

# Les Messageries Maritimes dans le Sud

La compagnie des Messageries Maritimes s'installe en 1864 dans l'Océan Indien occidental avec pour projet de relier les îles Mascareignes à l'Europe.

Pour les populations de la Réunion et de Maurice, cette nouvelle arrivée répond à leurs vœux : leurs attentes sont grandes, calquées sur les besoins des îles isolées de centre européen. Toutefois, la fonction de liaison que doit remplir la ligne des Messageries Maritimes est associée intimement à des visées de nature politique et stratégique dont seul, l'Etat français qui subventionne la compagnie, a le secret.

L'installation des vapeurs des Messageries Maritimes aux îles commence dans une effervescence consensuelle, établie pourtant sur quelques silences, sinon malentendus.

De 1864 à 1915 – soit un demi-siècle –, la compagnie préside aux brassages des hommes et des idées d'une région qui prend forme. L'aventure coloniale française à Madagascar modifie cette première intégration régionale des îles créoles. Les mutations internes aux îles ainsi que les luttes impériales des nations européennes dans la zone transforment les solidarités culturelles en des alliances coloniales.

C'est l'étude de l'apparition d'une région dans le sud-ouest de l'Océan Indien et sa dynamique, soutenues en grande partie par les Messageries Maritimes, que nous allons mener.



*Immigrants malgaches.*

## *L'arrivée des messageries maritimes aux îles : l'ignorance d'un malentendu*

*Des îles sœurs en mal de désenclavement.*

Depuis 1815, les îles Maurice, Seychelles et Réunion ne sont plus colonies d'une même couronne. De leur histoire française commune, elles gardent de nombreux liens.

Après l'abandon de l'île de France (Maurice) par les Hollandais, les hommes de l'île Bourbon ont occupé l'île voisine (1721) et l'ont peu à peu peuplée. Sous le gouvernement de Mahé de Labourdonnais (1741) l'île de France prend son essor en développant son port et sa vocation maritime et marchande.

# ud-Ouest de l'Océan Indien (1864-1920)

L'exploration de l'archipel des Seychelles (1746) part de l'île de France. Sa colonisation tardive (1770) et lente, associe colons des îles de France – surtout – et de Bourbon.

De part et d'autre, les mêmes familles s'installent de gré le plus souvent, ou de force, tels ces mutins réunionnais envoyés en exil à la Digue après leurs positions subversives pendant la Révolution.

Les voiliers de commerce armés en France ou dans les îles aux chantiers navals de Port-Louis, font la liaison entre les îles Maurice et Réunion surtout, séparées par 200 km, moins souvent entre les Mascareignes et les Seychelles plus lointaines (+ 1 500 km). Plus rarement des voiliers, par la seule route du Cap, rejoignent l'Europe en trois mois. C'est le règne du hasard, de la lenteur, de la précarité.

Dans ce premier tiers du dix-neuvième siècle, ce paysage général se modifie à grands pas. Les îles Mascareignes deviennent productrices de sucre et alimentent les métropoles de leurs matières premières.

En Europe l'industrialisation fait d'énormes progrès grâce à l'utilisation de la force de la vapeur, notamment dans le domaine des communications. Les essais fructueux de bateaux à vapeur sur des traversées transatlantiques en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis d'Amérique sont vite connus puis valorisés par la constitution de grandes compagnies de navigation à vapeur. En 1842, quand la Peninsular Oriental Steamship Cy pénètre l'Océan Indien, la France ne possède pas de grand service de navigation à vapeur : elle attend 1851 pour créer des services maritimes des Messageries Nationales, transformées ensuite en Messageries Impériales, puis en 1871, en Messageries Maritimes.

Durant ces années, les îles Mascareignes sont à l'écoute de ces décou-

vertes. Les notables de Maurice et de Bourbon rêvent de multiplier leurs relations, et de vivre plus près des marchés du Nord dont les variations de cours gênent considérablement leurs affaires. Devant l'incurie des métropoles, les notables locaux prennent l'initiative de réaliser des bateaux à vapeur reliant les deux îles : échecs répétés (le « Lowry Cole » – 1827 –, « La Cornélie » – 1829 –) et succès mitigés (« Le Prince Albert » – 1842 –, « Le Madagascar » – 1838 –) s'en suivent.

Nul doute néanmoins que l'habitude, même plusieurs fois perdue des relations rapides et sûres renforce les liens entre ces îles créoles.

Le coût de tels investissements, au plan local, explique que les responsables locaux se soient tournés avec insistance vers leurs métropoles. La Grande-Bretagne répond en 1857 par l'entremise de la Peninsular Oriental qui échoue 14 mois plus tard.

La société anglo-française de la Mer des Indes qui en prend le relais en 1858 a très peu de moyens de fonctionnement. Aussi la Réunion et Maurice font-elles à nouveau des requêtes à leurs autorités de tutelle. La Peninsular Oriental est pressentie. C'est l'époque où à Paris, l'on envisage la création d'une ligne des Messageries Impériales dans l'Océan Indien.

## *Les visées stratégiques de la France*

Lorsqu'en 1858 le Baron de Roujoux, directeur des colonies de l'Empereur Napoléon III prend le dossier, la demande des îles n'est pas nouvelle. Un notable de la Réunion, Dejean de la Bâtie, s'était déjà illustré en 1844 en formulant une requête dûment argumentée – le développement des îles contre la position stratégique et l'intérêt colonial français –. Mais en 1858, les données se sont modifiées : la France a créé une compagnie pour moderniser sa flotte et affronter la concurrence, notamment britannique. La Grande-Bretagne, en effet, connaît une trop grande expansion dans le monde et précisément dans l'Océan Indien.

La course aux influences politiques par le biais des protectorats, la recherche de stations sûres pour le ravitaillement des navires à vapeur en eau et surtout en charbon, nécessitent des initiatives de l'Etat français.

La création d'une ligne Marseille/Mascareignes répond à ces différents éléments.

L'étude de marché réalisée par le Consul de France à Maurice pour le Baron de Roujoux, à partir des résultats de la Compagnie anglo-française de la Mer des Indes n'est pas sans intérêt. Elle conclut à un élargissement de la clientèle par l'adjonction de II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> classes. Elle prévoit surtout des liaisons des têtes de ligne Europe/îles.

Le type de ligne prévue concerne avant tout le transport des voyageurs et de la poste.

Ce n'est toutefois pas avant six ans (1864) que l'accord de principe de l'Etat se transforme en réalité.

La ligne inaugurée par le paquebot « l'Emyrne » a lieu le 18 septembre 1864. La durée du voyage est de 25 jours. Tous les mois un bateau arrive et un bateau repart. A partir de 1864, grâce à cette ligne, les îles



vivent au rythme de l'Europe, rythme décalé, mais rythme stable, pour la première fois de leur histoire.

Le malentendu existant de fait, entre les souhaits des notables des

îles et les intentions de l'Etat, se frotte aux épreuves du temps. C'est à l'extrême fin du XIX<sup>e</sup> siècle que les intérêts des uns et des autres divergent.

## *Les messageries maritimes au service d'une intégration régionale culturelle des îles créoles (1864-1896)*

L'évolution de la ligne des Messageries Maritimes (M.M.) au fil du temps est significative à beaucoup d'égards de la position de l'Etat mais aussi de la pression des groupes locaux. Pendant trente ans toutefois se crée une vie régionale assez stable autour du pôle des Mascareignes.

### *Le temps des îles (1864-1885).*

Pendant vingt ans, la ligne des M.M. dans l'Océan Indien occidental dessert les seules îles créoles. En dépit des changements d'itinéraires qui l'affectent, la régularité du service mensuel (en réalité tous les 28 jours) est assurée :

- de septembre 1864 à mars 1869, la ligne desservant Maurice, La Réunion, Mahé, Aden et Suez, rejoint Alexandrie puis Marseille par la voie terrestre d'Egypte ;

- de mars 1869 à novembre 1882, la ligne de l'Océan Indien devient une annexe de la ligne d'Extrême-Orient avec embranchement à Aden (Aden, Mahé, La Réunion, Maurice). L'ouverture du canal de Suez réduit considérablement la traversée de l'Egypte ;

- dès novembre 1882, les îles Seychelles, Réunion et Maurice sont des escales de la ligne France/Australie/Nouvelle-Calédonie, ceci jusqu'en 1888. C'est à cette période que la traversée des îles vers l'Europe sera la plus courte (de 18 à 22 jours).

Les indicateurs de la vie régionale : les voyageurs des M.M.

Contrairement aux études faites en 1858, privilégiant les voyages de têtes de ligne (Europe/îles), et en dépit de différents règlements de la

compagnie donnant l'avantage aux voyageurs vers l'Europe sur les traversées inter-insulaires, c'est la circulation entre les îles créoles qui domine.

Les statistiques des agences locales des M.M., notamment celles de Mahé et de Saint-Denis en fournissent les éléments. Certes la création de différentes classes de voyageurs (I, II, III, IV) - à la différence des paquebots de la Peninsular Oriental de 1858 qui n'abritaient que des I<sup>re</sup> classes - mais aussi la baisse des tarifs aller-retour accordée pour les étapes intermédiaires, notamment en 1880, favorisent grandement la circulation inter-insulaire.

Le nombre de voyageurs des Mascareignes vers l'Europe est multiplié par cinq en vingt-cinq ans (1858 = 145 passagers ; 1880 = 688) ; mais les voyages inter-insulaires de La Réunion à Maurice sont multipliés par dix en dix ans (1858 = 110 passagers ; 1969 = 1 200 passagers) et par dix-sept en vingt cinq ans (1 700 passagers en 1882).

De 1864 à 1885, Maurice constitue 80 % environ des départs et arrivées sur Messageries Maritimes à l'agence de La Réunion.

De même, les statistiques de l'agence de Mahé signalent un phénomène analogue. Les liaisons de Mahé avec Maurice sont de loin les plus importantes : 65 à 70 % du mouvement des passagers de 1880 à 1887, contre 10 à 15 % pour la liaison Mahé/Réunion et 7 à 10 % pour la liaison Mahé/Europe.

Ces chiffres indiquent la torsion faite aux intentions de la Compagnie des M.M. et de l'Etat par les populations des îles qui entendent affirmer leurs propres souhaits.

### *Typologie des voyages*

Ce sont les voyages d'affaires qui sont les plus traditionnels et perpétuent les échanges autrefois menés par voiliers. On ne peut guère les comptabiliser. Toutefois, le pourcentage de voyageurs de I<sup>re</sup> classe entre Maurice et La Réunion - s'il varie selon les années entre 4 à 10 % au départ et 6 à 20 % à l'arrivée à La Réunion - indique que cette catégorie de voyageurs - dont font surtout partie les hommes d'affaires - est peu importante. Il est vrai que les marchés des grands planteurs et des négociants se trouvent en Europe, pour l'essentiel.

Mais l'habitude se prend de se connaître et d'échanger ses produits, du moins ceux qui ne sont pas happés par l'exportation vers l'Europe. Les publicités des journaux de La Réunion, dans les années 1870, vantant les mérites des oranges, cocos et des confitures des Seychelles, en témoignent.

Les années 80 voient se développer des expositions régionales qui ont pour but d'accentuer les échanges commerciaux entre les îles de la région touchées par la crise de 1853/60. C'est ainsi qu'en octobre 1881, La Réunion organise une Exposition Intercoloniale à laquelle est conviée Maurice. En 1886, l'expérience est renouvelée et élargie : les participants viennent de Maurice, des Seychelles, de Madagascar, Mayotte, Sainte-Marie, Nossi-Bé.

Ce sont surtout les visites d'agrément ou les déplacements familiaux qui expliquent la fréquence des voyages inter-insulaires.

Prenez-en pour preuve les chiffres de catégories de voyageurs. De 1865 à 1880, les voyageurs de IV<sup>e</sup> classe entre Maurice et La Réunion représentent 45 % du total des voyages. Après 1880 - et la baisse des tarifs aller-retour de cette année -, ils forment environ 65 % de la totalité des voyages dont le nombre absolu est en forte augmentation. C'est-à-dire que ce trajet Réunion/Maurice s'ouvre à des catégories plus larges de personnes. Le voyage en IV<sup>e</sup> classe s'effectue sur le pont du paquebot : mais quelle importance quand cette incommodité ne dure que dix heures ! La traversée des Mascareignes aux Seychelles, la plus longue (5 jours) et

plus chère, concerne un public plus fortuné : beaucoup de III<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> classes entre Maurice et Mahé, de II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> classes entre La Réunion et Mahé.

Les noms des passagers annoncés par les avis des M.M. dans les journaux témoignent de l'existence d'un cousinage encore très vivant. Les « Le Clezio », « Nageon », « Fruteau », « de Comarmond » circulent entre les îles créoles, où sont présentes différentes branches de ces familles.

Mais pour ceux dont l'histoire ou l'isolement ont brisé ces liens anciens, reste le tourisme. Si les visites d'agrément ne datent pas de l'arrivée des M.M., ne doutons pas que ce service maritime régulier et rapide ne les aient augmentées.

Charles Leal, journaliste mauricien, décide d'écrire en 1877 un récit sur La Réunion qui s'apparente à un guide touristique. — « afin, dit-il, de décider bon nombre de mes compatriotes à aller apprécier par eux-mêmes la franche et cordiale hospitalité que les colons de l'île voisine savent exercer envers les Mauriciens... ». Ce sont surtout les stations thermales de Salazie et de Cilaos qui attirent en été austral les Mauriciens qui connaissent les mauvais jours du paludisme.

#### Un fonds culturel commun vivifié par la communication maritime

En dépit de leurs statuts politiques différents depuis 1815, Réunion, Maurice et Seychelles vivent des quotidiens similaires. Les voyageurs étrangers remarquent aisément les ressemblances de mœurs et de manières. Les colons des trois îles parlent français et créole. La presse mauricienne en langue française compte neuf quotidiens dont le plus diffusé est le Cernéen. « Le Réveil », journal des Seychelles, prend ses informations auprès de journaux français tel « Le Figaro » ou de la Réunion comme « Le Journal de l'île de La Réunion ».

Ce sont les paquebots qui véhiculent les journaux, donc les nouvelles des îles voisines et d'Europe. Ce sont eux qui transportent les livres, ainsi que les dernières modes parisiennes.

L'arrivée d'un bateau — dénommée « La Malle » car elle transporte

le courrier — est l'occasion d'une fête chaque mois. Les badauds affluent, ici à Victoria, là au Port-Louis ou en rade de Saint-Denis, pour satisfaire leur curiosité.

Les commandants et officiers français des paquebots sont les invités de notabilités locales. A charge de revanche, ils organisent lors des fêtes françaises — tel le 14 juillet — des festivités à bord, auxquelles participent les responsables des îles, et leur élite francophone. Aucun départ d'officier de la ligne de l'Océan Indien n'a lieu sans que la presse locale ne s'en émeuve.

Les agents des M.M., représentants de la Compagnie dans les escales, sont des personnages en vue, en constants échanges avec les autorités des îles. D'aucuns — tel Félix Cheyron à Mahé — font également fonction de consul de France.

Cette présence française redonne un second souffle aux courants francophiles de Maurice et des Seychelles dont les garde-fous sont la religion catholique et l'école en langue française. Des cercles littéraires (littérature et histoire le plus souvent) se renforcent.

D'autres réseaux tels ceux des loges maçonniques ou des Alliances françaises alimentent une pensée française plus moderne. A Maurice, ce sont MM. Clarenc et Leclezio, notables de Moka, qui soutiennent le comité régional de l'Alliance française qui vient d'être créé en 1880.

#### En contrepartie, la ligne des M.M. s'indigénise

La ligne de l'Océan Indien prend au fil du temps un caractère spécifique dû à sa clientèle et surtout à son personnel.

Car si, à l'origine, tout le personnel — des soutiers, des charpentiers, aux mécaniciens ou aux garçons — est composé de français, bien vite la chaleur, les fièvres ont raison de leur santé. Tous ne sont pas remplacés, loin s'en faut. Les M.M. commencent par employer des Somalis dans les soutes et à la chauffe.

Puis ils embauchent des créoles de La Réunion et de Maurice comme boys à tout faire, aux cuisines, au service restaurant, et aux cabines. La mise en place de l'itinéraire

France/Australie/Nouvelle-Calédonie en 1882, conduit les commandants à sélectionner de nouveaux boys créoles des Seychelles plus « dociles » que ceux de Bourbon, et surtout bilingues.

Les postes proposés aux insulaires sont au bas de la hiérarchie des métiers, mais ils paraissent cependant bien avantageux eu égard aux travaux offerts dans les îles.

L'époque de la fraternité régionale est aussi celle où le développement des îles bénéficie le plus des services des M.M.

En 1864, les paquebots font figure de monstres tant les infrastructures pour les recevoir manquent. Seule Maurice abrite un véritable port avec des docks, une cale sèche et de nouveaux ateliers de réparations, autant d'atouts qui expliquent sa position d'escale en tête de ligne.

Mais La Réunion compte seulement des wharfs, flanqués de pontons de bois bien inadaptés à la démesure des paquebots (650 tonnes en 1864 ; 900 en 1872 et 3 000 tonnes en 1882).

Quant à Mahé, elle ne compte qu'une vaste rade non aménagée.

Les embarquements et débarquements d'hommes et de marchandises en chaloupes font les délices des humoristes de la presse locale.

Mais la présence des M.M. a tout de même pour effet de décider les autorités locales, et les métropoles qui les aident financièrement, à effectuer de grands travaux.

A La Réunion, la construction d'un réseau ferré circulaire associé à la création d'un port à la Pointe-des-Galets est décidée en 1873. Le chemin de fer est terminé en 1882, le port ouvre en 1887.

A Maurice, ce sont les docks et les ateliers de réparation plus vastes qui sont ajoutés aux précédents. Aux Seychelles, la construction d'un phare à l'île Denis, après bien des avatars, voit le jour enfin.

Tous ces travaux ont bénéficié des conseils des commandants des M.M. Pour les îles créoles, c'est l'époque de la remise en route économique après les années de crise du sucre. Les installations nouvelles laissent espérer un avenir meilleur.



*La création d'un réseau des M.M. dans l'Océan indien occidental : les visées politiques (1885-1896).*

**L'évolution du réseau des M.M.**

A partir de 1885, les îles créoles de l'Océan Indien occidental ne sont plus seules à être desservies par la ligne des M.M.

De 1885 à 1896, en effet, l'évolution de la ligne répond moins à des exigences de service public qu'à des visées coloniales dictées par l'Etat.

Une ligne annexe de La Réunion à Zanzibar, via Madagascar et Mayotte, est mise en place en août 1885. Le transbordement de la ligne d'Australie à la ligne annexe se fait à Saint-Denis. Pendant un an, les paquebots transporteront les troupes françaises chargées de défendre les intérêts français à Madagascar. Le conflit se termine le 17 décembre 1885. Blessés, malades et fiévreux, les militaires sont transportés sur le pont et soignés à La Réunion avant de retrouver leurs casernes de France.

La ligne annexe de La Réunion à Zanzibar suscite, sitôt le conflit de Madagascar achevé, un courant de migration sans pareil.

Certes des créoles de Maurice et de Bourbon s'étaient depuis les années 1840, installés dans l'île Africaine sur les traces des traitants, à Nossi-Bé, à Sainte-Marie, à Tamatave. Ils auraient été environ 150 en 1864, 450 en 1883. L'étude de J.Y. Paillard consacrée à Tamatave parle de 490 Réunionnais pour la seule ville en 1891. A cette époque, les créoles mauriciens sont aussi nombreux que les Réunionnais.

La compagnie des M.M. favorise la migration des hommes des îles créoles vers la Grande-Ile. Commerçants, artisans ou cultivateurs installés dans les régions de l'Est, dans les îles et le Nord-Ouest de Madagascar, diffusent le mode de vie des îles (habitat, habitudes alimentaires,...).

L'importance politique de Madagascar pour la France constitue très certainement la raison majeure des changements du dispositif des M.M. dans l'Océan Indien après 1885.

En août 1888, en effet, apparaît la première ligne directe et autonome de Marseille à Maurice. Mais son

itinéraire suit la corne de l'Afrique – où la France négocie une installation entre Obock et Djibouti – la côte africaine avec escale à Zanzibar, les Comores avec Mayotte, Madagascar avec les escales de Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Vohe-mar, Tamatave et enfin les Mascareignes.

A l'écart de cette route, Mahé demeure escale de la voie d'Australie, et sert de pivot aux deux lignes par l'intermédiaire d'un service Réunion/Maurice/Mahé.

En 1889, une ligne annexe longe la côte Ouest de Madagascar, de Nossi-Bé à Tuléar.

Ce dispositif est reçu de différentes manières par les colons des îles : s'il facilite les migrations et les échanges commerciaux avec Madagascar, il entrave par sa longueur les relations avec l'Europe. Mais la possibilité de choisir deux lignes vers l'Europe, l'une directe et longue par l'Ouest, l'autre indirecte et plus rapide par Mahé, rend l'opinion plus conciliante.

Toutefois, les frictions de politique internationale, les avancées coloniales des nations européennes en Afrique et notamment en Afrique de l'Est, dominant la stratégie des M.M. dans la région de l'Océan Indien. Après différents incidents entre la France et Madagascar, la guerre se déclare en octobre 1894.

A nouveau, les paquebots des M.M. sont réquisitionnés et pourvoient au transport des soldats et du matériel en grande quantité.

L'annonce de l'annexion de l'Ile en juin 1896 est concomitante de la modification du réseau des M.M. :

– l'escale de Mahé est abandonnée par la ligne d'Australie et le service intermédiaire ;

– la ligne de l'Océan Indien est dédoublée, assurant un service tous les 15 jours :

- ligne (I) via Djibouti, Aden, Zanzibar, les Comores, la côte Nord et Est de Madagascar, les Mascareignes ;
- ligne (II) via Aden, Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave et les Mascareignes.

**La vitalité des élites francophones**

C'est au cours de la période 1885-1896, où insensiblement le réseau des M.M. se déplace vers

l'Ouest, que l'on assiste dans les îles créoles sous tutelle britannique à des conflits d'ordre linguistique. Les notables francophiles de Maurice jouent de la présence française dans la région pour exiger l'usage de la langue française à la Cour d'Assises (mars 1888) puis dans l'appareil judiciaire (député Sir Antelme en août 1890) usage aboli depuis 1845. Aux Seychelles entre 1893 et 1895, les autorités anglaises et les notables

*De l'espace régional ou polarisation coloniale*

L'extrême fin du XIX<sup>e</sup> siècle est surtout marquée par un tournant dans la nature du pôle humain et culturel du Sud-Ouest de l'Océan Indien.

L'attitude du député réunionnais Louis Brunet se félicitant de l'abandon de l'escale de Mahé en 1896 en raison de la multiplicité des quarantaines à cette escale gênant le trafic et les voyageurs est particulièrement significative. Les temps ont changé. La ferveur des Réunionnais pour la proie que constitue Madagascar les rend sourds aux anciennes solidarités.

*Les signes d'une dérive du pôle régional.*

De 1896 à 1915, le centre du réseau des M.M. se densifie autour de Madagascar

Nous avons vu que l'annexion de Madagascar par la France s'est traduite par un changement notable des itinéraires des M.M.

Le mécontentement est grand chez les Réunionnais et les Mauriciens. On évoque volontiers la longueur du nouveau service, la ligne (II) la plus rapide joignant la France en 25 jours. « Le nouvel itinéraire présenté au Gouvernement par les Messageries Maritimes... porte un véritable préjudice au commerce de

francophiles dirigés par F. Hodoul se livrent à une guerre sur le terrain scolaire pour le choix de la première langue d'enseignement.

Cette exacerbation des luttes politiques utilisant le terrain culturel résulte à notre sens de la constitution depuis trente ans d'une région irriguée par les M.M. Cet espace régional s'appuie sur un soubassement culturel créole intimement lié à la culture française.

## al ou base culturelle à la plo niale (1896-1920)

la colonie... » proteste « Le Ralliement » un journal de La Réunion, le 10 septembre 1895.

Les critiques fort nombreuses dans les journaux s'alimentent de tous les incidents malheureux arrivés aux voyageurs ou aux expéditeurs de marchandises.

A Maurice, ce sont surtout les conséquences des réquisitions gouvernementales sur la ponctualité du service qui font l'objet de remarques acerbes dans la presse.

A Mahé, la disparition des vapeurs des M.M. au profit de ceux de la British India mécontente la plupart des habitants. C'est un dur coup porté aux exportations d'huile de coco et surtout de vanille.

Un réseau de lignes annexes se greffe sur les lignes principales d'Europe aux îles. Mais celles-ci ne s'intéressent qu'au désenclavement de Madagascar :

- l'annexe de la côte Ouest créée en 1889 est poursuivie ;

- l'annexe du Transvaal de Diégo-Suarez à Lorenzo-Marquez par Majunga, Mozambique et Beira permet une percée commerciale en Afrique de l'Est (bœufs de Madagascar) ;

- l'annexe de la côte Est apparaît en 1905, dessert huit ports de Diégo-Suarez à Fort-Dauphin ;

- en 1912, le service des Comores joint Diégo-Suarez à Zanzibar par Nossi-Bé, Majunga, Mayotte, Mutsumudu, Mohely, Moroni et Dar-es-Salam.

Les îles Mascareignes sont peu à peu marginalisées au sein de ce réseau. Elles connaissent une lente décadence économique, visible au vieillissement de Port-Louis peu fréquenté par les navires, visible à l'ensablement et à l'embouteillage du port de la Pointe-des-Galets, à La Réunion.

A La Réunion, des rumeurs annoncent en 1907 la tutelle du Gouverneur général de Madagascar sur le Gouverneur de La Réunion : c'est le tollé général. Mais dans les faits, les îles perdent de leur poids.

### Les structures internes des M.M. renforcent le pôle de Madagascar

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, la position de Madagascar totalement pacifiée depuis 1904, se renforce. Presque chaque escale compte une agence des M.M. Dès lors, le poids de la Grande Ile dans la structure administrative des M.M. est considérable.

En 1916, est mise en place une agence générale à Tananarive chargée de coordonner toute la région Océan Indien. Les agences des îles et notamment celle de La Réunion, longtemps convoitée, sont reléguées en seconde position.

Dans la carrière des agents des M.M. désormais, le cursus honorum de la région commence et finit à Madagascar.

### Revendications d'une communauté francophone

De 1908 à 1919, les revendications du groupe francophone de Maurice prennent une dimension politique.

Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les défenseurs de la culture française sont des hommes nouveaux. Opposés à l'aristocratie blanche des planteurs, ce sont des bourgeois aisés, blancs et de couleur qui réclament à la fois une nouvelle constitution pour Maurice et l'usage du français dans l'appareil judiciaire. Ces « démocrates » renouvellent leur mouvement en 1908 pour soutenir la

venue d'une commission d'enquête royale, puis en 1911 pour les élections municipales. Dès 1912, le journaliste E. Laurent, héraut du nationalisme pro-français, demande le retour de Maurice à la France.

Les épreuves de la guerre réactivent ce mot d'ordre de rétrocession en 1919. A Paris, comme à Maurice, des intellectuels mauriciens soutiennent cette requête auprès des deux gouvernements britannique et français.

Ce mouvement qui entraîne la presse mauricienne et parisienne, finit en 1921 dans l'indifférence. Le groupe francophile mauricien, est pro-français, certes, hostile à la citoyenneté pour tous, au vote des Indiens surtout, et à la laïcité.

Ce mouvement rencontre l'hostilité profonde des Réunionnais. Ceci nous indique combien depuis l'annexion de Madagascar, qu'ils ont désirée, les Réunionnais se retranchent dans le cadre de l'« Empire » français. Il est vrai que la première guerre mondiale y a aidé, en exacerbant les nationalismes.

Aux Seychelles, le conflit British India/Messageries Maritimes (1896-1902) terminé par la reprise du service des M.M., montre aux autorités britanniques la nécessité de créer un service maritime anglais pour relier Mahé à l'Europe, et séparer l'archipel de l'influence française. La guerre en offre le prétexte. Le service des M.M. disparaît définitivement en 1917.

Le réseau des îles créoles irrigué par les M.M. s'achève bel et bien. A certains égards, la créolisation de certains points de Madagascar (les îles et la côte Est) peuvent apparaître comme l'extension culturelle du premier pôle des îles créoles. En réalité, si les communications demeurent au moins entre Maurice et La Réunion, le centre de gravité de la région, tant aux plans économique et politique que culturel, est Madagascar. L'entreprise coloniale française y mène une activité intense à laquelle sont très associés les Réunionnais.

La dimension politique et coloniale de cet espace a remplacé un réseau de solidarités culturelles.

Danielle Barret

Ministère de la Recherche