

PROBLEMES DE MAIN D'OEUVRE ET DE TRANSPORT A MADAGASCAR AUX XIX^e SIECLE (1810-1895)

par

Gwyn CAMPBELL (*)

Les deux plus grands obstacles historiques au progrès économique de Madagascar ont été probablement l'absence d'un système de transport et de communication d'une part, l'insuffisance de la main-d'oeuvre d'autre part. En effet, les deux problèmes sont intimement liés parce que dans toute l'histoire de l'île, le transport des biens et des personnes a reposé presque exclusivement sur la force humaine. L'utilisation des animaux et d'un matériel de transport resta négligeable jusqu'à la conquête française, en 1895. En vérité, la dépendance à l'égard du portage humain augmenta plus qu'elle ne diminua au sein de l'empire merina du XIX^e siècle, et cela en dépit du but déclaré par le pouvoir merina de moderniser l'économie de l'île. Cet article se propose d'examiner la cause d'une telle dépendance et de voir l'organisation et l'extension du système de portage dans l'empire merina de 1810 à 1895.

(*) Je voudrais exprimer ici ma reconnaissance à l'égard du Leverhulme Trust, dont les fonds m'ont donné la possibilité de séjourner pendant deux ans à Madagascar, pour faire des recherches.

Abréviations utilisées dans l'article

- A.A.M.M. : Antananarivo Annual et Madagascar Magazine
A.H.U.P. : Archives Historiques de la Vice-Province S.J. de Madagascar.
B.A.M. : Bulletin de l'Académie Malgache
F.J.K.M. : Archives du Fianganan'i Jesosy Kristy eto Madagasikara, y compris les documents de la L.M.S.
F.O. : Documents du Foreign Office (il existe des photocopies aux Archives Nationales de Madagascar, Antananarivo)
U.S. : Correspondance des Consuls des Etats-Unis à Tamatave (1853-1906) Archives Nationales, Washington.

Le fait que l'on dépende entièrement des hommes pour assurer tout transport pose un sérieux problème, quand on se rend compte que le portage mobilise beaucoup de bras dans un pays où l'économie fondée sur une riziculture intensive est sans cesse menacée par la pénurie de main-d'oeuvre. La traditionnelle interdiction d'utiliser l'*omby*, considéré par les Malgaches comme une bête sacrée, a été en grande partie abandonnée avant les premières décennies du XIXe siècle. A l'époque, on travaillait déjà le cuir et on exportait une quantité assez considérable de boeufs et de viande salée. Toutefois, le recours aux boeufs pour le transport restait très limité. A cela, on peut trouver deux raisons liées à la structure impériale merina du XIXe siècle (1).

La première vient de la crainte éprouvée par l'ensemble des officiers merina d'une pénétration militaire imminente et d'une conquête par les puissances européennes qui s'intéressaient à Madagascar. Sous les règnes d'Andrianampoinimerina et de Radama 1er, les Merina s'étaient montrés favorables à des innovations dans le domaine des transports. Radama 1er, en particulier, avait été convaincu par le premier gouverneur de Maurice, Sir Robert Farquhar, que «the formation of a good road from your capital to Tamatave... would facilitate the intercourse between us, very much, and contribute to enrich your country, by the interchange of our productions ; were this road, so constructed by winding around the bottom of hills, as to enable carts, and carriages, drawn by bullocks, to ascend and descend without difficulty, from and to the coast, greater numbers of ingenious men would also thus be induced to visit you, who are deterred by the nature, almost impracticable, of your present roads (2).»

En 1823, Radama 1er inaugura un plan pour l'amélioration des communications. Ainsi, il confia à Philibert et au prince Ratefy, deux notables de l'empire, le soin de diriger une équipe de 800 hommes chargés de creuser des canaux devant relier les lagunes de la côte est. De son côté, Farquhar rapporte

(1) Il n'existait à Madagascar aucune autre bête de trait que l'*omby*. La dépouille était généralement consommée avec la viande, jusqu'à l'arrivée des premiers missionnaires artisans. Canham (L.M.S.), en vertu d'un contrat avec Radama I, en 1827, lança le traitement des cuirs et la confection des bottes et des chaussures. Bien qu'on ait utilisé le cuir avant 1820, le travail du cuir prit alors de l'extension. Enfin, le cuir était un des plus importants produits d'exportation (surtout vers l'Amérique). Cependant l'*omby* resta peu employé comme bête de trait. Lorsque Ranavalona entreprit son voyage à Manerinerina, en 1845, Ranavalona Ière emmena 300 *omby* pour transporter des objets ; beaucoup d'entre eux étaient attelés à des *fiarakodia*. En outre, quelques commerçants employaient des *omby* pour le transport des marchandises cf. R.P. Callet, *Tantara ny Andriana* (traduction de G.S. Chapus et E. Ratsimba, Tananarive, 1974) ; Griffiths (D), *Hanes Madagascar* (Machynlleth, 1843) ; *Commercial Reports U.S.* ; Grandidier (G), *Histoire Physique, Naturelle et Politique de Madagascar*, Paris, 1928, tome IV, pp. 355-356.

(2) Lettre de Farquhar à Radama 1er, Port-Louis le 29 septembre 1821, in Raombana, *Histoires*, 1853 (mss édité par S. Ayache, Archives de l'Académie Malgache).

que dans la nouvelle colonie merina de Mahavelona (Foulepointe), les colons «have already introduced the use of the plough and have succeeded in disciplining their oxen to draught work and carrying» (3). Cependant, sur le plan politique, les forces conservatrices redoutaient cette communauté agressive de créoles de la côte est qui représentait une vraie menace étrangère. Radama Ier fut contraint par ces forces conservatrices de reconsidérer l'opportunité des plans d'amélioration qui faciliteraient nécessairement une pénétration militaire. Le bombardement naval français de 1829 confirma un tel point de vue et mit fin aux expériences dans le domaine des transports (4).

De 1829 jusqu'à la colonisation française, la politique de défense du pouvoir merina s'est fondée sur cette non-amélioration du système de transport et des communications. Les dirigeants firent confiance aux barrières naturelles de la forêt (*hazo*) et de la fièvre (*tazo*, c'est-à-dire le paludisme) pour faire échouer toute tentative d'invasion étrangère. Cette stratégie se révéla particulièrement efficace pendant tout le XIXe siècle. La fièvre détruisit une bonne partie du corps expéditionnaire français en 1895, alors que l'armée merina n'opposait pas une grande résistance. Mais la non-amélioration des routes eut des conséquences désastreuses sur le plan économique. L'état déplorable des routes limitait la circulation. En 1881, parlant de la plus grande route commerciale — Tamatave-Tananarive — l'amiral britannique Gore-Jones déclare : «Had honest John Bunyan tried the road to Antananarivo, he could have improved his description of christian's Slough of Despond». Dans les autres régions de l'île, l'état des routes était encore pire à tel point que les missionnaires et les commerçants qui habitaient la côte ouest, envisageaient plutôt de passer leurs vacances au cap de Bonne-Espérance ou aux Seychelles qu'à Antananarivo. Le trajet était à la fois plus rapide et moins coûteux (5). Mis à part le bref intermède du règne de Radama II (1861-1863), au cours duquel on construisit deux ponts de pierre sur l'Ikopa, la politique du gouvernement merina, dans le domaine des communications, est restée la même pendant toute le XIXe siècle. Dès les années 1820, on employait des charrettes à roues dans les plantations des créoles et des Européens de la côte est. Mais ce ne fut qu'à partir de la dernière décennie du XIXe siècle que les Malgaches commencèrent à utiliser largement la roue. Les premières roues furent destinées aux traîneaux, tirés autrefois par d'importantes équipes

(3) Raombana, *Histoires*, tome I, pp. 14-15 ; tome II, p. 11, 161, 178, 403, 406, 456.

(4) Pour notre propos, il est intéressant de remarquer que la cour malgache a interprété l'attaque de 1829 comme une manifestation de la frustration éprouvée par les Français, devant l'interdiction de la traite des esclaves. Au début de son règne, Ranavalona Ière se proposa d'essayer d'apaiser les Français en leur offrant des esclaves à un cinquième du prix normal. in Raombana, *Annales*, 1853 (mss édité par S. Ayache, Archives de l'Académie Malgache, pp. 221-228).

(5) Amiral W. Gore Jones Report (London 1881) p. 11
Knight (E.F.), *Madagascar in war time*, Longman, Londres, 1890 pp 228-230.

de travailleurs. De tels charrois servaient traditionnellement au transport des grandes plaques de pierre nécessaires à la construction des tombeaux (6).

Cependant le deuxième et le plus important obstacle à l'amélioration des moyens de transport et des voies de communication tenait à l'organisation même de la main-d'oeuvre dans l'empire merina. L'insuffisance de la main-d'oeuvre a toujours mis l'économie merina en situation de crise et favorisé la naissance précoce et le développement de la traite à l'intérieur de l'île. Ce trafic fut menacé par l'essor du commerce avec l'étranger, fondé sur l'exportation d'esclaves (7). On organisa des razzias pour capturer des Malgaches réduits ensuite en esclavage. La crise de la main-d'oeuvre atteignit son paroxysme au XIXe siècle, en raison de la vive concurrence pour obtenir des esclaves ou des engagés de Madagascar et de l'Afrique de l'Est. Cette demande vint tant des propriétaires de plantations de la Réunion et de Maurice que de l'état impérial merina (8). L'économie des Mascareignes et celle de l'Imerina impérial dépendaient étroitement de l'approvisionnement en main-d'oeuvre à bon marché. Le manque de capital monétaire dans cette partie du monde a rendu à la fois très difficile et hasardeux l'investissement en machines ou en véhicules. En outre, les propriétaires d'esclaves gagnèrent d'énormes profits par leur recours à une main-d'oeuvre non-salariée, qui constituait la partie la plus importante de leur capital privé (9). Tout cela ne fit qu'accroître un conservatisme naturel qui renforça les propriétaires d'esclaves dans leur opposition

(6) Il est généralement admis que la fabrication des premiers chars à roue, à Madagascar, revient à Lambros. Ces chars ont servi au transport de la canne à sucre sur les bords de la rivière Mananjary, dans les années 1820. Le régime merina ne manifeste qu'épisodiquement de l'intérêt pour le problème du transport, sur terre et sur mer, aussi rien ne fut-il réalisé.

Grandidier (A.), *Souvenirs de voyages 1865-1870* publié dans Documents anciens sur Madagascar, Association d'Archéologie, Antananarivo ; Birkeli (F.), Sur les projets maritimes de l'ancien gouvernement hova, *B.A.M.* t. 27, 1946 pp. 147-156 ; Fontoynt et Nicol, Les traitants français de la côte est de Madagascar de Ranaivalona Ière à Radama II, *Mémoires de l'Académie Malgache*, Tananarive, 1940 ; Raombana, *Histoires, op. cit.*, p. 10 ; Cousins (W.E.), *Madagascar of today*, London, Religious Tract Society, 1895 p. 46 ; Lettre de Pickersgill à Briggs, Mojanga 20 avril 1882 (F.J.K.M.-L.M.S. Local D et E, Chemises T et F).

(7) Grandidier (A. et G.) édit. *Collection des Ouvrages anciens concernant Madagascar*, Paris, Comité de Madagascar, 1903 p. 15 ; Filliot (J.M.), *La traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIIIe siècle*, ORSTOM Tananarive 1970, 2 tomes.

(8) Grandidier (A.), *Souvenirs, op. cit.* p. 10 ; Rapport de M. Alp Sanat (A.H.V.P., C 28, Correspondance, Baie de Baly et de St Augustin, 1845-1859)

(9) «The principle of kidnapping slaves for commercial purchase, sale or possession of a Mozambique in Madagascar be rendered impossible» *Pakenham à Earl of Derby*, Consul britannique, Tamatave, 30 janvier 1877 (F.O. 84 1474, ERD/2270 PRO)

à tout changement. Ils s'obstinèrent plus encore à ne recourir qu'au travail servile. Contrairement à la situation qui existait au même moment en Afrique de l'ouest, aucun groupe d'entrepreneurs indigènes, capables de contrôler le nouveau commerce légal et la main-d'oeuvre salariée, n'a émergé. Dès le début des hostilités franco-malgaches en 1882, l'éventualité d'un changement s'est avérée minime et le système en vigueur prit un aspect encore plus rigide (10).

C'est ainsi que la dépendance totale vis-à-vis d'une main-d'oeuvre forcée devint la caractéristique de l'économie impériale merina. Les conséquences du non-développement d'un réseau de transport et de communications s'aggravèrent quand Madagascar fut entraîné dans l'expansion rapide du commerce international au XIXe siècle. Robinson, le consul des Etats-Unis, remarquait en 1876 :

«Except in the immediate vicinity of the Capital, not a road has been constructed nor a bridge erected, such improvements being prohibited. No beast is utilised for draft or burden but passengers and freights are conveyed everywhere upon the shoulders of the natives. Thousands of men are occupied on the route between this port and the capital, and in the whole island, the number so employed must be very large, thus diverting from needed works of improvement in agriculture and mechanics a large number of the most robust men» (11)

Avant le XIXe siècle, la plupart des porteurs étaient des habitants des régions côtières engagés pendant la morte-saison des travaux agricoles. Cet engagement se faisait individuellement et sans organisation (12). Sous le régime impérial merina, le transport des marchandises fut mieux organisé, avec l'apparition d'un cadre de porteurs spécialisés. Ainsi, certains groupes, comme les Tankay de la région du Mangoro ou les Antanosy de l'arrière-pays de Taolanaro (Fort-Dauphin) se livraient au portage, comme les Sukuna et les Nyamwezi de l'Afrique de l'Est à la même époque (13). Ils s'engageaient pour de lon-

(10) «The number of masters, of various grades, doing nothing, living without pay, and living on what they can squeeze out of slaves and clients below them, is countless». Mullens, *Twelve Months in Madagascar* (London, Nisbeth 1875) p. 318.

(11) Robinson à Hunter, Tamatave 11 août 1876 (U.S.)

(12) Voir Mayeur, «Voyages 1774-1776», *B.A.M.* 10, 1912, pp.93-156.

(13) *Les Tankay, population pastorale.*

Durant la saison sèche, les Tankay, population de pasteurs, gagnaient de l'argent en transportant des cuirs et du calicot entre l'Ankay et Antananarivo. Cousins (W.E.), *op. cit.* pp.40-41. Pour les porteurs Antanosy et Antaimoro, voir Grandidier, *Souvenirs... op. cit.* pp. 14-20 et Berson, *Voyage au pays des Tanala Indépendants de la région d'Ikongo* in Grandidier (édit.), *Les voyageurs français à Madagascar pendant les trente dernières années*, André, Paris, 1894. Pour une comparaison avec l'Afrique de l'Est voir Harlow (V.) et Chilwer (E.M.) édit., *History of East Africa* Oxford University Press, 1965, 168 p.

gues périodes et pour les trajets les plus divers, mais, une fois le travail achevé, ils revenaient toujours dans leur région d'origine, munis de leurs gages. A la différence des porteurs de l'Afrique de l'Est, ces Malgaches n'étaient pas des spécialistes, car ils acceptaient n'importe quelle tâche. Ainsi, ce furent les esclaves ou les travailleurs forcés qui constituèrent les vrais spécialistes du portage, dans l'économie impériale merina, alors qu'en Afrique de l'Est la plupart des porteurs étaient des volontaires, la main-d'oeuvre servile étant réservée aux tâches domestiques ou au travail des plantations de la côte (14).

Le second contraste avec l'Afrique (en laissant peut-être de côté les royaumes du Mali et des Ashanti en Afrique de l'Ouest) se voit au niveau de la participation de l'Etat au portage. Cette participation est très nette dans la constitution de corps de porteurs «impériaux», de travailleurs de l'Etat ou du roi. Les porteurs «royaux» se recrutaient chez les Bezanozano du bassin de l'Ankay, que traverse la plus grande route commerciale reliant Tananarive à Tamatave, le plus grand port de l'Est. Sous Andrianampoinimerina (1794-1810), et pendant les premières années du règne de son fils, Radama 1er, les Bezanozano faisaient peser une sérieuse menace sur le commerce de l'Imerina avec la côte est, en pillant les caravanes, en demandant des droits de péage. Un des premiers objectifs de la nouvelle armée de Radama fut donc de réduire les Bezanozano, en les chargeant en permanence du portage des marchandises royales entre la capitale et la côte est (15).

Sous l'empire merina, le concept traditionnel de *fanompoana* ou de travail forcé fut élargi et concerna non seulement l'agriculture, mais aussi l'industrie et le commerce. Des communautés villageoises ou même des populations entières recevaient l'ordre d'effectuer un certain nombre de tâches, transporter du bois taillé, du charbon ou même des écrevisses à Antananarivo ou servir de main-d'oeuvre à une région industrielle voisine. Le plus important pour l'économie impériale était le transport des marchandises en général, et l'on recruta pour cela les Betsimisaraka du littoral nord-est (16).

(14) Harlow et Chilwer, *op. cit.*

(15) La première attaque contre les Bezanozano fut déclenchée en 1808 par Andrianampoinimerina, mais ils ne furent soumis que lors de l'expédition de Radama 1er en 1810. Ellis (W.), *History of Madagascar*, (1833, tome I pp. 194-198 ; Ratsivalaka (G), *Les relations d'Andrianampoinimerina et des Français (ms Académie Malgache, à paraître dans le B.A.M.)*

(16) Pendant les années 1820, l'armée merina consacra beaucoup de temps à mater les révoltes des Betsimisaraka qui s'élevaient contre le travail forcé et se montraient favorables aux Français (1823-1824, 1829-1830). Après la retraite des Français en 1830, plusieurs milliers d'entre eux s'enfuirent à l'île Sainte Marie (Nosy Boraha), Raombana, *Histoires op. cit.* p. 122 et p. 137 ; Raombana, *Annales, op. cit.* pp. 40-41 ; US Robinson à Payson. Tamatave, 27 juin 1881.

Un réseau privé de portage coexistait avec le réseau impérial. Bien que moins important que ce dernier, il se développe au cours du XIXe siècle. L'apparition d'un tel secteur privé est due à la demande croissante de travailleurs, en relation avec l'essor du commerce intérieur et extérieur. Cette demande venait en particulier des colons étrangers à Madagascar qui, en raison d'une main-d'oeuvre sans doute limitée, souffraient de la concurrence du régime merina.

Les origines du système de portage privé se trouvent dans l'institution de l'esclavage traditionnel, modifiée au cours du XIXe siècle pour répondre aux besoins d'une économie impériale, alors en développement. Dans la pratique, l'esclavage à Madagascar était à la fois moins dur et plus souple, comparé à la situation aux Mascareignes. Les fuites fréquentes vers la grande île en témoignent. Les esclaves étaient loués par leurs maîtres ou obtenaient d'eux l'autorisation de s'embaucher ailleurs. Il arrivait que les esclaves ne voyaient plus leurs maîtres qui se contentaient de prélever un pourcentage (de 33 % à peu près) sur leurs salaires (17).

L'esclavage intérieur, étroitement lié au système du portage privé, se développe considérablement au XIXe siècle. La première phase d'expansion remontant aux années 1820 fut en grande partie responsable de la croissance de la population d'Antananarivo de 10-12 000 en 1820 à 20-50 000 en 1833. A cette date, on estimait que les deux tiers des habitants de la capitale et un tiers de la population totale de l'Imerina étaient des esclaves. Ces proportions ne varièrent pas jusqu'à la fin du siècle. En effet, à la veille des années 1830, les esclaves inondèrent aussi le marché intérieur, à tel point que les officiers redoutaient fortement une révolte d'esclaves. C'est ainsi que la demande de porteurs représenta une soupape de sûreté très importante pour les tensions sociales. Un esclave spécialisé valait cher ; il se vendait jusqu'à 100 piastres sur le marché d'Antananarivo en 1845, alors que le prix courant d'un esclave était de 30 piastres. Ce sont les travaux domestiques et surtout commerciaux qui mobilisèrent la plus grande partie de la main-d'oeuvre servile. Aussi, en raison de l'expansion rapide du commerce à partir du milieu du XIXe siècle, le système de contrat privé fut-il bien organisé (18).

(17) «Il y a des esclaves que leurs maîtres ne nourrissent pas et ne vêtissent pas et qui sont, dès lors, libres de s'occuper comme bon leur semble pourvu que chaque année, à la fête du *Fandroana*, ils leur apportent soit un fagot de bois, soit un peu d'argent», Grandidier, *Souvenirs op. cit.* p. 32. Quelquefois, les esclaves devenaient très riches, ainsi en juin 1869 Hamadisimba, le chef de Rafinenta sur la côte ouest, envieux des richesses d'un de ses anciens esclaves, le tua. A Madagascar peu d'esclaves s'enfuirent, alors que beaucoup essayèrent d'échapper au système plus sévère qui existait dans les îles où dominent les plantations, Grandidier, *Souvenirs* pp. 26-77.

(18) En général, les missions protestantes refusèrent aux esclaves l'accès de leurs écoles, alors que les missions catholiques le leur accordèrent. Cependant, ces dernières répartirent les élèves, selon leurs castes et, à la différence des autres

Les employeurs essayaient d'une part de régulariser les conditions de recrutement; de préciser les termes du travail et le salaire, d'autre part d'énoncer clairement les sanctions, en cas de non exécution du contrat. L'exemple le plus évident de cet effort vint des sociétés missionnaires. Celles-ci furent parmi les plus gros demandeurs de porteurs dans l'île. Il y avait un mouvement continu de personnel et d'objets appartenant aux missions, non seulement entre Tananarive et Tamatave, mais même dans les régions les plus écartées de l'intérieur. Pour éviter les obstacles que soulève, en général, le recrutement, la plupart des missionnaires gardaient leur groupe personnel de porteurs (on en comptait une douzaine, par groupe) (19).

La réponse des fournisseurs vint rapidement. A la veille des années 1870, un syndicat, lancé par les plus puissants propriétaires d'esclaves de Tananarive, se chargea de l'embauche des esclaves. Au même moment, ces personnes occupaient les postes impériaux les plus importants, et si leur syndicat ne fut pas directement engagé dans le trafic illicite d'esclaves, ils y investissaient et se tenaient au courant des opérations. Comme nous l'avons déjà remarqué, la richesse, le pouvoir et le prestige de ce groupe découlaient de ce trafic et du contrôle des esclaves (20). L'avantage primordial de ces propriétaires sur les loueurs créoles et européens était qu'ils utilisaient leur influence politique et militaire pour diriger une petite équipe de travailleurs. Malgré des détournements du trafic clandestin d'esclaves directement destinés aux colons de la côte, la plupart des esclaves (captifs des expéditions intérieures de l'armée impériale merina ou esclaves importés, d'Afrique de l'Est) étaient immédiatement dirigés vers les grands marchés de l'Imerina et se retrouvaient, par conséquent,

élèves, les esclaves n'apprenaient ni à lire, ni à écrire. Ellis (W.), *op. cit.* t. II, p. 491 ; Grandidier, *Souvenirs...*, p. 31 et 35 ; F.J.K.M. X 52, Rapport de Pearse à IDC, 1er juillet 1875, 30 juin 1876 ; Cousins (W.E.), *The abolition of slavery in Madagascar*, A.A.M.M. 1896 pp. 448-449 ; Fontonyont et Nicol, *op. cit.* p. 24.

(19) Ceci fut surtout vrai pour la L.M.S., la mission la mieux représentée à Madagascar. Ses problèmes de transport étaient réglés, la plupart du temps, par Procter Bros, la plus importante firme britannique de l'île, établie en 1862. Le transport d'espèces monétaires, qu'elle manipulait en grande quantité, représentait un des aspects importants des activités de la mission. Quand des porteurs de la côte n'étaient pas disponibles, les missionnaires de la capitale étaient obligés de les recruter dans l'intérieur et de les envoyer à la côte, ce qui augmentait considérablement leurs frais. F.J.K.M. dossier, correspondance commerciale de Procter ; Letter Book IDC 1 1875-1886, Wills à Aitken et al, 3 février 1876 ; Dossier Local, commercial, transport Cowan, Livingstone, Noble et Livingstone à L.M.S., Mahanoro 23 novembre 1823 ; Clark (H.P.), *How we travel in Madagascar*, A.A.M.M., n° 8, 1884, p. 342.

(20) Rainimaharavo, secrétaire d'Etat du gouvernement merina, était considéré comme le chef de ce syndicat qui louait les porteurs aux sociétés missionnaires et à d'autres groupes. Le Premier ministre recourut à ce syndicat en 1885 pour trouver la main-d'oeuvre nécessaire au transport, à partir de la côte ouest, des fusils à utiliser contre les Français, Pakenham à Lord Russell, HM Consul,

entre les mains du syndicat (21). En outre, pendant le XIXe siècle, la pénurie de main-d'oeuvre s'aggrava alors que la demande s'accroissait, ce qui permettait aux propriétaires de proposer les esclaves à un tarif plus élevé, pour en retirer le maximum de bénéfice.

Le gouvernement impérial aidait le syndicat. En effet, toutes les conventions avec les puissances prévoyaient le droit de rappeler, sans préavis, pour exécuter le *fanompoana*, la main-d'oeuvre travaillant pour les étrangers. Cette clause fut utilisée par les plus importants propriétaires d'esclaves et par les officiers impériaux haut placés pour enlever à un colon sa main-d'oeuvre, ne lui laissant que la perspective de la ruine économique ou celle de louer les esclaves cédés par les officiers ou les propriétaires. Une législation du même genre permit d'exercer un contrôle plus étroit. Elle interdisait aux étrangers la possibilité de louer des esclaves malgaches, sans le consentement formel du propriétaire. Ainsi, il fallait informer quelques jours d'avance les porteurs de Tananarive qui se louaient à des endroits précis. Si on avait besoin d'eux pour de longs trajets afin qu'ils puissent prévenir leurs maîtres et obtenir leur autorisation (22). Des cas de retraits de main-d'oeuvre pour le *fanompoana* se produisirent fréquemment, d'où une augmentation des tarifs de louage et un mécontentement parmi les étrangers. Au début des années 1870, ce mécontentement s'aggrava car des «gangs» de porteurs, dont la plupart agissaient sur l'ordre de leur maître,

Tamatave 30 juillet 1863 (F.O.84.1205 *Pakenham à Earl Granville*, HM Consul, Tamatave, 3 janvier 1874 (FO 84, 1397) ; *Richardson à Mullens*, 21 juin 1877, *B.A.M.*, ns T 18, 1935 pp. 12-15 ; *Wills à Thompson*, Antananarivo, 29 janvier 1885 (F.J.K.M., Letter Book IDC. 2).

(21) Quelques-uns des hauts fonctionnaires merina possédaient entre 2 000 et 3 000 esclaves, et c'était de connivence avec eux qu'un tel trafic d'esclaves existait dans l'empire merina. «newly, and consequently, illegally, introduced Mozambiques are being constantly conveyed to land, sold as slaves at Tananarive under the very eyes of the Hova Government and... at least five of the Bearers of Mr John Parrett, a British subject, who lately arrived at Tamatave from the capital, were Mozambiques of this class, who had been landed so short a time as to be unable to converse at all fluently in Malagasy». *Pakenham au Premier ministre de Madagascar*, Tamatave, 7 juin 1873, (FO84.1369 ERD/1142 PRO). Voir aussi Ellis, *op. cit.* t. I p. 194 et Mullens, *op. cit.*, pp. 323-334. Pour la demande d'esclaves établie par des colons européens et créoles de la côte est, voir *Xavier à Pakenham*, Mahanoro 6 janvier 1865, et la correspondance suivante à propos du même sujet dans FO. 84.1249 ERD/1142.PRO.

(22) «Though it is the ostensible policy of the Malagasy Government to conciliate and facilitate the foreigners on the island, much capital will not be invested, until clause 21d will have been repealed, or coolies be brought here, in as much as the Queen reserves to herself the right thereby to withdraw at any time labourers engaged without giving notice, endangering thereby the capital invested by the withdrawal of the requisite labour».
Charles Finkelmeier, US Consul adjoint à Hunter, Tamatave, 30 décembre 1874 US ; Clark *op. cit.*, 1884 p. 342.

commencèrent à se saisir systématiquement des marchandises transportées sur la route de Tamatave. Les marchandises volées étaient entreposées au loin, jusqu'à ce que l'écho du vol se fût apaisé. On retrouvait rarement la trace des objets volés (23).

Les porteurs désignés sous le terme général de *maromita* ou *borizano* formaient deux catégories : les *mpaka* ou *mpitondra entana*, engagés dans le portage des effets et les *mpilanja*, spécialisés dans le portage des voyageurs. Les *mpaka entana* voyageaient d'habitude en groupe :

«The usual convoys consist from ten to forty carriers, according to amount of the invoice, with one man in charge called the captain who carries no load. They are all natives, including the captain, and generally all slaves. Many, perhaps most of them, belonging to the high officers of the government — some to the Prime Minister» (24).

En général, ils portaient des charges de 40 kg chacun, même si certaines agences ne réclamaient qu'un maximum de 27 à 32 kgs. Ressemblant plus aux porteurs d'Extrême-Orient qu'à ceux du continent africain, les *mpaka entana* portaient plutôt leurs charges sur les épaules que sur la tête, aussi une bosse caractéristique (*sangongo*) apparaissait-elle fréquemment sur leurs épaules. Comme en Chine, on accrochait les bagages aux extrémités d'une tige de bambou rigide, longue de 1m50 à 1m80. Quand il s'agissait de charges plus lourdes, on en formait un ballot, que l'on suspendait au milieu de la tige. Avant le départ, les objets étaient répartis et enveloppés dans des feuilles imperméables, à la convenance des porteurs. Ce procédé multipliait les risques de vol (25).

Les *mpilanja* transportaient des *filanjana* ou palanquins, appelés aussi *fitakonana* et *ankolanjy*, dans les régions près de la côte. Les *filanjana* avaient été introduits dans l'île jadis par les Zafiraminia. Ces *filanjana* se diffusèrent dans l'intérieur. L'usage des palanquins était réservé principalement aux membres des familles royales, à l'élite des juges, aux chefs des armées et autres notables, comme c'était le cas en Imerina jusqu'en 1821, date à laquelle, Radama 1er abolit toute restriction dans l'utilisation du *filanjana*. Le modèle le plus courant, semblable au palanquin chinois, comportait une pièce de cuir et des paniers. Au début, les hommes et femmes s'installaient dans ces paniers. Plus tard, ils ne servirent qu'à transporter les femmes.

(23) Voir U.S. Robinson à Hunter, Tamatave 21 juillet 1879. Avant 1888, le danger que l'on courait à transporter des dollars à partir de la côte était devenu si grand, que la L.M.S. payait une indemnité afin que l'argent leur fût plutôt livré à Antananarivo que confié à leurs courriers à Toamasina *Wills à Aitken*, Antananarivo 24 mars 1888 (FJKM, Letter Book IDC 2).

(24) U.S. Robinson à Hunter, US Consul Tamatave, 21 juillet 1879. Quelquefois la souveraine emmenait jusqu'à 500 porteurs en des visites d'état ; Grandidier (G.), *op. cit.* 1928, p. 351.

(25) Voir note (23) ; Grandidier (G.), *op. cit.* 1928 pp. 351-353.

D'habitude, on assignait à chaque *filanjana* huit *mpilanja*. Quatre d'entre eux portaient la charge qui faisait entre 80 et 100 kg, le passager compris. Les quatre autres formaient une équipe de relève, courant à côté. Cependant le nombre exact de porteurs dépendait de la charge et de l'importance du passager. Par exemple, les enfants nécessitaient rarement plus de quatre porteurs, tandis que des hommes, comme Pakenham, le consul britannique qui pesait 127 kg en eut besoin de vingt... La majorité des *mpilanja*, à la différence des *mpaka entana*, était basée à Tananarive qui fournissait les porteurs les plus réputés pour leur vitesse et leur honnêteté. Alors que les *mpaka entana* mettaient en moyenne quinze à trente jours pour parcourir les 350 kms qui séparaient Toamasina et Antananarivo, les *mpilanja*, eux, faisaient jusqu'à 40 kms par jour dans le pays vide et plat et pouvaient couvrir le même trajet en 5-8 jours (26). C'était une vitesse tout à fait remarquable, car

«The path that to duty for roads, even to the capital, are rough and always sadly out of repair, and in places are more inclines of greasy clay up which the native bearers climb with extraordinary tenacity» (27).

En tant qu'esclaves, les *maromita* jouissaient de l'exemption du service militaire, mais ils étaient officiellement recensés et devaient se munir de passeports du gouvernement contrôlés à tous les postes jalonnant leur route. Des loueurs d'esclaves se trouvèrent dans l'obligation de s'acquitter des frais de passeport de leurs porteurs (s'élevant à 1/2 de piastre pour chaque passeport en 1884). Sans doute, les étrangers durent-ils eux aussi se munir de passeport, lorsqu'ils circulaient dans le pays. De cette façon, le gouvernement surveillait de près les activités des étrangers comme en témoigne d'ailleurs l'«affaire Street» de 1876. Même nantis des papiers nécessaires, les *maromita* étaient fréquemment obligés de soudoyer les fonctionnaires merina avec du *vola kely* (un peu d'argent). S'ils n'avaient pas sur eux une autorisation de circuler, les porteurs risquaient d'être arrêtés. Un voyageur qui se trouvait au bord du fleuve Mahanoro, pendant les troubles contre les Merina en 1895, notait que ses porteurs «were now among a people not over friendly to them, and if left masterless and without passports, would find it very difficult, if not impossible, to reach their homes» (28).

(26) Cousins (W.E.) *Madagascar of Today*, *op. cit.* p. 471 ; Cousins (W.E.), the abolition of slavery... *art. cit.* ; Catat (L.), *Voyage à Madagascar*, Hachette, Paris 1895 p. 21 ; Wilkinson à IDC, Antananarivo, 12 février 1867 (F.J.K. M. dossier local, commercial, transport M.) ; Grandidier (A.), *Souvenirs op. cit.* p. 44 ; Grandidier (G.), *op. cit.* 1938 ; Little (H.W.), *Madagascar, its History and People*, Blackword, London, 1884 p. 131 ; *Juvenile Missionary Magazine*, juin 1886, p. 63 ; Knight (P.F.), *From Fort-Dauphin to Fianarantsoa*, A.A.M.M., 19, 1895, p. 303 ; Gore Jones (W.), *op. cit.* p. 9 ; Oliver (S.P.) *Madagascar and the Malagasy*, Day, London, 1886 pp. 4-12.

(27) Little (H.W.), *op. cit.* pp. 30-31.

(28) Knight (E.F.) *op. cit.* 1896, p. 365.

Malgré l'existence de zones refuges pour les esclaves, il n'était plus aussi facile de fuir qu'à l'époque pré-impériale. La demande élevée en esclaves fit qu'une surveillance continue par les forces impériales s'instaure. En outre, on pouvait courir le risque d'être exporté en territoire non merina par une population hostile. Jusqu'aux troubles ayant marqué la veille des années 1890, la plupart des *maromita* n'avaient pas le droit de porter des armes, ce qui permettait de reprendre facilement les fuyards. La récompense donnée à celui qui ramenait un esclave fugitif était élevée (parfois, l'équivalent des 3/8 du prix d'achat initial de l'esclave) (29).

Souvent, les esclaves n'avaient pas le choix. Ils étaient contraints d'exercer la même activité. Quelques-uns furent libérés et choisirent un autre emploi. Pour les autres, l'expérience commune de voyager par les mêmes routes et de porter les mêmes charges contribua à l'émergence d'un groupe de personnes que le travail rapprochait naturellement. La communauté de sentiments parmi les *maromita* fut le ferment d'une culture originale. Celle-ci se manifestait dans les chansons qui mettaient en valeur la fraternité entre les porteurs, leurs relations avec les loueurs riches mais généreux et surtout la fierté d'exercer un travail coopératif et dur (30). Cette expérience de travail en commun entretenait particulièrement chez les porteurs un sens de l'unité du métier. Les *mpilanja* étaient très bien organisés et leur travail requérait «un certain entraînement et une éducation spéciale». Ils étaient plus jeunes et plus spécialisés que les *mpaka entana*. En outre, alors que ces derniers étaient connus pour leur paganisme, la plupart des *mpilanja* étaient chrétiens et protestants. Ces

(29) Besson (L.) *op. cit.* p. 314 ; J.A. Smith à Richardson, Fenoarivo, 26 août 1884 (F.J.K.M. dossier local, Commercial, Transport» M) ; Premier ministre à W.E. Cousins, Antananarivo 13 adimizana 1871 (FJKM, Correspondance du Premier ministre de Madagascar IDC, 1867-1888) ; Grandidier, *Souvenirs... op. cit.*, p. 34 et p. 49 ; Catat, *op.cit.* p. 24 ; Xavier à Pakenham, *op. cit.*, (FO 84.1249 ERD/1142 PRO). Pour l'«affaire Street» voir correspondance du mois d'août au mois d'octobre 1876 en U.S.

(30) Une de ces chansons était la suivante : Nous sommes des gens qui s'en retournent chez eux, Et voyez comme nous allons !

Eh ! Eh ! faites-nous donner un verre de rhum
 Bon maîtres
 Mais y en a-t-il ?
 Non Oh Alors dépêchons-nous !
 Et du boeuf, et du porc, en aurons-nous ?
 Et de la bonne volaille grasse ?
 Et du bon riz ?
 Mais y en a-t-il ?
 Non
 A quoi bon alors tant parler et faire tant de bruit
 Puisqu'il n'y en a pas
 Travaillons dur, gens compagnons !
 Jusqu'à ce que nous soyons arrivés
 Car nous aurons un bon repas
 Lorsque nous serons au terme du voyage.
 Grandidier (G.), *op. cit.*, 1928, p. 352.

mpilanja développèrent un système d'entraide mutuelle. Si un confrère tombait gravement malade, ils insistaient pour s'arrêter ou cherchaient un remplaçant qui recevait du *vola kely*. Comme l'a observé Catat : «Ce sont leurs occupations bien plus que leur origine qui en font une corporation ayant ses usages et ses coutumes» (31).

Cette unité fut consolidée par le *fati-drà* ou fraternité du sang qui liait les esclaves de la même manière que les liens ancestraux liaient les Merina. Ce lien renforçait leur volonté de coopérer chaque fois que se présentaient des doléances concernant le travail, et il contribuait enfin au développement d'une sorte de proto-syndicat ouvrier dont chaque équipe formait une section. L'équipe elle-même fut représentée par un *capitaine* ou chef qui gagnait plus que les autres membres, puisque sa responsabilité était engagée dans l'exécution du contrat. Il ne portait rien. Il choisissait l'itinéraire, s'occupait du logement pour l'équipe et les passagers, en cours de route, payait le *vola kely* aux fonctionnaires impériaux merina et les taxes irrégulières de péage imposées par des chefs hostiles à l'autorité merina. Enfin, le capitaine se chargeait de représenter les intérêts des porteurs quand ceux-ci voulaient traiter avec l'employeur pour obtenir une augmentation de salaire et l'amélioration des conditions de travail. Ainsi, un certain capitaine Rainiketamanga se voit à la tête de son équipe de 50 *maromita*, «in protest against the L.M.S. agent at Mahanoro in December 1886 for delaying them over the traditional *Fandroana* holiday»(32).

À partir de 1869, on note à Madagascar une augmentation massive des exportations, surtout des peaux, de la cire d'abeilles, de la gomme, du suif et des oléagineux. Les peaux, destinées surtout au marché américain, constituaient l'essentiel des produits expédiés vers la côte. En retour, on acheminait vers l'intérieur du calicot américain, de l'indienne imprimée venant de Grande-Bretagne, du pétrole lampant et de la farine. De la côte occidentale arrivaient le sel et toutes sortes de tissus. Parallèlement à cette augmentation du commerce, la demande de *maromita* s'accrut. Les *maromita* se trouvèrent donc dans une excellente position pour négocier, et une certaine tactique syndicale développa des revendications (33). La stratégie la plus cou-

(31) Catat, *op. cit.* pp. 20-21 ; Voir aussi Mayeur, *Voyages 1777 B.A.M.* XII, t. 1, 1913 p. 145 ; Little *op. cit.* p. 131 ; Ellis *op. cit.* t. 1, 193 ; Ransome (L.H.), *The River Antanambalana. A.A.M.M.*, 14, 1890, p. 23.

(32) Houlder (J.G.), Mahanoro 11 Décembre 1886 (F.J.K.M. Dossier «Local, Commercial, Transport» M) ; Procter à Pearse et Parrett, Tamatave 9 avril 1872 (F.J.K.M. Correspondance commerciale de Procter) ; Thorne à Whitehouse, 4 décembre 1879 et Lord à Pearse, 30 mars 1882 (F.J.K.M., Letter Book IDC 2) ; Mullens, *op. cit.* p. 134 ; Knight (E.F.) *op. cit.*, 1895.

(33) Oliver, *op. cit.* p. 7 ; Richardson à Cousins, Fianarantsoa, 1er mai 1871 (F.J.K.M., BDC, Correspondance 1870-1880) ; Mullens *op. cit.*, pp. 24-29 ; Cousins (W.E.), *The abolition of Slavery, ... art. cit.* p. 371 ; Pickersgill (S.C.), North Sakalava Land, *A.A.M.M.* 1, 1893 ; p. 41.

rante consistait à provoquer, pendant un court délai, une pénurie de main-d'œuvre afin d'obtenir une augmentation temporaire du salaire. Il arrivait fréquemment aux *maromita* de demander que le jour du *Fandroana*, fête nationale du Nouvel An et les occasions particulières, ainsi le voyage de la reine à Fianarantsoa en 1873, soient considérés comme des jours fériés. En raison de ce périple de la reine, presque toutes les activités commerciales s'arrêtèrent pendant quelques mois, car la plupart des *maromita* de l'île furent engagés dans la suite royale. Les voyageurs trouvèrent rarement des porteurs à louer, et les salaires s'élevèrent considérablement. Mullens, directeur de la L.M.S., qui arriva dans l'île cette année-là remarquait que les porteurs disponibles se montraient récalcitrants -- ainsi, ses porteurs se mutinèrent trois fois entre Antananarivo et Ambositra (34).

Ces actions dispersées provoquant une variation notoire des salaires furent renforcées par des grèves régulières ou des menaces de grèves. Ceci entraîna une hausse des salaires de base et une amélioration des conditions de travail. Les salaires réclamés étaient fréquemment si élevés que les agents loueurs demandaient aux clients un délai d'un mois, pour essayer d'obliger les *maromita* à réduire leurs revendications. De plus, une fois la caravane en route, il arrivait souvent qu'on s'arrêtât pour réclamer encore une augmentation. On faisait toujours des taux plus élevés pour les *Vazaha* (étrangers). Si les charges étaient de dimensions exceptionnelles, les *maromita* demandaient un supplément ou refusaient le contrat. Par exemple, en octobre 1873, Procter, l'agent de commerce de la L.M.S. à Tamatave fit savoir au comité missionnaire à Tananarive que l'expédition de deux colis allait être retardé, «as they are large, and the men (*Maromita*) do not, at présent, care for big things» (35). De la même façon on réclamait automatiquement un supplément si la route ne suivait pas les grands chemins. Ainsi, Richardson, un missionnaire voyageant dans le Sud betsileo pendant les années 1870 notait que :

«The people, encouraged by the chief men of the place, refused to have anything whatever to do with them (i.e.the boxes) because they had been brought to the town direct from Ambohimandroso, instead of having been

(34)Mullens à Briggs, Ambositra 22 sept 1873 (F.J.K.M. L.M.S. Local. T et F, D et E) ; Procter Bros à Briggs, Tananarive. 13 août 1873 et Procter à Houlder (J.A.), Tananarive, 27 novembre 1886 (F.J.K.M. Correspondance commerciale de Procter).

(35)Procter à Pearse et Parrett (F.J.K.M., Correspondance commerciale de Procter), *op. cit.* L'augmentation des salaires était accélérée par les fluctuations de la masse monétaire. Ainsi, lorsqu'en 1872, il y eut temporairement une importation massive d'espèces monétaires les prix et les salaires augmentèrent brusquement et se maintinrent à un haut niveau même après le ralentissement du mouvement.

Report of Buildings Sub-Committee à propos des maisons de la L.M.S. à Ambohibeloma et Isoavina (F.J.K.M., Letter Book IDC 1) ; Richardson à Cousins, Fianarantsoa 1 mai 1871 (F.J.K.M., BDC Correspondance 1870-1880) ; Oliver *op. cit.* p.7.

first taken to a town (the name of which I now forget) some miles out of the street road. There was nothing to be done but to have the boxes taken back... we never saw those boxes again until the Sunday following when they arrived carried by the very men who had refused to have anything to do with them on their first arrival et Ambalavao» (36).

A partir de 1877, date d'émancipation de tous les esclaves importés, le principe du paiement des porteurs fut officiellement établi pour la première fois. Bien que les missionnaires eussent toujours affirmé un tel principe, l'idée était révolutionnaire pour les patrons malgaches. L'acte d'émancipation avait été préconisé par le Premier ministre, véritable dictateur, dans le but de pallier la pénurie de main-d'oeuvre, sans imposer une nouvelle dépense au trésor impérial. Les anciens propriétaires ne reçurent aucune indemnité ; le secteur privé fut dépossédé d'une partie de sa main-d'oeuvre, ceci provoqua une hausse des tarifs de louage et obligea les propriétaires d'esclaves à payer. L'acte d'émancipation n'eut pas pour résultat une plus grande offre de «main-d'oeuvre libre», puisqu'il ne concernait que les esclaves importés. Ces esclaves affranchis devinrent simplement «the appropriation on the part of the government of so much private though stolen property». Même si, à court terme, l'édit se révélait contraire aux intérêts des propriétaires d'esclaves, l'esclavage domestique continua de prospérer et il y eut une relance de l'importation d'esclaves, au début des années 1880. Le principe du paiement des services rendus avait été reconnu. En 1885, ce principe fut même étendu, mais temporairement seulement, aux soldats de l'armée impériale (37).

Les porteurs malgaches s'assuraient soigneusement qu'ils étaient payés en «bon argent». Ils emmenèrent avec eux des balances pour vérifier le poids précis des monnaies qu'on leur donnait pour chaque opération. En général, on payait en dollars mexicains ou en pièces de cinq francs coupés – toutes deux monnaies reconnues dans l'empire merina – les salaires pour les trajets sur les grands axes reliant la capitale à Fianarantsoa, Tamatave et Majunga. Rémunérés seulement à la fin du voyage, bien des *maromita* contractaient des dettes, en cours de route. Souvent, c'est un porteur chrétien qui se faisait prêteur sur gages et il réclamait des taux d'intérêt exorbitants. Dans les régions périphériques et indépendantes où l'on embauchait des équipes non-merina,

(36)Richardson (J.), *Lights and Shadows*, L.M.S. Antananarivo 1877 pp. 6-7 ; voir aussi *Procter à Briggs*, Antananarivo, 16 avril 1874 (F.J.K.M., Correspondance commerciale de Procter) ; Oliver *op. cit.* p. 16 ; Gore Jones (W.), *op. cit.* p. 10 ; Kestelle Cornish (R.K.), A short cruise on the north-western coast of Madagascar, *A.A.M.M.* 3 1877. p. 272 ; Note à Cousins (1870) (F.J.K.M. BDC Correspondance 1870-1880) ; *Smith J.A. à Richardson*, Fenoarivo, 26 août 1884 (F.J.K.M. Dossier «Local, Commercial, Transport M»).

(37)*Robinson à Hunter*, US Consul Tamatave, 28 juin 1877 US

les salaires et les péages étaient acquittés en perles, sel ou tissu, car on y utilisait plus volontiers les bijoux que la monnaie, comme moyen de paiement. (38).

Avec l'augmentation du salaire des porteurs, on assista à une nette amélioration des conditions de travail des *maromita*. On leur donnait traditionnellement des petits cadeaux tels qu'un peu de rhum ou une partie des présents offerts aux visiteurs par les chefs des villages. Les porteurs obtinrent le droit d'arrêter le travail au coucher du soleil et celui de boire, de temps en temps, pendant les soirées, au terme ou à la veille d'un long voyage. Cependant, il y eut des excès. Ainsi en 1895, un voyageur étranger arrivé au dernier poste merina, avant la forêt tanala, qui s'étend sur 70 miles de largeur, rapportait que «our bearers, drunk as usual had to be collected and driven out of town by a detachment from the garrison» (39).

Les porteurs recevaient de leur employeurs une somme fixe pour la nourriture (*vatsy*), mais ils exploitaient aussi les villageois contraints de les héberger. A l'intérieur de l'empire, les exactions étaient plus grandes lorsqu'un dignitaire de l'Etat accompagnait la caravane. Dans la seconde moitié du XIXe siècle, en Imerina même, des restaurants bon marché furent créés au bord des routes. Des vieilles femmes y servaient un plat de riz ou de manioc qui coûtait un *varifitoventy* ou 0,02 dollar malgaches (40).

Quant ils étaient bien traités par leurs patrons, les *maromita* prenaient soin du voyageur et de ses effets. Le capitaine imposait une sévère discipline dans le travail, même lors des circonstances les plus dangereuses. Les porteurs se chargeaient quelquefois de sommes atteignant 2.000 dollars, puisqu'on peut lire ceci :

«Goods or money intrusted (sic) to them are always safe ; and a poor native will travel hundreds of miles of trackless country with a parcel of specie or other valuables without any danger of the loss of the property» (41).

(38) Knight (E.F.), *op. cit.* 1896 pp. 31-33, p. 77 ; Richardson (J.) *op. cit.* (1877).

(39) Knight (E.F.), *op. cit.*, 1895, p. 396, Mullens, *op. cit.*, pp. 245-246, Little *op. cit.* p. 356.

(40) R.P. Colin et R.P. Susu, *op. cit.* p. 11 ; Grandidier (G.) *op. cit.* 1928) p. 354.

(41) Little, *op. cit.* p. 100 ; *Wills à Aiken et al.* 3 février 1876 F.J.KM. Les *maromita* avaient un emploi du temps rigide. Ils partaient au point du jour, se reposaient deux heures après. D'habitude, cet arrêt durait de 10 à 15 minutes. Ensuite ils marchaient jusqu'à onze heures et essayaient de trouver un village où ils pouvaient se restaurer. A midi trente la caravane reprenait la route jusqu'au coucher du soleil, et les porteurs cherchaient un village où ils pouvaient se reposer la nuit ainsi que leurs passagers. R.P. Colin et R.P. Suau, *op. cit.* p. 11.

Il faut replacer les revendications des *maromita* pour une amélioration de leurs conditions, dans le contexte des dangers qu'ils couraient pendant leur travail. Même sur les grandes routes commerciales, ils pouvaient subir les attaques des brigands. Ces risques s'aggravaient dans les régions périphériques de l'empire. Comme ils étaient réglés à la fin du voyage, la perte du salaire sanctionnait tout abandon des effets, en cas d'attaque. Quelquefois, les employeurs se dérobaient au paiement du salaire, alors que le contrat était exécuté. Lors des voyages en dehors du plateau central, les porteurs étaient, de temps en temps, frappés par le paludisme (42).

Avant 1873, les *maromita* avaient acquis la réputation d'une très grande indépendance. Il est vrai que la pénurie de main-d'oeuvre pendant le conflit malgache de 1883-1885 et le rapide essor du commerce, au lendemain de la guerre, permirent aux porteurs de mieux s'organiser (43). A la fin du XIXe siècle, on évalue à 50-60 000 le nombre des hommes engagés dans le portage. Tous étaient des esclaves et formaient 19 à 23 % de la population servile, c'est-à-dire environ 57 à 70 % des esclaves mâles. Ces chiffres sont très faibles comparés à ceux fournis par des sources contemporaines qui avancent qu'un tiers de la population des districts ruraux et 2/3 de celle des villes merina étaient formés par des esclaves. Ce fut probablement les guerres impériales, les épidémies et les ravages du paludisme qui freinèrent la croissance démographique en Imerina pendant les quatre dernières décennies du XIXe siècle. Il se peut aussi que le nombre absolu des *maromita* et la proportion de la population servile par rapport à la population d'hommes libres ne se soient pas modifiés à partir des années 1860 (44).

Le grand nombre d'hommes, actifs pendant de longues périodes et sur de longues distances et payés en monnaie, entraîna un accroissement considérable de la circulation monétaire et un élargissement de la conception d'une économie monétaire à Madagascar (45). Cependant l'expansion du commerce

(42) Quelques loueurs mêmes vendirent comme esclaves des porteurs, à la fin du voyage, Larsen (L.) *Livet for Doden* Christiania, 1894 ; Mac Mahon, *First visit of a European to the Betsiriry Tribe*, *AAMM* 15, 1891, p. 280 ; Ellis, *op. cit.*, t. 1 pp. 10-13, 35 et t. II pp. 387-388 ; Grandidier, *Souvenirs... op. cit.* p. 30. Knight, *op. cit.* (1895) p. 399.

(43) Procter à Briggs, Tamatave 13 août 1873 (F.J.K.M., Correspondance commerciale de Procter) ; James Levy à L.M.S., Tamatave, 17 novembre 1886 (F.J.K.M. Dossier «Local, commercial, Transport, »M) ; P. Taix, Tamatave : notes historiques (A.H.V.P., Section IV, 1).

(44) Voir note (18) ; Grandidier (G.), *op. cit.*, 1928 p. 354. Olivier (S.P.) *Madagascar*, Mac Millan, London, 1886, vol. II, pp 75-78 ; *AAMM* vol. 5 p.90 et vol 22, 1898 p. 247.

(45) Voir note (35)

et de l'économie se heurta aux obstacles inhérents au système impérial du portage. Le prix des transports s'élevait à des niveaux prohibitifs avant 1890. Les salaires des *maromita* étaient fixés à deux voamena (0,17 dollar) par jour en 1884, alors que le salaire d'un travailleur ordinaire était de 0,028 dollar. Cette hausse des salaires ne modifia en rien les écarts de salaire chez les porteurs. Les *mpilanja* continuaient de recevoir le même salaire que les *mpaka entana*, et seul le capitaine percevait une rémunération plus élevée que celle de la majorité des porteurs. De Tamatave à Tananarive, le taux des salaires, malgré les variations régionales augmenta sans arrêt : passant de 2 à 5 dollars par homme entre 1866 et 1888, et atteignant 8 dollars à la veille de 1894. En 1897, les salaires étaient si élevés que le général Gallieni tenta d'imposer un tarif maximum de 9 dollars (46).

Ces salaires étaient élevés comparés à ceux des travailleurs spécialisés, payés un dollar, 5 francs français ou 4 shillings par jour en 1888. Cependant les besoins en hommes et le temps passé sur les mauvaises pistes et les terrains difficiles ne favorisèrent pas la mise en place d'une entreprise de transport. Ainsi, le voyage par mer de la France à la côte orientale de Madagascar revenait moins cher que le trajet par terre de Tamatave à la capitale. En 1884, pour transporter une famille et ses effets personnels sur cette piste, il fallait compter au minimum 350 dollars. A la veille de 1890, le tarif avait encore augmenté de 60% (47). En outre, puisque le voyage était long, seuls les produits non périssables et de valeur, si l'on considère leur poids, pouvaient être revendus avec profit à l'intérieur (48). Ainsi, à l'aube du XXe siècle, le système du portage n'était pas adapté aux besoins des échanges internationaux et finalement, il se présentait comme un important obstacle à l'expansion du commerce dans l'empire merina. La pression du commerce international s'accroissait et dans ces conditions le système était appelé à s'effondrer. Les premiers symptômes de cet effondrement apparurent lors du conflit de 1882-1885. Le blocus des ports de l'empire par les Français, le paiement d'une indemnité d'un million de francs, après les hostilités, paralysaient les finances du pays. Au même moment, la chute des cours des produits primaires provoquée par la récession mondiale des années 1880 ébranla le régime. La confiance dans le commerce disparut et les investissements diminuèrent tout d'un coup, alors que le gouvernement utilisait tous les fonds disponibles pour se défendre contre la prochaine attaque des Français (49). Des bandes de Sakalava et de Bara se mirent

(46) Grandidier (A.) *Souvenirs ... op.cit.* pp. 14-20 ; Grandidier (G.) *op. cit.* 1928 pp. 351 et pp. 353-357 ; R.P. Colin et RP Suau, *op. cit.* pp. 10-12 ; Catat, *op. cit.*, pp. 22-23 ; Clark *AAMM*, 1884, p. 342.

(47) Grandidier (G.), *op. cit.*, 1928, p. 352.

(48) *Ibid.*

(49) «The Hova (t.e. Merina) wholesale traders who come to this port and purchase of the foreign importers are frightened for the safety of their capital,

à assiéger les avant-postes militaires merina qui n'étaient plus capables de défendre des zones frontalières. Des envahisseurs plus audacieux pénétrèrent jusqu'au coeur du pays. A la veille des années 1890, le commerce intérieur connut un arrêt total (50). Cet effondrement du commerce limita le marché pour les porteurs. Le régime impérial essaya désespérément, pour la dernière fois, d'asseoir son pouvoir économique et militaire, aussi recruta-t-il un grand nombre de *maromita* pour exécuter le *fanompoana*. Des milliers de personnes furent affectées dans l'armée ou dans les usines de munitions ; des mineurs conscrits travaillèrent dans les mines d'or et d'argent. On recherchait des porteurs de plomb et de charbon pour approvisionner l'industrie de guerre (51).

Pendant, les efforts pour préserver l'empire merina ne servirent à rien. La résistance s'effondra, et les Français conquièrent l'île. Ils commencèrent tout de suite à améliorer les routes et les moyens de transport, mais se heurtèrent régulièrement à ce problème dans leurs efforts de modernisation. Les premières protestations eurent lieu avant la conquête française, lorsque les *maromita* manifestèrent contre l'utilisation des chevaux. A Tananarive les cavaliers européens furent lapidés. L'opposition majeure se manifesta en 1901, avec l'introduction du pousse-pousse. Ces réactions, mêmes voyées à l'échec, démontraient la force d'organisation des *maromita*. Une fois la route de l'Est tracée, le coût du transport des marchandises de Tananarive à Tamatave tomba à 30 dollars la tonne. Le pousse-pousse permit de réduire de moitié les frais de transport des passagers (52). En fin de compte, le système de portage ne pouvait survivre dans l'empire merina où l'on avait fondé la politique de défense sur la prohibition des innovations dans le domaine des transports. Le système des *maromita* acheva de disparaître dans les premières années du XXe siècle.

at the least noise about political difficulties ; and prefer to bury their money to risking it in goods at such times» *Robinson à Third Assistant Secretary of State*, Us Consul, Tamatave, 22 mai 1882, *US*.

(50) Ces razzias, intermittentes pendant le XIXe siècle, devinrent continues dans les années 1880. *L. Dahle au Premier ministre*, Antananarivo 11 novembre 1881 et *Borchgrevink au Premier ministre*, 4 décembre 1888 et 14 mars 1894 (Books 270, E et G NMS Archives, Isoraka, Madagascar)

(51) Les fonctionnaires de tous les niveaux, abusèrent du *fanompoana* en particulier dans les provinces où ils s'emparaient des biens, réduisaient des personnes en esclavage, sous n'importe quel prétexte *L.M.S. et FFMA Resolution à PM*, 1894 (F.J.KM., Chemise 1-7)

(52) Grandidier (G.), *op. cit.*, 1928, pp. 353-357.