



HAL
open science

Les mondialisations vues d’Afrique de l’Est et de Madagascar (1880-1930)

Samuel F. Sanchez

► **To cite this version:**

Samuel F. Sanchez. Les mondialisations vues d’Afrique de l’Est et de Madagascar (1880-1930). Clément Fabre. Les mondialisations des années 1880 au milieu des années 1930, *Atlande*, pp.864, 2023, 9782350309378. <hal-05007719>

HAL Id: hal-05007719

<https://hal.science/hal-05007719v1>

Submitted on 31 Mar 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Sanchez, Samuel F., « Les mondialisations vues d'Afrique de l'Est et de Madagascar (1880-1930) », in Clément Fabre (dir.), *Les mondialisations des années 1880 au milieu des années 1930*, Paris, Atlande, 2023.

Les mondialisations vues d'Afrique de l'Est et de Madagascar (1880-1930)

Samuel F. Sanchez
Maître de conférences en histoire contemporaine
Institut des Mondes Africains
Université Paris 1 – Panthéon Sorbonne

L'océan Indien occidental, une économie-monde polarisée par l'Inde et l'Arabie au XIXe s.

Dans les années 1870-1880, l'océan Indien occidental, comme bien d'autres espaces du monde, est touché par des mutations profondes, qui affectent les tissus économiques, les modes de consommation et les formes politiques de contrôle sur les sociétés. Les compagnies marchandes européennes et les congrégations missionnaires, appuyées par des Etats européens aux aspirations hégémoniques, renforcent leur présence dans tout le bassin occidental de l'océan Indien. L'Afrique de l'Est ainsi que les îles de l'océan Indien ont ceci de spécifique qu'elles sont intégrées depuis des siècles dans des systèmes mondes indianocéaniques, polarisés par le Nord de l'océan Indien. Au XIXe siècle, des réseaux marchands connectés en particulier au Gujarat (Nord-Ouest de l'Inde), au Sultanat d'Oman (Golfe Persique), au Yemen (Aden), animent les échanges entre Madagascar, la côte swahili, et les marchés du Moyen-Orient. Cette économie-monde de l'océan Indien génère aussi des transferts culturels et religieux, ainsi que des formes de cosmopolitanisme que l'on retrouve sur les différents rivages de l'océan Indien. La présence de l'Islam (sous différentes déclinaisons confrériques) et de la langue arabe témoignent de la profondeur historique des échanges entre l'Afrique orientale swahili, les îles de l'océan Indien (Comores et Madagascar) et le Nord de l'océan Indien. Au XIXe siècle, l'influence politique du sultanat d'Oman, puis de Zanzibar, est palpable à travers des comptoirs qui tracent un chapelet de postes le long de la côte swahili depuis le XVIIe siècle.

Dans ce monde indianocéanique, les intérêts européens sont néanmoins actifs depuis le début du XVIe siècle. Les Portugais sont présents dès le XVIe siècle dans le comptoir de l'île de Mozambique ; les Français s'installent aux Mascareignes au XVIIe siècle puis dès le XVIIIe siècle sur l'île Sainte-Marie de Madagascar, ainsi qu'à Nosy Be et Mayotte dans les années 1840. Le Royaume Uni, par l'annexion de la colonie du Cap (1806), de Maurice (1810), d'Aden (1839), et son emprise progressive sur le sous-continent indien (1856) ne cesse également d'accroître son influence sur le bassin occidental de l'océan Indien.

Les sociétés de l'océan Indien occidental sont organisées historiquement autour des variations saisonnières de la mousson, qui permettent d'effectuer des aller-retours sur un axe Nord-Sud de Madagascar jusqu'au Gujarat, en longeant la côte est-africaine. Les trajets peuvent durer plusieurs semaines, mais il existe une réelle régularité des navigations, qui permettent l'établissement de communications relativement sûres et régulières à l'aide de boutres (navires à voiles trapézoïdales). Au milieu du XIX^e siècle, le contact avec l'Europe se fait par deux voies. La « voie du Cap » rejoint les ports européens en contournant le Cap de Bonne Espérance. La « voie de Suez » transite quant à elle par l'isthme de Suez, grâce à une logistique de transbordement (portage, puis transit ferroviaire à partir des années 1850). La voie de Suez est plus courte, mais nécessite des surcoûts de transbordements et reste dédiée au transfert des passagers et du courrier. Les pondéreux prennent généralement la voie du Cap. A la voile, il faut entre trois à cinq mois de navigation pour rejoindre Madagascar depuis la France dans la première moitié du XIX^e siècle. La révolution des transports bouleverse cette organisation. La modernisation des navires (vapeur) vient raccourcir les durées de traversées, régulariser les trafics et augmenter les capacités de fret. Les grandes puissances européennes rivalisent pour établir des points d'appuis et des entrepôts à charbon afin de sécuriser le ravitaillement des bateaux. Les Britanniques s'installent ainsi à Aden dès 1839, les Français à Nosy Be et Mayotte (1840-1841), à Obock (1862), etc. Cette ceinture de points d'appui vient configurer une présence européenne pérenne, qui diffuse son influence dans toutes les régions limitrophes.

Cependant, le vrai bouleversement dans le monde des transports est occasionné par l'inauguration du Canal de Suez en 1869. Si l'infrastructure sert essentiellement à rapprocher les marchés asiatiques de l'Europe, elle facilite aussi la circulation avec l'Afrique de l'Est et les îles. Le trajet entre Marseille et Madagascar ne dure plus que quatre semaines. Le tonnage général passant par le canal connaît un essor fulgurant en une quarantaine d'années, passant de 436 609T en 1870 à 20 033 884T en 1913. Sur ce tonnage, seuls environ 3% est destiné au Sud-Ouest de l'océan Indien (Spooner, 1970). Cependant, cet essor du commerce renforce la présence européenne dans la région où les marchandises venues d'Europe deviennent très compétitives. Le Canal de Suez rend possible de nombreux investissements en Afrique de l'Est et permet l'intervention dans cette région de nouveaux acteurs, tels les Italiens, mais aussi les diasporas marchandes grecques d'Asie mineure. L'effet de cette ouverture facilitée aux marchés du Sud-Ouest de l'océan Indien est une transformation radicale du paysage commercial. On assiste à partir des années 1870-1880 à un recul des importations d'origine indienne en Afrique de l'Est et à Madagascar. Le secteur des textiles, domaine de pointe de l'industrie du sous-continent indien en est massivement affecté. Jusque-là clairement dominé par les productions indiennes, il devient dès lors un marché totalement contrôlé par les industriels européens et américains (Sanchez, 2017).

Les grands ports de la région polarisent des fonctions locales et régionales. Zanzibar, véritable carrefour et porte d'entrée de l'Afrique centrale, sert de zone de contact entre réseaux à longue distance liés à l'Amérique, l'Inde et l'Europe, tout en maintenant des ramifications locales dans l'hinterland africain. Le sultanat de Zanzibar, émanation du sultanat de Mascate, tire profit de rentes d'intermédiations, notamment dans le domaine de l'exportation d'ivoire. En comparaison avec les communications maritimes, les chemins vers l'intérieur du continent restent cependant peu affectés, même s'ils sont de plus en plus fréquentés du fait de l'expansion des relations commerciales avec l'Europe (Sheriff, 1987, 1991). A la fin du XIX^e siècle, il ne faut ainsi pas moins d'une cinquantaine de jours pour relier Bagamoyo à Tabora (actuelle Tanzanie), et l'essentiel des transports se font encore par portage, alors qu'il faut

environ trois à quatre semaines de bateau pour rejoindre Marseille ! La mutation du rapport espace-temps engendre un bouleversement dans les représentations du monde et aussi dans les temporalités de l'action politique régionale, qui devient beaucoup plus synchrone de celle de l'Europe. Entre l'envoi d'une lettre vers l'Europe et une réponse à cette lettre, il fallait environ 9 mois dans la première moitié du XIXe s. ; dans les années 1870, il ne faut plus que 2 mois. Cette révolution des communications s'accélère encore avec l'installation des câbles sous-marins. Ces réseaux sont essentiellement construits et contrôlés par des compagnies britanniques, comme la Eastern Telegraph Company. En 1870, l'Inde est connectée, via Suez et Aden. En 1879-1880, Le Cap est relié à Aden via Zanzibar et d'autres points de la côte orientale. Les différents acteurs politiques, allemands et français, paient ces compagnies britanniques pour communiquer avec les différents points du globe. Ainsi, quand le gouvernement français conquiert Madagascar, il se contente de relier l'île à Zanzibar en réseau propre, pour ensuite reposer sur le réseau britannique pour communiquer avec Paris (Headrick, 1992). Il faut attendre les années 1920 pour qu'un réseau de TSF soit installé dans la région, accélérant la transmission des communications entre colonies et métropoles. Au début du XXe siècle, il faut environ 25 jours de bateau pour relier Madagascar depuis Marseille. Le développement de l'aviation vient rapprocher encore l'Europe du Sud-Ouest de l'océan Indien. Après des débuts complexes du fait d'infrastructures insuffisantes, une première liaison aérienne commerciale par trimoteurs entre Paris et Antananarivo, via Alger, puis dix-neuf escales africaines -dont le « hub » d'Elizabethville, Broken-Hill (Rhodésie) et Mozambique (entre autres) - est mise en place par Air Afrique en 1934. Cette liaison place désormais la colonie française à seulement 8 jours de Paris. Le courrier et les passagers pour Maurice et La Réunion transitent par Tamatave et poursuivent ensuite en bateau vers les Mascareignes, plaçant la Réunion à 15 jours de Paris, au lieu de 40 auparavant.

Extraversion et hybridation des normes

La transformation rapide des modalités de communications entre le Sud-Ouest de l'océan Indien et le monde a un impact profond sur les rapports économiques et les liens de dépendances qui se tissent à la fin du XIXe s. Les cultures matérielles, les pratiques et les représentations se trouvent profondément bouleversées. Les modes de consommation se trouvent particulièrement affectés par l'importation de produits manufacturés européens. Les effets de seconde main, textiles notamment, sont particulièrement compétitifs et de grandes quantités de vêtements se retrouvent dans les échoppes de Zanzibar ou des Comores. Localement, les consommateurs adaptent ces produits à leurs goûts, domestiquant ainsi des produits mondialisés (Prestholdt, 2008). Les usages urbains évoluent également profondément. A Madagascar comme à Lourenço Marques, les élites urbaines développent des citadinités inspirées du mode de vie urbain européen (Rajaonah, 2011). Ainsi des aristocrates malgaches peuvent-ils faire construire des maisons dont l'architecture hybride s'inspire beaucoup des modes créoles et victoriennes en vigueur dans les empires français et britanniques (Nativel, 2005). Ces mêmes élites s'endettent auprès de banques européennes qui ont pignon sur rue, et qui octroient de nombreux prêts afin que ces dernières puissent acquérir les derniers objets de luxe fraîchement importés des métropoles européennes. Les Etats aussi adoptent, dans des temporalités plus ou moins resserrées, de nouveaux outils de gouvernement. Madagascar se dote dès les années 1820 d'un appareil bureaucratique qui pratique la quantification. A Zanzibar aussi, on retrouve des pratiques bureaucratiques qui permettent en particulier d'enregistrer et de contrôler l'activité économique. La modernisation des Etats est également rapide dans le domaine militaire. Les autorités ont parfaitement conscience de l'avancée technique des puissances européennes, et tentent de mettre à niveau

leurs outils de défense. Le gouvernement malgache par exemple, se dote d'armements modernes. En 1895, il est doté de 216 canons, plusieurs mitrailleuses, et près de 20 000 fusils modernes (Decary, 1966). Ces armes sont fournies sur le marché de l'occasion ou à travers le soutien britannique qui tente de faire pièce aux ambitions françaises.

Des protectorats aux colonies européennes : le cloisonnement du Sud-Ouest de l'océan Indien

Les conquêtes coloniales surviennent donc dans un contexte où les intérêts des entreprises européennes ont déjà profondément intégré les marchés de la région. Les arguments mis en avant pour légitimer les conquêtes militaires sont souvent adossés à des litiges commerciaux ou des contentieux sur les réglementations douanières. A Madagascar par exemple, des litiges concernant des droits de propriété d'investisseurs sont à la racine de conflits diplomatiques (affaire Lambert : Jacob, 1996).

Les rapports de force militaires viennent changer la nature des pouvoirs politiques africains et malgaches. Ainsi, en 1885, l'Empire allemand s'installe à Bagamoyo (Tanganyika) et établit des protectorats dans la région, démantelant, à l'aide d'une expédition militaire, la souveraineté zanzibari dans l'est africain. A partir de 1886, à la suite d'une expédition militaire, Madagascar passe en théorie sous protectorat français, tandis que Zanzibar passe sous protectorat britannique en 1890. Les traités entre puissances européennes interdisent aux Etats indépendants, comme le sultanat de Zanzibar ou Madagascar, de trouver des appuis de revers internationaux pour contrer leurs ennemis. L'irruption des Allemands, des Britanniques et des Français dans la région ne se fait pas sans résistance. Les armées des Etats malgaches et africains sont faibles au cours de conflits asymétriques. Cependant, des résistances émergent rapidement après les conquêtes. La révolte d'Abushiri contre l'administration allemande en 1888-1889 est une tentative des réseaux élitaires swahili de conserver le contrôle sur les réseaux économiques entrant dans l'orbite des compagnies allemandes, dont la Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft (DOAG) (Glassman, 1995). La révolte est écrasée par l'armée allemande. A Madagascar, la révolte des *Menalamba* embrase le centre de l'île de 1895 à 1897, visant à expulser l'armée française et rétablir les systèmes politico-religieux existant avant la conquête (Ellis, 1998).

En 1895, l'ensemble du Sud-Ouest de l'océan indien est désormais découpé en nouveaux territoires sous administration des empires européens. Les espaces sont désormais cloisonnés par des administrations qui contrôlent les circulations. Les mobilités entre ces espaces sont rendues plus complexes. Ainsi par exemple les liens entre Madagascar et les Comores sont renforcés par leur commune intégration à l'empire colonial français. A l'inverse, ces territoires s'éloignent de Zanzibar, protectorat britannique, ainsi que des ports de la côte du Tanganyika, sous contrôle allemand. Malgré tout, des diasporas marchandes gujarati (Nord-Ouest de l'Inde) ou grecques continuent à fréquenter les différents territoires de la région.

Les territorialités coloniales fonctionnent en marché protégés, dans lesquels sont instaurées rapidement des règlements protectionnistes qui favorisent les liens avec les métropoles coloniales. A Madagascar par exemple, le gouvernement français développe un ensemble de dispositifs favorisant l'éviction des textiles américains et anglais au profit des tissus français. Il s'agit d'offrir de nouveaux débouchés aux industries françaises et d'équilibrer la balance des exportations malgaches vers la France. Entre la conquête et la Première Guerre mondiale, le commerce extérieur de Madagascar est ainsi multiplié par trois. L'essor des flux est essentiellement dirigé vers la France (Sanchez, 2022).

Les sociétés coloniales qui se dessinent ne tournent cependant pas directement le dos aux anciennes circulations indianocéaniques. Les structures économiques anciennes, polarisées par Zanzibar et le Gujarat continuent, malgré les barrières douanières à fonctionner. Au-delà de

l'économie, des relations culturelles perdurent. Des pèlerins venus du sud-ouest de l'océan Indien participent ainsi aux pèlerinages à destination de La Mecque, et des membres de confréries musulmanes, venant parfois du Moyen-Orient, circulent dans toute la région. **(Bang, 2003)**.

Les cultures urbaines se teintent de l'influence des métropoles coloniales. A Madagascar, une élite littéraire d'expression malgache et française voit le jour. Un auteur comme Jean-Joseph Rabearivelo produit une œuvre remarquable en français, qui est saluée dans les cercles coloniaux. La presse en langue française, libre, est un espace de discussion de critique de l'ordre colonial.

Le premier conflit mondial ébranle la région. Au-delà des importantes gênes occasionnées sur le trafic maritime du fait de la guerre sous-marine, l'ensemble des territoires se mobilisent. Des pénuries et des réquisitions marquent les économies. Si Madagascar n'est pas touchée directement par la guerre, l'Afrique de l'Est connaît d'intenses combats jusqu'à 1918. En Afrique orientale allemande, 14600 soldats sont mobilisés ; dans les colonies britanniques la mobilisation en Afrique du Sud permet de lever 136 000 soldats qui se joignent aux 36 000 recrutés au Kenya en particulier. Des dizaines de milliers de porteurs sont aussi réquisitionnés pour les besoins logistiques. A Madagascar, près de 6000 travailleurs malgaches sont envoyés en France pour soutenir les besoins en main d'œuvre de l'économie de guerre et 34 386 volontaires sont engagés comme soldats et expédiés sur le théâtre européen **(Rajaonah, 2014)**. Les lendemains de la guerre s'accompagnent d'un bouleversement géopolitique. L'Afrique orientale allemande est partagée entre les vainqueurs : le Tanganyika passe sous mandat britannique ; le Burundi et le Rwanda sous mandat belge. Au-delà de ce remaniement, les structures économiques sont bouleversées : Les compagnies allemandes, omniprésentes en Afrique orientale et à Madagascar, sont évincées, laissant la place à de nouveaux acteurs commerciaux, notamment indiens.

Les effets du premier conflit mondial sont également profonds dans les pratiques administratives et les cultures politiques. En Afrique de l'Est, le conflit a favorisé le mouvement d'urbanisation et participe à la consolidation identitaire des ethnies. Il participe aussi d'un encadrement renforcé des populations, avec l'instauration de systèmes d'identification et de contrôle des travailleurs, dans l'East Africa Protectorate (Kenya) en particulier. A Madagascar, il en va de même avec un renforcement du régime des prestations et la fondation du SMOTIG (Service de la main d'œuvre et des travaux d'intérêt général) (Fremigacci, 2014). C'est parmi les anciens combattants qui ont participé au conflit en Europe, que les premiers mouvements d'émancipation civique se développent. Jean Ralaimongo, instituteur engagé volontaire, devient un des porte-drapeaux du mouvement pour l'accès des sujets indigènes au statut de citoyen, qui conduit dans les années 1930 à la fondation des premiers partis envisageant l'indépendance comme solution à l'inégalité coloniale (Randrianja, 2001).

Bang Anne, *Sufis and Scholars of the Sea: Family Networks in East Africa, 1860-1925*, London, Routledge, 2003, 272p.

Ellis, Stephen, *L'insurrection des Menalamba : une révolte à Madagascar (1895-1898)*, Paris, Karthala, Antananarivo, Ambozontany, 1998, 282 p.

Fremigacci Jean, *Etat, économie et société coloniale à Madagascar (Fin XIXe siècle-1940)*, Paris, Karthala, 2014, 616p.

Glassman J., *Feasts and riots. Revelry, rebellion and popular consciousness on the Swahili coast, 1856-1888. Social history of Africa*, E.A.P. Nairobi, Mkuki na Nyota, Dar es Salaam, Heinemann, James Currey, 1995, 312p.

- Headrick, Daniel, « Câbles télégraphiques et rivalité franco-britannique avant 1914 », *Guerres Mondiales et Conflits Contemporains*, no. 166 (1992), p.133-47
- Jacob Guy, *La France et Madagascar de 1880 à 1894. Aux origines d'une conquête coloniale*, thèse d'Etat en histoire, Paris IV, 1996, 1001p.
- Nativel Didier, *Maisons royales, demeures des grands à Madagascar. L'inscription de la réussite sociale dans l'espace urbain de Tananarive au XIXe siècle*, Paris, Karthala, 2005, 377p.
- Prestholdt J., *Domesticating The World. African Consumerism And the Genealogies of Globalization*, Berkeley, University of California Press, 2008, 273 p.
- Rajaonah, Faranirina V. « La grande guerre du côté des malgaches quelles perspectives pour des colonisés ? », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 255, no. 3, 2014, pp. 27-45.
- Rajaonah Faranirina V. (dir.), *Cultures citadines dans l'Océan Indien occidental (XVIIIe–XXIe siècles)*, Paris, Karthala, 2011, 543 p.
- Randrianja Solofo, *Société et luttes anticoloniales à Madagascar (1896 à 1946)*, Paris, Karthala, 2001, 485 p.
- Sanchez Samuel F., « Complex Strands : Changing Textile Trading Networks in Western Madagascar (Nosy Be) and the Mozambique Channel in the Nineteenth Century », in Fee S. & Machado P. (dir.), *Textile Trades and Consumption in the Indian Ocean, from Early Times to the Present, Textile History*, vol.48, 2017, p.85-100.
- Sanchez Samuel F., « Madagascar and French imperial mercantilism : Foreign trade and domestic crises, 1895-1914 », in Gurminder Bhambra and Julia McClure (ed.), *Imperial Inequalities The politics of economic governance across European empires*, Manchester, Manchester University Press, 2022, p.57-78
- Sanchez S. F., « Plans de colonisation, idées chimériques ? Nosy Be et Mayotte dans les projets français d'expansion dans l'océan Indien occidental et vers Madagascar (1839-1857) » in Dodille N. (dir.), *Idées et représentations coloniales dans l'océan Indien du XVIIIe au XXe siècles*, Paris, Presse Universitaire de Paris-Sorbonne, 2009, p.167-198
- Sheriff A., *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar: Integration of an East African Commercial Empire into the World Economy, 1770-1873*, London : J. Currey ; Athens : Ohio university press ; Dar es Salaam : Tanzania publ. house, 1987, 297 p.
- Sheriff A. & Ferguson E., *Zanzibar Under Colonial Rule*, London, the historical association of Tanzania, 1991, 288p.
- Spooner Frank, « The Suez Canal and the Growth of the International Economy 1869-1914 », in Villain-Gandossi C. & Cortelazzo M. (dir.), *Méditerranée et océan Indien*, Firenze, SEVPEN, EPHE, 1970, p.393-415