LA MER ET MADAGASCAR

par
Michel MOLLAT DU JOURDIN

Le propos que je soumets à l'appréciation des historiens de Madagascar est une simple réflexion, assez improvisée d'ailleurs. Les spécialistes excuseront l'intrusion ainsi faite sur leur terrain, ou plutôt dans leurs eaux. Sa justification résulte d'une sympathie pour la grande île et de l'intérêt d'un médiéviste pour le seul océan dont l'histoire traverse diachroniquement plusieurs millénaires. Cette intervention voudrait aussi être un hommage du président de la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'Académie Malgache à l'occasion de son jubilé (1).

Simple réflexion, disais-je : quelques travaux personnels (2) et, surtout, la science d'autrui en ont facilité les approches, en en retournant parfois, peut-être, les données. Ainsi, plutôt que Madagascar et la mer, l'intitulé pourrait être : **la mer et Madagascar.**

Sans plus chercher, d'entrée de jeu et en guise de préambule aux débats qui vont suivre, ne peut-on pas relever quelques paradoxes, au moins apparents,

---

(1) On notera, à ce propos, la récente publication, sous l'égide de la Commissiont Internationale d'Histoire Maritime, d'une *Bibliographie de l'Océan Indien*, par J.C. Roda (T.V. de la *Bibliographie de l'Histoire des Grandes Routes Océaniques*, sous la direction de Ch. Verlinden, Saint-Denis de la Réunion, Bibliothèque Universitaire, 1977).

(2) On nous permettra de signaler deux articles personnels, accompagnés d'éléments de bibliographie sur l'océan Indien : « Les relations de l'Afrique de l'Est avec l'Asie : essai de position de quelques problèmes historiques » (*Cahiers d'Histoire Mondiale*, XIII, 1971, 291-316) et « Les contacts historiques de l'Afrique et de Madagascar avec l'Asie du Sud et du Sud-Est : le rôle de l'océan Indien » (*rapport présenté à la Conférence d'experts organisée par l'UNESCO à Maurice en 1974*), fascicule ronéotypé, 14 pages (sous presse pour *Mare luso-Indicum*, Ecole pratique des Hautes Etudes, IVème section, Paris).

à l'explication desquels on proposera certaines hypothèses et l'esquisse d'une conclusion (3).

De ces paradoxes, le premier est le contraste entre la massivité quasi-continentale de l'île et la longueur de son périmètre côtier (5 000 km). Il serait intéressant de souligner le rapport à la superficie totale (592 000 km2), car il prédispose le littoral à une vie maritime très active. Celle-ci, en revanche, apparaît inégalement favorisée par la topographie du littoral, aussi bien entre l'est et l'ouest que, dans le détail, dans la disposition des sites portuaires. De plus, l'orientation des reliefs montagneux, parallèlement aux rivages, opposent leurs fronts à la pénétration des influences climatiques marines et contrarie, souvent, les liaisons terrestres fluviales entre l'intérieur et les régions côtières ; ainsi s'établit une sorte de zone d'étanchéité. Dès lors, la vie maritime apparaît, à l'historien et au géographe, limitée et localisée en certains secteurs, tout importants qu'ils soient.

Deuxième paradoxe et deuxième contraste : une proportion nombreuse de la population semble avoir oublié la mer que ses ancêtres ont pourtant franchie, jadis à des époques, au prix de longues et éprouvantes traversées. La conservation et le renouvellement des extraordinaires qualités nautiques des anciens sont restés l'apanage de certains groupes ; mais à l'intérieur, combien d'hommes n'ont aucun lien direct avec la mer, en sont affranchis au moins inconsciemment, et même ne l'ont jamais vue ? De la part d'insulaires, cela pourrait paraître étonnant.

Enfin, la situation de Madagascar présente le paradoxe de l'isolement dans un océan constamment et intensément fréquenté à travers l'histoire. Si la largeur du canal de Mozambique n'excède pas 400 km environ, et si elle est atténuée par des relâches aisées aux Comores, en revanche l'éloignement vers l'horizon oriental atteint, jusqu'en Indonésie, les 6 000 km. Moins longue en direction du nord et favorisée par des archipels (Amirantes, Seychelles) la distance n'en est pas moins telle que, de ce côté aussi, la venue à Madagascar ne peut résulter que d'une décision formelle de l'homme, ou du hasard. La mer serait-elle donc absente de l'histoire d'une grande partie des Malgaches, depuis le jour où ils se sont établis dans l'île ?

Pour expliquer ces paradoxes, certaines hypothèses devraient être écartées. Il est impensable d'alléguer l'inaptitude des Malgaches aux activités maritimes ; et pas davantage la peur de la mer. Celle-ci n'est sans doute pas totalement absente dans la pensée traditionnelle. On peut, en effet, être frappé par l'ambivalence du terme, *ranomasina,* qui désigne à la fois l'eau sacrée et la mer (4).

---

(3) Ce problème des paradoxes avait déjà été posé dans un article de F. Birkeli, Sur les projets maritimes de l'ancien gouvernement hova (*Bulletin de l'Académie Malgache,* n.s., XXVII, 1946, 147-156).

(4) L'écho d'un tel sentiment se retrouve dans le très beau récit que donne Raombana de la circoncision du prince Rakoto, futur Radama II, en 1844, et dans son tableau des coutumes malgaches les plus caractéristiques. Dans son introduction (Histoire, A1, p. 75-81), l'historien, décrivant les rites de la

Certes, les descendants des très anciens immigrés ont pu préférer laisser les périls de la mer aux seuls riverains ou à des étrangers. Mais la crainte de la mer et tous ses phantasmes peuplent l'esprit des marins, en tous pays, et ne les écartent pas, pour autant, de la navigation. D'autre part, l'extrême habileté nautique des populations vezo, betsimisaraka et sakalava suffit à prouver que l'aptitude résulte, avant tout, de la familiarité avec la mer.

On ne peut pas davantage dénoncer les mauvaises conditions physiques de quelques parties du littoral. Au contraire, on y constate des anomalies supplémentaires. Loin de déserter la côte rectiligne et, géographiquement, peu hospitalière de l'Est, le commerce maritime s'y est implanté depuis des siècles, de la baie d'Antongil à Tamatave. En revanche, des rades en eau profonde, et bien abritées, comme celle de Diégo-Suarez, apparaissent, tout comme les fins de terres en Europe (Finistère en France, Finisterre en Espagne), économiquement excentriques ; et l'on connaît des cas analogues avec les relâches du sud, la baie de Saint-Augustin par exemple.

Enfin, naturellement, les conditions nautiques ne peuvent pas davantage être mises en cause. Il n'est pas besoin d'insister sur la régularité bénéfique de l'alternance saisonnière des vents, ni sur le rôle des courants superficiels, favorables à qui possède l'expérience de l'océan Indien et dispose d'un matériel naval adapté. A ce propos, remarquons l'utilité des **Instructions nautiques** pour l'historien ; ici comme partout dans le monde, la pérennité des conditions climatiques et de la topographie des côtes, rocheuses surtout, donnent à ces textes actuels valeur rétrospective pour la connaissance d'un passé maritime lointain. Les historiens les négligent trop souvent (5).

L'art nautique en océan Indien a des titres de noblesse très anciens. La clarté nocturne du ciel une grande partie de l'année constitue, sans doute, une circonstance très favorable. Mais cela ne diminue en rien le mérite de ceux qui ont su découvrir et transmettre les secrets et la pratique de son observation. N'est-il pas probable que l'empirisme, à base savante, de la technique dite «arabe», mais souvent d'origine iranienne, de la navigation à l'aide des astres,

BIBLIOTHEQUE UNIVERSITAIRE de Tananarive

---

circoncision, insiste sur la valeur religieuse de l'eau sacrée qu'il nomme bien *rano-masina*. Plus loin (Annales, C1, p. 1-48), il révèle que l'eau sacrée nécessaire à la cérémonie royale fut cherchée en cortège solennel à Tamatave, et puisée à la mer même (renseignement dû à l'obligeance de Simon Ayache, cf. son ouvrage, *Raombana : l'historien*, Fianarantsoa, 1976). Une première édition du texte des Annales cité plus haut a été publiée par E. Ralaimihoatra (*Revue de Madagascar*, 1952, 20-29). Ne peut-on rapprocher de ces textes, l'invocation devant le bœuf à sacrifier en certaines cérémonies propitiatoires chez les Marofotsy : «Couche-toi, ô bœuf. *Tu viens de la mer*, issu de l'union d'un taureau et d'une vache». R. Decary, Les Marofotsy, coutumes et croyances, *Bulletin de l'Académie Malgache*, XXVII, 1946, 124-135).

(5) *Instructions nautiques. Madagascar. Iles éparses de l'océan Indien*, rééd. 1972, Paris.
G. Donque, «Le contexte océanique des anciennes migrations : vents, courants dans l'océan Indien» (*Annales de l'Université de Madagascar*, Tananarive, 1, 1965, 43-59.

BIBLIOTHEQUE UNIVERSITAIRE TANANARIVE

se soit diffusée sur les côtes de Madagascar avec la présence musulmane ? Les *rahmani et le Kamal* n'ont-ils pas été les manuels et l'instrument de visée stellaire habituels, sur les côtes malgaches comme entre les mains des *nakouda* des Comores et de l'Afrique de l'Est ? C'est là un point de l'histoire de la diffusion des techniques (6). A ce propos, on pourrait demander aux spécialistes de l'étude des *sorabe* si ces textes, fort divers, ne contiennent pas quelques références à la vie maritime, sinon aux secrets de la navigation, puisque les *sorabe* ne manquent pas d'évoquer la venue par mer d'ancêtres célèbres.

La navigation côtière, à proximité et même au large du littoral, connaît, en effet, parmi toutes les populations maritimes du monde, des secrets bien gardés et transmis oralement, de génération en génération ; la couleur de l'eau, la présence d'algues flottantes, certaines espèces d'oiseaux, les odeurs elles-mêmes permettent aux gens de mer d'apprécier les profondeurs et de connaître leur position, en l'absence d'amers côtiers. Il existe ainsi une thalassonymie ou, si l'on préfère, une toponymie marine, dont il serait intéressant de constituer et de cartographier le répertoire. Est-ce tâche impossible ?

Quant à la navigation à longue distance, à supposer qu'on en ait négligé la pratique, les marins en retrouvent les voies pour peu qu'ils soient hardis. D'ailleurs, la configuration générale de l'océan Indien, étendu d'ouest en est, est particulièrement propice à la navigation en latitude, par l'observation de la hauteur des astres. N'est-ce pas l'un des arguments en faveur de la traversée directe de l'Indonésie jusqu'à Madagascar ? Le problème de la détermination de la longitude se posait ici moins qu'en d'autres mers où, jusqu'à l'invention de l'horloge marine, au dernier quart du XVIIIème siècle, les erreurs de navigation furent fréquentes. D'ailleurs, tant que les navires sont construits en bois, l'influence bien connue du magnétisme de Madagascar n'altère guère les calculs de la déclinaison.

La nature du matériel naval constitue, enfin, une condition majeure de la navigation. Ce n'est pas le moment d'analyser les qualités nautiques du radeau, de la simple pirogue monoxyle, de la pirogue à balancier et du navire proprement dit que représente ici le boutre. D'excellents travaux ont été consacrés à ces types de matériel flottant, à leur mode de gouverne et aux formes de gréement. Madagascar abonde en forêts et leur localisation par rapport aux rivages, ainsi que l'étude des essences qui les constituaient dans le passé, importe au plus haut point. On n'emploie pas n'importe quel arbre, dur ou tendre, pour n'importe quelle partie du navire, et on n'utilise pas les bois en n'importe quelle saison, compte tenu de la montée de la sève qui détermine

---

(6) A Teixeira da Mota, Méthodes de navigation et cartographie nautique dans l'océan Indien avant le XVIème siècle, Actes du Sixième colloque international d'Histoire maritime (1962) : *Océan Indien et Méditerranée* (Lisbonne — Paris, 1963), 49-93.
H. Grosset-Grange, Les procédés arabes de navigation en Océan au moment des Grandes Découvertes, Actes du huitième colloque international d'histoire maritime (1966) : *Sociétés et Compagnies de Commerce en Orient et dans l'Océan Indien* (Paris, 1971), 227-246.

le moment opportun des coupes. Une recherche interdisciplinaire est utile sur ce point. Les procédés de construction ont fait l'objet d'observations intéressantes, notamment sur la construction des coques à franc-bord ; les planches étant jointives, le bâtiment plus léger et mieux manœuvrant peut, s'il est mû à la voile, remonter le vent plus aisément. La variété des formes des voiles et de la surface de toile est également significative d'une expérience consommée. Mais il faut accorder une particulière attention à la capacité du navire en hommes, en cargaison et en approvisionnement (d'eau douce, principalement, s'il s'agit de longs voyages transocéaniques). Le tonnage conditionne l'utilisation du navire et son rayon d'action autant qu'il doit répondre aux exigences de sa fonction. C'est là une donnée fondamentale.

Les considérations précédentes sont éclairées par un principe simple, qui peut passer pour une vérité première, pourtant négligée quelquefois : l'homme navigue s'il en a besoin, si cela en vaut la peine, lorsque cela lui est utile, et avec des bateaux adaptés aux services qui leur sont demandés. Dès lors, on peut essayer d'expliquer pourquoi, parmi les Malgaches, certains seulement ont conservé et entretenu les aptitudes et les habitudes nautiques de leurs lointains ancêtres et que le plus grand nombre, au contraire, a contracté des liens étroits et durables avec le sol nourricier.

Tout compte fait, la mer n'est pas une fin en soi, même pour le pêcheur ; il tire d'elle sa subsistance, mais c'est à terre qu'il la ramène. La mer vit dans la dépendance et au service de la terre. Elle est à la fois un lien et une rupture : toujours un passage. Une fois arrivé au port chacun est content. La plupart, si cela est possible, ne repart pas. Le peuplement d'une terre, île ou continent, n'est pas forcément, ni seulement, la preuve d'une activité maritime, mais peut être simplement un phénomène migratoire. Tous les Indonésiens émigrés à Madagascar n'étaient peut-être pas des navigateurs. La plupart des émigrants européens en Amérique au XIXème siècle étaient des terriens ; ils le sont demeurés et beaucoup n'ont vu et franchi la mer qu'une fois au cours de leur existence, lors de leur passage outre Atlantique. Dans le cas des immigrés, à supposer qu'ils fussent tous des marins, rien ne prouve que leurs descendants n'aient pas délibérément choisi la plus stable parmi les options offertes par leur nouvelle patrie. L'homme ne cherche-t-il pas, en priorité le moyen de subsister en sécurité ?

Une île, surtout quand elle est vaste, possède bien d'autres possibilités que maritimes. Elle n'est pas, de soi, vouée à la pêche, à la navigation commerciale ou guerrière, à la piraterie ou à la course ; elle ne se contente pas d'offrir des escales bienfaisantes comme celles du sud malgache, où les anciennes marines trouvaient des «rafraîchissements», eau douce et fruits, antidotes du scorbut ; elle ne se borne pas à faire de ces relâches des points de contact avec des représentants d'autres peuples et d'autres cultures. Une île encore, étendue, montagneuse et massive, a pu servir de refuge ou de conservatoire biologique pour les hommes, la faune et la flore. Cela, Madagascar l'a offert à l'homme, avec, une fois de plus, un contraste et un paradoxe : une zone de contact sur les côtes, un milieu préservé à l'intérieur.

L'homme n'avait qu'à choisir. Il pouvait brûler ses vaisseaux et trouver, au fur et à mesure d'une pénétration progressive, de quoi se suffire à soi-même, ou peu s'en faut. A quoi bon retourner aux périls de la mer, alors qu'on a mis entre elle et soi l'obstacle des montagnes de l'Est et des plateaux secs du Sud ? D'ailleurs, en face des possibilités immédiates de la culture et de l'élevage, celles de la vie maritime pouvaient paraître limitées et hasardeuses.

La pêche sur la côte orientale ou dans ses canaux, et dans le Sud-Ouest à l'intérieur des lagons comme au large avec les pirogues des Vezo, ne dispose pas de débouchés en rapport avec la peine et l'habileté des hommes. Le cabotage a pu jouer le rôle avantageux de palliatif des difficultés des communications terrestres, encore que l'on discute de l'intensité des relations maritimes entre le nord-ouest et le sud-est de l'Ile. Ce cabotage a prolongé avec profit les relations de la côte sakalava avec les Comores et leur au-delà africain ; mais un terminus et une tête de ligne ne voient jamais passer le plein d'un trafic.

D'ailleurs, on sait déjà que de telles activités concernent seulement une partie de la population et font d'elle un milieu spécial dont la personnalité mérite l'étude. Celle-ci, déjà bien avancée, tant pour les Betsimisaraka que pour les Vezo et les Sakalava, permet d'éclairer l'aspect malgache du problème ethnohistorique général de l'insertion des gens de mer dans le milieu social et économique (7). Les questions sont multiples : organisation sociale, types et rythmes démographiques, genres de vie mixtes associant la pêche et l'agriculture, organisation du travail (activités individuelles ou en association, instruments et engins de pêche, et genres de bateau). Les mœurs, usages et coutumes des marins sont un autre thème : les habitudes familiales moins régulières, mais aussi réglées, qu'en milieu paysan ; les fêtes ; les monuments commémoratifs (pierres dressées) suppléant à l'inhumation traditionnelle au tombeau familial pour les péris en mer. Sœurs des croyances et pratiques religieuses rurales, celles des marins ont, sans doute, comme ailleurs, une tonalité particulière. On a évoqué certains « fady de la pirogue ». Pour prendre la mer, les jours néfastes sont-ils les mêmes que pour la vie rurale ? si la mer passe, comme en beaucoup de pays, pour sacralisée, le bateau qui va l'affronter ne l'est-il pas aussi ? quels sont la mythologie et le panthéon de la mer ? et quels sont les rites propitiatoires envers les esprits et divinités qui règnent sur les eaux ? Le langage des marins n'est pas moins significatif par son originalité. Ne traduit-il pas dans sa complexité philologique, quelques souvenirs indonésiens et certaines intrusions techniques du *swahili* ? on a parlé de « pidgin » malgache.

---

(7) Nous pouvons seulement renvoyer à quelques travaux récents :
B. Koechlin, *Les Vezo du Sud-Ouest de Madagascar, Contribution à étude de l'éco-système de semi-nomades marins* (Cahiers de l'Homme, n.s. XV, Paris La Haye, 1975).
M. Esoavelomandroso, *La province maritime orientale du « Royaume de Madagascar » à la fin du XIXème siècle (1882-1895).* (Thèse 3ème cycle, Ecole pratique des Hautes Etudes IVème section, Paris, 1976, parution prochaine).
F. Sillonville, Les Pirogues de Nosy-Be (sous presse pour *Taloha* et pour *Le Petit Perroquet*, Grenoble).

Pour n'avoir retenu qu'une partie de la population, la vie maritime ne paraissait donc pas, peut-être, exercer un attrait évident. Le jeu n'en valant pas la chandelle, une sorte de rétraction volontaire aurait joué à l'égard de la mer et aggravé l'isolement insulaire. Un genre de jeu alternatif ou cumulatif de blocage et de déblocage paraît ainsi s'être institué, laissant pendant longtemps l'initiative du second aux étrangers : arabes, puis européens et américains.

A l'éloignement géographique aurait correspondu sur le plan économique l'incertitude de la rentabilité d'un voyage lointain, dans les deux sens d'ailleurs. Si l'expression *Wak-Wak* peut désigner des îles au peuplement commun, et particulièrement Madagascar, l'une des définitions proposées résumerait bien le rôle de terminus joué par la grande île dans les navigations arabes : «une île d'où l'on ne revient plus». Pourrait-on, soit dit en passant, mieux exprimer son caractère attachant ? Marco Polo s'est fait l'interprète d'on-dit recueillis à Sumatra et à Ormuz ; selon lui aussi, les navires n'allaient jamais plus loin. C'est d'ailleurs un fait attesté et la destination malgache, par les Comores, était un embranchement du trafic majeur dont Sofala, avec son or, était l'objectif essentiel. Et encore ! le commerce de Sofala n'avait ni l'intensité des relations de l'Afrique de l'Est avec l'Inde, ni celle des échanges qui, vers l'Asie, débouchaient de la mer Rouge et du golfe Persique. Les témoignages abondent en ce sens, tels, par exemple, ceux des géographes arabes des Xème et XIème siècles, ou de voyageurs plus tardifs, comme Ibn Batoutah au XIVème siècle ; à la même époque, un Frère Prêcheur, Guillaume Adam, séjournant à Socotora, recueillit des propos semblables à ceux de Marco Polo. Les fouilles archéologiques (8) confirment ces données : Madagascar a reçu, en bout de course, des bribes du commerce qui passait au nord de l'océan Indien sur la route des «merveilles de l'Inde», la route d'Alexandre ! A ce propos, on voudrait savoir si, comme en Indonésie, le folklore malgache a recueilli l'écho lointain de la légende alexandrine. Le contraire confirmerait un isolement aussi ancien que durable.

Sans modifier beaucoup les courants traditionnels régionaux des trafics arabes, l'intercommunication océanique, à partir du XVème siècle, formula, quoique imparfaitement, une invitation à inclure l'île dans les grands circuits maritimes. Les expéditions chinoises du XVème siècle n'atteignirent pas Madagascar. Quant aux navires occidentaux, au XVIème, outre des accidents fortuits et des passages occasionnels, pour la plupart sans lendemain, ils ne firent qu'épisodiquement escale à «l'île Saint-Laurent» ; ils la contournaient par la route de «l'intérieur» (canal de Mozambique) ou par celle de «l'extérieur» (les Mascareignes). Les Européens reconnurent la valeur des escales malgaches et les possibilités qu'elles ouvraient vers l'intérieur de l'île, au XVIIème siècle, au cours des navigations régulières sur la route des Indes ; alors, Madagascar

(8) L'essentiel se trouve dans *Taloha*, 2, 1967, ainsi que dans l'ouvrage de P. Vérin, *Les échelles anciennes du commerce sur les côtes nord de Madagascar*, Université de Lille III, Lille 1028 p., 387 fig., 33 photos, 1975.

s'inséra, timidement, dans le circuit du trafic de l'océan Indien. Episodiquement aussi, car, au siècle suivant, la découverte des «grands frais d'Ouest» ouvrit, loin, vers le sud, une réplique de la route du nord de l'océan Indien, laissant Madagascar dans son isolement. Plus tard, l'ouverture du canal de Suez ne fit qu'accentuer cet isolement, au moins pour un temps, en confirmant le privilège de la zone septentrionale de l'océan.

En de telles conditions, les aptitudes maritimes des navigateurs malgaches avaient peu de chances, et pour longtemps, de s'épanouir au-delà de l'activité de la pêche et du cabotage en des eaux familières. Le commerce lointain, d'ailleurs était accaparé, depuis des siècles par des étrangers. Aux «Arabes» s'étaient ajoutés Européens et Américains. Pour tous, Madagascar offrait, en premier lieu, un complément de trafic, au terme, pour les premiers, ou au passage, pour les seconds, de leurs itinéraires maritimes. En second lieu, les uns et les autres appréciaient les avantages nautiques des points de relâches, du Nord pour les Arabes, du Sud et de l'Est, de la baie de Saint-Augustin à la baie d'Antongil en passant par Fort-Dauphin. La toponymie des cartes occidentales anciennes en témoignent. Tous enfin, d'abord les Arabes, puis sur une plus grande échelle les Européens et les Américains, exploitèrent les profits de la traite des esclaves (9).

Cette latitude laissée aux étrangers n'empêcha pas, cependant l'éveil d'un certain intérêt pour la mer sur le plan économique du moins, plutôt que sur celui de la navigation. Du trafic, on laissait aux étrangers les risques de la mer, en réalité minimes au regard de leurs profits ; et la part des gains laissée aux habitants de l'île ne compensait pas l'hypothèque mise sur leur avenir par cette situation passive. Mais quel prophète eût pu le prévoir au début du XIXème siècle ? Ne craignait-on pas de voir les navires de la Reine montés par des équipages appartenant à des populations non entièrement soumises ? Mais des indices d'attention aux possibilités maritimes existaient : les traités de commerce avec les compagnies et les puissances, la concession d'entrepôts sur la côte (10). Il est bien plus significatif de constater le développement, en fonction de la traite, des communications entre les côtes et l'intérieur. L'itinéraire isthmique du nord-ouest au nord-est, du pays sakalava à la baie d'Antongil, avait été depuis longtemps fréquentée par les Arabes. Mais à la fin du XVIIIème siècle, l'Imerina communique avec Foulpointe et Tamatave, et avec Majunga, le Betsileo avec Morondava, le pays bara avec Saint-Augustin (11). Ce début de déblocage de l'intérieur était contemporain de l'activité maritime des Betsimisaraka : de leurs expéditions aux Comores, l'histoire maritime, *stricto sensu,* retiendra la manifestation d'un dynamisme précocement contrarié par une intervention diplomatique anglaise aux Comores et par le coup

(9) J.M. Filliot, *La traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIIIème siècle,* Paris, 1974.

(10) M. Esoavelomandroso, *ouvr. cité.*

(11) J.M. Filliot, *ouvr. cité.*

d'arrêt donné à la construction navale, privée de ses approvisionnements en bois par l'autorité de Radama Ier. Pourtant, la dilatation de la puissance merina jusqu'à la mer, à l'est et à l'ouest, au XIXème siècle, proposait à son ambition l'exploitation des possibilités maritimes de l'Ile. Ce fait n'est pas sans rappeler, *mutatis mutandis,* l'extension de la puissance capétienne, au XIIIème siècle, vers les trois mers qui bordent la France. Toutefois, l'analogie des situations ne permet pas de pousser plus loin cette évocation allusive, tant étaient différentes les circonstances et les conditions.

*
* *

Somme toute, en guise de conclusion, on constate que les chances naturelles offertes à Madagascar composent un appel de l'océan. Mais la réponse a été lente, ponctuelle, incomplète, tardive. Trop de pesanteurs, accumulées au cours des siècles, ou résultant des intérêts immédiats des hommes, à l'intérieur et à l'extérieur de l'Ile, ont constitué des «handicaps» ou freiné la prise de conscience des possibilités.

Pesanteurs sociologiques : le choix de l'option paysanne (terre et troupeaux) stable et sûre, par la majorité de la population ; la limitation localisée des activités maritimes ; enfin les rivalités régionales.

Pesanteurs économiques : l'habitude de laisser les étrangers effectuer les trafics maritimes ; la pression exercée par leurs commerçants ; l'absence d'investissements maritimes réels, au XIXème siècle, du fait de la prédominance presque exclusive des intérêts fonciers de la société merina.

Pesanteurs politiques : le caractère continental de la politique merina et, bien entendu, le rôle des puissances étrangères.

En dépit de ces pesanteurs historiques, le rapport de la mer avec les paysans malgaches, jamais oublieux de leurs origines, paraît avoir évolué d'un contact marginal sur les franges côtières à une association, souvent passive, avec le commerce de l'océan Indien, puis vers une intégration volontaire à la communauté maritime internationale.

Les chances naturelles demeurent. Elles se sont même renforcées. La situation géographique de l'île a cessé d'être excentrique, pour devenir essentielle, à proximité, cette fois, d'une des routes maritimes, les plus importantes, celle des pétroliers dont la taille excède les dimensions du canal de Suez. Les ressources des profondeurs abyssales, riches en minéraux, sont à proximité. Enfin l'extension des souverainetés nationales sur les espaces marins offre des perspectives nouvelles à une île dont le développement littoral est important.

Ainsi la considération de la relation entre la mer et Madagascar apparaît, au terme d'une réflexion rapide et incomplète, bénéfique à deux points de vue importants. Elle contribue à mettre en relief un trait spécifique de la personnalité de la grande île. Elle permet aussi une meilleure compréhension de

l'histoire maritime en général. L'éminent spécialiste qu'est Denys Lombard souhaitait, voilà quelques années, qu'on repensât l'histoire de l'océan Indien en la voyant de l'est, c'est-à-dire de l'Indonésie, et non plus seulement de l'ouest, c'est-à-dire de l'Afrique. A notre avis, ce n'est pas suffisant. Nous proposerions volontiers un point de vue propre à l'océan Indien et dégagé des arrière-plans de la masse africaine et de l'immensité extrême-orientale, tout utiles qu'ils soient. Pour tenir ce rôle, Madagascar, environné par l'océan Indien, constitue un observatoire excellent où le regard n'est pas sollicité par des horizons différents.