

« La colonisation a permis l'aménagement en infrastructures de l'espace colonial. »

Il y avait la mer de Chine, la mer Rouge, l'océan Indien, le canal de Suez, le matin on se réveillait et c'était fait, on le savait à l'absence de trépidations, on avançait dans les sables. Mais avant tout, il y avait cet océan. C'était le plus loin, le plus vaste, il touchait le pôle Sud, le plus long entre les escales, entre Ceylan et la Somalie. Certaines fois il était si calme et le temps si pur, si doux, qu'il s'agissait, quand on le traversait, comme d'un autre voyage que celui à travers la mer. Alors tout le bateau s'ouvrait, les salons, les coursives, les hublots. Les passagers fuyaient leurs cabines torrides et dormaient à même le pont.

Marguerite Duras, *L'Amant*, 1984, p. 106

La réalité de l'aménagement des territoires colonisés apparaît, globalement, peu contestable, notamment dans les espaces utiles au développement de l'économie coloniale, et tout particulièrement dans les zones côtières et/ou dans les grandes agglomérations urbaines de l'empire (Alger, Tunis, Casablanca, Dakar, Conakry, Abidjan, Brazzaville, Saigon, Nouméa...), même s'il faut tenir compte des disparités entre colonies et entre régions. En Afrique, par exemple, le Maghreb est particulièrement avantagé au regard de l'Afrique occidentale française (AOF) – à l'exception de Dakar – et surtout de l'Afrique équatoriale française (AEF). Le développement des transports publics en Afrique du Nord* – l'électrification des réseaux de tramways se faisant d'ailleurs presque simultanément à Paris (1893), Alger (1896) et Tunis (1899) – étonnamment précoce, achève en effet de donner, comme le souligne justement Omar Carlier dans son bel article sur « L'espace et le temps

dans la recomposition du lien social : l'Algérie de 1830 à 1930 », une autre structuration à l'espace et au temps de la ville. À Alger, un système d'omnibus à chevaux, nommé « Coricolo » et utilisé par les classes populaires, est mis en place dès 1841. En 1875, une ligne de tramways à traction animale est inaugurée, vite remplacée, en 1892, par un réseau de tramways départementaux à vapeur. Tunis connaît les mêmes développements et ouvre son premier réseau de tramways hippomobiles dès 1885, soit quatre ans seulement après l'instauration du protectorat* par le traité du Bardo (ratifié le 12 mai 1881). À Saigon, à la même époque, la Compagnie du tramway de Saigon à Govap – qui deviendra, en 1891, la Compagnie française des tramways de l'Indochine* – poursuit le même type d'entreprise. C'est ainsi que la colonisation emménage et assure son confort et sa productivité. Ce faisant, elle ouvre aussi de gigantesques chantiers urbains, qui transforment durablement le paysage des villes africaines, asiatiques et océaniques. L'accroissement du volume de l'activité et de la population a aussi complètement bouleversé le visage des villes portuaires. C'est le cas, au Maghreb, d'Alger, d'Oran et de Tunis (et notamment de l'avant-port de la Goulette, aménagé en 1893), dont le regard est pourtant depuis longtemps tourné vers la mer, mais aussi de Nemours, Beni-Saf, Philippeville, Port Lyautey, Mogador, Casablanca (dont les grands travaux commencent lentement après la Première Guerre mondiale), Sfax (inauguré en 1897), Sousse (inauguré en 1899), et Bizerte, authentiques constructions coloniales. En Algérie, dès la fin du XIX^e siècle, trois ports (Alger, Oran, Bône) assurent les trois quarts du commerce extérieur. À titre d'exemple, le trafic portuaire d'Alger était, en 1900, de 1 330 000 tonnes. Dix ans plus tard, ce tonnage était passé à

3 145 000. Soit un accroissement annuel de 8,99 %. La construction, puis la modernisation, des infrastructures a donc permis à la fois de rentabiliser les activités économiques en améliorant la rapidité et la sécurité des déplacements à l'intérieur d'un pays, mais aussi à l'échelle régionale et internationale. Les « périls des mers » qui hantaient encore les esprits à la fin du XIX^e siècle – au travers d'œuvres littéraires fortes produites au XVIII^e siècle comme *Robinson Crusoé* de Daniel Defoe (1719) et *Paul et Virginie* de Jacques-Henri Bernardin de Saint-Pierre (1787) ; et dans la peinture avec des toiles comme *Le Radeau de la méduse* de Théodore Géricault (1819) – apparaissent de plus en plus lointains à mesure que les compagnies maritimes investissent dans le développement de gigantesques paquebots, véritables îles flottantes qui assurent autant les liaisons transatlantiques que celles « long-courriers » dans les zones pacifique et extrême-orientale. Dans un monde où l'aviation civile et commerciale n'existe pas encore (il faut attendre la fin de la Première Guerre mondiale pour voir des avancées sérieuses en ce domaine), améliorer et sécuriser les communications maritimes est alors une nécessité absolue dans la course aux échanges internationaux d'hommes et de marchandises. Pour rallier l'Indochine (par le canal de Suez inauguré en 1869), il faut pourtant compter encore, au milieu du XX^e siècle, au minimum trente jours d'un voyage long et agité, entre les canicules de la mer Rouge et les typhons de la mer de Chine...

Sur le territoire de la colonie ou dans les fédérations constituées (Union indochinoise en 1887, Afrique occidentale française en 1895, Afrique équatoriale française en 1911) se développe aussi une véritable « civilisation de la route et du rail », qui se nourrit

bien sûr des velléités d'exploitations économiques : celles-ci conditionnant l'aménagement en infrastructures de transports des espaces colonisés (premières lignes de chemin de fer en Cochinchine dans les années 1881-1885 et à Madagascar, reliant Brickaville à Tananarive, dans les années 1901-1909...) ; mais faisant aussi la promotion de grands projets technologiques à forte valeur symbolique (mise en service de l'Orient-Express, entre Paris et Istanbul en 1883 ; création, entre 1904 et 1910, de la ligne de chemin de fer entre Hanoi et le Yunnan dont la réalisation, épique, révèle aussi des morceaux de bravoure, comme le fameux pont métallique Eiffel qui relie deux tunnels à travers un précipice ; construction, entre 1897 et 1917, du chemin de fer djibouto-éthiopien qui relie, sur 784 km la ville de Djibouti à celle d'Addis-Abeba...). Ces liaisons ferroviaires témoignent de l'utopie de la modernité qui agite une partie des milieux scientifiques et d'affaires de l'époque. Elles se doublent, par ailleurs, du développement d'un vaste réseau routier dont l'objectif est aussi de désenclaver les territoires. En Algérie, l'amélioration considérable de ce dernier est ainsi un atout de poids. En 1844, l'administration militaire y construit 1 200 kilomètres de routes pour relier les postes de l'intérieur aux ports. Deux ans plus tard, le réseau routier va jusqu'à Médéa, Aumale, Tlemcen et Constantine. En 1851, il compte déjà 3 600 kilomètres qui s'adjoignent à un chemin de fer de « pénétration » autant que de réseaux, qui quadrille l'espace et draine les matières premières et la main-d'œuvre. L'Algérie, encore une fois, est donc pionnière. La loi du 8 avril 1857 l'autorise, en effet, à créer son propre réseau ferroviaire. La première ligne inaugurée reliera Alger à Blida en 1862. Mais viendront ensuite rapidement les liaisons Alger-Oran en 1868, Philippeville-Constantine en 1871 et Alger

Constantine en 1887. À la veille de la Première Guerre mondiale, 3 315 km de voies sont déjà en service. La Tunisie n'est pas non plus en reste. En 1884, la ligne Est-Ouest relie Tunis au réseau algérien dans une tentative de création d'un axe maghrébin. Cette voie « impériale » ne sera véritablement effective qu'en 1920, avec le rattachement du Maroc. Dans le même temps est créée une ligne Nord-Sud raccordant Tunis au Sahel et une liaison Sfax-Gafsa. Grâce à ce vaste système de communication, la société coloniale étend son réseau de villes intermédiaires, de gros bourgs et de petits centres aussi bien dans les plaines côtières, les hautes plaines que les steppes. Elle développe aussi les villes de l'intérieur (Sidi Bel Abbès, Orléansville, Sétif, Gafsa...), qui deviennent les relais précieux des grandes capitales du Nord (Alger, Bône, Constantine et Tunis). Et elle construit, entre les villes, des ponts, des routes, des barrages...

Métaphore d'une « société nouvelle » qui allie donc modernité et rentabilité – tout comme l'impôt était censé être « moralisateur », le train semblait devoir incarner à lui seul les progrès de la civilisation – le chemin de fer colonial, comme la route dans une certaine mesure, est pourtant simultanément l'un des symboles les plus abrupts de la violence coloniale. Derrière les réalisations, on trouve en effet une armée de bras qui travaillent pour des salaires de misère, quand ils ne sont pas purement et simplement réquisitionnés, comme le permet le système de l'indigénat, dans le cadre du travail forcé. L'exemple le plus connu de ce type de dérive concerne la construction du chemin de fer Congo-Océan reliant, sur 510 kilomètres de voies, le port de Pointe-Noire à la capitale de l'AEF et du Congo français, Brazzaville. Construite entre 1921 et 1934 par des Africains soumis au travail

forcé, cette ligne de chemin de fer causera la mort de plusieurs milliers d'entre eux (entre 15 000 et 30 000 selon les différentes estimations).

On le voit, la question du développement des infrastructures dans l'espace colonial – outre que celles-ci servaient d'abord à l'exploitation économique des colonies au profit de la métropole – ne peut se limiter à un comptage des routes, des voies de chemins de fer, des ports... elle doit prendre en compte l'impact, sur les sociétés colonisées, des modalités de leur réalisation et de leur utilisation (espaces réservés en fonction de critères de couleur, de confession et/ou d'argent). Ainsi, pour ne prendre qu'un exemple éclairant de cette disjonction entre modernisation technologique et économique et progrès social, celui de Madagascar, où le coût humain de la construction du chemin de fer (réalisé entre 1901 et 1936) sera l'une des causes majeures de la grande insurrection de 1947. On ne peut trouver échec plus cuisant au projet d'origine du « rail civilisateur ».

Le chemin de fer à Madagascar

L'idée d'implanter le rail à Madagascar est, comme le rappelle Jean Frémigacci dans son article « Les chemins de fer de Madagascar (1901-1936) : une modernisation manquée » (*Afrique & Histoire*, 2006/2, n°6), constitutive du projet colonial lui-même. Dans son *Rapport au ministre des Colonies sur la situation générale de Madagascar*, publié en 1905, Joseph Gallieni, alors gouverneur général de la grande île, signale d'ailleurs que le chemin de fer « constitue par excellence un instrument de civilisation ». Composé d'une ligne Tananarive-côte-Est (TCE), achevée en 1913, et de ses deux prolongements Tananarive-Antsirabe (TA) et Moramanga-Lac Alaotra (MLA) construits entre 1911 et 1923, et d'une ligne Fianarantsoa-côte-Est (FCE), réalisée entre 1927 et 1936, le réseau ferré malgache souffre cependant, dès son origine, de graves problèmes économiques et humains. C'est en effet, pour l'essentiel, grâce au recours au travail forcé que la construction de ces lignes a été rendue possible. Le terrain avait cependant été préparé par Gallieni lui-même. Le 21 octobre 1896, sous son impulsion, est ainsi promulgué un arrêté qui stipule que « tout Malgache de 16 à 60 ans doit 50 jours de prestations à l'État ». Cet arrêté est complété par une autre disposition, datant du 27 décembre 1896, qui précise que « tout Malgache doit justifier d'une profession ». Sans travail légal, ce dernier devient alors vagabond et tombe, en tant que tel, sous le coup d'une peine de travail forcé. Face aux nombreux abus auxquels il avait donné lieu de 1896 à 1900, notamment dans le cadre de la construction du réseau routier, le travail forcé est cependant supprimé, par arrêté, le 31 octobre 1900. Simultanément à la libération du travail, l'administration coloniale multiplie par quatre la taxe personnelle (première ressource fiscale de l'île) – qui passe ainsi de 5 à 20 francs – alors même que les salaires proposés par les compagnies ferroviaires, quoique plus attractifs qu'ailleurs (de 1 franc par jour pour un manœuvre à 3,50 francs pour un ouvrier d'art), ne permettent pas d'engranger la main-d'œuvre malgache prévue pour la réalisation des travaux. Face à la désaffection

de celle-ci, l'État colonial réagit, comme il se doit, par la promulgation d'un Code de l'indigénat (mis en place entre 1901 et 1902), par la mise sous tutelle, entre 1902 et 1904, des communautés villageoises (*fokonolona*) soumises à la responsabilité collective et, *in fine*, par l'organisation d'une politique de « persuasion administrative ». Celle-ci consiste, en général, en l'obligation faite aux « indigènes » d'obéir aux ordres des administrateurs coloniaux. Encadrée et forcée de cette manière, on comprend que cette main-d'œuvre ne soit guère efficace, que son niveau de productivité reste bien négligeable et qu'elle ait tendance à fuir dès qu'elle le peut ou qu'on lui en laisse l'opportunité. Quant au réseau ferroviaire lui-même, extrêmement onéreux pour la colonie (le TCE a ainsi coûté 70 millions de francs-or, soit trois ans des recettes budgétaires des années 1905-1908), il ne sera, de surcroît, jamais rentable à cause, notamment, de tarifs trop élevés – y compris en ce qui concerne l'exportation des produits agricoles des Hautes Terres vers l'océan Indien. Gouffre financier, les chemins de fer de Madagascar sont aussi devenus, au fil du temps, symboles de l'arbitraire, de l'injustice et de la violence de la colonisation. Il est donc assez logique qu'ils se soient retrouvés au cœur de la grande insurrection de 1947, dont les deux foyers les plus importants furent la région de Moramanga et le bas FCE.