L'OLIGARCHIE MERINA ET LA MER A LA FIN DU XIXēme SIECLE

par

Manassé ESOAVELOMANDROSO

En lançant sa proclamation célèbre mais dont certains auteurs contestent l'authenticité, «Ny riaka no valam-parihiko» (la mer est la limite de ma rizière), Andrianampoinimerina montrait sa volonté de soumettre à son autorité les différentes populations malgaches et d'unifier Madagascar (1). C'est par la mer, limite dont il rêve pour son royaume qu'arrivent les fusils, la poudre et les munitions, indispensables pour asseoir sa puissance. Par ailleurs, ses conseillers hova, pour la plupart de riches marchands, souhaitent le contrôle des ports et la création d'un vaste marché où ils peuvent se livrer en paix à leurs activités. Ainsi, la nécessité d'assurer ses communications vers la mer s'impose au roi. Par la soumission du Vonizongo et de l'Imamo, par une politique habile d'entente avec les Sakalava, par des expéditions menées contre les Sihanaka et les Bezanozano, Andrianampoinimerina parvient à assurer aux grands marchands de l'Avaradrano, la liberté de commercer dans les ports du Nord-Ouest et de l'Est, et une sécurité relative dans leurs déplacements. Au prix de nombreuses campagnes, son fils, Radama Ier, conquit plus de la moitié de Madagascar, et contrôle les ensembles portuaires tant convoités. Le vœu d'Andrianampoinimerina est alors en grande partie exaucé.

Avec la montée au trône de Ranavalona Ière, et surtout, après la mort de cette reine, l'oligarchie marchande merina définit et dirige la politique du «Royaume de Madagascar» dont la limite théorique est la mer, à la fois trait-d'union entre l'île et l'étranger, et source de richesse grâce aux nombreux échanges commerciaux qu'elle permet. Quelle est, peut-on se demander, la politique maritime de cette oligarchie ?

(1) DELIVRE (A.), *L'histoire des rois d'Imerina. Interprétation d'une tradition orale ...* — Paris, Klincksieck, 1974, 448 p. — surtout pp. 203 à 208.

Pour plusieurs raisons, l'attraction que la mer exerce sur les nouveaux dirigeants d'Antananarivo devait augmenter de plus en plus. En effet, beaucoup plus que sous Andrianampoinimerina et Radama Ier, ces gouvernants «prétendent exploiter à leur profit tout le commerce de l'île : ils veulent donc aussi la souveraineté et l'occupation, sinon comme but d'ambition politique et de grandeur nationale, au moins comme moyen de s'enrichir» (2).

Pour justifier et renforcer son nouveau pouvoir, l'oligarchie se présente comme le digne successeur des deux rois prestigieux. Il lui faut alors parachever l'œuvre d'unification. En fait, elle s'est contentée de consolider la soumission des régions conquises par Radama Ier.

Des liaisons permanentes et aisées entre les différentes provinces du royaume auraient permis le maintien de la paix. Or, le gouvernement central s'est refusé d'ouvrir des routes par crainte de voir les Européens les utiliser comme voies d'invasion, alors que ces mêmes routes auraient pu faciliter l'acheminement des troupes royales vers les foyers de révolte. Dans la mesure où les populations conquises étaient dispersées et divisées, dans la mesure aussi où après la mort de Radama, les troupes commandées par Rainiharo puis plus tard par son fils Raharo vivaient sur les pays traversés ou parcourus, ces routes n'étaient pas tellement indispensables tant pour la stratégie militaire que pour les besoins de l'administration puisque «miaramila» (soldats) et «tsimandoa» (courriers royaux) pouvaient parfois s'accommoder de pistes à peine tracées.

Malgré le recours, à des moments critiques, au service de bateaux étrangers comme ce furent les cas en 1852 avec celui de Lambert pour transporter des troupes de renfort jusqu'à Fort-Dauphin afin de mâter la révolte des Antanosy, ou en 1891 avec le navire chilien, le *Gayacan*, affrêté pour amener à Tuléar des soldats appelés à étoffer l'effectif des garnisons harcelées par les Masikoro, l'oligarchie au pouvoir a conçu un système de défense qui exclut la possession d'une marine nationale. En effet, elle a créé ou amélioré une multitude de forts, non seulement, là où la paix intérieure est souvent menacée, mais aussi et surtout là où le risque de débarquement de corps expéditionnaire étranger est grand. Dans ce cas, ces ouvrages fortifiés, implantés le long de la côte nord-ouest et de la côte est, sont destinés à la défense du «Royaume de Madagascar» contre les convoitises extérieures. Ils peuvent suffire à assurer l'intégrité territoriale du royaume, et donc, ne rendent pas indispensable l'existence d'une marine de guerre. L'expression «Ny riaka no valam-parihiko» évoque alors très bien l'image d'une digue qui limite et protège la rizière. Aussi, le gouvernement se préoccupe-t-il de l'aménagement et de l'entretien de cette digue que représente le rivage fortifié. Il ne cherche donc pas à contrôler réellement ce qui se passe au-delà de la digue. C'est dans ce sens que l'on peut comprendre la passivité du gouvernement devant l'occupation de l'île Sainte-Marie et de Nosy-Be par la France. Ainsi, la maîtrise de la mer n'est pas un souci primordial des autorités merina.

(2) GUILLAIN, *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de la partie occidentale de Madagascar*. — Paris, Imprimerie Royale, 1845. — p. 325.

Par ailleurs, l'oligarchie ne se presse pas de réduire les régions non touchées par les campagnes de Radama Ier et par conséquent, restées indépendantes. Cette attitude ne nous étonne pas outre mesure puisque les provinces tenues constituent à la fin du XIXème siècle, le «Madagascar utile» : contrées proches de l'Imerina, zones commerçantes ou fournisseurs de produits d'exportation. Mais, ce qui apparaît surprenant c'est que cette oligarchie avide de nouveautés, attirée par tout ce qui peut provenir d'«an-dafy» (au-delà des mers), prétendant monopoliser tout le commerce de l'île, n'ait pas jugé utile de se constituer une flotille de caboteurs pour assurer les relations entre ses différents ports ou d'acquérir un certain nombre de voiliers ou de vapeurs afin de garantir ses liaisons commerciales avec l'extérieur. Evidemment, le Premier ministre Rainilaiarivony a accordé le 29 février 1888 à Courau, citoyen français établi à l'île Maurice, l'autorisation d'ouvrir un chantier de constructions navales à Mahambo comme constructeur du Gouvernement (3) ; mais cette autorisation était assortie d'une clause précisant que «Courau ou son représentant ne pourra y construire de navires qu'après avoir reçu des instructions du Gouvernement malgache». Et Courau, dans l'attente de ces instructions qu'on ne donnait pas, a dû débiter et vendre des planches et des madriers. Evidemment, Rainilaiarivony a acheté successivement le voilier «Antananarivo» et le vapeur «Normandy», mais ces bateaux acquis plusieurs années après leur lancement, montés par des équipages étrangers, mal entretenus et employés parfois à des tâches non commerciales, n'ont pas donné satisfaction (4). Bien sûr, Rainilaiarivony a créé en 1892, une «Compagnie de navigation malgache» avec le concours d'un Mauricien, Tessier et de nombreux officiers. L'affaire a très peu duré parce que non seulement, le seul bateau acheté par la compagnie, *Le Gladiator* est «surmené» (5) mais de plus ses agents ne viennent pas acheter les produits d'exportation aux jours indiqués (6), et quand ils viennent, ne disposent pas d'assez de liquidités pour acheter tous les produits amenés jusqu'aux points de vente.

N'ayant pas de marine, le «Royaume de Madagascar» dépend donc de l'extérieur pour son commerce international. Aussi, dans les transactions, les étrangers imposent-ils souvent leurs conditions.

En définitive, attirée par la mer, l'oligarchie merina lui tourne cependant le dos.

*

* *

(3) VALETTE (J.), «Un début d'exploitation de la grande forêt du Nord-Est (1888-1894)», in *Revue de Madagascar*, N° 34, 1966, pp. 57-64.

(4) BIRKELI, «Sur les projets maritimes de l'ancien gouvernement hova», in *Bulletin de l'Académie Malgache*, tome XXVII, 1946, pp. 147-156.

(5) Archives du Quai d'Orsay, Paris : C.P. Mad. 42, fol. 64 à 66, lettre de Lacoste, Résident Général, au ministre des Affaires Etrangères, en date du 10 mars 1892.

(6) Archives de la R.D.M. (A.R.D.M.) : III CC 1892 Toamasina, chemise Mahanoro. Lettre de Rainisolofo, 12 hrs D.P.M. adressée au Premier ministre, et en date du 18 mai 1892.

Pour un groupe social dynamique qui a des ambitions politiques (préserver, voire parachever l'œuvre de Radama Ier) et des visées économiques (monopoliser ou à défaut contrôler tout le commerce d'import-export), cette attitude est pour le moins incompréhensible.

Une quasi-certitude s'impose à l'esprit : c'est que le gouvernement d'Antananarivo ne s'est pas donné les moyens de sa politique (7). Mais a-t-il eu une politique maritime ? S'il cherchait seulement à digérer les conquêtes de Radama, la nécessité d'avoir une marine ne s'imposait pas. En effet, tant que les Français se limitaient à bombarder quelques points fortifiés de la côte (c'est surtout le cas lors de la guerre de 1883-1885), le gouvernement royal ne craignait pas de disparaître. Si au contraire, il nourrissait une véritable volonté d'unifier l'île, une ferme résolution de défendre à tout prix le royaume, une énergique détermination de maîtriser l'économie nationale, l'existence d'une marine aurait été indispensable. Et si cette marine n'existe pas au XIXème siècle, ce n'est pas tant parce que les prix des voiliers et des vapeurs sont trop élevés que parce que le pouvoir central ne porte pas aux problèmes maritimes l'intérêt qu'ils méritent. Les timides initiatives de Rainilaiarivony ne sont pas celles d'un responsable mû par la volonté de traduire dans les actes une politique arrêtée à l'avance. Le vapeur *Normandy* coûtait à l'Etat 250 000 francs (8), ce qui représente le prix d'un millier de bœufs d'embouche. Du point de vue financier, le gouvernement pouvait donc créer, tout au moins, l'embryon d'une marine nationale. Son absence semble correspondre à l'absence d'un choix politique en matière de navigation et de transports maritimes. On aimerait connaître les raisons profondes d'une telle situation.

L'absence d'une marine pose aussi le problème des relations entre l'administration merina et les populations soumises. Le gouvernement central a-t-il renoncé à la possibilité de disposer d'une marine relativement importante, ou à défaut de quelques caboteurs parce qu'il se méfie des Sakalava et des Betsimisaraka, marins confirmés qui auraient pu fournir l'effectif des équipages ? Certaines mesures imposées aux habitants de la province de l'Est (interdiction de couper les grands arbres, obligation de se regrouper dans des villages et de ne pas les quitter sans une autorisation rarement obtenue ...), ont détourné les Betsimisaraka de la mer, c'est-à-dire, ont entraîné un changement dans leur mode de vie. Après une cinquantaine d'années de domination merina, ces hardis pirates qui razziaient les Comores et même la côte orientale d'Afrique, ne s'aventuraient plus en haute mer. Cette méfiance, qui explique le

---

(7) ESOAVELOMANDROSO (M.), *La province maritime orientale du « Royaume de Madagascar » à la fin du XIXème siècle (1882-1895)* — Tananarive — Paris, 1976. — surtout le chapitre IV.

(8) BIRKELI, art. cit.

bouleversement de la culture betsimisaraka, ne montre-t-elle pas que l'œuvre d'unification, inachevée sur le plan territorial, l'est aussi sur le plan sentimental ?

*
* *

A la fin du XIXème siècle, la façade maritime continue à exercer sur l'oligarchie merina une forte attraction en tant que limite du royaume et zone privilégiée de commerce. Mais cette oligarchie n'a pas cherché à enjamber cette limite. Politiquement, et surtout économiquement, elle apparaît comme assiégée dans son île par des groupes étrangers plus dynamiques.

UNIVERSITAIRE BIBLIOTHEQUE TANANARIVE