la nouvelle conquête dans le circuit de l'économie marchande capitaliste ; et la logique du système, on la trouve exposée dans le célèbre plan Sarraut de 1921 (1), qui propose conjointement la création d'un *Crédit Colonial* comme organisme de financement, et l'instauration d'une politique de décentralisation et d'association avec les nouvelles élites locales. Mais, d'autre part, il y eut les modalités d'exécution ; et, sur l'exemple précis de la construction du chemin de fer Tananarive-Antsirabe, ce sont elles surtout qui nous intéresseront. Or, que constatons-nous ? Les structures politiques et économiques coloniales, la conjoncture, notamment métropolitaine, tout se ligue pour donner à l'entreprise de mise en valeur un caractère timoré et pour le moins paléo-capitaliste. La médiocrité est partout : dans la lenteur des procédures d'un pesant système politico-administratif autour ou à l'intérieur duquel s'agitent d'ambitieuses ou avides camarillas ; dans les moyens financiers mis en œuvre, les techniques et techniciens presque toujours d'une insuffisance criante. Finalement, toute cette inefficacité se paie en termes de coût humain : le travail forcé, plus ou moins enveloppé de secret comme tout ce qui précède, est l'institution qui permet au système d'abord de se perpétuer, et ensuite d'accéder à un niveau supérieur de stérilité, une fois que les méthodes employées auront compromis l'espoir de réaliser les fins initiales.

(1) A. Sarraut, *La mise en valeur des colonies françaises*, Paris, Payot, 1923



1 — ORIGINES ET DIFFICULTES D'UNE ENTREPRISE DE MISE EN VALEUR (1911-1919)

A. La décision et ses justifications.

1) Pourquoi le chemin de fer ?

Le gouvernement de Picquié (1910-1914) n'a pas laissé un souvenir bien marquant dans les annales de la colonisation (2). Contrairement à son bruyant prédécesseur Augagneur, dont le souvenir fut entretenu par les animosités durables qu'il provoqua, Picquié fut victime de la part de ses ennemis d'une véritable conspiration du silence, son successeur Garbit s'attribuant sans vergogne le mérite de ses réalisations. Ainsi, à l'inauguration du premier grand tronçon du chemin de fer Tananarive-Antsirabe, à Ambatolampy le 25 septembre 1921, le nom de Picquié est oublié (3).

La décision de construire cette voie ferrée est cependant à porter entièrement à l'actif de ce Gouverneur Général. « La grande pensée du règne de M. Picquié aura été le chemin de fer de Tananarive à Antsirabe. Le distingué Gouverneur Général disait, avant que d'avoir mis en cette qualité le pied sur la terre malgache : ce rail sera posé », admet, pour lui en faire reproche d'ailleurs, un journal hostile (4). Le premier rapport annuel qui fasse mention du projet est celui de 1910, qui est de fait le premier que Picquié présente au ministre (5). Le projet est soumis au Conseil d'administration de la colonie pour la première fois le 30 août 1911 (6).

L'entreprise s'imposait très largement d'elle-même, comme une illustration de ce que devait être une saine politique économique coloniale. Mettre en valeur, à l'époque, signifiait au premier chef ouvrir des voies de communication. « La prospérité et la puissante vitalité de ce pays, au développement duquel nous assistons tous les jours, sont dues aux grands travaux d'utilité publique exécutés depuis la conquête et surtout depuis ces dix dernières années, travaux dont la colonie commence à recueillir le bénéfice » expose ainsi Picquié au ministre (7). Cependant, dans cette priorité générale accordée aux Travaux Publics, le choix du Gouverneur Général traduisait un nouvel infléchissement

(2) Son indigénophilie explique la mauvaise réputation que lui fabriqua la presse des colons — cf. *L'Action*, 2 juin 1918. « M. Picquié opposa aux indigènes la même force d'inertie qu'eux. Le résultat fut zéro... » Même genre de jugement dans la *Tribune*, 16 avril 1918.

(3) *Bulletin Economique de Madagascar (B.E.M.)*, 3ème trimestre 1921, pp. 219-225.

(4) *Le Progrès de Madagascar*, 25 juin 1912.

(5) Madagascar, rapport d'ensemble pour 1910, qui date de juillet 1911, p. 400 : « Sous peu, un avant-projet complet du chemin de fer de Tananarive à Antsirabe pourra être présenté ».

(6) A.R.M. ID-23 : Nous n'avons pu retrouver les rapports présentés à cette séance par le directeur des Travaux publics et le directeur des Finances.

(7) Rapport de 1910, p. 401.

de politique : alors qu'Augagneur, tout en réalisant sur emprunt le second tronçon du chemin de fer Tananarive-Côte Est, avait mis l'accent, sans grand succès d'ailleurs, sur l'ouverture de routes, Picquié reportait son intérêt, comme Gallieni entre 1901 et 1905, sur la construction de voies ferrées (8), ce qui allait poser des problèmes nouveaux.

Les défenseurs du chemin de fer projeté — signe que la colonisation entrait dans une nouvelle phase — le justifiaient par des arguments strictement économiques, que fait ressortir l'exposé des motifs accompagnant le projet de loi soumis au parlement, le 28 décembre 1911, par le ministre des colonies Lebrun (9). Ce dernier ne fait d'ailleurs que résumer les thèmes développés par les chefs successifs de la province du Vakinankaratra, considérée, « à l'heure actuelle, au nombre des plus riches et des plus intéressantes de la colonie » (10). Son sol volcanique fertile, sa température moyenne très douce autorisent les cultures les plus variées (11). Alors que la plupart des chefs de circonscription se déclarent découragés par la paresse et le vagabondage de leurs administrés, le Vakinankaratra jouit d'un privilège rare : « sa population vigoureuse et sédentaire devrait être, entre les mains d'une administration sage et prévoyante, une réelle ressource pour la mise en valeur du pays » (12). Dans la culture du riz notamment, elle offre « de remarquables exemples de ténacité et d'intelligence » (13).

L'activité d'import-export pourrait se fonder aussi bien sur des besoins nouveaux (14) que sur les gros excédents de l'agriculture : « les bœufs, les porcs, les cuirs, les peaux, les céréales, riz, etc... sont exportés sur la capitale en quantité considérable. Le trafic augmenterait encore si les moyens de transport n'étaient pas insuffisants » (15). Certes, la route ouverte en 1906 a permis l'essor d'un important trafic par charrettes, que l'administrateur évalue, pour l'exportation, à 1 417 tonnes en 1908, 2 244 en 1910 (16). Mais ce mode de

(8) A.R.M., Chambres de commerce, N° 13 (Fianarantsoa). Procès-verbal de la séance du 25 septembre 1911, reproduisant une déclaration de Picquié à la *Quinzaine coloniale* sur son programme : achever d'abord le T.C.E. (tronçon Brickaville-Tamatave) ; puis réaliser les chemins de fer M.L.A. (Moramanga-Lac Alaotra) et T.A. (Tananarive-Antsirabe), « annexe de l'artère centrale que nous prolongerons ainsi par nos propres moyens. Ce programme-là, c'est celui que je veux exécuter et que j'exécuterai ».

(9) A.R.M. D-149-bis TP-001 — Egalement, *Le Progrès de Madagascar*, 20 février 1912.

(10) Province du Vakinankaratra, rapport économique (RE) 1910.

(11) *Ibid.* RE 1911.

(12) Province du Vakinankaratra, (RE) 1911.

(13) *Ibid.* RE 1911.

(14) *Ibid.* RE 1910 : demande croissante de cotonnades.

(15) *Ibid.*

(16) *Ibid.* — Au contrôle d'Ambatolampy en 1910 : passage de 5 644 charrettes à bœufs et 1 343 charrettes à bras.

transport ne peut être qu'un expédient tout à fait anti-économique : en saison chaude, les charrettes s'embourbent, en saison froide, le fourrage manque pour les bêtes (17). La route « sauf pour de faibles parcours, ne permet le transport que de produits exceptionnellement riches » (18). Aussi, dans le Vakinankaratra, « de nombreux produits restent dans les silos et les greniers faute d'acquéreurs » (19) : c'est le cas pour le riz, alors que la côte est achète encore du riz indien et indochinois, et que l'Afrique orientale en réclame (20), le maïs, la pomme de terre qui est « à vil prix » (21), les haricots et le manioc « très recherchés par la *Lyonnaise* et la *Madagaskara* pour l'exportation » (22). En résumé « seule l'exportation vers les pays d'Outre-Mer pourra permettre à la région de poursuivre l'exploitation de ses richesses » (23).

Mais le Vakinankaratra offre d'autres séductions que celles, un peu austères, de la stimulation d'une robuste économie paysanne. Le climat, repètent à l'envi tous les administrateurs, convient admirablement bien à l'établissement de colons européens, aussi « notre circonscription semble devoir être, prochainement même, favorable à une colonisation de peuplement. Il suffit, pour s'en rendre compte, de constater l'afflux des Européens vers les régions centrales en vue de faire œuvre utile... le jour où la voie ferrée et les nouvelles voies charretières en construction ou projetées seront terminées, il ne manquera pas d'éléments pour assurer le succès des entreprises créées par les Européens » (24). Ceux-ci pourront enrichir la gamme des cultures : le blé « vient admirablement » (25), avantage très appréciable en cas de guerre souligne le rapport de 1910. Des essais prometteurs portent sur l'orge, le mûrier, le reboisement forestier (mimosa, eucalyptus), l'agave, des fourrages comme l'herbe de Para et la luzerne (26). En conséquence, le chef de province Delpit s'abandonne à l'illusion lyrique, le rêve masquant la réalité (27).

D'autant qu'il faut ajouter les richesses minières : l'or, les pierres précieuses, l'uranium sont déjà exploités ; graphite, corindon, cristal de roche

(17) *Ibid.* RE 1910, RE 1911.

(18) Projet de loi du 28.XII.1911, exposé des motifs.

(19) Province du Vakinankaratra, RE 1910.

(20) Projet de loi..., exposé des motifs.

(21) Province du Vakinankaratra, RE 1911.

(22) *Ibid.* RE 1910.

(23) *Ibid.* RE 1911.

(24) Province du Vakinankaratra, RE 1910.

(25) Projet de loi..., exposé des motifs — C'est une erreur totale.

(26) Province du Vakinankaratra, RE 1911.

(27) *Ibid.* — Alors que rien, ou presque, n'existe encore, il écrit : « Là où l'Européen apporte ses soins et ses procédés scientifiques, la campagne change totalement d'aspect et devient verdoyante et riche. La ville d'Antsirabe en est un bel exemple, elle constitue au milieu du pays comme une oasis avec ses grands arbres, sa ceinture de mûraies et de concessions riches et bien entretenues » (!)

« n'attendent, pour subir une exploitation intensive, que des possibilités d'écoulement » (28). Aussi, avec le chemin de fer, Antsirabe « deviendra un centre commercial et industriel » (29).

Que valaient tous ces arguments ? Bien évidemment, ils portaient largement la marque des illusions qui avaient justifié naguère la conquête et que l'on retrouvait maintenant quelque peu modernisées. L'avenir devait infirmer totalement les espoirs placés dans la colonisation agraire européenne, dont les spéculations connurent un échec complet. L'exploitation minière devait rester des plus modestes. Enfin, dans le meilleur des cas, la rentabilité directe à court terme du chemin de fer ne pouvait être que très faible. En se fondant sur le précédent du T.C.E., dont l'ouverture avait amené le triplement du trafic, effectué auparavant par la route, entre Tananarive et Tamatave, la Direction des Travaux Publics estimait en 1911 que le T.A. aurait au moins 17 000 tonnes de fret dès sa première année (30), soit un maximum de 2,5 millions de tonnes/km. Or le T.C.E., pour 6,4 millions de tonnes/km en 1910, avait dégagé un excédent de 609 000 francs (31). En supposant donc pour le T.A. (il est vrai mieux construit et d'exploitation moins coûteuse) un excédent de l'ordre du tiers de celui du T.C.E. (32), soit environ 200 000 francs, cela ne représentait, pour un investissement prévu de 16 millions, qu'un rendement de 1,25 % la première année. On comprend que les capitaux privés n'aient pas disputé le projet aux pouvoirs publics.

Malgré tout, le pari effectué sur le T.A. en 1911 devait se révéler fondé dans les années suivantes : non seulement en raison de la perspective d'une amélioration de la rentabilité du T.C.E., due au supplément de trafic, mais surtout en raison de la conjoncture de guerre et d'après-guerre : la mobilisation économique de la colonie a pour conséquence le triplement du rendement de l'investissement du T.C.E., qui passe de 1 % en 1910 et 1911, à 3 % en 1916 et 1917 ; et avec l'inflation et le boom d'après-guerre, à 5 % en 1920 (33). A

(28) Projet de loi..., exposé des motifs.

(29) Province du Vakinankaratra, RE 1910.

(30) Estimation citée dans le rapport d'ensemble de la colonie pour 1915, p. 910.

(31) On est frappé par l'énormité de l'investissement au regard du chiffre d'affaires — cf. Madagascar, rapport 1910, p. 346 : coût du T.C.E. arrêté en 1910 : 63 millions pour 271 km ; excédents des recettes de 1910 : 609 000 francs — rentabilité directe : 1%.

(32) Résultat obtenu en transposant sur le T.A. la relation entre longueur de voie, tonnage transporté, et tonnes/kilomètres observée sur le T.C.E.

T.C.E. 1910 : 271 km, 29 000 tonnes transportées, 6,4 millions de t/km.
T.A. : 154 km, 17 000 tonnes prévues la 1ère année, donc environ 2 millions t/km.

(33) Résultats du T.C.E. :

	<i>km</i>	<i>t/km</i>	<i>Recettes</i>	<i>Dépenses</i>	<i>Excédent</i>
1910	271	6 415 057	1 506 086	896 927	609 159
1917	386	19 944 663	3 913 922	1 732 754	2 180 168
1920	386	31 433 077	6 524 118	3 490 635	3 033 493

cette date, la demande très forte portant sur les productions du Vakinankaratra justifie la construction du T.A. (34), du moins suivant les critères de l'époque.

2) *Les moyens : capitaux et main-d'œuvre :*

En fait, l'administration coloniale lança le projet du T.A. non pas en fonction d'études préalables de rentabilité, mais tout simplement parce qu'il apparaissait d'une réalisation relativement aisée.

L'entreprise ne devait pas susciter de problème majeur de financement. Ce n'était pas là sa moindre vertu aux yeux d'un Gouverneur ancien inspecteur des colonies et directeur du contrôle, corps dont la réputation de rigueur financière n'était pas usurpée. Chez ses administrés, Picquie devait laisser de fait le souvenir d'une extrême ladrette (35).

Or, après avoir autorisé deux emprunts pour la construction du T.C.E. (36), la métropole refusait de laisser croître l'endettement pourtant fort modéré de la colonie. Rigueur que le ministre des colonies Lebrun justifiait par un argument des plus spécieux, mais révélateur d'une mentalité d'usurier pré-capitaliste.

« Dans un pays qui possède l'élément essentiel à son développement rapide, la population, les charges inhérentes à l'emprunt sont compensées par le bénéfice résultant d'une mise en valeur plus rapide... Au contraire si la rapidité de l'évolution économique apparaît limitée par la faible densité de la population, si des charges nouvelles peuvent être d'ores et déjà prévues pour les générations futures, il serait d'une politique imprévoyante de les surcharger encore »... (37).

Autrement dit, Madagascar manquant d'hommes, on ne pouvait y injecter de capitaux ! Les conséquences de cette attitude étreinte vont se découvrir peu à peu.

En attendant la colonie doit se débrouiller toute seule. Sur un plan strictement comptable, elle peut d'ailleurs supporter aisément les charges de la construction du T.A., évaluées à 16 millions : ceci grâce à une prudence extrême dans la gestion financière des années précédentes, imposée par l'avare métropole. Bon an mal an, les excédents budgétaires oscillaient entre 3 et 5 millions, et allaient alimenter une caisse de réserve pléthorique dont les avoirs, malgré

(34) *B.E.M.* 3ème trimestre 1921, pp. 219-225 : Girod évalue à 50 000 tonnes (dont 40 000 à l'exportation) le fret dont disposera le T.A. dès sa 1ère année.

(35) Cf. *Le Progrès de Madagascar*, 25 juin 1912, article : « Mérovée IV fait son lit ou les petits matelas d'un gouverneur ». Egalement, le *Journal de Madagascar*, 30 décembre 1917, sur Picquie : « Un esprit étroit, une avarice sordide, un entêtement de gâteux ».

(36) Projet de loi..., exposé des motifs.

(37) *Ibid.*

des prélèvements, dépassaient toujours le plafond légal de 10 millions. Citons en exemple les 2 exercices 1909 et 1910 (38).

	1909	1910
1. recettes prévues	30 194 920	30 542 100
2. recettes réalisées	32 518 069	33 990 219
3. différence en plus	2 323 149	3 347 119
4. dépenses prévues	30 194 920	30 542 100
5. dépenses réalisées	28 980 381	29 296 161
6. différence en moins	1 214 539	1 245 939
7. excédent du budget (3 + 6)	3 537 688	4 694 058 (*)
Caisse de réserve	au 30 juin 1910 12 778 339	au 30 juin 1911 13 331 203

(*) Sur ces excédents, il est prélevé 2,8 millions pour le T.C.E. (tronçon Brickaville-Tamatave) et 1,5 million pour commencer le T.A.

Pourquoi emprunter, dans ces conditions ? L'exposé des motifs précédant le projet de loi faisait ressortir que 4 années d'excédents budgétaires (1912 à 1915) estimés très modestement à 2 millions par an, avec un prélèvement sur les excédents de 1910 et 1911, et un appel éventuel à la caisse de réserve, devaient suffire largement. Une telle politique financière négligeait le fait que les excédents budgétaires étaient payés d'une terrible déflation, freinant tout essor des échanges marchands dans les provinces ; et en 1910-1911, tous les chefs de province se plaignent que les Travaux publics d'intérêt local et l'Assistance médicale indigène sont sacrifiés (39). Sur ce plan, l'administration supérieure croyait faire une concession partielle : la construction du T.A. présentait à ses yeux « un très net caractère d'urgence » (40) en raison de l'achèvement prochain du T.C.E. Car faute de régularité dans la politique des Travaux publics, on courait le risque d'une crise commerciale « par suite de l'arrêt apporté dans la remise en circulation des fonds drainés par le budget local », voire d'une crise politique « par suite du trouble apporté dans l'emploi de la main-d'œuvre indigène, tantôt attirée par les travaux publics, tantôt rejetée brusquement dans l'agriculture » (41). Mais la concentration des disponibilités financières sur un investissement correspondant à la moitié des ressources budgétaires en année normale n'était certainement pas un bon moyen de remédier aux difficultés énoncées ci-dessus.

(38) A.R.M., série budgets, dossier N° 2.

(39) A.R.M. D-367 CC — Lettre du Gouverneur Général au Directeur des Travaux publics, 14 août 1911.

(40) Projet de loi..., exposé des motifs.

(41) *Ibid.*

Il fallait résoudre un autre problème habituel dans la construction de chemins de fer : l'encadrement technique et la main-d'œuvre. Mais là encore, au départ, les choses se présentaient assez favorablement.

Après avoir occasionné d'innombrables et inquiétants mécomptes entre 1901 et 1909, la construction du T.C.E. pouvait enfin servir, après 1910, de précédent favorable : le troisième et dernier tronçon, Brickaville-Tamatave, autorisé par la loi de finances du 8 avril 1910, était réalisé dans les délais et pour le prix de revient prévus (42). L'équipe d'officiers du génie dont disposait la colonie semblait maintenant rodée. Constituée en brigade d'études dirigée par le capitaine Favery, elle effectua de janvier à avril 1911 les reconnaissances sur le terrain qui déterminèrent le tracé général du T.A. ; puis, de mai à juillet, les levés topographiques. Dès août, un avant-projet était mis sur pied. Enfin, de septembre à décembre 1911, la brigade réalisa le projet de détail d'une première section Tananarive-Behenjy (36 km). Le tout pour une dépense de 72 586 francs (43).

L'achèvement du T.C.E. rendait d'autre part disponibles des entrepreneurs, et en premier lieu, les sociétés métropolitaines qui venaient de construire les grands ponts de la dernière section et qui conservaient des représentants sur place. L'expérience acquise depuis 1901 pouvait expliquer les conditions toujours plus favorables obtenues par l'administration lors de la passation des marchés : le mètre cube de terrassement, facturé 2,5 frs en 1902 et 1,7 fr en 1903, tombait à 0,4 fr en 1910 (44). Tout cela faisait du T.A. une entreprise bien engagée.

Quant au problème de la main-d'œuvre, il ne pouvait sur les Hautes Terres revêtir la même acuité que dans les régions côtières. Les administrateurs se faisaient rassurants : dans la province de Tananarive, la main-d'œuvre est si abondante qu'une partie des travailleurs doit s'expatrier (45). A Antsirabe, elle est « bonne, abondante et bon marché ». Le taux des salaires est de 0,3 à 0,4 fr pour les manœuvres, 1 à 1,5 fr pour les maçons et charpentiers. Ils se présentent d'eux-mêmes sur les chantiers et « leur présence est soutenue là où ils trouvent un salaire régulier et proportionné avec leurs capacités ». Les indigènes de la

(42) *La Tribune*, 14 mars 1913 : Inauguration du T.C.E., le 6 mars 1913. 98 kilomètres construits pour 6 250 000 frs, sur un terrain facile il est vrai. Les 2 premiers tronçons avaient coûté 292 000 frs et 130 000 frs au kilomètre.

(43) Madagascar, rapport 1911, pp. 372-374.

(44) Madagascar, rapport 1910, pp. 312-313 ; 1906 : 1,4 fr, 1907 : 1 fr, 1908 : 0,5 fr. Evolution que le rapport explique par les progrès de la concurrence, de l'outillage et de la main-d'œuvre. Nous incriminerions plutôt la baisse tendancielle du taux des salaires due à la pression fiscale.

(45) Province de Tananarive, RE 1911, RE 1913.

province, façonnés par l'Européen, « acquièrent de l'habileté et de la souplesse, certains même se spécialisent et finissent par devenir des auxiliaires précieux » (46).

Affirmations optimistes qui, sans être fausses, masquent certains aspects de la réalité. La population du Vakinankaratra proprement dit (districts d'Antsirabe et de Betafo) n'est pas aussi maniable que l'administrateur Delpit voudrait le faire croire ; elle est traditionnellement d'une humeur indépendante, héritage des modalités de peuplement de la région, qui jusqu'au XIXe siècle a joué le rôle de zone refuge. On en trouve l'écho dans un rapport du prédécesseur de Delpit qui évoque péjorativement ces « anciens esclaves ou descendants d'individus mal famés (sic) que les anciens rois de l'Imerina envoyaient dans ces régions pour y faire souche » (47), jugés grossiers, voleurs, ivrognes, superstitieux et très inférieurs à leurs voisins d'Ambatolampy. Cette population a une tendance marquée à éviter tout contact avec les autorités et pour échapper à l'impôt, se réfugie dans la montagne et l'ouest désert de la province (48). Quant aux anciens esclaves qui n'ont pas fui, ils restent fortement attachés à leurs anciens maîtres par des liens qui ne sont pas de nature purement économique : ainsi seulement peut-on expliquer le double marché du travail qui étonne les administrateurs : alors que les colons européens ont du mal à trouver des employés réguliers pour 18 à 24 frs par mois, les propriétaires indigènes « recrutent très facilement des individus qui s'engagent moyennant le salaire de famine de 23 frs par an » (49). Le chef de province Béréni voit là une « dérogation à la loi de l'offre et de la demande », qu'il attribue à tort à l'insuffisance des besoins de la majorité des indigènes. L'explication est ailleurs. Ces 23 frs représentent la taxe personnelle (20 frs) et la taxe d'A.M.I. (3 frs), et signifient que le pseudo-salarié vit chez son patron en dehors de l'économie monétaire.

En ce qui concerne les paysans libres des communautés villageoises, le salariat ne saurait leur apporter qu'un complément de ressources. A ce titre, il est saisonnier : la main-d'œuvre fait défaut à l'époque des travaux agricoles, de la rizière surtout. C'est là, non seulement « une coutume des ouvriers malgaches qui profitent de cette saison pour revenir dans leur famille » (50) mais une nécessité absolue ; car le niveau des salaires permet de payer — difficilement — l'impôt, mais non de vivre. Le salarié reste un paysan qui vit en auto-subsistance. L'administration ne peut à ce sujet qu'émettre des vœux pieux : « c'est à l'Européen qu'il appartient de détourner à son profit, par des conditions plus

(46) Province du Vakinankaratra, RE 1911.

(47) *Id.*, Rapport politique, 1910.

(48) *Ibid.* Note en marge de Picquié préconisant l'application sévère du code de l'indigénat, la chasse énergique aux vagabonds et le regroupement forcé de la population en villages.

(49) Province de Tananarive, RE 1913.

(50) Province du Vakinankaratra, RE 1911.

tentantes, les indigènes vers ses entreprises » (51). Tel n'est pas le cas. La pratique coloniale offre plutôt des exemples constants de conflits du travail. Dans les Travaux publics en particulier, l'employeur « oublie » fréquemment de payer les salaires dus (52) ou bien les conflits découlent du néfaste système du commandeur, intermédiaire recruteur qui réussit à voler à la fois employeur et employés (53). L'ouverture de grands chantiers de chemin de fer exigeant une main-d'œuvre nombreuse et permanente a donc toutes chances de poser des problèmes graves.

Dernier facteur susceptible de déclencher une crise de main-d'œuvre, la conjoncture. Il apparaît en effet que l'offre de travail en 1910-1912 n'est abondante qu'au regard d'une demande faible et d'une pression fiscale très forte. Mais cette situation se renverse en 1912-1914, avec la poursuite de l'essor agricole et surtout minier : le boom sur le graphite provoque « un recrutement de plus en plus difficile » (54). Dans le Vakinankaratra, les salaires augmentent d'un tiers en 1912-1913, celui des repiqueuses de riz se multiplie même par quatre. Les charrois absorbent une main-d'œuvre de plus en plus abondante, au point que les transporteurs doivent engager de jeunes enfants ; le recrutement de terrassiers se fait avec difficulté pour les entreprises privées (55). La réponse rituelle du Gouverneur Général en pareil cas consiste à affirmer la nécessité du recours à un outillage perfectionné, conseil qui n'est jamais suivi d'effet. Ajoutons que les progrès de l'économie marchande après 1914 ne créeront nullement des conditions favorables au salariat.

3) *Obstacles et controverses :*

Le chemin de fer projeté ne ralliait pas l'unanimité. L'administration provinciale de Tananarive reprochait au tracé étudié de faire double emploi avec la route du Sud ouverte en 1906, et en eût préféré un autre « un peu plus coûteux, mais traversant des régions plus riches et de population plus dense » (56) : argument classique d'autorités locales, jugeant plus en fonction des contrées à desservir que du point d'aboutissement de la voie de communication, et qui mettait en évidence une erreur déjà commise avec l'ensemble route de l'Est/T.C.E.

Mais ce n'était là qu'un obstacle mineur, tout comme l'opposition des colons du Betsileo, qui en 1911 font campagne pour la construction prioritaire

(51) *Ibid.*

(52) A.R.M. D-149 bis T.P. (183) élimination d'entrepreneurs d'adjudications pour non-paiement de salaires. Lettre de Girod, directeur des Travaux publics, au ministre, le 8 août 1913, au sujet des mœurs en matière de travaux publics à Madagascar (D-150 T.P.).

(53) Province du Vakinankaratra, RE 1911 — Un décret du 7 novembre 1911 réprimant l'empport d'avances de salaires essaie de remédier à ce système.

(54) *Ibid.* RE 1913.

(55) *Ibid.*

(56) Province de Tananarive, RE 1911.

d'un chemin de fer Fianarantsoa-Mananjary, électrifié de surcroît (57). Ils obtiennent l'appui des chambres consultatives de Majunga, Diégo-Suarez, Tuléar et Vatondry, c'est la coalition des provinces périphériques réclamant « une répartition équitable des fonds de la caisse de réserve » (58) et dénonçant « le système de centralisation financière et administrative étroit suivi à Madagascar », qui a fait que le Betsileo « s'est trouvé vis-à-vis de l'Emyrne dans une situation comparable à celle de maître à esclave... le pays betsileo a droit à la vie » (59). Bien que sa revendication de base d'un chemin de fer F.C.E. ne fût guère économiquement justifiée, cette campagne attirait très justement l'attention sur la grande misère des provinces victimes depuis la conquête de la rude déflation due à l'excessive fiscalité. Mais plutôt que le choix du T.A., il fallait incriminer l'égoïsme financier de la métropole, qui contraignait la colonie à assumer seule un lourd investissement à long terme alors que partout dans l'île, de multiples tâches présentaient un égal caractère d'urgence.

*
* *
*

Plus inquiétante est la politisation immédiate du projet, utilisé comme cheval de bataille par un lobby en guerre ouverte avec le Gouverneur Général. De cette lutte, la manifestation la plus voyante est la campagne de presse déchaînée à Tananarive par *Le Progrès de Madagascar*. En voici un extrait :

« L'organisation d'une police capable de tous les coups de main, le vol d'un aéroplane autour du palais de Ranavallo, la conception d'un chemin de fer d'inutilité publique sont les 3 grands actes que le pauvre homme a chargé les pourvoyeurs de sa gloire de raconter au-delà des mers » (60).

Les critiques avancées contre le Tananarive-Antsirabe sont tantôt fantaisistes — telle l'affirmation qu'un chemin de fer électrifié eût coûté quatre fois moins cher (61) — tantôt démagogiques (62), ou même parfaitement contra-

(57) A.R.M. Chambres de commerce, N° 13 (Fianarantsoa) — Séances des 19 avril et 25 septembre 1911.

(58) *Ibid.* — Séance du 19 avril 1911.

(59) *Ibid.* — Séance du 25 septembre 1911.

A.R.M. D-149 bis T.P. : Picquié, de son côté, obtient l'appui des Chambres de Tananarive, Tamatave et Ambositra.

(60) *Le Progrès*, 9 août 1912.

(61) *Ibid.*, 25 juin 1912.

(62) *Ibid.*, 28 juin 1912 — « 17 millions soustraits aux besoins urgents de Madagascar pendant 5 ans, tel est le bilan des encouragements officiels à la colonisation ».

dictoires (63). A ces différents traits, on reconnaît l'inspiration du *Progrès* : il exprime le point de vue permanent, mais formulé différemment suivant les époques, de la petite colonisation. Si en d'autres temps les petits colons les plus agités ont été les prospecteurs (64) ou les planteurs créoles (65), en 1909-1914, ce sont les entrepreneurs de Travaux publics, qu'appuient bon nombre de fonctionnaires du service correspondant.

Cette situation ne doit rien au hasard. Grâce à la sollicitude d'Augagneur, le budget des Travaux publics est de loin le mieux doté de la colonie. En 1908 et 1909, sur les quelques 29 millions de dépenses locales, les Travaux publics en effectuent 4 462 000 et 5 032 000, contre 631 000 et 671 000 pour l'enseignement par exemple. Les candidats au métier d'entrepreneur sont donc nombreux, s'il est vrai que « les affaires d'un entrepreneur consistent à faire passer de la caisse du *Fanjakana* dans la sienne propre le plus d'argent possible, sous des conditions données et avec le plus grand respect de la forme » (66). C'est un fait que la petite colonisation, lorsqu'elle ne vit pas directement du travail forcé indigène (67), subsiste grâce aux retombées partielles de l'extorsion de la plus-value par la fiscalité coloniale.

Dans un article intitulé « Epiciers entrepreneurs à Madagascar », le *Courrier Colonial* du 28 février 1913 raillait cruellement ces « anciens prospecteurs malchanceux, anciens planteurs dont les propriétés ont périclité, anciens épiciers dont les boutiques ne voyaient pas souvent de clients, anciens agents des T.P. qui ont dû quitter l'administration... ». *Le Progrès* répond le 8 avril suivant par l'éloge de l'œuvre sociale d'Augagneur qui s'est refusé à « laisser mourir de faim de malheureux colons en créant pour eux de petits travaux, des fournitures de pierre cassée, des fournitures de traverses et autres travaux ne nécessitant pas d'aptitudes spéciales... » Et le journal d'ajouter que Picquié ferait bien de l'imiter « en donnant du pain aux nombreux colons de la région de Tananarive actuellement dans une situation voisine de la misère ».

La rigoureuse gestion financière du successeur d'Augagneur provoque au contraire les lamentations de nos entrepreneurs. Les délais d'exécution, selon eux, sont trop courts, l'administration impose de trop gros rabais aux adjudicataires ; « les entrepreneurs vivent sous le régime du vol organisé » (68), ils

(63) La construction du port de Tamatave, autre projet envisagé alors, est tantôt classé avec le T.A. dans les « conceptions grandioses de M. le Gouverneur Général » à rejeter (19 juillet 1912), tantôt considéré comme la réalisation prioritaire (3 juin 1913).

(64) Par exemple, en 1918-1920 avec le journal *L'Action*.

(65) Par exemple, après 1922, avec le *Madécasse*.

(66) *Le Progrès*, 21 février 1913.

(67) Pratique justement en net recul sous Augagneur et Picquié, de 1905 à 1914.

(68) *Le Progrès*, 8 octobre 1912 — article « la crise de l'entreprise ».

protestent contre « le traitement de famine que veut leur imposer M. Picquié, et ils ne sont pas résignés à subir plus longtemps ce régime » (69). Mais leur grande crainte, surtout, est de voir l'administration recourir à la régie (70), méthode qui ne ferait que prélever à l'établissement de grosses entreprises avec concessions à la clé. *Le Progrès* prête de sombres desseins à Picquié : « il ne faut plus d'entrepreneurs à Madagascar, il faut de puissantes compagnies payées pour chanter les louanges d'un régime dont ne peuvent s'accommoder les colons de ce pays » (71). On comprend donc aisément que les petits entrepreneurs préfèrent le saupoudrage des crédits sur de multiples chantiers urbains et routiers, où le travail est toujours à recommencer (72), aux grands chantiers de chemin de fer.

Que le service des Travaux publics participe largement à la campagne du *Progrès* a de quoi surprendre. Ne devrait-il pas défendre le principe de la régie ? En fait il n'en est rien, pour des raisons qui tiennent à son organisation d'abord, à sa composition ensuite. Depuis sa réorganisation par Augagneur en 1907, ce service jouit d'une large autonomie vis-à-vis de l'administration générale. La création de services régionaux dépendant de la Direction de Tananarive est ainsi à l'origine d'un conflit chronique entre agents techniques et administrateurs chefs de circonscription. La sanction du blâme avec inscription au dossier, infligée par le Gouverneur Général dans les autres services, ne peut dans le cas d'agents des T.P., être prononcée qu'après avis d'une commission de techniciens. Picquié demande la suppression de cette règle (73). Car il se heurte aux intrigues du directeur du service, Girod, dont il ne peut d'ailleurs se débarrasser (74). Or, à l'exemple de leur supérieur, nombre de fonctionnaires des Travaux publics s'occupent de tout autre chose que de travaux publics, tâche pour laquelle ils sont au demeurant souvent fort peu qualifiés. L'officieuse *Tribune de Madagascar*, qui défend Picquié à Tananarive, n'exagère même pas en écrivant que « le service des Travaux publics, depuis le néfaste passage ici d'Augagneur, n'a jamais été remarquable que par les incapacités qu'il abrite » (75).

L'ex-Gouverneur Général a en effet peuplé le service de sa clientèle politique personnelle, de valeur douteuse. A maintes reprises, la *Tribune* dénonce « la

(69) *Ibid.*, 28 mars 1913.

(70) *Ibid.*, 22 et 29 octobre 1912.

(71) *Ibid.*, 28 mars 1913 — article « Toujours la régie ». Il faut dire que l'appui prêté à Picquié par Francis Mury, rédacteur du *Courrier Colonial*, dévoué aux intérêts de l'Union Coloniale, était quelque peu compromettant.

(72) Projet de loi du 28.XII.1911 : l'exposé des motifs souligne que la charge, pour la population, de l'entretien des routes atteint la cote d'alerte.

(73) Madagascar, rapport d'ensemble 1910.

(74) Les directeurs et chefs de service sont nommés par le ministre.

(75) Editorial du 6 septembre 1912.

fortune aussi rapide que scandaleuse du politicien Jaquet » (76), la collusion malhonnête de ce dernier avec les entrepreneurs propriétaires du *Progrès* (77) et les vices de construction de la route du Lac Alaotra (78). A la même époque, une inspection générale du service des T.P. aboutit à des conclusions sévères sur son fonctionnement (79). Rien de tout cela n'allait empêcher Jaquet d'être, de 1915 à 1922, sous la protection de Girod, chef du service de la construction du T.A. En effet, la coterie augagneuriste qui s'agite à Paris autour des *Annales Coloniales* et au parlement pour obtenir le limogeage de Picquié (80), finit par obtenir gain de cause en juillet 1914. Elle reprend alors le pouvoir à Tananarive, avec la nomination, comme Gouverneur Général intérimaire, d'H. Garbit, ancien chef du cabinet militaire d'Augagneur.

Pour surprenant que cela puisse paraître, ces querelles de basse politique vont déterminer les conditions de réalisation du chemin de fer projeté.

— Le principe de la régie est écarté. Le *Courrier Colonial*, défenseur de Picquié, écrivait le 11 février 1913 que si Augagneur n'y avait pas recouru « c'est que l'incapacité du directeur des T.P. Girod, et le désordre qui y régnait, interdisaient toute velléité de ce genre ». C'est là en fait un point de vue qui s'impose à Picquié lui-même. Et avec Garbit, l'idée de régie est totalement abandonnée.

— L'ambitieux Girod parvient à imposer en matière de travaux ses conceptions aux conséquences fort lourdes, nous allons le voir ; pour ensuite négliger la supervision des chantiers.

— Une direction incompétente et peu scrupuleuse va permettre la multiplication d'abus profitables pour les intérêts privés.



La mise en route de l'entreprise, par ailleurs, ne pouvait être que fort lente en raison des précautions réglementaires imposées par la métropole. Aux termes de la loi du 5 avril 1897, aucune voie ferrée ne pouvait être construite à Madagascar, même sur ressources locales, sans l'autorisation préalable d'une loi du

(76) *Ibid.* — Jaquet, garde de milice en 1899, gagne 11 grades en 10 ans. Il est promu ingénieur en 1911, l'année même où Augagneur est ministre des Travaux publics dans le cabinet Caillaux. Cette carrière s'explique entièrement par la qualité de l'intéressé de vénérable de la loge maçonnique de Tananarive.

(77) *La Tribune*, 11 février 1913.

(78) *La Tribune*, du 28 mars au 11 avril 1913 : 6 articles sur ce sujet, soulignant l'incompétence de Jaquet.

(79) Guyon, Note sur Madagascar, p. 44 (cf. sources).

(80) Augagneur lui-même ne se gêne pas pour s'en prendre à son successeur : cf. *Le Progrès*, éditorial du 2 septembre 1913 : critique du projet de T.A., jugé inopportun.

parlement. D'où le projet que le ministre des colonies Lebrun présentait le 28 décembre 1911, et dont la discussion allait absorber toute l'année 1912. Nous avons pu mesurer plus haut la prudence extrême des prévisions concernant le financement : le ministère surenchérit en imposant un fractionnement de la réalisation en quatre tronçons, les travaux ne pouvant être entrepris, pour chacun d'entre eux, qu'après une autorisation donnée par décret.

Le dossier du projet dut ensuite passer devant la commission des affaires extérieures et des colonies (81) puis devant celle du budget (82), la loi d'autorisation n'étant finalement votée que le 31 décembre 1912 (83). D'où, à Tananarive, des récriminations contre un contrôle parlementaire jugé dans ce cas injustifié, la colonie ne sollicitant aucun emprunt. « N'est-ce pas un abus que Madagascar ait besoin d'une autorisation dans un cas semblable... il serait opportun de délivrer (la colonie) d'un formalisme qui n'est qu'une entrave parfaitement inutile... » (84) et ce, d'autant plus que « Madagascar, qui est aujourd'hui une des plus belles colonies, s'est formée pour ainsi dire toute seule, et en tout cas avec un minimum d'aide » (85). C'étaient là, en germe, des tendances autonomistes que la guerre allait exacerber. Le contrôle de Paris apparaissait surtout comme l'occasion de réaffirmer le pacte colonial : la loi imposait l'achat en France de tout le matériel fixe et roulant de la ligne, de tous les matériaux de construction devant être importés, et leur transport à Madagascar sous pavillon français.

La procédure parlementaire, toutefois, n'était pas la seule cause de retard. En novembre 1911, le comité des Travaux publics des colonies, jugeant le dossier technique préparé par le service de Girod, avait conclu que l'avant-projet était à refaire en entier, et qu'il fallait prévoir une majoration des dépenses de 35 à 50 %. Parmi les critiques formulées par l'Inspecteur Général des Travaux publics Boutteville, il en est une d'un intérêt particulier, celle qu'il adresse à « l'idée désastreuse » des grands alignements.

« On a été conduit à prévoir des terrassements considérables avec des hauteurs de tranchée qui dépassent 20 mètres et des remblais qui cubent plus de 200 000 m³. C'est là une erreur manifeste... Le tracé est entièrement à refaire... » (86).

Boutteville proposait de s'en tenir à des pentes maxima de 20 mm/m et à des courbes de 100 mètres de rayon, au lieu des exigences, respectivement de

(81) Rapport présenté par L. Malavialle, sénateur de l'Aude. Partiellement reproduit dans *Le Progrès*, 25 juin 1913.

(82) A.R.M. D-149 bis T.P. : Rapport de M. Violette, député d'Eure-et-Loir.

(83) Promulguée à Madagascar par l'arrêté du 21 janvier 1913 (*J.O.M.* du 22 février 1913).

(84) *La Tribune*, 23 août 1912.

(85) *La Tribune*, 21 mars 1913 — article « Les colonies, éternelles mineures ».

(86) A.R.M. D-149 bis T.P.

15 mm et 125 mètres imposées par Girod (87). Mais ce dernier, qui passe l'année 1912 à Paris pour défendre son projet et surtout pour fournir des arguments à la campagne contre Picquié, réussit à faire écarter ces objections avec l'appui des parlementaires dont il avait l'oreille. Augagneur s'en prend publiquement à l'inspection des Travaux publics (88) et Viollette, président de la commission du budget, rejette dans son rapport les « économies de bout de chandelle » (89) recommandées par Boutteville. De ce superbe mépris d'un avis technique, ce sont les populations indigènes qui feront les frais.

B. La première phase de la construction (1912-1919).

1) Les conditions du lancement des travaux :

La prudence métropolitaine imposait donc une réalisation en quatre tronçons distincts. Pour bien souligner que chaque section devait avoir une valeur en elle-même, les bourgs les plus importants avaient été choisis comme terminus provisoires. D'où le découpage :

- 1ère section : Tananarive (Soanierana)-Behenjy : 36 km
- 2ème » : Behenjy-Ambatolampy : 26,4 km
- 3ème » : Ambatolampy-Ilempona (gare d'Antanifotsy) : 35,8 km
- 4ème » : Ilempona-Antsirabe : 55,3 km.

L'examen du tracé faisait apparaître que les difficultés se concentraient sur la 1ère et plus encore la 2ème section. Les 7 tunnels prévus (1 158 mètres en tout) étaient tous avant Ambatolampy (90). Entre Behenjy et Ambatolampy, la voie devait s'élever de 224 mètres. Ponts et viaducs étaient mieux répartis, mais là encore, les ouvrages les plus importants devaient être construits sur les 2 premières sections (91), alors que dans la traversée des hautes plaines du Vakinankaratra, la voie ne rencontrait que l'obstacle de vallées secondaires aisément franchissables. Les prévisions de dépenses reflétaient ces différences dans les difficultés.

-
- (87) Le T.C.E., où les pentes montent à 25 mm/m, et les courbes descendent à 80 m de rayon, occasionnait déjà des déboires. Mais pour le T.A., Girod fixait des objectifs d'une réalisation difficile au regard des moyens techniques et financiers disponibles. Il y aurait beaucoup à écrire sur l'influence des militaires — Girod est un ancien capitaine du Génie — dans un sens anti-économique, sur la question des grands travaux coloniaux.
 - (88) *Le Progrès*, 30 août 1912. Editorial : « L'inspection des Travaux publics », qui reprend un article des *Annales Coloniales*.
 - (89) Viollette, rapport cité.
 - (90) 2 sur la 1ère section (Ambatofotsy : 228 m ; km 25 : 96 m).
5 sur la 2ème section (Behenjy 216 m ; Safodambo 133 m ; Antsahabe 128 m ; Ambatomainty 138 m ; Ambatolampy 218 m).
 - (91) 1ère section : 3 ponts (dont Ikopa, 154 m ; Sisaony, 130 m) et 3 viaducs
2ème » : 2 ponts et 3 viaducs (dont Andranomaria, 175 m)
3ème » : 3 ponts : Ihazolava, Onive I et II
4ème » : 1 pont et 4 viaducs.

1ère section :	5 275 000 frs	(146 000 frs/km)
2ème » :	4 530 000 frs	(171 000 frs/km)
3ème » :	3 023 000 frs	(84 000 frs/km)
4ème » :	5 628 000 frs	(101 000 frs/km).

Les autorisations nécessaires pour le démarrage des travaux arrivèrent rapidement : dans le mois qui suivit le vote de la loi pour la 1ère section (92), les 8 janvier et 31 juillet 1914 pour les 2 suivantes (93). Sans attendre les décrets, Picqué avait fait procéder aux premières adjudications, montrant qu'il savait à l'occasion bousculer les règlements. Il est vrai que le ministère pouvait difficilement lui reprocher sa hâte. Car les excédents budgétaires, source du financement, se révélaient beaucoup plus importants que prévu. Au 31 mai 1913, le T.C.E. étant achevé, la caisse de réserve disposait de 15 millions de francs, soit presque le coût total du T.A., auxquels allaient s'ajouter 5 859 000 frs d'excédents de l'exercice 1913 (94). Ces chiffres, mis en regard des prévisions de financement faites au parlement en 1912 démontraient trop bien à quel point la métropole faisait peu confiance et crédit à sa colonie, voire même paralysait ses initiatives.

*

* * *

L'organisation de l'entreprise refléta, non pas les vues prêtées à Picqué par le *Progrès*, mais les structures économiques de l'époque. Trois procédures furent mises en œuvre simultanément :

- les matériaux (chaux, ciment, etc.) que l'administration s'engageait à fournir aux entrepreneurs, devaient faire l'objet d'appels d'offres ;

- pour les ouvrages d'art, ponts et viaducs, des concours spéciaux étaient prévus ;

- pour les travaux de terrassement et maçonnerie, le T.A. avait été divisé en 15 lots, chaque section en comptant 4, sauf la 3ème qui n'en comptait que 3. L'administration établissait pour chacun un devis estimatif (95), et les entrepreneurs admis à l'adjudication devaient faire sous pli secret une contre-proposition sous forme d'un pourcentage, en plus ou en moins, par rapport à ce qui leur était offert. La construction des gares suivait des modalités identiques.

Contrairement à ce qui allait se passer pour la construction du T.C.E., adjudgé en bloc à un consortium franco-belge en 1926, un bon nombre de socié-

(92) Décret du 29 janvier 1913, promulgué par arrêté du 28 mars (*J.O.M.* du 29 mars).

(93) Décrets des 8 janvier et 31 juillet 1914 (arrêtés des 14 mars et 24 septembre 1914).

(94) Rapport du ministre des colonies Raynaud, présentant le décret du 31 juillet 1914 (*J.O.M.* du 3 octobre).

(95) Devis fondé sur des séries de prix ou « prix de bordereau » servant de référence.

tés et d'entreprises pouvaient être intéressées par les marchés. Mais les chances de participation des petits entrepreneurs étaient faibles.

Les marchés de fournitures importées, portant sur des tonnages considérables, échurent aux grosses maisons d'import-export de Tananarive : la compagnie Marseillaise (96), la Lyonnaise (97), Gros et Darrieux (98).

Pour les ouvrages d'art, qui représentaient un pourcentage notable du coût total (99), le concours organisé en juillet 1913 donna lieu à une empoignade entre les sociétés métropolitaines qui venaient de construire les ponts du T.C.E. — Schneider, J. Paris, Hennebique, et d'autres encore (100) —, dans laquelle considérations techniques et politiques se retrouvèrent inextricablement mêlées. Apôtres du béton armé et leurs rivaux de la construction métallique appurent respectivement comme les partisans du directeur des Travaux publics et du Gouverneur Général. La commission technique ayant tranché en faveur du béton armé, système Hennebique, Girod fut aussitôt accusé par un concurrent malheureux d'avoir, par intérêt personnel, influencé la décision : ce à quoi il répondit par une plainte en règle au ministre, qui suggérait que le Gouverneur Général prêtait une oreille favorable à cette campagne de diffamation (101). Picquié refusa de transmettre le dossier à Paris (102) et fit attendre 2 mois son approbation au marché.

Quant aux adjudications des lots, elles donnèrent des résultats que nous résumerons par un tableau (103) :

-
- (96) Adjudication du 29 août 1912 : la Marseillaise s'engage à livrer dans les 3 mois 150 tonnes de ciment, 400 tonnes de chaux.
- (97) Adjudication du 7 août 1913 : 850 tonnes de chaux, 100 tonnes de ciment, pour 160 000 frs.
- (98) Adjudication du 18 décembre 1913 : 1 150 tonnes de chaux, 350 tonnes de ciment pour 242 000 frs. .
- (99) A.R.M. D-150 T.P. et D-151 T.P. : pour la 1^{ère} section : 989 000 frs sur 5 275 000 frs, soit 19 %. Sur la seconde : 910 000 frs pour les 3 viaducs, soit 20 %.
- (100) A.R.M. D-150 T.P. : 7 sociétés métropolitaines sont en concurrence. Les entrepreneurs locaux avaient été tous écartés de la soumission pour insuffisance technique et financière.
- (101) A.R.M. D-150 T.P. — Lettre de Girod du 8 août 1913. Celui-ci dénonce entre autres un article de *La Tribune* du 29 juillet, « Les concours pour Travaux publics ».
- (102) *Ibid.* — Réponse de Picquié, le 14 août : « Le droit de correspondre avec le Département, même par mon intermédiaire, ne vous est pas ouvert ».
- (103) Tableau incomplet, reconstitué à partir des dossiers A.R.M. T.P., D-149-bis, D-150 et D-151.

	<i>Entreprise adjudicataire</i>	<i>Date de l'adjudication</i>	<i>Devis administratif</i>	<i>Rabais de l'adjudicataire</i>
<i>1ère section</i>				
1er lot	Ottino	10 juin 1912	?	— 23 %
2e lot	Dussol	27 janvier 1913	404 000 frs	— 37 %
3e lot	Bernard	avril 1913	?	— 31 %
4e lot	Lasnier	?	430 000 frs	— 15 %
<i>2ème section</i>				
5e lot	Lasnier	4 juin 1914	339 000 frs	?
6e lot	Thorez	30 juillet 1914	221 500 frs	— 11 %
7e lot	Gaillard	25 juin 1914	397 500 frs	— 17 %
8e lot	Lasnier	4 juin 1914	387 500 frs	?

A quel genre d'entreprise l'administration faisait-elle confiance ?

— On ne peut s'empêcher de penser que le favoritisme a joué un rôle à côté des arguments purement techniques. Les entrepreneurs adjudicataires des 2e, 4e, 5e et 8e lots étaient les propriétaires de l'officieuse *Tribune*. L'un d'eux avait été éliminé, mais à tort semble-t-il, de la soumission pour le 1er lot sous prétexte d'incompétence par la commission d'adjudication (104). Il s'était acquis la bienveillance de Picqué (105) et l'animosité de Girod (106).

— Cependant, il semble bien que ce sont les entreprises à la fois les plus importantes et les plus compétentes qui l'aient emporté, au prix, d'ailleurs, d'importants rabais. La commission d'adjudication, tout d'abord, se livra à une sélection préalable assez sévère : ainsi, avant la passation du marché du 2e lot, 7 entrepreneurs ne sont pas autorisés à soumissionner (107). Deux « faute de garantie de solvabilité pour une entreprise de cette importance », trois autres pour mauvaise exécution de travaux routiers récents, les deux derniers pour incompétence. Tandis que la solidité des entreprises adjudicataires est attestée par leur durée. On les retrouve généralement, toujours prospères, dans l'entre-deux-guerres, leurs propriétaires étant des notables fortunés de Tananarive (108), qui accèdent parfois au Conseil d'administration de la colonie. Mais on peut supposer, aussi, que les marchés administratifs ont été, surtout au départ, un atout essentiel pour ce capitalisme familial local.

(104) Commission composée d'un administrateur et de 2 fonctionnaires des Travaux publics.

(105) A.R.M. D-150 T.P. : Affaire Lasnier.

(106) *Ibid.* — Note de Girod contre l'adjudication du 8ème lot à M. Lasnier.

(107) A.R.M. D-149 bis T.P.

(108) Tel est le cas pour Dussol, Lasnier, Gaillard et surtout S. Ottino. Ce dernier diversifia remarquablement ses affaires (plantations de manioc avec féculerie ; tanneries ; exploitation forestière ; imprimerie, etc.). Il soumissionna, sans succès, pour la construction en bloc du F.C.E. (en association avec les Batignolles). Emmenant avec lui des ouvriers qualifiés malgaches, il alla réaliser une partie des ouvrages du Congo-Océan.

Les petits entrepreneurs tentèrent de se rabattre sur les marchés moins importants, comme les gares et la prestation de services divers, en réalisant une entente préalable, mais sans grand succès. Ainsi, pour les gares d'Ambatofotsy et de Behenjy, les adjudications des 8 mai et 9 juin 1913 sont annulées pour faits de collusion (109), et l'administration recourut à un marché de gré à gré avec Lasnier. A la décharge des autorités, il faut dire que le terme d'entrepreneur désignait souvent un modeste tâcheron dépourvu de moyens, mais qui trouvait à se faire une place dans la société coloniale grâce à la carence du service technique et surtout à la clause accompagnant tout avis d'adjudication : « Nul ne sera admis à prendre part à l'adjudication s'il n'est citoyen français ». Citons un exemple significatif :

L'entrepreneur Pourrille, par marché du 15 juin 1913 (110) s'engage à transporter, pour le compte de l'administration, avant le 31 décembre, 1370 tonnes de matériaux destinés au T.A., entre Tananarive et divers emplacements de chantier. Mais il se révèle incapable d'exécuter la tâche, parce qu'il n'a aucun matériel de transport lui appartenant en propre, et qu'il éprouve des difficultés à trouver des charretiers indigènes. Aussi, le 20 septembre, Girod demande et obtient, vu « l'urgence extrême », l'autorisation de passer des conventions inférieures à 1 500 frs avec les transporteurs indigènes de la route du Sud. Deux mois plus tard, le chef du service du T.A. rend compte que cette solution donne toute satisfaction pour une dépense deux fois inférieure à celle du marché Pourrille. En conséquence, Picqué donne l'ordre de poursuivre l'expérience.

En 1920, l'inspection des colonies examina le problème de l'exclusion, depuis 1907, des indigènes des marchés publics (111), sans pouvoir d'ailleurs obtenir réparation de cette iniquité. La mission suivante, en 1922, relevait la persistance de l'abus en constatant que « cette exclusion, qui a pour but de protéger les petits tâcherons citoyens français, se révèle onéreuse pour le budget local » (112).

(109) A.R.M. D-151 T.P. — Adjudication du 8 mai 1913 : 12 concurrents, 4 soumissionnaires retenus : Girard, Mahé (écartés de la soumission du 2e lot pour insuffisance de garanties financières), Danis, Rossignol (président du Conseil d'administration du *Progrès*). Ils proposent un rabais de 0 % ou -1 %. Même situation à l'adjudication du 9 juin.

(110) A.R.M. D-151 T.P. (084) — cf. également ID-23, séance du Conseil d'administration du 10 juin 1911 : Pourrille bénéficie d'une exonération d'amende de 9/10 encourue pour retards dans la construction d'une école.

(111) Archives de l'Inspection des colonies. Mission Norès, 1919-1920 — rapport N° 143.

(112) Mission Henri, 1921-1923 — rapport N° 97 du 15 novembre 1922.

2) *Le début des travaux et l'influence de la guerre :*

Le programme primitif, approuvé par Picquière le 4 mars 1912, prévoyait l'achèvement du T.A. pour octobre 1916. En fait, avant même que la guerre n'éclate, les travaux avaient pris un retard important. Une note sur leur état d'avancement en février 1914 repousse l'inauguration de la ligne au 14 juillet 1917 (113).

Seul le 1er lot (Soanierana-Anjomakely) fut réalisé sans problèmes et livré dans les délais, le 11 décembre 1913, par une entreprise bien équipée (114). Mais l'exécution des 3 suivants s'accompagna de mécomptes sérieux. Le second (Anjomakely-Ambatofotsy), adjudgé en janvier 1913, laissait prévoir un an plus tard un retard de 7 mois, et ne sera terminé en fait qu'en décembre 1915 (115), ce qui permit d'ouvrir au trafic, le 1er janvier 1916, les 17 premiers kilomètres du T.A. Quant aux 3e et 4e lots, leur marché devait aboutir à des résiliations en 1915 et 1916.

De tels échecs avaient des causes diverses : la carence de l'administration, et plus exactement l'insuffisance des études techniques préalables, pour les 3e et 4e lots, dont les adjudicataires obtinrent la résiliation en leur faveur, pour dépassement de plus d'1/6 de la masse des travaux à effectuer. Mais aussi, carence de l'entreprise dans le cas du 2e lot, où l'on enregistra de graves mal-façons (116).

On relève sur les chantiers des pratiques déplorables. De nombreux accidents de travail, souvent mortels, sont occasionnés par la pratique consistant à attaquer les talus à leur base pour provoquer de grands éboulements (117). Les entrepreneurs incriminent les commandeurs, mais de l'avis de Girod, « seule la crainte de se voir condamner à payer aux victimes d'accidents des indemnités élevées, en rapport avec celles prévues par la loi de 1898 sur les accidents de travail, serait de nature à faire prendre aux entrepreneurs des précautions plus minutieuses » (118). Malgré cela, la main-d'œuvre est d'un recrutement assez facile. Dans l'Imerina méridionale, assez pauvre, un salaire de 1 franc par jour attirait sur les chantiers les éléments inférieurs de la société traditionnelle, les anciens esclaves surtout, qui voyaient là non seulement la possibilité de payer

(113) A.R.M. D-149 bis T.P. (537).

(114) Madagascar, rapport d'ensemble de 1912, pp. 605-606.

(115) Madagascar, rapport d'ensemble de 1915, p. 918.

(116) A.R.M. D-150 T.P. (665) — Le chef de service du T.A. demande que l'entrepreneur soit écarté des adjudications à venir.

(117) *Ibid.* (251) — Lettre du capitaine Chaniot, chef de la 1ère section du T.A., le 7 mai 1914, au sujet du non respect des mesures de sécurité sur les 2e, 3e et 4e lots.

(118) Lettre au Gouverneur Général, le 23 mai 1914. La loi de 1898 ne pouvait être appliquée à Madagascar sans une promulgation par arrêté du Gouverneur Général, à laquelle les employeurs s'opposaient.

l'impôt « moralisateur », mais aussi celle d'échapper aux corvées anciennes, plus ou moins clandestinement maintenues sous la domination coloniale. Mais les notables des communautés rurales, aidés secrètement par les fonctionnaires indigènes, s'efforcent de résister à cette menace de désagrégation de l'ordre ancien. Le résultat de leur action souterraine est de priver épisodiquement le chemin de fer de sa main-d'œuvre (119).

Enfin, le premier fait de travail forcé est observé à la veille de la guerre, et il est entièrement imputable à l'administration. Dès 1911, la constitution d'un domaine forestier du chemin de fer T.A. avait été décidée, pour l'alimentation des locomotives en combustible. Un millier d'hectares ayant été retenus en 1912, leur reboisement fut entrepris par la méthode bien commode des conventions, théoriquement libres, et en fait imposées aux *Fokonolona* (120). L'administration fixant la rémunération de ce travail, on comprend l'opinion émise dans le rapport de 1912. « La main-d'œuvre des *Fokonolona* a été très avantageuse et il y aura tout intérêt à continuer à en faire usage » (121). Après 1920, le procédé devait connaître un singulier développement.

*
* *
*

En août 1914, le Gouverneur Général décide de poursuivre la construction du T.A. Pour cela, il fait mettre en sursis d'appel agents techniques et entrepreneurs, et transmet à Paris le 20 août le projet des travaux de la 4^{ème} section. Beaucoup plus timoré, le ministère se retranche derrière la hausse des coûts due aux circonstances pour retarder le décret d'autorisation : il faut une intervention énergique du successeur de Picquié, Garbit, pour l'arracher en novembre 1915 (122).

Le ralentissement puis le quasi-arrêt des travaux vinrent d'abord de la pénurie de matériaux importés. Sur le 4^e lot, qui aurait dû être livré en mars 1915, l'entrepreneur est arrêté par le manque de dynamite (123). Il achève néanmoins sa tâche tant bien que mal en mai 1916, en obtenant d'ailleurs une résiliation avec indemnité. Mais la malchance veut que, sur les 4 lots suivants, on rencontre les 5 tunnels restant à percer : il en résulte de gros retards (6^e et 7^e lots) et des résiliations (5^e et 8^e).

(119) A.R.M. D-150 T.P. — Affaire Lasnier. Le 4^e lot, près de Behenjy, perd ainsi presque tous ses travailleurs en octobre-novembre 1913. Il faut une intervention énergique de la haute administration pour qu'il les retrouve.

(120) Application de l'article 18 du décret du 9 mars 1902 parfaitement illégitime : l'esprit du texte était que ces conventions, non seulement devaient être libres, mais de plus devaient être d'intérêt strictement local.

(121) Madagascar, rapport d'ensemble de 1912, pp. 655-663.

(122) A.R.M. D-149 bis T.P. — Lettre de Garbit au ministre, 19 juillet 1915. Décret du 9 novembre 1915, promulgué par arrêté du 10 janvier 1916.

(123) Madagascar, rapport d'ensemble, 1915.

Les difficultés furent pires encore dans la réalisation des ouvrages d'art de la 1ère section, qui se déroula dans le contexte d'un conflit permanent entre les fonctionnaires des Travaux publics et le constructeur, l'ingénieur Briant. Ce dernier, excédé, dénonce en mars 1916 « le boycottage systématique de nos travaux et de nos projets » au Gouverneur Général (124). L'examen du dossier fait plutôt ressortir l'incurie du service de la construction du T.A. qui par exemple, refusa en août 1915, après 70 jours d'épreuves, « ineptes » selon Briant, de réceptionner le pont sur l'Ikopa ; décision que devait désavouer ensuite une commission d'arbitrage en octobre 1915. L'autre grand ouvrage de la section, le pont de la Sisaony, eut une histoire bien plus mouvementée. Des inondations en janvier 1914 imposèrent l'établissement d'un nouveau projet, présenté en décembre 1914, mais qui traîna pendant l'année 1915 aux Travaux publics sous prétexte de modifications mineures. Au moment de passer à l'exécution, Briant demanda l'autorisation d'importer les aciers d'un pays allié ou neutre, ce qui était une dérogation au cahier des charges. L'administration refusa... pour donner son accord 6 mois plus tard (125). Mais, les matériaux n'arrivant pas, Briant demanda en janvier 1917 la résiliation du marché, qu'il obtint en juillet. Le pont devait être achevé en régie en 1920 seulement. Son inachèvement, jusque-là, bloqua le T.A. au kilomètre 17. Ponts et viaducs suivants, de la 2ème section, se trouvèrent affectés des mêmes retards. Le concours prévu pour septembre 1914 ne put évidemment avoir lieu. En novembre 1916, la colonie finit par se résoudre à les entreprendre suivant des modalités nouvelles : l'administration ferait établir les projets par ses services, fournirait ciment, fers et aciers, l'adjudicataire étant chargé de la mise en œuvre. L'entreprise locale Thorez réalisa ainsi les 3 grands viaducs de la section entre 1917 et 1920. Ce succès relatif permit à Girod en 1921 de faire l'éloge des capacités de son service (126).

Mais surtout, à partir de 1915, on voit apparaître la crise de main-d'œuvre qui ralentit les simples travaux de terrassement. Le chef du service de la construction du T.A., Jaquet, qui doit achever en régie le 3e lot, porte le problème devant le chef de province de Tananarive en septembre 1916.

« ... Le fait n'est d'ailleurs pas nouveau. Mon prédécesseur fut en butte aux mêmes difficultés et dut, à plusieurs reprises, solliciter votre concours pour inciter les indigènes à se rendre en grand nom-

(124) A.R.M. D-150 T.P. — Ouvrages de la 1ère section.

(125) *Ibid.* (526) — Lettre de Briant au Gouverneur Général, 16 mars 1916, qui ironise sur le service des Travaux publics : « 6 mois, c'est le délai pour que le bon sens reprenne ses droits... »

(126) *Bulletin économique de Madagascar*, 3ème trimestre 1921, p. 221. Discours de Girod, le 25 septembre 1921, à l'inauguration du tronçon Tananarive-Ambatolampy... « Ces beaux ouvrages sont l'œuvre entière des ingénieurs de l'administration et des entrepreneurs de la colonie... » Girod en attribue les plans à son ami Jaquet, alors qu'ils avaient été dressés par le conducteur Giraudeau. De toutes façons, ils sont d'une technique dépassée à l'époque, leur construction en maçonnerie s'expliquant par le manque de spécialistes du béton et de matériaux, et le bas prix des tailleurs de pierre malgaches.

bre sur nos chantiers. Je désirerais que l'administration locale intervienne à nouveau et fasse usage de son autorité pour que l'effectif de nos ouvriers soit augmenté... » (127).

On reconnaît là un appel à la « persuasion administrative », procédure redoutable par son imprécision même, et suivant laquelle les « conseils » de l'administrateur — lui-même aiguillonné par l'autorité supérieure — dans son *kabary* à la population, suivis d'instructions aux fonctionnaires subalternes, avaient force exécutoire. C'est une première étape dans l'instauration du travail forcé. Les populations pouvaient d'autant moins se méprendre qu'au même moment, et par les mêmes procédés, on enrégimentait des « volontaires » pour la métropole (128). La requête de Jaquet allait d'ailleurs très loin : elle réclamait le droit, pour les commis des Travaux publics, de s'adresser directement aux gouverneurs indigènes pour obtenir de la main-d'œuvre. C'était là, inévitablement, déclencher un conflit d'attribution avec l'administration provinciale, très sourcilieuse sur la question du contrôle de ses sujets (129).

Quoi qu'il en soit, la contrainte à peine déguisée assure aux chantiers le nombre d'hommes nécessaire.

« La crise de main-d'œuvre eût été grave si l'administration provinciale n'avait mis une très grande insistance pour que les *Fokonolona* assurent du moins celle nécessaire aux travaux d'intérêt général : construction du chemin de fer... et en général les travaux intéressant la collectivité »,

avoue le chef de province du Vakinankaratra (130), qui pour se couvrir choisit de faire un contresens sur le terme de « collectivité » (131). Les prélèvements abusifs de main-d'œuvre font rapidement sentir leurs effets. Ils expliquent pour une bonne part la crise des subsistances qui frappe la région en 1917-1918 (132). C'est sur une population affaiblie que s'abat, en avril 1919, la meurtrière épidémie de grippe espagnole (133) qui entraîne la désertion et la désor-

-
- (127) A.R.M. D-150 T.P. — Lettre de Jaquet au chef de province de Tananarive le 7 septembre 1916.
- (128) Gontard (M.) — La contribution de Madagascar à l'effort de guerre français, *Annales de l'Université de Madagascar*, série Lettres, N° 5.
- (129) A.R.M. D-150 T.P. — Conflit entre le chef de province du Vakinankaratra, Bensch, et le chef du service régional des Travaux publics à la fin de 1916.
- (130) Province du Vakinankaratra, RE 1917.
- (131) Pris ici dans le sens de collectivité malgache en général, alors que rappelons-le, aux termes du décret de mars 1902, les travaux de Fokonolona devaient concerner strictement la collectivité villageoise.
- (132) Province du Vakinankaratra, RE 1917 — « Les appels exagérés de main-d'œuvre, succédant à l'exode de 3 500 engagés volontaires partis en France, ont amené la désertion des villages et des cultures ».
- (133) Inspection des colonies, Mission Henri (1921-1923) — Rapport N° 93, victimes de la grippe espagnole : Imerina, 21 100 ; Vakinankaratra, 5 184, soit respectivement 4,5% et 3% de la population.

ganisation des chantiers du T.A. jusqu'en septembre 1919 (134). L'administration choisit bien mal son moment — mais a-t-elle le choix ? — pour imposer à la population un effort intensif.

*
* *
*

II — LE RECOURS MASSIF AU TRAVAIL FORCÉ

A. Conjoncture coloniale et travail forcé (1919-1920).

1) La nouvelle impulsion donnée aux travaux en 1919-1920 :

La fin de la guerre ouvre une époque bien différente de celle qu'avait marqué l'autorité, somme toute paternelle, de Picquié. Le mot d'ordre est désormais de pousser au maximum la mise en valeur, pour venir en aide à la métropole exsangue. Le ministre des colonies du Bloc National, Albert Sarraut, trace la ligne à suivre avec son grandiose projet de loi déposé le 12 avril 1921 « portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises ». En ce qui concerne Madagascar, ses propositions ne sont pas nouvelles, mais ne font que reprendre un plan dressé par Girod en 1919 et examiné par la mission d'inspection Norès en 1919-1920 (135). Le zèle des autorités locales avait déjà été stimulé par la dépêche ministérielle du 17 novembre 1919 soulignant l'importance d'une « exécution aussi intensive que possible des Travaux publics destinés à mettre pleinement en valeur notre domaine colonial et à lui permettre de fournir à la métropole les matières premières qu'elle est actuellement obligée d'acquérir à l'étranger ». Dans tous les cas, l'achèvement du T.A. est présenté comme prioritaire (136).

On peut compter sur le Gouverneur général par intérim Guyon (juillet 1919-juillet 1920) pour activer les travaux. Les circonstances le font tout naturellement revenir aux méthodes inflexibles de Gallieni, dont il avait été le chef de cabinet (137). Ce ne sont pas seulement les instructions venues de Paris qui lui commandent d'obtenir des résultats rapides, mais aussi des préoccupations de carrière. Intérimaire mais ayant rang de Gouverneur, il recherche une titularisation, d'autant qu'il sait que le poste de Tananarive est convoité par un clan ennemi, qui pousse Garbít, déjà intérimaire de 1914 à 1917 !

(134) A.R.M. D-151 T.P. (123) — Abandon des chantiers du 8e lot en achèvement, et des viaducs.

(135) A.R.M. D-52 CC — rapports N^{os} 153 à 159.

(136) Sarraut, *op. cit.*, pp. 503-505.

Girod, Note au sujet du programme de grands travaux, *B.E.M.* 1921.

Guyon, Note sur Madagascar. Jointe aux archives de la mission Henri.

(137) Méthodes certes condamnées par l'Inspection Picquié de 1903. Mais qui le sait en 1920 ? En quoi le mythe Gallieni s'en est-il trouvé gêné ?

D'autre part, chez les administrateurs comme chez les colons, il y a pour une fois unanimité : après les sacrifices que s'est imposée la métropole pour vaincre, on doit exiger plus de travail des Malgaches. « Nous sommes en guerre, et si nos camarades se battent au front avec le fusil, nous nous combattons ici avec l'*angady* » écrit en juin 1918 le chef de province de Moramanga pour justifier l'extension de la corvée pour la construction du chemin de fer Moramanga-Lac Alaotra (138). La conférence économique qui se réunit à Tananarive en janvier 1919 réclame à la fois le développement des voies de communications et le rétablissement, à peine voilé, du travail forcé (139).

Or, la conjoncture économique de 1919-1920 fait que, d'un côté, jamais le Tananarive-Antsirabe n'a été plus nécessaire, mais que de l'autre, jamais sa construction n'avait présenté plus de difficultés. Après la crise sévère de 1917-18, l'économie du Vakinankaratra est en pleine reprise : « L'année 1919, particulièrement favorable, a été une année d'abondance pour le producteur » (140), et 1920 est également « une année de grande prospérité ». Celle-ci ne touche guère le secteur productif européen : le graphite ne se relève pas de son effondrement de 1917-18, et les spéculations tentées depuis 1910 (mûrier, céréales tempérées) ont totalement échoué, si bien que « les résultats obtenus à ce jour par la colonisation agricole européenne sont insignifiants » (141). Mais l'agriculture indigène, stimulée par des prix en forte hausse, accroît considérablement ses productions pour le riz, le maïs, les haricots, la pomme de terre, et l'élevage du porc qui alimente de multiples fonderies de saindoux. Le commerce d'exportation achète tout, c'est une véritable ruée qui réjouit l'administration :

« L'extension que prend le mouvement commercial à Antsirabe est tout à fait remarquable. Prévoyant l'arrivée du rail, les compagnies Lyonnaise, Marseillaise et Occidentale, la S.F.C.N., les maisons Moncorgé, Bonnefoy, installent des succursales au chef-lieu » (142). Spéculant sur l'inflation galopante et la pénurie qui sévissent en France, les compagnies de traite font des bénéfices qui suscitent des dénonciations indignées, comme celle du président de la coopérative militaire.

« La Lyonnaise télégraphie à ses agents qu'elle a reçu du maire de Lyon ou du préfet du Rhône la demande de grandes quantités de saindoux, riz, maïs, qui font actuellement défaut dans la région.

(138) A.R.M. D-152 T.P. — Lettre au Gouverneur Général, 3 juin 1918.

(139) *Compte-rendu officiel des travaux de la conférence économique* réunie à Tananarive du 15 au 31 janvier 1919. Tananarive, Impr. Officielle, 376 p. (A.R.M.).

(140) Province du Vakinankaratra, RE 1919.

(141) RE 1920 — Même jugement dans le RE 1923.

(142) RE 1919 — Les exportations de la province sont évaluées à plus de 8 millions, pour 2 à 2,5 millions d'importations seulement.

Elle leur prescrit d'acheter le plus possible pour satisfaire à cette demande... Un agent de cette compagnie me confiait... qu'il y avait actuellement 1 000 frs à gagner par tonne de riz expédiée sur France. Cela peut donner une idée du taux auquel monteront incesamment les prix du riz et des autres denrées... » (143).

Il reste que les profits seraient bien plus élevés encore s'il n'y avait le goulot d'étranglement des transports. Les 8 000 voyages de charrettes, outre leur incommodité, n'ont pu en 1919 évacuer que 4 000 tonnes, soit le tonnage des seuls excédents de riz ; et ceci à un coût rapidement croissant : de 50 à 60 frs la tonne en 1917, à 100-120 frs en 1918, 220 frs à la fin de 1919 et 235 frs en 1920, prix qui devient « prohibitif pour certains produits » (144), alors que le rail demanderait de 14 à 114 frs la tonne (145). Ces transports par charrette sont de surcroît « l'industrie indigène la plus prospère » (146) ; c'est là une cause supplémentaire de mécontentement pour le commerce européen.

De ce qui précède, on peut déjà déduire le caractère inévitable d'une crise de main-d'œuvre, qui en effet « prend de jour en jour une acuité plus grande » (147). Non seulement production et transports retiennent tous les bras disponibles, mais de plus le taux des salaires, maintenu très bas — 1 fr à 1,25 fr par jour — par la pression conjointe de l'administration et des colons, « ne tente nullement une population riche qui retire de ses cultures et de son élevage des bénéfices très supérieurs » (148). La seule solution résiderait dans le recours à un outillage moderne, dans l'agriculture et sur les chantiers de Travaux publics : cet avis du chef de province (149) reste un vœu pieux.

*
* *

Nous avons vu comment dès 1916, l'administration utilisait la persuasion active pour alimenter les chantiers en travailleurs (150). Mais en 1919, une mé-

(143) A.R.M. Chambres de commerce N° 32 (Tanananive) — Procès-verbal du 17 février 1921. Lettre du 14 février 1920 de Bonhomme, président de la coopérative militaire, au juge d'instruction de Tanananive, transmettant un rapport de son agent à Antsirabe. Le 17 février 1921, l'agent général de la Lyonnaise obtient de la Chambre de commerce une plainte en règle contre cet « espionnage » du commerce.

(144) RE 1919.

(145) B.E.M., 3ème trimestre 1921, pp. 219-225.

(146) RE 1919.

(147) *Ibid.*

(148) RE 1919.

(149) A.R.M. D-364 CC — Lettre du chef de province Bensch au Gouverneur Général, le 22 janvier 1920, s'élevant contre le gaspillage de main-d'œuvre, aussi bien publique que privée.

(150) Cf. Province du Vakinankaratra, rapport politique 1921 — « Le recrutement de main-d'œuvre absolument individuelle et volontaire a cessé depuis 1917, l'arrêt coïncidant avec le départ pour France des recrues de 1916-1917 ».

thode plus radicale est mise en place : le *Telopolo andro*, ou corvée rémunérée de 30 jours. Son origine dans la Grande Ile remonte à l'arrêté du 7 avril 1916, qui l'instituait au profit des exploitants de graphite (151). Sur intervention du ministre, ce texte fut rapporté en octobre 1916. Mais, comme si de rien n'était, il sert de base aux rafles de travailleurs effectuées dans la province de Moramanga tout au long des années 1917 à 1920 pour la construction du chemin de fer M.L.A. Dans le Vakinankaratra, la corvée de 30 jours semble dater du premier semestre 1919 : c'est ce que suggère le mémorandum du pasteur Parrot (152). Citant le cas de nombreux indigènes des régions d'Antsirabe et Betafo, d'abord réquisitionnés en mai-juin 1919 comme porteurs pour 2 voyages de Betafo à Miandrivazo, puis expédiés sur les chantiers de route et de reboisement sur le domaine forestier du chemin de fer, il ajoute :

« Ces corvées terminées, dénommées les *30 jours*, bien qu'elles aient duré en moyenne de 40 à 60 jours, et au moment où les susdits cultivateurs se préparaient à labourer leurs rizières...» (nous sommes donc en octobre), « un grand nombre d'entre eux furent expédiés aux chantiers de chemin de fer où la plupart restèrent 60 à 80 jours ».

De nombreux paysans auraient fait ainsi 150 jours de corvée en 1919, pour des salaires dérisoires. Effectivement, après la meurtrière épidémie de grippe espagnole, les travaux du T.A. sont poussés avec énergie. De septembre 1919 à juin 1920, on achève la plate-forme de la 3ème section (9e, 10e, 11e lots) la plus facile il est vrai, et on ouvre les chantiers des 12e et 13e lots (km 98 à 120) adjugés dans des conditions irrégulières à l'entrepreneur Gaillard (153). Les archives administratives sont cependant muettes sur le recrutement de travailleurs pour la période antérieure à janvier 1920. A partir de cette date, nous voyons fonctionner sans heurts apparents la machine de la réquisition, qui d'ailleurs ne laisse pas grand'chose filtrer de la situation concrète de ses victimes.

Le chef de province du Vakinankaratra, l'administrateur en chef de 1ère classe Bensch, qui ambitionne de passer Gouverneur, possède une certaine expérience de la tâche de négrier qui lui est impartie. Jadis, en 1903-1904, chef de district faisant l'intérim de la province de Fénérive, il l'a remplie pour les

-
- (151) J.O.M. du 8 avril 1916 — Les chefs de province sont autorisés à imposer 30 jours de prestations supplémentaires payées pour fournir de la main-d'œuvre aux mines de graphite.
- (152) A.R.M. D-364 CC — « Mémoire présenté à M. le colonel Garbit, Gouverneur Général de Madagascar et dépendances, sur les abus dont la population malgache est victime dans la province du Vakinankaratra », 10 novembre 1920.
- (153) Adjudication de pure forme le 13 novembre 1920, alors que les travaux ont commencé en janvier. L'entrepreneur Gaillard avait déjà été chargé des 10e et 11e lots.

chantiers du T.C.E. ; son zèle avait entraîné des conséquences désastreuses pour la population, qu'il refusa de faire connaître en haut lieu pour ne pas risquer d'être taxé de mollesse et ainsi nuire à sa carrière (154).

Au début de 1920, de l'aveu même de Bensch, le potentiel humain du Vakinankaratra est déjà mis en coupe réglée, aussi bien pour le compte des colons que de l'administration. Il écrit à un collègue :

« Pour vous permettre d'avoir une idée de l'effort que je fournis (sic), je vous dirai que le nombre des travailleurs que je donne (sic) dépasse le chiffre de 1 500 par mois... » (155).

Le Gouverneur Général par intérim Guyon décide de faire appel aux provinces voisines de l'Itasy et d'Ambositra et donne des ordres en conséquence :

« Afin activer travaux construction railway Antsirabe, il est nécessaire que votre province y contribue par contingent permanent 200 manœuvres pour chantier 13e lot... » (156).

Ces ordres sont répercutés sur les districts limitrophes du Vakinankaratra, Ambositra et Faratsiho. Bensch, le 6 mars, fait l'instruction du chef de cette dernière circonscription :

« Mon avis personnel est que votre tâche serait facilitée si vous donniez vos hommes pour 1 mois. C'est le temps de présence que j'ai fixé pour la main-d'œuvre que je fournis à diverses entreprises. Pour le tramway du Lac-Alaotra, c'est également mensuellement que sont relevés les prestataires payés... »

L'essentiel est de donner une apparence de légalité au procédé : telle est la fonction de l'expression *prestataires payés*, qui camoufle mal l'institution du travail forcé. Car, aux termes de la loi coloniale (157) l'indigène ne devait que 8 journées, gratuites d'ailleurs, pour des travaux d'intérêt local ; et l'argument d'une rémunération pour la prestation étendue était fallacieux : le salaire de 1 franc par jour – niveau de 1914 – n'attirait personne. Pour l'administration, il se justifiait par le fait qu'il correspondait au taux de rachat des prestations. Mais on oubliait de préciser que, la masse de la population désirent se racheter, l'autorisation lui en était de plus en plus refusée par les chefs de circonscription (158). En tous cas, les chefs de district comprennent ce que l'on attend

(154) A.R.M. J-143 (ancien classement) — Lettre du chef de province de Féné-rive, Faucon, au Gouverneur Général Gallieni le 28 avril 1904, très sévère pour Bensch.

(155) Lettre au chef de district de Faratsiho, 6 mars 1920.

(156) Télégramme aux chefs de province d'Ambositra et de l'Itasy, 20 et 22 janvier 1920.

(157) Arrêté du 6 mars 1907 réglementant les prestations de Fokonoloña.

(158) Mission d'Inspection Norès (1919-1920), rapport N° 93 et 105 à 111.

d'eux : qu'ils maintiennent sur les chantiers un nombre fixe de travailleurs, régulièrement renouvelés. En mars 1920, les contingents mensuels exigés sont les suivants :

Province du Vakinankaratra (190 000 hab.)	District d'Antsirabe	450
	» Betafo	300
	» Ambatolampy	250
Province d'Ambositra	» Ambositra	200
Province de l'Itasy	» Faratsiho	200

En avril, le système est durci. Guyon est venu inspecter le chemin de fer, et Bensch écrit :

« Le Gouverneur Général a manifesté le désir de voir pousser activement les travaux. Il a décidé que le tronçon Tananarive-Ambohimandroso (77 km) serait ouvert à l'exploitation dans le courant de la présente année et m'a prié d'assurer la main-d'œuvre nécessaire à l'achèvement des 12^e et 13^e lots... » (159).

Or, en un mois, les « prestataires payés » ont tout juste le temps de faire leur apprentissage, et il faut les libérer juste au moment où leur rendement devient intéressant. Bensch décide donc qu'ils resteront deux mois sur les chantiers, mesure que Guyon approuve aussitôt.

Quant aux procédés à mettre en œuvre pour le recrutement, les instructions gouvernementales et provinciales n'en soufflent mot. Mais on peut s'en faire une idée par les réticences et les objections qui s'élèvent au niveau du district, où il arrive que le chef de circonscription défende les intérêts de ses administrés. Ainsi à Ambatolampy, l'administrateur, tout en assurant que « l'achèvement des travaux de chemin de fer... a toujours fait l'objet de (ses) constantes préoccupations... » fait remarquer qu'il est « souvent obligé d'employer des moyens de contrainte ». Le mémorandum Parrot est plus explicite : en avril 1920, en pleine moisson, « une immense rafle de la population masculine » est faite dans toute la province pour les besoins du T.A. Les villages sont cernés de nuit par la garde indigène et au petit matin, on met la main sur « l'ilote récalcitrant ». Mais le procédé le plus courant est la désignation par les gouverneurs indigènes, les chefs de canton et les *mpiadidy*. La corruption étant inévitable chez des subalternes très mal payés à l'époque (160), le poids de la corvée retombe sur les plus pauvres.

(159) Circulaire aux chefs de district, 3 avril 1920.

(160) A.R.M. D-364 CC — Mémoire du pasteur Buschenschütz, 7 novembre 1920. « Pour beaucoup du subordonnés indigènes, ces opérations de recrutement de main-d'œuvre ont été une véritable source de revenus. On se répétait, il y a quelques mois, le taux auquel tel *mpiadidy* faisait échapper aux travaux de chemin de fer... il est extrêmement difficile aux petits fonctionnaires indigènes de se garder de la tentation des pots de vin... »

Ensuite, pour l'administration, il est beaucoup plus difficile de maintenir les hommes sur les chantiers que de les réquisitionner. Car ils s'y voient imposer une tâche disproportionnée avec le nombre de jours à faire. Abandonnant les salaires acquis, parfois à la veille de la paie, les fuyards sont très nombreux (161). Les chefs de district les font alors poursuivre et emprisonner en faisant jouer l'arme commode, mais arbitraire et illégale dans ce cas précis, du code de l'indigénat. Il fallait singulièrement forcer ce texte pour appliquer en la circonstance l'article 15, « refus ou inexécution des services de garde, de patrouilles ou de vigie prescrits par les autorités, l'abandon d'un poste ou la négligence dans ces mêmes services » (162), qui ne pouvait sanctionner en fait que le non-respect des obligations internes du *fokonolona* énumérées dans le décret du 9 mars 1902. Cette répression abusive étant au surplus jugée insuffisante, Bensch en ajoute une autre, motu proprio : tout homme qui rentre chez lui sans son passeport signé par l'entrepreneur doit être considéré comme déserteur et renvoyé sur le chantier. Quant aux fonctionnaires indigènes qui ne les signaleraient pas, ni ne les arrêteraient, ils doivent être punis (163).

Au total, l'effort imposé au Vakinankaratra est très dur. Dans le seul district d'Antsirabe, qui compte 14 000 hommes adultes environ, 5 000 sont frappés par la réquisition de 45 jours à 2 mois du 1er avril au 23 septembre 1920. Les travaux des 12^e et 13^e lots retiennent à eux seuls 1 000 hommes en permanence. Mais dans le bilan de sa gestion qu'il adresse au ministre, Guyon peut souligner l'avancement satisfaisant du T.A., dû notamment, selon l'euphémisme qu'il emploie « à la liaison organisée par le Gouvernement Général entre les chefs de province et le service technique pour le recrutement de la main-d'œuvre » (164).

2) *Le rôle du Gouverneur Général Garbit :*

Le nouveau Gouverneur Général est un personnage aux multiples facettes, et aux ambitions inconciliables, qui reflètent plus encore les contradictions de l'entreprise coloniale française que celles d'un tempérament (165). Dans l'ensemble de la politique de mise en valeur à laquelle il veut attacher son nom, le chemin de fer T.A. lui tient particulièrement à cœur dans la mesure où il se considère comme le véritable fondateur d'Antsirabe, son lieu de séjour favori en dehors de Tananarive. Cette ville lui doit en effet son plan d'urbanisme, son

(161) Le chef de district d'Ambatolampy au chef de province, 14 janvier 1920.

(162) Arrêté du 4 décembre 1912, article 15, infraction N° 3.

(163) Circulaire aux chefs de district, 7 juin 1920.

(164) « Note sur Madagascar et les travaux du Gouvernement Général de cette colonie pendant l'intérim du Gouverneur Guyon », 9 février 1921, 60 pages.

(165) Fremigacci (J.) — « Le second proconsulat d'Hubert Garbit (juin 1920-mars 1923) », article en préparation.

érection en commune (166) et le développement de sa fonction thermale et touristique (167). Garbit va donc essayer tout à la fois, dans le cadre d'une politique qui s'affiche officiellement comme indigénophile, de satisfaire dans l'administration et chez les colons, l'ambition ou la cupidité d'une coterie qui l'a servi dans son ascension, et tout cela en achevant la ligne au moindre coût, car, pour de multiples raisons, ses moyens sont limités. A son arrivée à Madagascar, Garbit croit pouvoir compter sur un emprunt de 300 millions (168) dont l'émission en métropole ne devait jamais être autorisée. Pendant que la colonie attend ce pactole, la métropole pompe les réserves accumulées par la Grande Ile durant la guerre : 8 millions avec l'emprunt de 1918, puis 21 autres avec le 6 % 1920 (169). Or, dans sa hâte d'avancer le T.A., Guyon a passé les commandes de matériel ferroviaire au plus mauvais moment, c'est-à-dire alors que l'inflation de 1919 et du premier semestre 1920 faisait rage. La crise déflationniste de 1921 et 1922 met en péril les finances de la colonie, contrainte de liquider avec de très lourdes pertes les titres de la caisse de réserve.

Sur le chapitre du travail forcé, Garbit doit se démarquer vis-à-vis de certains critiques métropolitains qui gardent en mémoire l'arrêt du 7 avril 1916. Dans ces conditions, la contrainte va revêtir un aspect plus insidieux, multiforme, et son étude nous permettra de mettre en relief la variété et l'étendue des moyens de coercition dont pouvait disposer en fait en permanence le pouvoir colonial.

Le nouveau maître de la colonie fait très vite savoir à Paris qu'il désavoue son prédécesseur, dont il dénonce « le système artificiel de réquisition » :

« Depuis 2 ans, on ne fait plus de politique indigène. On a édifié à tâtons, une sorte d'impérialisme avide ; l'administration semble s'être mise au service des impatiences particulières... elle est devenue un *sorte d'agent recruteur aux bras multipliés* » (170).

Le remède, pour Garbit, est dans la mise en place d'une législation du travail d'inspiration libérale, accompagnée d'une « propagande morale ». En

(166) Arrêté du 13 novembre 1920 (*J.O.M.* du 11 décembre).

(167) — Antsirabe a été classée station thermale par arrêté du 17 mai 1917. — *B.E.M.*, 3ème trimestre 1921, pp. 205-225 — Girod, article cité. L'article développe longuement le projet de liaisons aériennes entre Tananarive d'une part, l'Ouest et le Sud de l'Ile, et l'Afrique du Sud d'autre part, pour une clientèle de curistes acheminés par le train sur Antsirabe. C'est le début du mythe du Tourisme.

(168) *La Tribune*, 13 juillet 1920 — Discours de Garbit à son entrée dans Tananarive le 11 juillet. Cf. également *B.E.M.*, 1er trimestre 1921, pp. 40-62 : Sur les 300 millions, 23,4 sont prévus pour l'achèvement du T.A. et du M.L.A.

(169) Sarraut, *op. cit.*, p. 46. De 1915 à 1920, les souscriptions aux emprunts métropolitains atteignent à Madagascar 37 534 000 francs, soit autant qu'en AOF et AEF réunies.

(170) Lettre de Garbit au ministre, 24 novembre 1920.

fait, il ne s'agissait que d'un retour au régime de la persuasion, enveloppé cette fois de légalisme. Telle était bien l'inspiration de la circulaire du 5 août 1920 (171). Les chefs de circonscription devaient « éveiller le sentiment du devoir et de la responsabilité chez les *fokonolona* » en usant uniquement de « procédés conformes à la volonté de la France libératrice et éducatrice ». Mais, leur était-il précisé, « si vous y tenez la main... les résultats de vos efforts devront être rapides et en même temps durables ». Les intéressés avaient 3 mois pour rendre compte de ces résultats. On peut dire que l'ambiguïté était totale.

Le retour de Garbit à Madagascar entraîne d'autres changements dans le cours des travaux du chemin de fer. Le chef de province Bensch s'était efforcé de maintenir un contrôle administratif, pour toutes les questions non techniques, sur le service de la construction du T.A. ; pour cette raison, il était en butte à l'animosité de Girod, toujours directeur des Travaux publics, et de Jaquet, chef de service du T.A., qui avaient en vain demandé à Guyon la mutation de l'administrateur (172). Garbit, lui, leur donne satisfaction sur-le-champ. Bensch quitte le Vakinankaratra le 23 août 1920, remplacé par un collègue prêt à bien des compromissions, et qui prend à Antsirabe son premier poste de chef de province titulaire, l'administrateur Fraud. Ce dernier, comme chef de district, a fait ses preuves dans le maniement des prestataires (173) ; il va de plus accepter de se charger des responsabilités que l'autorité supérieure veut éluder, et même de fermer les yeux sur des irrégularités, voire des malhonnêtetés, commises avec l'accord tacite du chef de la colonie. Et, en même temps que de Bensch, les Travaux publics obtiennent d'être débarrassés du commandant Olivier, nommé en juin 1918 par le Gouverneur Général Schrameck pour contrôler les finances du T.A. Cet officier d'administration dénonçant alors les scandales dont il avait été témoin, Garbit ordonne une enquête qui aboutit en 1921... à la mise en accusation d'Olivier qui est renvoyé de Madagascar. L'inspection des colonies devait rencontrer les plus grandes difficultés, en 1922, pour rétablir la vérité (174).

Les faveurs du Gouverneur Général s'étendent par ailleurs à certains colons, de sorte que l'adjudication des derniers lots du T.A. va s'effectuer en fonction d'intérêts particuliers. A la fin de 1920, il restait à entreprendre le tronçon Sambaina-Antsirabe (km 120 à 154) formant les 14^e et 15^e lots.

(171) Circulaire du 5 août 1920 « au sujet de l'action administrative à exercer en vue du développement économique de la colonie par un meilleur rendement de la main-d'œuvre ».

(172) Mémoire Guyon (cf. Sources), pp. 111-112.

(173) A.R.M. D-367 CC — Plans de campagne des travaux de Fokonolona 1916. Lettre du 3 novembre 1915 du chef de province de Tananarive au Gouverneur Général, très élogieuse pour les travaux menés par Fraud dans le district de Manjakandriana.

(174) Mémoire Guyon, pp. 107-110 et Mission Henri, rapports N^{os} 22 et 23, affaire Jaquet-Olivier.

Successivement les 6 janvier et 17 mars 1921, leur réalisation est confiée à la société Planche & Gallois, d'une façon tout à fait irrégulière, qui suscite une véhémence protestation du syndicat des entrepreneurs (175). Les adjudicataires n'ont en effet jamais exécuté de travaux publics auparavant. Ce sont des exploitants de graphite dont les affaires sont au point mort par suite de la crise mondiale, qui affecte spécialement leur activité. En attendant des jours meilleurs, ils veulent faire de l'entreprise, dans des conditions qui méritent d'être examinées.

A première vue, le marché n'est pas très profitable. L'administration tire ses prix au maximum, et une comparaison entre les séries de prix de 1913 et de 1921 (176) montre que leur progression est nettement inférieure au taux moyen de l'inflation.

	1913 (2e lot)	1921 (15e lot)	Révision de prix du 13 mai 1922
1) <i>Main-d'œuvre</i>			
(salaires horaires)			
— manœuvre, terrassier	0,08 fr	0,15 fr	0,18 fr
— manœuvre femme petit manœuvre	0,05 fr	0,10 fr	0,15 fr
— ouvrier d'art, tailleur de pierre	0,30 fr	0,35 fr	0,53 fr
<i>NOTE</i> : la journée réglementaire est de 8 heures			
2) <i>Terrassements</i>			
Déblais de toute nature, sauf le roc compact à la mine	0,5 fr le m ³	0,90 fr »	1 fr »
3) <i>Approvisionnements</i>			
Sable de rivière ou de carrière	2,5 frs le m ³	4,35 frs »	4,96 frs »
Pavés de granit : 20 cm x 20 x 15	200 frs les mille	187,05 frs »	213,75 frs »
Pierre cassée pour ballast (le m ³)	2 fr	3,75 frs	4,05 frs
4) <i>Maçonneries</i>			
En moellons ordinaires (le m ³)	12 frs	21,25 frs	24,22 frs

(175) A.R.M. D-149 bis T.P. — Lettre d'Elié, président du syndicat des entrepreneurs, au Gouverneur Général, le 17 janvier 1921.

(176) A.R.M. D-149 bis (0159) : cahier des charges du 2ème lot ; (0440) : cahier des charges du 15ème lot. (0512) : Bordereau de révision des prix pour les 14ème et 15ème lots établi le 13 mai 1922.

Dans l'ensemble, donc, les chiffres servant de base aux travaux de plate-forme ont moins que doublé, alors que les prix à l'importation ont quintuplé. L'administration ne peut évidemment contrôler aussi bien ses coûts lorsque des matériaux importés sont nécessaires, comme c'est le cas pour les ouvrages d'art. Là, elle doit accepter une hausse beaucoup plus forte :

*Prix de revient des ouvrages
au mètre (177)*

— Ouvrages de la 1ère section (construits en 1913-1916).....	1 457 frs
— Viaducs de la 2ème section (1917-1920).....	2 816 frs
— Viaducs de la 4ème section (1921-1923).....	4 740 frs

Pour limiter le prix de revient de l'ensemble, l'administration table sans aucun doute sur une main-d'œuvre à bon marché. Le devis estimatif proposé aux concurrents pour le 15e lot est tellement serré que sur les 9 soumissionnaires, 8 ne proposent aucun rabais et demandent même des majorations atteignant 20% (178). Seuls Planche et Gallois, pour le 14e comme le 15e lot, consentent un rabais, considérable, de 16%. Anomalie qui ne peut s'expliquer qu'à la lumière de ce qui devait suivre. La faveur du Gouverneur Général devait permettre une révision des prix - qui fut effectivement obtenue en mai 1922 sans que des variations du niveau général des prix la justifient ; mais surtout, l'entreprise reposait sur la supputation d'une main-d'œuvre quasi-gratuite, livrée par l'administration provinciale, tout comme jadis en 1916-1917 pour le graphite.

La collusion entre le service de la construction du T.A. et les intérêts privés est tout de suite manifeste. Le contrôleur financier s'étonne de voir les Travaux publics prêter de l'outillage à Planche et Gallois, et l'administration leur fournir de la main-d'œuvre. Quelle est alors l'utilité d'un recours à l'entreprise ? Jaquet répond avec hauteur que les adjudicataires recrutent eux-mêmes leurs travailleurs, et que « le rôle d'un entrepreneur ne se borne pas à recruter des manœuvres, à acheter de l'outillage et à signer des mandats. Il a des fonctions de direction, d'exécution sur le terrain de projets techniques qui sont

(177) *B.E.M.*, 3ème trimestre 1921, pp. 205-225. Girod constate que « cette augmentation est surtout due aux fluctuations considérables qui se sont produites sur les aciers et les ciments importés de France ».

(178) *A.R.M.* D-149 bis T.P. (0426) : Soumissions du 17 mars 1921 (15e lot). Ottino, Mahé, Fourgs 0 % ; Rossignol + 2 % ; Elié, Thorez + 3 % ; Gailard + 5 % ; Faucillon + 20 %.
Le marché des 14e et 15e lots est respectivement de 714 000 et 721 000 francs.

autrement importantes... » et qu'il ne voit pour sa part « aucun inconvénient à ce que la colonie exécute tous ses travaux en régie, si elle possède le personnel et tout le matériel nécessaires » (179).

B. *Contrainte légalisée, contrainte déguisée.*

1) *Aspects du travail forcé sous l'administration de Fraud (1920-1923):*

On ne peut refuser au nouveau chef de province la lucidité. Il se rend parfaitement compte que la crise de main-d'œuvre dans sa circonscription est avant tout une crise des salaires, et plus particulièrement des ciseaux prix-salaires. Il en donne les éléments essentiels dans son rapport économique pour 1920.

- Les entrepreneurs « habitués à la contribution régulière de main-d'œuvre par l'intermédiaire de l'administration, n'ont pas suivi le mouvement de l'élévation des salaires ». Depuis 1914, la journée de travail sur les chantiers (8 à 10 heures) est passée de 0,8 à 1,25 franc. Nous avons vu que l'administration est également responsable de ce bas niveau, par l'intermédiaire de son taux de rachat des prestations.

- Les salaires libres, offerts par les propriétaires malgaches, sont nettement supérieurs, atteignant 2,5 frs (RE 1920) et même 3 frs (mémoire Parrot) pour une journée de 4 à 5 heures seulement.

- Le prix directeur, celui du riz, est passé de 25 à 60/80 centimes le kilogramme. Parrot cite des augmentations beaucoup plus fortes. Un *lamba* de coton : de 2,5 à 25 frs, une *angady* (bêche) également de 2-2,5 frs à 20-25 frs.

Fraud voit donc très bien que l'insuffisance des salaires est « de toutes les causes, celle qui a le plus accentué la répugnance de l'indigène à se rendre volontairement sur les chantiers européens ». L'année suivante, en 1921, la situation s'aggrave avec la crise économique et l'administrateur doit user de litotes : « Les entrepreneurs ayant continué à maintenir bas les salaires des indigènes, on peut dire que l'année 1921 n'a pas été pour la population une période économique heureuse ».

Il est donc confronté à une situation difficile, compliquée encore par les variations de la conjoncture administrative. Avant de s'en aller, son prédécesseur, appliquant à la lettre la circulaire Garbit du 5 août 1920, a ordonné l'arrêt de la réquisition et le retour à la liberté du travail. Conséquence bien prévisible, les chantiers du T.A. se retrouvent à peu près complètement abandonnés. Aussi, tout en étudiant de nouvelles méthodes de recrutement, Fraud prend une mesure conservatoire, qui est le rétablissement du *telopolo andro*.

(179) Lettre de Jaquet au Directeur des Travaux publics, 5 avril 1921 (A.R.M. D-149 bis T.P.).

Ceci, explique-t-il à ses chefs de district (180), parce que la circulaire du 5 août a donné lieu à une « interprétation inexacte » qui a entraîné la désertion des chantiers ; c'est au contraire « pour intensifier la contribution de la main-d'œuvre locale » que le Gouverneur Général a envoyé cette circulaire...

« Les *fokonolona* de la province, qui seront de plus en plus les premiers à bénéficier des travaux d'intérêt général et local, chemin de fer, routes, établissements thermaux et annexes (sic), doivent prêter le concours le plus entier à l'œuvre actuellement en cours dans la province du Vakinankaratra ».

Nous ne nous arrêtons pas ici à la délicate question des parts respectives de la bonne conscience et de l'hypocrisie dans les motivations et l'expression des textes émanant du pouvoir colonial. Les conséquences du rétablissement de la corvée se lisent dans le memorandum Parrot : en octobre 1920, « alors que les paysans malgaches sont les plus occupés aux champs, de véritables chasses à l'homme sont organisées un peu partout dans la province pour les besoins du chemin de fer en construction ». Quant aux récalcitrants, « mauvaises têtes », et « déserteurs », ils sont jetés en prison, la seule nouveauté pour eux étant qu'ils sont condamnés au titre d'un article de l'indigénat différent de celui utilisé précédemment. Non plus le N° 15 – 3ème infraction, mais le N° 15 – 1ère infraction, « refus d'obtempérer sans excuse valable aux convocations régulièrement faites à l'occasion d'enquêtes administratives ou judiciaires » (181). Pour les besoins de la cause, l'administration locale réinventait la technique américaine de l'injonction. Mais en même temps, conscient de l'effort excessif imposé à sa province depuis 2 ans, Fraud lance un cri d'alarme (182) : le Vakinankaratra est à bout, les provinces voisines doivent alléger son fardeau en lui envoyant 1 000 ou 1 500 travailleurs. A cette lettre, le Gouverneur Général choisit de ne pas répondre (183).

La nouvelle méthode de mobilisation de la main-d'œuvre mise en pratique par Fraud à partir du 2 novembre 1920, et qui, de cette date à avril 1921, va permettre l'achèvement des 12e et 13ème lots, est celle des conventions passées avec les Fokonolona. Son grand mérite, pour l'administration provinciale, est de se fonder sur une base légale, le décret du 9 mars 1902, dont l'article 18 stipule :

« Le Fokonolona peut se charger, suivant conventions passées avec l'administrateur pour le compte des services locaux, et moyennant juste rétribution, de l'exécution de Travaux publics tels que fournitures de matériaux, construction de bâtiments, ouverture, réparation ou empiérement de voies de grande communication ».

(180) Circulaire aux chefs de district, 20 septembre 1920.

(181) Pratique exposée par le chef de district de Betafo à Fraud, dans une lettre du 30 octobre 1920.

(182) Lettre au Gouverneur Général, 19 octobre 1920.

(183) Fraud le lui rappelle discrètement le 19 février 1921.

Le chef de province propose donc à l'autorité supérieure d'utiliser les Fokonolona pour l'exécution de tâches fractionnées, conduites en régie pour respecter la lettre du texte. Ce serait un progrès notable sur les pratiques antérieures et il serait enfin possible « d'assurer à la main-d'œuvre des logements et des conditions de vie normales, conditions qui n'étaient pas réalisées jusqu'ici sur les chantiers des entrepreneurs », et tout cela en gagnant un ou deux ans dans la construction du chemin de fer (184). Nous ajouterons le dernier avantage du système : en cas de non-respect des engagements pris, le Fokonolona pouvait être puni non plus au titre douteux de l'indigénat, mais par les sanctions collectives prévues par le décret de 1902, véritablement providentiel (185).

Sur le terrain, les populations ne purent guère constater de changement. Les avantages sociaux restèrent théoriques dans la mesure où l'on continua à livrer la main-d'œuvre des Fokonolona aux entrepreneurs privés, ce qui, de l'aveu de Fraud lui-même, « provoqua les mêmes abus que la réquisition » (186). Les conventions passées avec les Fokonolona l'étaient-elles librement ? Rien n'est plus douteux. Le Gouverneur Général les qualifiait d'ailleurs « d'expédient provisoire destiné à faciliter la transition entre la réquisition et le travail libre... » (187). Cette corvée camouflée donne un rendement rapidement décroissant et dès le 19 février 1921, Fraud doit constater qu'elle va, à son tour, faire faillite, car les travailleurs « recommencent à désertir en masse malgré les punitions collectives ou individuelles. Leur fatigue est telle qu'ils sont contents d'être mis en prison ou de payer de fortes amendes... ». Seul, le Vakinankaratra ne peut s'en sortir (188).

*
* *

Il faut donc trouver autre chose. La solution vient cette fois de Garbit en personne, qui suggère de mettre en œuvre la récente législation du travail par laquelle il a inauguré son proconsulat (189). Il s'agissait en l'occurrence « d'amener progressivement les Malgaches aux contrats de travail individuels » (190). Une circulaire, du 22 mars 1921, vint exposer aux chefs de circonscription les méfaits de la réquisition et les vertus du libéralisme en matière de relations du travail.

(184) Lettre au Gouverneur Général, 19 novembre 1920.

(185) Décret du 9 mars 1902, article 25 : « La contrainte par corps sera exercée, soit contre les récalcitrants si ceux-ci sont la majorité, soit contre les *ray aman-dreny* (Anciens) du Fokonolona ».

(186) Lettre au Gouverneur Général, 7 septembre 1921.

(187) Lettre du Gouverneur Général à Fraud, le 26 février 1921.

(188) Fraud au Gouverneur Général, 19 février 1921.

(189) Arrêtés des 19 et 20 août 1920 sur les commissions de travail et les contrats de travail.

(190) Le Gouverneur Général à Fraud, 26 février 1921.

Nous savons peu de choses sur les résultats de l'expérience dans le Vakinankaratra, sinon qu'ils furent médiocres. Mais nous avons la contre-épreuve, fort inquiétante, fournie par la province voisine d'Ambositra, commandée par le redoutable administrateur Marchand (191). Ce dernier, moins respectueux des principes et des textes que son collègue Fraud, maintient la corvée des « trente jours », en fait 60, pendant tout 1920 et 1921. A partir de février 1921, cependant, elle se limite à la fourniture, en permanence, de 50 hommes aux chantiers de reboisement du T.A. d'Andranomanelatra. En compensation, pour déférer aux désirs exprimés par l'autorité supérieure (192), Marchand promet de fournir aux chantiers des 14^e et 15^{ème} lots, distants de plus de 100 kilomètres d'Ambositra, 250 engagés pour un an. Les ordres qu'il donne ont le mérite de la clarté.

« Il faut, sans que j'aie besoin d'insister outre-mesure, que 250 hommes s'engagent pendant un an, pour éviter le retour à la corvée ancienne. Faites un large appel aux volontaires... Si vous ne trouvez pas de volontaires, entendez-vous avec les Fokonolona de chaque canton, et que les Fokonolona s'arrangent entre eux... » (193).

Les districts d'Ambositra et d'Ambatofinandrahana se voient taxés de 200 hommes et 50 hommes respectivement. Les contrats de travail doivent être visés par le chef de district. Celui d'Ambositra s'exécute, en signalant qu'aucun engagé n'était volontaire... Et pour cause : le salaire de 1,25 fr proposé aux victimes de cette nouvelle corvée d'un an était inférieur au salaire courant à Ambositra, de 1,5 fr, niveau déjà très bas. Mais Marchand reçoit de Garbit, tenu informé par l'entrepreneur, un témoignage de vive satisfaction ; son succès, dans l'esprit du Gouverneur Général, en appelle d'autres : « Je suis persuadé », écrit ce dernier « que le chiffre de 250 indiqué n'est qu'un minimum que vous pourrez largement dépasser... ».

Mais, comme il arrive habituellement, les « engagés » ne tardent pas à prendre la fuite. Le 4 septembre 1921, Gallois signale déjà 120 déserteurs. Marchand ouvre alors un registre spécial d'indigénat, et en septembre-octobre 1921, condamne 19 hommes à la prison pour « refus d'obtempérer aux convocations administratives » et « faux renseignements donnés aux agents de l'autorité... ». L'attendu est révélateur : « envoyé pour travailler au chemin de fer, s'est évadé (sic) d'un chantier ». Le recours à l'indigénat était d'autant plus illégal que pour les conflits du travail, l'ancienne juridiction des conseils d'arbitrage venait

(191) Fremigacci (J.) — *Ordre économique colonial et exploitation de l'indigène...* Archipel, N° 11 (1975) p. 177-222.

(192) Lettre du Directeur des affaires indigènes à Marchand, le 10 février 1921, exposant que le Gouverneur Général donne l'ordre exprès de favoriser le recrutement de main-d'œuvre pour Gallois.

(193) Marchand à ses chefs de district, 22 février 1921.

d'être réorganisée (194) ; et qu'en première instance, le fameux code ne pouvait être appliqué par le chef de province, mais par les seuls chefs de district. En fait, Marchand y recourt parce que son subordonné d'Ambositra s'est refusé à punir les fuyards.

Enfin, sans renoncer à la méthode qui précède, l'administration provinciale, à partir de juillet 1921, en met en vigueur une autre, imaginée par le chef de district d'Ambatolampy, et sans nul doute la plus satisfaisante pour l'idéologie officielle comme pour la pratique administrative quotidienne. Elle consiste à confier des tâches nettement délimitées, pour un prix convenu avec l'entrepreneur, aux *fokonolona*, qui organiseront eux-mêmes leur travail sous la surveillance de leurs propres chefs, *ray aman-dreny* et *mpiadidy*.

C'est de cette manière, essentiellement, qu'avancèrent les travaux des 14e et 15e lots. Le 7 septembre 1921, Fraud, dans un rapport optimiste, signalait « l'enthousiasme des indigènes qui ont fait passer en un mois (août 1921) 7 à 8 000 indigènes sur les chantiers, sans aucune pression administrative et dans le seul désir de terminer les travaux » (195). L'administration provinciale n'enregistrait plus aucune plainte. N'était-ce pas là une preuve de l'excellence du système ? Bien mieux, la rémunération étant notoirement insuffisante, Fraud croyait pouvoir assurer que c'était, non pour des salaires, mais « dans l'intérêt général et en raison des conséquences économiques qui suivront l'arrivée du rail » (196) que les communautés villageoises acceptaient cet effort. Ce thème alimente les adresses et discours triomphalistes effectués lors de l'inauguration partielle du T.A. à Ambatolampy en septembre 1921 (197). En fait on atteignait la forme la plus élaborée, parce que tout à la fois la plus habile, la plus discrète, et la plus efficace, de la contrainte. Les rapports de l'Inspecteur des colonies Demongin en avril 1922, et du Directeur des affaires indigènes Berthier, en novembre 1922, ne laissent aucun doute à cet égard (198).

*

* * *

De telles méthodes de recrutement laissent évidemment présager de déplorable conditions du travail sur les chantiers. Constatant que « le moteur humain est jusqu'ici le seul employé », Fraud avait émis le vœu, aussi rituel que platonique, qu'un « outillage perfectionné lui soit substitué, afin d'abais-

(194) Décret du 10 juin 1921.

(195) Rapport de Fraud au Gouverneur Général, 7 septembre 1921.

(196) Rapport du Directeur des affaires indigènes Berthier, 20 novembre 1922.

(197) Cf. Annexe I.

(198) Mission Henri, rapport N° 49.

ser le prix de revient et par contre-coup de payer un peu plus l'ouvrier indigène » (199). Mais pourquoi en irait-il ainsi dans une structure économique fondé sur le travail servile ? Les travailleurs forcés doivent arriver sur le chantier avec une *angady* et une *sobika* (panier) : s'ils ne les ont pas, l'entrepreneur les fournit moyennant une retenue abusive sur salaires pour « location d'outils ». Ils se voient ensuite imposer une tâche trop lourde, de l'ordre de 5 m³ de terrassements par jour, ce qui les contraint à se faire aider par leurs femmes et leurs enfants (200) ; malgré cela ils doivent rester sur le chantier jusqu'à 7 semaines avant d'être libérés. Pendant tout ce temps, ils vivent dans les conditions les plus précaires. Rien n'est prévu pour leur logement, dont la charge retombe sur les villages les plus proches du chemin de fer. Il en est de même pour l'alimentation ; chaque travailleur doit apporter sa provision de riz, ou bien s'en procurer dans les environs, ce qui lui fait encore perdre du temps. Malgré la réglementation (201) la carence du service médical est à peu près complète. En avril 1920, une tournée du médecin-chef de l'A.M.I. révèle une très grave morbidité, également dénoncée dans le mémorandum Parrot (202).

Le salaire prévu de 1,25 franc par jour, déjà faible est pourtant encore bien supérieur au salaire effectivement versé. Les tâches exagérées, les mauvais traitements qui sont d'un usage courant (203), font fuir les travailleurs parfois à la veille même de la paie, ce qui est tout bénéfique pour l'employeur. Et surtout, le système des tâches de Fokonolona permet de masquer à la fois le niveau infime des salaires réels, et les profits vraiment excessifs de l'entrepreneur.

Berthier note que le *Fokontany* d'Iavonarivo, distant de 40 kilomètres du chantier, a mobilisé 300 hommes pour exécuter, entre le 16 et le 28 octobre 1922, une tâche de 3 483 m³ de terrassements, payés 0,25 fr le mètre cube ; soit pour la journée de travail, une rémunération de 24 centimes, dans l'hypothèse, peu vraisemblable, « où *mpiadidy* et notables ne percevront aucune rétribution ». De toutes façons, l'administration laisse les indigènes se débrouil-

(199) RE 1920.

(200) Observation de Berthier, montre en main : un porteur de *sobika*, dans un travail de remblai, peut difficilement déplacer plus d'1 m³ en 10 h. De son côté, Demongin est indigné par le spectacle d'enfants ruisselant de sueur, et s'en prend à l'argument cynique consistant à affirmer que les indigènes, de toutes façons, se soucient peu de l'hygiène pour leurs enfants.

(201) Arrêté du 27 mars 1911, art. 16 : L'entrepreneur doit prendre à sa charge le service médical de l'entreprise.

(202) *Ibid.* : « En avril 1920, 135 hommes venant de l'Ouest chaud de la province furent envoyés au chemin de fer : une vague de froid en tua 10 peu après ».

(203) A.R.M. D-149 T.P. : Un employé de Gallois bat un commis européen des T.P. en janvier 1923. Gallois lui-même est « de caractère violent ». Enfin, chez les commandeurs, la brutalité est habituelle, vis-à-vis des travailleurs.

ler entre eux pour se répartir la somme. L'inspecteur Demongin pousse ses observations plus loin. Relevant qu'un Fokonolona a touché, pour 3 000 m³ de terrassements ayant requis 75 hommes pendant 50 jours, la somme de 900 frs, il rapproche ce chiffre de celui qu'a encaissé l'entrepreneur pour ce travail : 0,90 fr le m³ x 3 000, moins les 16% de rabais de l'adjudicataire, soit 2 268 frs. La marge bénéficiaire est de 150%. La conclusion s'impose d'elle-même : « les intérêts légitimes des indigènes sont sacrifiés au profit d'un intermédiaire dont le rôle est trop sensiblement réduit pour motiver un aussi fort prélèvement sur le prix du travail payé par l'administration » (204). A cette remarque, nous pouvons donner une portée très générale : le travail forcé est la base économique de l'oligarchie maîtresse de Madagascar à l'époque. Si au départ, c'est le manque de moyens financiers qui a empêché la mécanisation du travail, une fois le système politico-économique mis en place, aucune machine n'est plus rentable. Le Directeur des Travaux Publics Girod en donne la démonstration, pour conclure que « les terrassements des routes et l'infrastructure des voies continueront donc en général à être exécutés avec la pelle et la pioche » (205).

2) *L'achèvement des travaux :*

D'expédient en expédient, le T.A. s'achemine vers un pénible achèvement. En juin 1920, la plateforme des 3 premières sections était terminée, soit 98 km. Mais le train s'arrêtait toujours à Ambatofotsy, au kilomètre 17. Deux facteurs l'empêchaient d'aller plus loin. Le manque de rails, tout d'abord, jusqu'à la fin 1920 : à cette date, la colonie commença à recevoir des rails usagés, provenant du démantèlement des fortifications allemandes de Metz, qui servirent à équiper le tronçon Ambatofotsy-Ambatolampy (46 km) (206). Ensuite, l'avancement très lent de la construction des ouvrages d'art. Sur la section Behenjy-Ambatolampy, tous sont bien livrés en 1920... sauf un, le moins important, un pont de 47 mètres sur l'Andromba à la sortie de Behenjy, dont le marché est passé seulement en août 1919, avec celui des ouvrages de la section suivante (207). L'achèvement de ce pont en septembre 1921 permet une première inau-

(204) Rapport cité N° 49.

(205) *B.E.M.* 1er trimestre 1921, pp. 40-61 — Note de Girod, concernant le programme de grands travaux à entreprendre sur une période de 15 ans. « Il ne faut pas laisser s'établir de légendes et laisser croire qu'il n'y a qu'à augmenter le machinisme à Madagascar pour régler la question de la main-d'œuvre... » Les concasseurs, les excavateurs, les pelles à vapeur, ne sont pas rentables. Girod fait une exception pour le transport des déblais par Decauville.

(206) *B.E.M.* 3ème trimestre 1921, pp. 205-225, article cité.

(207) *A.R.M.* D-150 T.P. (577) — Marché du 22 août 1919 avec l'entreprise Ottino pour les ponts de l'Andromba, d'Ihazolava, Onive I et II et Ilempona. La même entreprise devait également réaliser les 4 viaducs de la 4ème section.

guration, à Ambatolampy le 25 : ce jour-là, Girod crut pouvoir promettre que le rail atteindrait Antsirabe en octobre 1922. Il se trompait encore d'une année.

*
* *
*

Paradoxalement, c'est une tentative pour remettre un peu d'ordre, de régularité administrative et de justice sociale dans l'entreprise du T.A. qui va engendrer les nouveaux retards. La mission d'inspection Henri (1921-1923), plus heureuse que sa devancière de 1917 qui s'était laissée abuser, découvre en mars-avril 1922 une incroyable gabegie dans le service de la construction dirigé par Jaquet (208). Les différentes comptabilités sont ou inexistantes ou truquées depuis 1917. D'où d'innombrables gaspillages : le service ne sait par exemple où sont passés 20 km de rail, 3 500 traverses... La passation et l'exécution des marchés ont été accompagnées des irrégularités les plus graves, commises au profit d'intérêts particuliers : appels d'offre de pure forme qui, prévoyant une livraison immédiate, ne pouvaient concerner que le seul détenteur momentané des stocks existants ; marchés de gré à gré passés en tâches fractionnées permettant d'éviter l'appel à la concurrence imposé pour les gros travaux ; surveillance très insuffisante des travaux, qui fait craindre de nombreuses malfaçons... De plus, chargée d'arbitrer le conflit Jaquet-Olivier, la mission est entraînée à des découvertes bien gênantes. Jaquet et ses supérieurs avaient acquis depuis longtemps de vastes terrains autour de la future gare d'Antsirabe (209). Pour les faits qui lui auraient valu d'être traduit en Conseil d'enquête, pour une rétrogradation certaine, Jaquet est couvert par la loi d'amnistie du 29 avril 1921. Mais il est remplacé à la tête du service par un officier du Génie, le commandant Chanot : avec ce dernier, collusions et compromissions fructueuses pour les entrepreneurs prennent fin.

Dans le même temps, les critiques de l'inspection, suivies de contre-enquêtes, ébranlent tout le système édifié sur le travail forcé en provoquant un certain flottement dans l'administration provinciale. Celle-ci continue ses recrutements par voie de contrainte sur les *fokonolona*, mais elle le fait pour ainsi dire honteusement, en imposant aux subalternes une véritable loi du silence. En octobre 1922, l'enquête du conducteur des Travaux publics Douyère n'obtient auprès des *mpiadidy* et des *ray aman-dreny* que des réponses parfaitement conformistes (210). Il en eût été de même de celle du Directeur des affaires indigènes, Berthier, en novembre 1922, si ce dernier n'avait incidemment trouvé une preuve écrite de l'emploi de la contrainte, dans une lettre de notables

(208) Mission Henri, rapports N^{OS} 20 et 21 — « Situation déplorable, désordre complet, fort onéreux pour les finances de la colonie », résume le chef de mission.

(209) Mission Henri, rapports N^{OS} 22 et 23.

(210) Voir Annexe II.

villageois. Officiellement, d'ailleurs, les chefs de province et de district ne sont pas responsables, les ordres sont venus du gouverneur principal de Betafo (211). Les chefs de district, pour leur part, continuent à affirmer que tout va pour le mieux, les *fokonolona* sont « animés du désir de voir le rail atteindre rapidement Antsirabe », et pour cela « ont volontairement consenti à fournir de la main-d'œuvre aux travaux du chemin de fer » (212). A Betafo, même, « la contrainte s'exerce si peu... » que des *fokonolona* demandent à leur gouverneur principal de leur « faire obtenir l'appui moral de l'administrateur pour mener à bonne fin les travaux commencés » (213). Langage bien ambigu ! Le chef de district d'Antsirabe, lui, n'aperçoit aucun problème :

« Il n'y a pas de murmures dans le district relativement aux travaux de chemin de fer ; il y a simplement quelques individus mal intentionnés comme il s'en trouve partout, qui conseillent à la masse de ne pas travailler. Mais l'immense majorité de la population reste docile et satisfaite. Elle attend avec impatience l'arrivée du rail qui lui permettra d'écouler ses produits ».

Cependant, les populations ne mettent pas longtemps à percevoir un relâchement de l'autorité. Ayant depuis 1921 transféré la contrainte au niveau de leurs subalternes, et dans les relations à l'intérieur des *fokonolona*, les administrateurs ne peuvent plus guère, sans se contredire, recourir à l'arme routinière de l'indigénat. Dans le Vakinankaratra, le trop célèbre article 15 n'est plus appliqué aux travailleurs à partir d'avril 1922, et ceci permet au chef de district d'Antsirabe de se retrancher derrière le fait qu'« il n'y a pas eu un seul indigène mis en prison pour ne pas être allé travailler au chemin de fer ».

Les enquêtes faites en octobre 1922 par les agents du T.A. sur ordre du nouveau chef de service, et qui laissent apparaître les doutes du *Fanjakana* sur la légitimité de ses méthodes, entraînent des désertions massives. Sur le 14e lot, un chantier perd 56 hommes sur 93 après le passage du conducteur Douyère. Les ouvriers, très justement, font remarquer au *mpiadidy* : « voici un Européen appartenant à l'administration qui dit qu'on ne doit pas obliger les gens à venir travailler au chemin de fer. Dans ces conditions, nous partons ». Sur les chantiers du 15e lot, les effectifs venus du district de Betafo passent de 700 à 400. Les travailleurs des *faritany* de Manandona et d'Ambano (district d'Antsirabe) désertent en bloc. L'administration ne parvient à combler les vides qu'au prix

(211) Rapport Berthier, pièce N° 28 — Lettre des notables d'Anjanapara du 30 octobre 1922 précisant « les ordres donnés par M. le gouverneur principal de Betafo à Anjanapara le 22 octobre 1922 nous invitant et nous obligeant à aller terminer notre part au chemin de fer sur les chantiers de M. Gallois ».

(212) L'administrateur Richard, chef de district d'Antsirabe, au chef de province, le 9 novembre 1922. Lettre transmise au Gouverneur Général.

(213) L'administrateur Ambroise, chef du district de Betafo, au chef de province, le 8 novembre 1922 — Lettre transmise au Gouverneur Général.

d'une rotation très rapide de la main-d'œuvre. Sur les 669 travailleurs du 15e lot le 9 novembre, 562 sont arrivés depuis le 1er. Par la suite, en 1923, la crise de main-d'œuvre devient permanente.

*
* *
*

Ces nouvelles données, s'ajoutant au changement intervenu à la tête du service du T.A., placent dans une position difficile certains entrepreneurs, et d'abord l'adjudicataire des 14e et 15e lots, Gallois. Ce dernier adresse plainte sur plainte du Gouverneur Général (214) et, par une démarche courante à l'époque chez les colons, demande le limogeage du nouveau chef de service, Chaniot, accusé d'avoir fait désertier la main-d'œuvre, « d'avoir fait circuler dans la population des propos désobligeants et même diffamatoires » (215) et même « d'oublier l'intérêt public pour arriver à nous ruiner » (sic).

En décembre 1922, devant la perspective d'avoir à payer de lourdes pénalités de retard, Gallois sollicite la résiliation à l'amiable de ses marchés. Pour cela, il dispose d'au moins un argument valable, qui est la mauvaise qualité des études préalables faites par le service technique en 1920. Le volume et la difficulté des travaux ont été en effet sous-estimés. Aussi la commission de résiliation, sous prétexte que « l'intérêt supérieur de la colonie justifie une solution radicale et rapide permettant de reprendre immédiatement les travaux » (216) se montre d'une étonnante mansuétude pour l'entrepreneur. Pour ses évaluations, elle retient les calculs et les chiffres qu'il avance, et ne demande même pas à entendre le commandant Chaniot, dont les avis motivés étaient, il est vrai, très défavorables à Gallois (217). Il en résulte que, à la suite de l'arrêt de résiliation du 28 février 1923, celui-ci peut toucher à peu près la totalité du bénéfice escompté sur les travaux restant à exécuter. Le contentieux n'est pas pour autant réglé entre l'administration et l'entrepreneur, ce dernier prenant prétexte des retards dans le versement de ses indemnités pour présenter, en des termes souvent injurieux pour les fonctionnaires, de nouvelles exigences financières (218). Il finit par y renoncer en août 1923, devant la proposition de porter le différend devant le Conseil du Contentieux administratif (219).

(214) A.R.M. D-149 bis T.P. — Affaire Planche et Gallois.

(215) Plainte de Gallois du 27 novembre 1922.

(216) Note de présentation au Conseil d'administration de la colonie de l'arrêt de résiliation du 28 février 1923.

(217) Chaniot au Directeur des Travaux publics, le 11 février 1923 : « La résiliation telle qu'elle est proposée... est en somme une prime au retard qui constituerait un précédent des plus fâcheux ». Le dossier joint démontre le caractère exorbitant des prétentions de l'entrepreneur.

(218) Lettre de Gallois au Directeur des Travaux publics par intérim Palu, 30 mai 1923, demandant 35 000 frs de plus.

(219) Lettre du Directeur des Travaux publics p.i. au Gouverneur Général p.i., 17 août 1923.

En tous cas, l'administration se trouve dans la difficile situation d'avoir à reprendre des chantiers en régie au milieu d'une population hostile. Le recours à la persuasion simple, demandé par Chaniot (220), même accompagné d'une forte augmentation et d'une paie régulière des salaires, ne donne guère de résultats. De mars à septembre 1923, les chantiers n'ont que le cinquième de la main-d'œuvre qui leur serait nécessaire (221). De sorte qu'il faut constamment différer l'ouverture de la ligne. Lorsque le premier train entre en gare à Antsirabe, le 15 octobre 1923, c'est au milieu de l'exaspération du commerce local qui a déjà plus de 1 000 tonnes de marchandises en souffrance (222).

C. Le bilan de l'entreprise.

1) Les suites :

Loin d'assurer leur réputation de colonisateurs, l'entreprise du T.A. devait être fatale à la carrière de ses principaux protagonistes locaux. Jaquet, en premier lieu, n'échappe pas à un jugement féroce de l'Inspecteur Général Henri, ancien collaborateur et ami de Picquie, qui trouve là une excellente occasion de régler ses comptes avec les hommes qui avaient jadis inspiré la campagne du *Progrès* (223). Cet éreintement empêche Jaquet de revenir à Madagascar. Il est alors affecté en A.E.F. sur la demande pressante du Gouverneur Général de cette colonie, qui n'est autre qu'Augagneur ; et ceci, malgré les réserves formulées par l'inspection des Travaux publics coloniaux qui craint « que l'affectation de ce fonctionnaire à un service embryonnaire, quoique chargé d'intérêts considérables comme celui de l'A.E.F. ne produise des effets encore plus fâcheux (qu'à Madagascar) pour les finances de la colonie » (224). Le supérieur

-
- (220) Lettre au Directeur des Travaux publics, 9 mars 1923 — Les esprits sont si bien façonnés par un certain langage que la lettre est interprétée comme une demande nouvelle de réquisition de travailleurs.
- (221) Lettre de l'entrepreneur Elié au Directeur des Travaux publics, 25 août 1923.
- (222) A.R.M. Chambre de commerce N° 32 (Tananarive) — Procès-verbal du 9 septembre 1923 : protestations des colons d'Antsirabe et d'Ambositra contre les retards dans l'ouverture du T.A.
- (223) Mission Henri, rapport N° 21 — Jaquet : « un mauvais administrateur et un très médiocre technicien, qui n'a dû sa brillante carrière qu'à l'intrigue et à de hautes protections avouées ou occultes, mais qui n'aurait jamais dû dépasser le grade de conducteur ». Le rapport N° 114 met nommément en cause l'action de la loge « la France australe », dont Garbit, Girod, Camo (magistrat), Vally (directeur des finances) sont membres.
- (224) A.R.M. D-150 T.P. — Affaire Jaquet. Rapport de l'Inspecteur Général Boutteville au ministre des colonies, 22 janvier 1924, qui conclut, résigné, que si Augagneur demande Jaquet, « c'est qu'il a la certitude d'obtenir de bons services de cet agent... on ne peut que faire confiance sur ce point à ce haut fonctionnaire... »

hiérarchique de Jaquet, Girod, n'est pas non plus épargné : c'est la fin de sa carrière à Madagascar, après 16 années de règne sur les Travaux publics (225).

Mais la mission Henri fait aussi le procès de l'administration générale de la colonie. C'est qu'il lui faut démontrer qu'une bonne colonisation, comme le proclame à l'époque Albert Sarraut, est possible, et que s'il y a abus, ils sont le fait des individus. Dans cette perspective, l'inspecteur Demongin rédige un rapport qui en principe, condamne tout recrutement de main-d'œuvre par la contrainte, quelle qu'en soit la forme. Mais son postulat de base, suivant lequel il était possible d'offrir un salaire décent aux travailleurs, et des profits normaux aux entrepreneurs, le tout avec un prix de revient acceptable pour les finances de la colonie, était singulièrement irréaliste. Aussi les critiques adressées au chef de province Fraud ne sont guère convaincantes, dans la mesure où elles le font plutôt apparaître comme un simple bouc-émissaire.

Il eût fallu incriminer l'organisation administrative. Le découpage territorial, juxtaposant des provinces de dimensions assez réduites (226) sans liens entre elles, se conjugait avec la déconcentration du pouvoir colonial pour faire peser sur une population limitée l'écrasante charge des travaux de « mise en valeur ». Le problème se pose en termes identiques à la même époque, dans la province de Moramanga, victime du chemin de fer M.L.A. Il faudra attendre le regroupement des provinces en grandes régions, après 1927, pour réaliser une adéquation partielle entre le cadre administratif et les entreprises économiques d'envergure. Il était facile, également, de mettre en avant, comme justification, la conjoncture. Le chef de la colonie ne la définissait-il pas lui-même comme une période de transition, nécessairement difficile, entre un régime récent de contrainte brutale, et un régime, qui restait à instaurer, de liberté du travail (227). Demongin est bien obligé de reconnaître l'impossibilité de ne pas tenir compte d'une telle situation (228).

Fraud se défend donc avec habileté, sans même se retrancher derrière l'argument commode de la responsabilité évidente de l'autorité supérieure. En conséquence, il est couvert par son Gouverneur Général, qui répond aux demandes de sanction de l'inspecteur Henri en le proposant pour un avancement en

(225) Rapport cité N° 21 — « M. Girod, qui a poussé M. Jaquet dans sa carrière et l'a toujours couvert ; qui s'est en outre par trop désintéressé de la construction du T.A., a sa large part de responsabilité dans la déplorable situation dénoncée par l'inspection ». Les ambitions de Girod concernant un véritable « gouvernement général technique » sont d'autre part exécutées dans le rapport N° 24, sur l'« Inutilité d'une Direction générale des Travaux publics ».

(226) Madagascar compte à l'époque 21 provinces ; le Vakinankaratra, 190 000 habitants sur 13 500 km².

(227) Mission Henri, réponse du Gouverneur Général au rapport N° 48.

(228) Demongin, rapport cité — « Il est difficile de ne pas tenir compte des circonstances, et de ne pas admettre que les faits ont pu parfois faire fléchir la rigueur des principes ».

grade et la Légion d'honneur. Après le départ de Garbit, en mars 1923, Fraud est muté à Fianarantsoa, ce qui est plutôt une promotion. Il y reçoit un accueil triomphal des colons, qui lors de sa réception, se livrent à une attaque violente contre la mission d'inspection (229).

Finalement, le dossier du chemin de fer T.A. apparaît comme un élément dans le vaste contentieux qui oppose l'oligarchie locale, Gouverneur Général en tête, aux missi dominici venus de Paris. A Tananarive, les bénéfices réalisés par Gallois dans l'entreprise du T.A. servirent à financer un nouveau journal, l'*Information* qui, dès sa naissance en novembre 1922, déchaîne une campagne contre la mission Henri (230). Après mars 1923, le conflit est transféré à Paris, et devait se terminer par la mise à la retraite forcée de Garbit au début de 1924. Dans la décision de Sarraut, un reproche aurait été décisif : le coût humain trop élevé de la construction des chemins de fer (231).

2) *Le bilan économique et social :*

Sur le plan strictement financier, la gabegie et les errements divers relevés dans la construction de la ligne furent très largement compensés par le prix de revient dérisoire de la main-d'œuvre. En septembre 1921, Girod estimait que le coût total du T.A. ne dépasserait pas 30 476 000 francs (232). En additionnant les dépenses indiquées par les documents budgétaires annuels de 1911 à 1924, nous arrivons au chiffre de 31 668 000 francs (233). Par rapport aux prévisions faites en juillet 1914 - 18 452 000 francs - ceci représentait un dépassement de 72 %, qui n'était qu'apparence. La conversion des francs courants en francs de 1914 donne en effet un coût réel de 16 215 000 francs-or (234). Bien mieux, si l'on estime, après examen du calendrier des travaux, que la tâche était achevée à moitié à la fin de 1918, et ceci pour un prix de 14,59 millions de francs

-
- (229) A.R.M. Chambres de commerce N° 13 (Fianarantsoa) — Procès-verbal du 1er juillet 1923. Discours du président Laborde : « Nous savons tous quelle fut votre infatigable intervention pour fournir à cette œuvre de civilisation et de progrès (le T.A.) toute la main-d'œuvre nécessaire. Nous savons aussi que si les locomotives ne font point résonner de leurs sifflets joyeux les échos d'Antsirabe, cela est dû uniquement à des interventions étrangères et intempestives ».
- (230) Mission Henri, rapport N° 114 — Le rédacteur en chef du journal est l'administrateur en retraite Compagnon, établi à Tananarive comme agent d'affaires. Il est chargé des intérêts de Gallois dans la commission de résiliation des marchés. L'inspecteur Henri accuse formellement Garbit d'être l'inspirateur de la campagne de presse.
- (231) Communication orale de M. l'Inspecteur Général des Affaires d'Outre-Mer Ponchelet.
- (232) *B.E.M.* 1921, 3ème trimestre, article cité.
- (233) A.R.M., série budgets — Dossiers N°s 3, 4, 5, 5-bis. Fascicules des comptes définitifs des exercices 1911 à 1924. Le total obtenu n'est pas d'une précision absolue, les données de 1922 étant manifestement truquées.
- (234) Cf. Annexe III.

courants (ou 11,48 millions de francs-or), on arrive à la conclusion que la seconde partie, réalisée de 1919 à 1924, n'aurait coûté que 17,09 millions de francs courants ou 4,72 millions de francs-or. La modicité de ce dernier chiffre reflète le poids des deux facteurs qui affectent l'économie de Madagascar à l'époque : le travail forcé et l'avalissement des prix locaux exprimés en francs dépréciés (d'où les ravages de l'inflation importée). Leur liaison est si intime qu'on ne peut guère distinguer la part de chacun dans le bas prix de revient final du T.A. Mais elle suffit à établir, d'une manière décisive, la relation entre une situation de dépendance politico-économique et l'instauration d'un régime de travail forcé.

*

* *

On pouvait arguer que, du moins, la ligne était construite et allait entraîner l'essor de l'économie régionale. De fait, dans ses deux premières années de service, le T.A. put être considéré comme un investissement prometteur :

EXERCICE 1924

(du 1er avril 1924 au 31 mars 1925)(235)

	<i>T.A. (154 km)</i>	<i>TCE (369 km)</i>	<i>MLA (166 km)</i>
1. Recettes (en francs)	2 288 466	12 310 820	899 200
2. Dépenses	1 478 349	6 303 140	604 962
3. Excédent des recettes	810 117	6 007 680	294 238
4. Coefficient d'exploitation (Dép./Recettes)	64,6%	51,2%	67,27%
5. Tonnage transporté	68 188 t.	214 388	28 071
6. Tonnes/kilomètres	7 504 745	54 577 918	2 535 546

De ce tableau, il ressort que le T.A., au moins à court terme, se justifiait bien mieux que le MLA qui n'avait coûté que 35% de moins ; que d'emblée le tonnage transporté dépassait les prévisions ; et que la rentabilité du nouveau chemin de fer était bien meilleure que celle du TCE à ses débuts, d'autant que, en 1924, l'ouverture du T.A. expliquait les excellents résultats du TCE, ce dernier étant redevable à celui-là de 25 à 30% de son trafic de marchandises (236). Enfin, en 1925, le produit net par kilomètre exploité du T.A. est le plus élevé des 3 lignes en service (237).

(235) *B.E.M.* 1925-1926, pp. 37-51.

(236) Cette évaluation se déduit aisément de la nature du fret ; le premier produit transporté est le riz (16 000 tonnes) : ce tonnage se retrouve presque intégralement dans les 46 000 tonnes de riz que le T.C.E. achemine vers Tamatave cette année-là. Il en est de même pour la plupart des autres produits.

(237) *B.E.M.*, juillet 1926, pp. 51-61 — Rapport sur l'exploitation des chemins de fer en 1925. Les produits nets partiels sont, par km exploité : T.A. : 4 665 francs-or ; T.C.E. : 4 410 francs ; M.L.A. : 2 290 francs.

Toutes ces promesses, malheureusement, restèrent sans lendemain. Le T.A. ne devait jamais dépasser notablement, jusqu'à la guerre, les chiffres record de sa première année de fonctionnement (238). Certes, il y eut d'abord le renversement de la conjoncture, qui explique l'effondrement, puis le médiocre redressement des tonnages à l'exportation ; et au-delà de ces fluctuations, la concurrence progressivement victorieuse de la route : de ce point de vue, comme bien d'autres réalisations, le T.A. vint trop tard. Mais de toutes façons là n'est pas la véritable explication de l'effet d'entraînement économique nul de ce chemin de fer. Nous ne pouvons ici qu'énoncer le problème : la conception coloniale de l'impulsion économique, tout entière orientée vers l'exportation, et dont la politique de grands travaux est en conséquence une pièce maîtresse, aboutit à une impasse. De ce cheminement vers les blocages du sous-développement, nous aurons déjà un aperçu en relevant les conséquences sociales qui accompagnèrent la construction du T.A.

*

* * *

Le coût véritable du chemin de fer est social, et sur ce plan, l'image qui s'impose inévitablement est celle d'un gaspillage, d'une érosion humaine aux conséquences tout aussi lourdes que l'érosion physique qui compromet les potentialités naturelles du pays dans le cadre d'une économie coloniale (239).

Le mémorandum Parrot met en lumière la désorganisation, par le travail forcé, de l'économie rurale dans maints cantons du Vakinankaratra. A Mandritsara (district de Betafo) en 1919-20, la population masculine se cache le jour, et essaie de travailler ses rizières la nuit. Un peu partout, les femmes doivent manier l'*angady* dans les rizières, « chose autrefois inconnue et que la population indigène considère comme inouïe », la division du travail dans l'économie traditionnelle revêtant un caractère rituel. Malgré cet expédient, toutes les rizières ne peuvent être mises en culture, tandis qu'ailleurs, en 1920, la récolte est perdue faute de main-d'œuvre pour la faire.

Les ouvrages d'hydraulique agricole souvent ne sont plus entretenus : Parrot cite les grandes digues-aqueducs construites au XIXe siècle de Tritriva, Tongafara, Tanimandry. Cette dernière, longue de 15 km environ, irriguait jadis des milliers d'hectares, mais tombe en ruine. La raréfaction des bras disponibles – le pasteur assure ne pas exagérer en disant que « presque toute l'année, la moitié environ de la population masculine valide est absente de ses foyers » – entraîne une forte hausse des salaires : le fait nouveau, en 1920, est que les employeurs indigènes, qui offrent jusqu'à 3 francs pour une demi-journée de travail, font des conditions bien plus favorables que les Européens. Ceux-ci ne

(238) Cf. Annexe IV.

(239) Boiteau (P.) — *Contribution à l'histoire de la Nation Malgache*, pp. 228-229, sur les pertes en capital de fertilité du sol, supérieures à la valeur totale des exportations de la Grande Ile.

trouvent plus de main-d'œuvre que par l'appel systématique à la réquisition administrative, et les autorités locales, avec l'exemple qu'elles donnent, sont bien mal placées pour rejeter les exigences des colons. Il ne reste plus à la population qu'à réinventer la résistance passive. Ainsi,...

« Ne pouvant résister à l'oppression qui l'enveloppe de tous côtés, le paysan indigène se venge à sa manière. En faisant le plus mal possible, et le plus lentement possible le travail de son employeur européen. Nous assistons en ce moment à une sorte de sabotage général, une grève sourde et passive de presque tous les ouvriers indigènes. Le colon juste et humain n'est pas mieux partagé que le colon négrier, au contraire... » (240).

En 1921-22, la crise profonde qui succède à la prospérité de 1919-20 porte un coup sévère à la production marchande, les salaires s'effondrent à 1,25/1,5 fr par jour, une main-d'œuvre importante est à nouveau disponible : certaines entreprises du T.A. recrutent alors dans des conditions régulières (241). Mais la plupart des colons trouvent une solution commode dans la vieille pratique des contrats fictifs, à laquelle l'effroi qu'inspirent les chantiers du T.A. redonne une nouvelle vigueur (242). La colonisation européenne restant largement spéculative et embryonnaire (243) ne peut valablement employer tous les hommes qui se présentent, mais ne fait que leur extorquer quelques journées de travail gratuit par mois, quand ce n'est pas une redevance par laquelle les « engagés » achètent le droit de vivre en auto-subsistance. Dans les deux cas, réquisition ou contrat fictif, le système se caractérise par une énorme dilapidation de la force de travail.

Sur le plan social, les méthodes administratives aboutissent à développer les maux auxquels elles visaient à remédier, en sorte que, de prétendus, ils deviennent très réels. Le travail forcé, à l'origine, tire sa justification idéologique d'une vision de l'indigène comme vagabond et paresseux. Or, quelles conséquences découlent de sa mise en pratique ? Les rafles de main-d'œuvre sont fatales à de nombreuses exploitations familiales solidement enracinées, ce qui indigné le Pasteur Parrot.

(240) Parrot, Mémoire cité.

(241) Cas des entreprises Ottino (ponts du T.A. et pose de la voie) et Elié (construction de la gare d'Antsirabe).

(242) L'engagé du colon est protégé, légalement et plus encore de facto, contre la pression administrative. La pratique, presque aussi ancienne que la colonisation, avait été réactivée en 1916-1917 lors des recrutements forcés de tirailleurs. Après 1920, cf. Mission Henri, rapport cité, N° 49, p. 28 : « De nombreux contrats fictifs ont été passés pendant ces 2 dernières années (1921-1922) au moment où les besoins de main-d'œuvre de l'administration locale se faisaient sentir avec le plus d'acuité ».

(243) Province du Vakinankaratra, RE 1923.

« Un résultat navrant de ces absences répétées, à long terme, du père de famille, est la ruine du ménage. Assez souvent en effet, l'épouse laissée seule une grande partie de l'année quitte son mari, et lorsque celui-ci rentre, il trouve son foyer désert, ses enfants dispersés, son bétail on ne sait où, ses plantations à l'abandon. C'est la ruine pour lui... »

Ruine qui n'atteint pas seulement des individus, mais aussi les cadres sociaux, le *fokonolona* surtout. La vieille institution aux multiples fonctions d'entr'aide et de mutualité dont Picquié avait voulu avant 1914 faire la pierre angulaire de sa politique indigène d'association, se trouve discréditée aux yeux de ses membres par le rôle que lui fait jouer le pouvoir colonial. Ainsi, en liaison avec les travaux du T.A., on voit le chef de province d'Ambositra, le 27 juin 1920, infliger une amende collective au *fokonolona* de Miarinavaratra pour mauvaise volonté et refus de désigner des hommes. A cette époque, le Gouvernement Général, ne relevant aucun manquement aux obligations des *fokonolona* indiquées dans le décret de 1902, refuse encore de cautionner le procédé. Le chef de province se déclare alors désarmé par ce refus d'approbation et demande que le décret de 1902 soit complété :

« Je sens, écrit-il, qu'il y a là quelque chose à faire, quelque chose qui peut aider à résoudre l'épineuse question de la main-d'œuvre... Dans notre province, le *fokonolona* est une force sur laquelle nous nous appuyons. Mais cette force s'atténue si notre autorité ne l'appuie, ne la développe effectivement par des sanctions »
— sic (244).

L'inspecteur Demongin, qui n'est pas, il est vrai, engagé dans la pratique administrative coloniale, lui, pose très justement le problème en 1922 (245).

Au surplus, le pouvoir colonial, pour sauvegarder sa façade de libéralisme, publie hypocritement dans la *Gazetim-panjakana* des avis officiels prohibant tout recrutement forcé (246) dans le temps même où il transfère la contrainte à l'intérieur de la communauté villageoise par une pression invisible sur les fonctionnaires subalternes et les notables ruraux (247) ; ce qui revient à y semer un germe, parmi d'autres — car politique fiscale ou politique foncière concourent au même résultat — de lutte des classes, par l'accentuation de la différenciation

(244) Lettre de l'administrateur Marchand au Gouverneur Général, 11 août 1920.

(245) Rapport cité, p. 21 — « En les transformant (les Fokonolona) en organes de recrutement pour les chantiers européens, on risque fort de les rendre impopulaires, d'amener les indigènes à se rebeller contre une autorité se manifestant sous des formes plus ou moins arbitraires ».

(246) *Gazetim-panjakana* ou « *Vaovao* » : journal officiel en langue malgache à l'époque coloniale. Avis du 25 novembre 1921, réitéré le 24 février 1922. Officiellement, tout recrutement est libre...

(247) Cf. Annexe II.

sociale. En effet, notables et fonctionnaires savent se mettre à l'abri de la réquisition. Bien mieux, ils profitent du pouvoir qui leur est dévolu de désigner les victimes pour grossir leur propre clientèle. La corvée retombe sur les plus pauvres, les anciens esclaves qui deviennent les nouveaux prolétaires. De nombreux témoignages jalonnent cette évolution dans le Vakinankaratra sur plus d'un demi-siècle, depuis le rapport politique provincial de 1910, jusqu'à une enquête sociologique récente (248), en passant par les controverses des années 1930 (249).

Le résultat, c'est que grandit une population flottante, qui fuit vers l'ouest mal contrôlé de la province, vers les zones montagneuses, vers Antsirabe, ou vers les concessions européennes. Et tandis que la main-d'œuvre est gaspillée par l'administration et les colons, le paysan s'abandonne à l'apathie et à la résignation, il finit par ressembler à la vision déformée qu'on a de lui, « une chose inerte, un ilote... » qui n'a jamais rien à faire, « une sorte d'automate dont la seule raison d'être consiste à attendre patiemment une réquisition quelconque... »

« Le paysan indigène est démoralisé, il perd toute énergie, tout ressort ; il s'abandonne à un morne découragement. A quoi bon entreprendre quelque chose, dit-il, à quoi bon commencer un travail de longue haleine... il se laisse aller, passivement, ne réagit plus. Il vit dans un découragement apathique, ce qui le prédispose à l'incurie et aux maladies épidémiques » (250).

Dans la conscience paysanne s'enracine alors une irrémédiable hostilité aux grands travaux et plus généralement à tous les projets de mise en valeur émanant du *Fanjakana*, toujours perçus comme oppressifs : le chef de province Fraud en fait l'aveu explicite (251). Les observations de Parrot mettent en évidence la discordance qui sépare les ambitions économiques du pouvoir, et les motivations paysannes (252).

D'autre part, chez les ruraux, la résignation n'exclut pas une juste appréciation de la situation, dont l'expression ouverte est simplement jugée dangereuse. La rafle d'avril 1920 produit « une explosion de murmures », celle d'oc-

(248) Fauroux (E.) — *Ambohidranandriana* (monographie villageoise, mémoire de l'ORSTOM, Tananarive, 1970).

(249) A.R.M. D-692 — Affaires politiques — *Fokonolona*.

(250) Mémoire Parrot, *passim*.

(251) RE 1921 — « Les grands travaux, qui devaient être pour le pays une source de revenus en raison des salaires, sont au contraire une lourde charge sans contre-partie ».

(252) « Le paysan malgache répète... On ne cesse de nous accuser de paresse, et nous ne demanderions pas mieux que de travailler tranquillement à nos rizières et de développer nos cultures, mais on ne cesse de nous empêcher de le faire ».

tobre « des récriminations et des critiques pénibles à supporter pour des oreilles françaises » (253). La tradition de résistance passive des populations est quelque peu animée par les nombreux anciens combattants, sur lesquels Fraud rejette tout le mal tandis que Demongin leur accorde les plus larges circonstances atténuantes (254). Signe inquiétant de la fermentation des esprits, l'Eglise catholique juge bon de commencer à dissocier sa cause de celle de la colonisation : les curés « engageraient les indigènes à ne pas travailler au chemin de fer » (255). Mais beaucoup plus redoutable encore est l'action de Ralaimongo qui en est à ses débuts de leader nationaliste. En septembre-octobre 1922, après le passage de son compagnon Mourot dans leur région, les habitants des cantons de Vinaninkarena et de Manandona refusent en bloc d'aller travailler au T.A., et l'administration n'ose pas les inquiéter (256).

Ce comportement des autorités — assurément lié au passage de l'inspection des colonies, régulateur providentiel du système —, joint aux modalités subtiles de la contrainte, qui sous sa forme insinuante persiste en 1923-1924 (257), explique peut-être qu'aucune jacquerie ne se soit produite. D'autres facteurs ont pu jouer dans le même sens : le retour à une brève prospérité économique en 1924-1926, la politique du nouveau Gouverneur Général Olivier, qui abandonne le projet de prolongement du chemin de fer vers Ambositra et le Betsileo, pourtant bien avancé en 1924 (258). Mais l'explication décisive, selon nous, est à chercher dans l'extraordinaire endurance de la paysannerie des Hautes Terres. Tel était déjà, en 1922, le point de vue de Berthier, peu tendre à l'accoutumée, et qui concluait pourtant ainsi son rapport :

« ... Il est de mon devoir de rendre hommage à la docilité et au zèle des *fokonolona* du Vakinankaratra, qui ont fourni un travail considérable avec un outillage primitif ».



-
- (253) Mémorandum Parrot, *passim*.
- (254) Rapport cité N° 49 — « Ces hommes, sortis de leur milieu natal, transportés sans grande transition dans la métropole, avaient perdu quelque peu de leur passivité ancestrale ».
- (255) Berthier, rapport cité, p. 41.
- (256) *Ibid.*
- (257) Province du Vakinankaratra, RE 1923 — Pour la main-d'œuvre, « les entrepreneurs et industriels, dans le district d'Antsirabe, s'adressent en cas de besoin au chef de district, le chemin de fer également... Certaines difficultés ont été rencontrées au moment de la préparation des rizières. Malgré tout, grâce à l'administration locale, ces difficultés n'ont pas été trop grandes et les travaux n'ont jamais été interrompus ».
- (258) A.R.M. Chambres de commerce N° 6 (Ambositra) — Procès-verbal du 9 novembre 1923 et du 30 juin 1924. Les études sont faites pour le tronçon Antsirabe-Ambohipana (25 km).

« Mise en valeur de la richesse naturelle, mise en valeur de la richesse humaine ! La politique coloniale française voit en nos protégés, quelle que soit la couleur de leur peau, quel que soit le retard de leur évolution, des hommes et non une masse anonyme et servile, des âmes et non des troupeaux d'ergastule... Elle n'opprime pas, elle libère ; elle n'épuise pas, elle féconde ; elle n'exploite pas, elle partage... » s'écriait en 1923 le grand chantre et grand maître du moment de l'idée coloniale (259).

Il est certes d'un usage courant, en politique, surtout coloniale, de dissocier les actes des intentions proclamées, et les moyens des fins. Mais rarement la distorsion aura été plus nette qu'à Madagascar au lendemain de la Grande Guerre. Toutefois, dans l'affaire de la construction du Tananarive-Antsirabe, il ne faut pas s'égarer dans le procès de quelques responsables. Car du plus humble *mpiadidy* au Gouverneur Général, ils servent tous de boucs-émissaires au système. Dans cette perspective, la véritable signification du rôle de l'inspection des colonies est la suivante : les hommes remarquables qui la représentent doivent déployer un talent d'autant plus grand pour innocenter la métropole que celle-ci porte l'essentiel des responsabilités par l'organisation financière et administrative qu'elle a imposée à sa colonie. Garbit perd son poste moins en raison des abus commis que pour prouver la justesse des envolées lyriques d'un Sarraut.

L'histoire de la construction des chemins de fer à Madagascar, qui va de 1901 à 1936, est d'abord celle des formes, le plus souvent récurrentes, du travail forcé, qui n'est pas un abus, mais le résultat normal du fonctionnement d'un système. Cette histoire nous fait pénétrer dans les arcanes du pouvoir colonial et de la société locale. Dans le contexte d'une structure politique et sociale, et d'un mode de production arriéré, qui évoquent l'Ancien Régime, l'entreprise de modernisation braque contre elle les populations auxquelles elle s'adresse, et pour lesquelles la contre-partie bénéficiaire reste ensuite des plus minces : car il y a, en plus, inadaptation de l'investissement, et les erreurs de choix, dans ce domaine, en se répétant, deviennent de plus en plus difficilement excusables. Tandis que la justification du Tananarive-Antsirabe décline après 1926, on entreprend un dernier chemin de fer, le Fianarantsoa-Côte Est, qui se révélera franchement inutile dès son entrée en service en 1936. De ce gaspillage, il reste un présent obéré par le souvenir vivace que conservent les communautés villageoises de la manipulation dont elles furent l'objet (260).

(259) Sarraut (A.), ouvrage cité, p. 89.

(260) Fauroux (E.), Monographie citée. Plus accessible : Dumont (R.), *Evolution des campagnes malgaches*, Tananarive, Imprimerie Officielle, 1959, p. 79.

ANNEXE I

LA PHRASEOLOGIE COLONIALE

Ambatolampy, le 13 Septembre 1921.

Les Colons, Entrepreneurs, Industriels et Missionnaires du District d'Ambatolampy

à Monsieur le Gouverneur Général H. GARBIT, Commandeur de la Légion d'Honneur, Gouverneur Général de Madagascar et Dépendances.

Monsieur le Gouverneur Général,

C'est un honneur et une grande joie pour la colonie européenne du district de vous adresser l'expression de sa vive gratitude à l'occasion de l'arrivée du rail devant la gare d'Ambatolampy (13 septembre 1921).

Cette première étape ne sera que de courte durée et bientôt grâce au labeur confiant et opiniâtre des collectivités indigènes le rail atteindra Antsirabe.

S'inspirant de leur vieille méthode de travail en commun basée sur l'union et le respect, les fokonolona ont concentré sur les derniers lots de chemin de fer à l'époque la plus favorable de l'année le maximum de bras pour obtenir dans le minimum de temps les résultats les plus heureux.

Nous nous en félicitons car le but à atteindre est d'intérêt général.

Bien plus nous voyons dans ce souci constant qu'apporte l'administration du district à amener les fokonolona à produire au maximum — dans le cadre de travail qu'ils préfèrent eux-mêmes — la certitude d'assurer à nos entreprises une main-d'œuvre toujours plus confiante, plus dévouée et plus stable.

Nous vous prions de vouloir bien agréer, Monsieur le Gouverneur Général, l'expression de nos sentiments reconnaissants et très respectueux.

Signé : GROULT, missionnaire du district d'Ambatolampy ; KADJISTASSA frères, commerçants à Ambatolampy ; PETROS, commerçant à Ambatolampy ; THOREZ, entrepreneur à Ambatolampy ; E. RANARIVELO, négociant ; MARY, colon ; GENICYS, missionnaire catholique à Ambatolampy ; LES SOEURS DE LA PROVIDENCE, de la mission catholique à Ambatolampy ; MAC-MAHON, colon à Ambatolampy ; MONNIER, colon à Andafiantsinanana ; C. BONISCONTRO, colon à Ambanimaso ; D.J. CHAMPENOIS, colon-éleveur et prospecteur à Ambatolampy ; RADESKI, tacheron, Ambatolampy ; SERES, colon, Ambatolampy ; P. CHATRON, Ambatolampy ; E. SEGUIN, colon à Ambohimena, district d'Ambatolampy ; CHARNIER, industriel (associé à M. G. Ottino) Ambatolampy.

ANNEXE II

DE LA CONTRAINTE ADMINISTRATIVE A LA LUTTE DES CLASSES

Extraits du rapport Berthier, du 20 novembre 1922 (pp. 9-10 et 12-13)

... « A ma demande, il fournit les explications suivantes :

Le 25 octobre dernier, le Conducteur des Travaux publics est passé sur le chantier à 13 heures. Il a questionné le *mpiadidy* et les *ray aman-dreny* comme suit :

D : *Les hommes employés sur ce chantier sont-ils volontaires ?*

R : *Oui*

D : *Sont-ils payés à la journée ou exécutent-ils des tâches de Fokonolona ?*

R : *Une tâche globale de Fokonolona*

D : *Que font les femmes ?*

R : *Elles aident leurs maris*

D : *Les travailleurs reçoivent-ils du vatsy (avance) ?*

R : *Non, chacun apporte son riz*

D : *Où habitent les ouvriers ?*

R : *Ils sont logés gracieusement dans les villages avoisinant les chantiers*

D : *A-t-on usé de contrainte et de menaces de sanction contre les travailleurs ?*

R : *Non. Nous désirons en finir au plus tôt avec les travaux du chemin de fer.*

Radavidra précise que le conducteur des Travaux publics n'a interrogé que lui et les notables. Il a ajouté, sur mon interpellation, que cette enquête a causé un certain émoi parmi les travailleurs.

Les quatre notables que j'ai interrogé ensuite ont confirmé les dires du *mpiadidy* Radavidra, sauf sur le dernier point. D'après eux, l'enquête du Conducteur des Travaux publics a laissé tout à fait indifférents les travailleurs ».

— Interrogatoire du Gouverneur Robert Razafimbelo, chargé du contrôle de la main-d'œuvre indigène employée à la construction du T.A. :

« D : *Depuis quelle époque êtes-vous en service au T.A. ?*

R : *Depuis avril dernier*

D : *Les conducteurs des Travaux publics qui ont fait une enquête sur les chantiers étaient-ils connus des indigènes ?*

R : *Oui, car ils visitent fréquemment les chantiers*

D : *Les conducteurs ont-ils interrogé les notables ou les travailleurs eux-mêmes ?*

R : *D'après le récit que m'ont fait deux mpiadidy du district de Betafo, ils ont questionné seulement les travailleurs*

D : *L'enquête en question a-t-elle ému les travailleurs ?*

R : *Oui, les questions posées aux indigènes ont déterminé le départ d'un certain nombre d'entre eux. Des ouvriers ont déclaré à leur mpiadidy, après l'enquête. « Voici un Européen appartenant à l'administration qui dit qu'on ne doit pas obliger les gens à venir travailler au chemin de fer. Dans ces conditions nous partons ».*

NOTE. — On observera que les notables suivent la loi du silence, tandis que le mpiadidy est un peu plus loquace, et que le Gouverneur indigène s'exprime très clairement. L'attitude des premiers s'explique de deux façons :

- Ils craignent pour eux-mêmes, en cas d'incident quelconque, les sanctions prévues par le décret du 9 mars 1902 (contrainte par corps).
- Ils vendent à l'administration la force de travail des villageois.

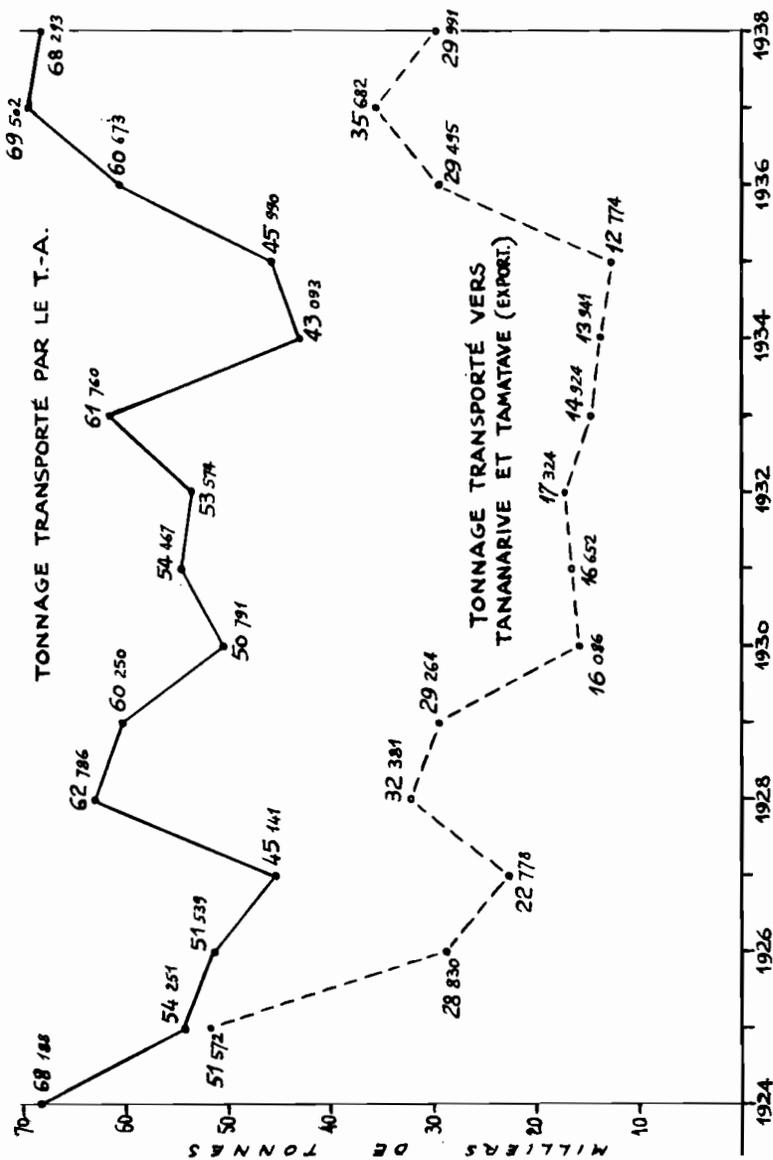
ANNEXE III

DEPENSES DE CONSTRUCTION DU TANANARIVE-ANTSIRABE

	<i>Francs courants</i> (1 000)	<i>Coefficient de conversion</i> <i>en francs-or (1)</i>	<i>Francs-or</i> (1 000)
1911	75	1	75
1912	434	1	434
1913	3 899	1	3 899
1914	2 663	1	2 663
1915	2 510	0,78	1 957
1916	1 407	0,62	872
1917	1 724	0,47	810
1918	1 876	0,36	775
1919	1 842	0,33	614
1920	2 426	0,23	557
1921	4 703	0,31	1 457
1922	4 000	0,32	1 280
1923	2 679	0,27	723
1924	428	0,23	98
<i>Total</i>	<i>31 668</i>		<i>16 215</i>

Source, Archives A.R.M., Budgets.
Dossiers N^{os} 3, 4, 5, 5-bis.

(1) Déterminé par la Banque de France.



FAMINTINANA

Ny fanamboarana ny lalam-by mampitohy an'Antananarivo sy Antsirabe, izay notapahin'ny Governora Jeneraly Picquié tamin'ny 1911, noho ny tari-getra ara-toekarena narahin'ny mpanjana-tany fa tsy noho ny fanatontosana hevitra efa nomasahana eo amin'ny mety ho tombon-tsoa azo amin'io lalam-by io, dia nampibaribary ireo lafin-javatra tsy dia tomombana nisy teo amina-rafi-pahefana sy rafi-pitondrana tsy misy fanaparitahana ary voatery anefa nisahana asam-pivoarana lehibe. Ireo toe-javatra tsy mety ireo dia : voalohany, ny hama-roan'ny ambaratonga sy haben'ny antsipiriany eo amin'ny fomba hahazoana ny vola hoenti-manana ny asa ; faharoa, ny fisian'ny sampan'ny Asa Vaventy, sampana lehibe nefa sady tsy mahasahana ny andraikiny no diso idiran'ny politika loatra ; fahatelo, ny tsy fahalalana fa misy fetrany ny fahazoana mandray olona amin'ny fokonolona mba hiasa.

Ny ady lehibe sy ny taona vitsivitsy tao aorian'ny ady dia vao mainka manamafy ireo toe-javatra ireo ary niteraka olana be tao amin'ny fizotran'ny asa. Noho ny fihatraikan'ny « inflation » (fibosesehan'ny vola tsy mifanentana intsony amin'ny fiharin-karena) ary any ivelany ary tafiditra teto an-toerana dia nihena ny vola sy fitaovana nenti-manana ny raharaha, hany ka nihamafy ny fanerena ny mponina hiasa. Teo amin'ny taona 1919-1920 dia sady tamir-kery setra sy tamin'ny fomba tsy azo toherina mihitsy ny nanerena ny olona hiasa ; taty aoriana kosa tamin'ny andron'i Garbit (1920-1923) dia an-kolaka no fisehoan'ny fanerena, nefa vao niha-zava-doza ho an'ny Fokonolona. Noho izany fomba an-kolaka izany dia mety ho betsak ny tombon-tsoa azo tsoahina ary dia azo noheverina fa tena mitondra « sivilizasiona sy fandrosoana » ny lalam-by. Nefa tsy tokony hohadinoina fa ireo fomba nenti-manana azy ireo dia nitarika fihatoana eo amin'ny lalana ho amin'ny fivoarana.

OUTLINE

The building of the Tananarive-Antsirabe railway, decided in 1911 by Governor Picquié for reasons of colonial economical doctrine rather than for mere rentability, pointed out the shortcomings of a highly centralized political and administrative organization in front of a problem of development such as it was conceived at that time : long and intricate financial dealings ; the Public works, a department unequal to the task and much influenced by politics ; an ignorance of the difficulties to raise the proper labour from the village communities.

The first world war, and the after-war period increased these weaknesses and completely endangered the balance of the scheme. Parallely to an increasing shortage of financial and technical means, mainly due to an imported inflation, the colonial background of the time brought about the introduction of compulsive work among the population. At first a brutal and imperative coercion in 1919 and 1920, it became less open, but all the more dangerous for the Fokonolona (village community) under Governor Garbit (1920-1923). Although the subsequent economies were important, and the railway appeared as a promising « work of civilization and progress », the methods used to achieve both aims laid the foundations for an eventual stop in the development.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

ARCHIVES

Archives de la République Malgache (A.R.M.)

- Conseil d'administration ID-23 (séance du 30 août 1911)
- Cabinet civil D-52 (Mission d'Inspection Norès : 1919-1920)
D-364 (main-d'œuvre)
D-367 (main-d'œuvre)
- Affaires politiques D-472 (Vakinankaratra)
D-692 (*Fokonolona*)
- Travaux Publics D-149 bis, D-150, D-151 (chemin de fer T.A.), D-152
- Chambre de commerce Dossiers N° 6 (Ambositra)
N° 13 (Fianarantsoa)
N° 32 (Tananarive)
- Budgets : années 1909 à 1924 : Dossiers N°s 3, 4, 5-bis.

Aix-en-Provence, dépôt des archives d'Outre-Mer.

- Rapports économiques des provinces :
Vakinankaratra : 1910, 1911, 1912, 1913, 1917, 1919, 1920,
1921, 1923 (pour les années non citées entre
1910 et 1923, ils font défaut)
Tananarive : 1911, 1913
- Rapports politiques : Vakinankaratra : 1910, 1921
- Rapports d'ensemble pour Madagascar : 1910, 1911, 1912, 1915 (après
1915, non retrouvés).

Paris, Archives de l'Inspection des colonies, 27, rue Oudinot.

- Mission Henri 1921-1923 : rapports N°s 20, 21, 22, 23, 24, 48, 49, 52,
93, 97, 114.
Le rapport Berthier est joint au rapport N° 49.
- Dossier Guyon :
 - « Note sur Madagascar et les travaux du gouvernement générale de cette colonie pendant l'intérim du Gouverneur Guyon » du 9 février 1921, 60 pages.
 - Mémorandum du 3 mai 1922, 195 pages
- « Recours du Gouverneur des colonies de 1ère classe J. Guyon, Secrétaire Général du Gouvernement Général de Madagascar, à M. le Ministre des Colonies, contre l'injustice de M. le Gouverneur Général Garbit ».

OUVRAGES IMPRIMÉS

- *Journal Officiel de Madagascar* : 1911 à 1923.
- *Bulletin Economique de Madagascar* :
 - 1er trimestre 1921, pp. 40-62
 - 3e trimestre 1921, pp. 205-225
 - 1925-1926 (numéro spécial)
 - et juillet 1926 (Rapports sur les chemins de fer).
- *Compte-rendu officiel des travaux de la conférence économique de janvier 1919*, Tananarive, Imprimerie Officielle, 1923, 376 pages.

SARRAUT (A.) — *La mise en valeur des colonies françaises*, Paris, Payot, 1923.

BOITEAU (P.) — *Contribution à l'histoire de la Nation malgache*, Paris, éd. Sociales, 1958.

PÉRIODIQUES

(collection de l'Académie Malgache)

Le Progrès de Madagascar : 1912, 1913.

La Tribune de Madagascar : 1912, 1913, 1920, 1923.

L'Information : 1922 et 1923.

GONTARD (M.) — « La contribution de Madagascar à l'effort de guerre français » — *Annales de l'Université de Madagascar*, série Lettres N° 5.