



La guerre des mots dans le domaine de l'aviation à Madagascar durant la colonisation française (1896 – 1960)

The war of words in aviation field in Madagascar during French colonization (1896 – 1960)

Éric Noël HAJATIANA RAKOTOMALALA

Université d'Antananarivo, Madagascar

Email : hajaetfanja@yahoo.fr

Orcid id: <https://orcid.org/0009-0005-6811-7330>

Résumé : L'étude de l'impact des nouvelles techniques sur le plan linguistique s'avère intéressante. A Madagascar, durant la période coloniale (1896 – 1960), l'introduction de l'aviation par le gouverneur général Piquié en 1911 provoque des chocs de culture entre Français et Malgaches dans ce domaine. Lors du premier vol aérien du vendredi 7 juillet 1911, à Androhibe, dans la capitale, à travers une réaction à chaud, les Tananariviens évoquent plusieurs mots pour qualifier l'aéroplane Blériot XI de l'administrateur-aviateur Raoult. Ces vocabulaires constituent indirectement un moyen pour dénoncer l'ordre colonial. Plus tard, par le biais de la presse, les intellectuels malgaches produisent de nouveaux vocabulaires dans leur langue, « malgachisent » ou reprennent les vocabulaires aéronautiques français. Pour leur part, les Français récupèrent les termes utilisés par les Malgaches et les adaptent à leur façon. Afin d'imposer leur loi, ils « francisent » les mots malgaches afin de valoriser la culture coloniale. Cet article se penche sur les débats linguistiques entre Français et Malgaches dans le domaine de l'aviation pendant la période coloniale. Il s'agit d'une étude qualitative basée sur le recueil documentaire regroupant les sources écrites disponibles à Antananarivo ainsi que les sources webographiques. Notre méthodologie est axée sur l'analyse diagnostique des faits marquants de l'aéronautique et des facteurs qui conduisent à la guerre des mots entre les deux parties. L'hypothèse à vérifier est de voir à travers l'exemple de la Grande Ile l'existence ou non des conflits interlinguistiques lors d'une rencontre de deux langues endogène et exogène dans le domaine aéronautique.

Mots-clé: Linguistique, Aviation, Colonisation, France, Madagascar.

Abstract : The study of the impact of the new technologies on linguistic level is interesting. In Madagascar, during the colonial period (1896-1960), the introduction of aviation by the Governor General Piquié in 1911 provokes culture clashes between French and Malagasy in this area. During the first flight on Friday 7 July 1911, in Androhibe, in the colonial capital, in a warm reaction, Tananariviens evoke many words to qualify the airplane Blériot XI piloted by the administrator-aviator Jean Raoult. These vocabularies indirectly serve as a means to denounce the colonial order. Later, by newspaper, the intellectuals malagasy produce several new vocabularies in their language, "malgachize" or use french aeronautics vocabularies. For their part, French adopted the terms used by Malagasy and adapted them in their own manner. In order to impose their rule, they "francized" malagasy words to promote colonial culture. This article focuses on debates between French and Malagasy in the field of aviation during the colonial period. It is a qualitative study based on documentary collection including written sources available in Antananarivo and webographic sources. Our methodology is focused on the diagnostic analysis of highlights of aeronautics and factors that led to the conflicts between the two parties. The hypothesis to be tested is to see through the example of Madagascar the existence or not of interlinguistic conflicts during an encounter between an endogenous and exogenous languages in aeronautics.

Keywords: Linguistic, Aviation, Colonization, France, Madagascar.

Introduction

Lorsque Madagascar devient officiellement colonie française à partir du 6 août 1896, l’autorité métropolitaine met en place progressivement plusieurs infrastructures (route, chemin de fer, aérodrome) afin de faciliter les mouvements et flux des personnes et marchandises (Lefèvre, 1962, p. 64). Pour l’aéronautique, l’idée d’impliquer l’aviation dans l’exploitation économique de la colonie vient du gouverneur général de Madagascar et Dépendances Albert Picquie en 1910 (Rabemananoro, 2007, p. 24). L’introduction effective de cette aviation dans la Grande Ile en 1911 provoque des chocs de culture entre les Français colonisateurs et Malgaches colonisés entre autres dans le domaine linguistique (Raoult, 1911, p. 600). Dès 1909, la presse française rapporte dans la Grande Ile les nouvelles sur le développement de l’aéronautique en Europe¹. Puis elle retient les réactions des Malgaches sur la qualification de l’aéroplane par ces derniers lors de la réalisation du premier vol du pilote Jean Raoult le 7 juillet 1911 à Androhibe, Tananarive, dans la capitale de la Grande Ile (Raoult, 1911, p. 600). Plus tard, tout au long de la colonisation, à travers des écrits, les Malgaches construisent différemment des termes relatifs à l’appareil volant (Reporter, 1911, p. 3). Par contre, les Français utilisent, pour leur part, des vocabulaires malgaches pour exprimer leur point de vue sur l’aéronautique. L’objectif de cet article est de présenter ces visions contradictoires sur le plan linguistique qui caractérisent l’aviation dans la Grande Ile durant la colonisation française. Il s’agit d’une étude qualitative basée sur le recueil documentaire regroupant les sources écrites disponibles dans les centres de documentation et d’archives à Antananarivo ainsi que les sources webographiques qui mettent en relation l’aviation et la linguistique. Pour ce faire, notre méthodologie est axée sur l’analyse diagnostique des faits marquants de l’aéronautique à Madagascar à partir de 1911 jusqu’en 1960 et des facteurs qui conduisent à la guerre des mots entre Français et Malgaches durant la période coloniale. L’hypothèse à vérifier est de voir à travers l’exemple de la Grande Ile l’existence ou non des conflits interlinguistiques lors d’une rencontre de deux langues endogène et exogène dans le domaine aéronautique.

1. Résistance coloniale à travers la langue malgache

Consciemment ou inconsciemment, les Malgaches expriment leurs visions des nouveautés apportées par la colonisation française à travers la langue vernaculaire représentée par le parler merina (Il s’agit de la population des Hautes centrales de la Grande Ile) considéré par les « Malgaches eux-mêmes comme le meilleur et le seul vrai représentant de la langue malgache » et accepté et utilisé en même temps par l’administration coloniale. Le journal *Progrès de Madagascar* et la revue *La Vie au Grand Air* inventorient les différents termes utilisés par les Malgaches témoins du premier vol aérien du 7 juillet 1911 à Androhibe, Tananarive.

1.1. Résistance spontanée

Les Malgaches expriment une résistance spontanée à l’autorité coloniale française lors du premier envol de l’aéroplane à Tananarive en 1911. Les divers vocabulaires évoqués par les Tananariviens ayant assisté à cet événement confirment cette résistance. D’abord, le journal *Progrès de Madagascar* rapporte que « les indigènes étaient littéralement sidérés » en voyant un aéroplane survolant la capitale coloniale Tananarive, le vendredi 7 juillet 1911, pour la première fois : « Pour les uns c’est un *tomobile ambony* ; pour d’autres c’est un papangue lancé en l’air et non dirigé par un vazaha ; pour d’autres encore c’est tout simplement *rara*

¹ - Voir *Le Signal de Madagascar et Dépendances* : n° 800, Vendredi 16 juillet 1909, n° 805, Jeudi 22 juillet 1909, n° 809 du Mardi 27 juillet 1909, n° 838, Mardi 31 août 1909

vazaha : autrement dit des histoires *vazaha* devant lesquels il faut s’incliner sans comprendre » (Reporter, 1911, p. 3).

De même, dans un article rédigé par Raoult intitulé « Mes vols à Madagascar », publié dans la revue *La Vie au Grand Air*, la rédaction de cette revue ajoute la réaction des Malgaches après la démonstration aérienne de cet aviateur : « Les indigènes viennent admirer l’oiseau, la popango comme ils l’appellent. Ils le surnomment également l’automobile volante, la libellule, etc » (Raoult, 1911, p. 600).

La qualification de l’aéroplane par « tomobile ambony » par les Malgaches apparaît comme une dénonciation de l’introduction de l’automobile par le gouverneur général Gallieni à partir de 1900 car ce moyen de transport supplante les moyens de transports traditionnels basés sur l’utilisation des bœufs (Mourey, 1900, p. 263). Plus tard, en 1901, dans la capitale, le Gouvernement colonial établit un nouveau plan d’urbanisme comprenant plusieurs routes qui taillent les maisons indigènes (Duquénois, 1902, p. 116). En fait, l’appellation « tomobile ambony » signifie une voiture en haut. En mettant en italique ces deux mots, le journaliste *du Progrès de Madagascar* les considère comme de nouveaux vocabulaires, donc néologisme de la part des indigènes.

De même, dans l’article intitulé *Mes vols à Madagascar* de l’aviateur Jean Raoult, administrateur colonial, en 1911, la rédaction de la revue *La Vie au Grand Air* note que les Malgaches «surnomment» l’aéroplane d’«automobile volante » (Raoult, 1911, p. 600). La mention de ce vocable montre, aux yeux des Français, un intérêt certain des Malgaches pour les nouvelles techniques introduites par la métropole (Reporter, 1911, p. 3).

Ainsi, l’aéroplane de Jean Raoult n’est qu’une réplique de l’automobile-voiture introduite par le général Gallieni à Madagascar en 1900. En fait, Gallieni utilise sur la route reliant Tananarive à la partie nord-ouest de la colonie son automobile Panhard-Levassor (Rasoloarison, 2013, p. 21). En 1911, les Tananariviens sont habitués à contempler trois voitures Panhard et Levassor, une de Dion-Bouton, deux Bayard-Clement, sept camions qui circulent dans la capitale coloniale (Reporter, 1911, p. 600).

En outre, l’utilisation du « papango » par les Malgaches pour désigner l’aéroplane traduit un mécontentement envers la métropole car pour eux, le « papango » incarne la colonisation française. La rédaction de la revue *La Vie au Grand Air* annonce que les indigènes viennent à Androhibe, Tananarive, le 7 juillet 1911 pour admirer le monoplane Blériot IX, le « popango » comme ils l’appellent (Raoult, 1911, p. 600). Elle avance cette affirmation parce qu’elle pense que les Malgaches composés essentiellement des Tananariviens et qui figurent parmi les 50 spectateurs sur place, représentent la Grande Ile (Reporter, 1911, p. 3).

En outre, l’aviateur français Raoult écrit dans son article « popango » pour désigner le « papango » comme il l’entend phonétiquement sur le terrain d’aviation ce jour. Par ailleurs, cette appellation est citée avant l’«automobile volante » et dans une phrase indépendante, ce qui signifie l’importance accordée par cette revue à l’aigle de Milan car elle capte fortement l’attention du journaliste du *Progrès de Madagascar*, témoin de l’événement (Reporter, 1911, p. 3).

En réalité, le « papango » ou « popango » utilisé par Raoult contient une signification particulière. Cette qualification est transposée par certains spectateurs du premier vol aérien du 7 juillet 1911 à Tananarive, pour qualifier l’aéroplane de « Papango », ou aigle de Milan dans le but de dénigrer l’ordre colonial français. En effet, au lendemain de la colonisation française, les Malgaches vivent une période critique. D’abord, à partir de 1903, les charges fiscales pèsent lourdement sur les Tananariviens car ceux qui ne peuvent pas payer leurs impôts sont forcément affectés à des travaux publics (Jacob, 1987, p. 454). En outre, l’autorité coloniale française réprime les mouvements de résistance des Menalamba qui défendent la cause du Royaume de Madagascar à Tananarive (Valensky, 1998, p. 282).

L’évocation du « papango » par les Malgaches traduit également une peur des colonisateurs français qui imposent leur loi. D’ailleurs cet oiseau dispose d’une grande puissance (Renel, 1915, p. 41). Par métaphore, les spectateurs malgaches définissent la métropole comme un rapace qui prend par la force la place de l’oiseau « Voromahery » ou épervier royal symbolisant l’ancienne monarchie du Royaume de Madagascar. En fait, chez les Malgaches, le *papango* est un oiseau prédateur dangereux. On compare une personne qui trahit une confiance par cet oiseau. Le proverbe l’atteste : Nataoko ho hitsikitsika hivavahana kanjo papango nipaoka ny zanak’akoho. Traduction : Je pensais qu’elle est un faucon crécerelle auquel je vais prier alors qu’en fait elle est un milan qui vole les poussins. Ainsi, le « papangue » évoqué par cette catégorie de spectateurs exprime indirectement une certaine nostalgie du royaume merina. Dans son article intitulé *Les animaux dans le mythe d’Ibonia*. *Les expressions d’un idéal masculin*, Ravelomanana établit une comparaison entre les deux oiseaux :

Le mythe d’Ibonia fait référence ici au milan, le Papango, en malgache. Mais il parlera aussi de l’épervier royal au paragraphe 41807, le Voromahery. Le milan a été moins apprécié que l’épervier qui est étiqueté « royal² ». Ce dernier sera identifié à tout ce qui va se rapporter au symbolisme de la royauté et de la puissance de cette dernière. L’interprétation classique, courante, considère l’épervier comme le représentant du roi. Le Voromahery est décrit comme un chasseur, et non comme un prédateur. Au portail du Palais de la Reine à Antananarivo, les éperviers qui surplombent l’entrée sont supposés pouvoir provoquer une impression de puissance à ceux qui vont entrer dans l’enceinte du Palais (Rova) avec le déploiement, l’envergure de leurs ailes et de leurs griffes menaçantes à la mesure de ce qu’ils pouvaient bien signifier aux yeux des sujets royaux. Et à cet endroit, ils gardent le Rova, et au-delà, le royaume. (Ravelomanana, 2018, p. 321)

Par ailleurs, la résistance spontanée des Malgaches aux colonisateurs français se situe aussi sur l’indifférence totale des nouveautés introduites par ces derniers dans la Grande Ile. C’est pourquoi les spectateurs malgaches déclarent que l’envol aérien du 7 juillet 1911 est une propre affaire des Français (*rara vazaha*), donc ils n’ont rien à voir avec le nom de l’appareil volant de l’administrateur-pilote Jean Raoult. Ils confirment la fracture sociale imposée par l’administration coloniale à travers le code de l’indigénat de 1904 utilisé par les deux gouverneurs généraux Gallieni de 1895 à 1905 et Augagneur de 1905 à 1910 (Fremigacci, 2013, p. 351). Autrement dit, ils sont présents à Androhibe non seulement par curiosité mais également malgré eux. En 1908, la situation socio-politique à Madagascar annonce un calme relatif. Augagneur souligne : « La société malgache se rapproche plus qu’il y a cinq ans du type d’une société régulière (sic) [...] la population indigène est chaque jour plus exactement adaptée aux lois que nous lui avons imposées. La tranquillité est complète dans toute la colonie, les indigènes sont en général dociles (Fremigacci, 2013, p. 259). » Cette adaptation des Malgaches à l’ordre colonial se traduit par une obligation pour éviter des problèmes car en réalité les Tananariviens qui souhaitent conserver leur autonomie, acceptent mal l’hégémonie française dans le territoire de leurs ancêtres (Crenn, 1995, p. 171).

Enfin, l’évocation de la « libellule » signifie une expression de rancune envers le milieu colonial à Madagascar qui vit dans la liberté et l’euphorie partout dans la Grande Ile. En fait les Tananariviens sont submergés par les différentes fêtes coloniales (fêtes sportives, fêtes des enfants, fêtes des fleurs, fêtes de charité, fêtes-dieu) qui marquent « la francisation de l’île et de ses habitants » depuis l’époque de Gallieni (Tirefort, 2013, p. 37). « Les manifestations de

² - Selon l’auteur, le nom est scientifique et l’épervier royal a son équivalent dans les civilisations occidentales, l’aigle.

ce genre entretiennent chez les Malgaches un attachement à leur culture, sinon une nostalgie du passé » (Esoavelomandroso, 1986, p. 135). Certains spectateurs malgaches établissent un rapprochement entre la libellule et le Blériot XI à travers leur morphologie notamment leur corps allongé. Mais, la qualification de libellule n’est pas gratuite, car le vol du monoplane de l’aviateur Raoul de ce 7 juillet 1911 se termine, lors de son atterrissage, par un accident avec dégâts matériels. Implicitement ces témoins directs font allusion au proverbe malgache : « Miriorio foana ny angidina fa any an-kady no hiafarany. » Littéralement, cela signifie : « La libellule voltige partout mais elle finit finalement dans le fossé. » Par ailleurs, le « etc. » signifie que les Français présents à Androhibe, entre autres le journaliste et le photographe du *Progrès de Madagascar*, le mécanicien Coemme, le général Riou, commandant supérieur des troupes du groupe de l’Afrique orientale française, entendent d’autres qualifications de l’aéroplane mais ils retiennent ceux qui tournent autour de leurs centres d’intérêt ou ceux qui leur touchent dans leur for intérieur (Reporter, 1911, p. 3).

Bref, la réaction à chaud des Malgaches en voyant le Blériot XI survolant le ciel de Tananarive est le résultat d’une frustration ancrée dans leur subconscient et qui prend forme à travers des mots imagés. Ils rappellent à l’autorité métropolitaine qu’ils se trouvent chez eux et ont leur mot à dire sur ce qui se passe dans leur patrie et restent Malgaches attachés aux mœurs et traditions de l’ancienne monarchie merina même s’ils sont qualifiés d’indigènes.

1.2. Résistance passive

La résistance passive des Malgaches à travers l’introduction de l’aéroplane en 1911 se trouve dans l’emploi d’un double langage : maintien des vocabulaires techniques français prononcés comme des mots malgaches et création de propre vocabulaires techniques malgaches. La raison est que les journalistes malgaches qui écrivent des sujets sur l’aviation entendent s’adresser au public indigène sans s’éloigner des termes utilisés par les colonisateurs afin de justifier leur neutralité.

En effet, après l’échec de Jean Raoul entre 1911-1912 et la Première Guerre mondiale (1914-1918), l’aviation est de retour dans la Grande Ile dans les années 1920 avec la réussite de la première liaison aérienne par hydravion conduit par le lieutenant de vaisseau Bernard et le mécanicien Bougault et par avion par le commandant Dagnaux et le mécanicien Dufert (Gasparin, 1927, 10). Les Malgaches sont attirés par les nouveautés introduites par la métropole. Ainsi, les Tananariviens viennent massivement assister à l’arrivée de l’hydravion Lioré-Olivier du lieutenant Bernard et du maître principal Bougault (Ravalitera, 2018, p.1). Le témoignage de Bernard le justifie : « Le 4 décembre, nous atterrissons à 3 kms de Tananarive sur le lac Mandrocèze salués par les ovations de 80 000 personnes enthousiastes » (Bernard, 1926, p. 219).

Le fait est que les Malgaches récupèrent le vocabulaire « aéroplane », largement utilisé avant 1919, en le « malgachisant » à leur façon en « aeroplanina », « aéroplanina » ou encore « roplanina ». L’explication que l’on peut avancer à cette situation se trouve dans la difficulté de traduction des deux termes « avion » et « hydravion » à cause de leur consonance difficilement compréhensible aux Malgaches. D’où le recours à l’appellation « aéroplane » facilement prononçable et adaptable par les natifs de la Grande Ile. En fait, beaucoup de verbes malgaches se terminent par « -nina ». Citons quelques-uns : *manina* (qui signifie regretter), *mitanina* (se chauffer) *mianina* (se contenter), *mandamina* (planifier ou arranger).

Ainsi, dans les années 1930, le journal bilingue hebdomadaire *Ny Rariny* ou *La justice, organe républicain, d’éducation sociale et morale* du médecin Jules Ranaivo de l’Association Franco-malgache qui lutte pour l’intégration de la Grande Ile à la métropole, offre une tribune à la résistance des Malgaches à la colonisation française dans le domaine linguistique en matière d’aviation à travers les articles contenant des vocables mélangés « aeroplanina », « roplanina », avion, hydravion. « Ranaivo apparaît comme un homme-clé de l’évolution de

son pays ; il impose en 1934, le retour aux journaux rédigés en malgache » (Koerner, 2008, p. 227). Durant la colonisation, la vision des Malgaches sur l’aviation évolue avec le temps : au départ, elle est le fruit d’une réaction à chaud des jeunes Tananariviens attirés par la curiosité et sous pression puis devient, par la suite, un travail réfléchi et vigilant des intellectuels et élites malgaches à travers la presse.

2. L’appropriation de la langue malgache par le colonisateur

Les faits marquants de l’aviation à Madagascar qui conduisent à la réplique des Français dans le domaine linguistique comprennent essentiellement la campagne de collecte d’argent ou la souscription pour l’achat des avions destinés au Maroc en 1912 et la reprise de l’aviation à partir de 1926.

2.1. Attribution des noms aux appareils, une contre-attaque identitaire

En 1912, la France oblige la colonie Madagascar à soutenir le Maroc sur le plan aéronautique. D’abord, à la suite du traité de Fès du 30 mars de cette année entre le gouvernement métropolitain et le sultan Abdelhafid, instaurant le protectorat français, les tribus du Moyen-Atlas et du Rif se révoltent contre ce sultan et assiègent la capitale impériale, au mois de mai (Vermeren, 2013, p. 89). Face à cette situation, le général Lyautey, nommé en avril commissaire résident général du nouveau protectorat, confirme l’utilité des avions pour accompagner les « futures colonnes expéditionnaires » (Pernot ; Villatoux, 2000, p. 91). Ensuite, après l’échec des essais de vols du pilote-administrateur Jean Raoult en 1911 dont l’objectif est de mettre en place un service d’aviation et une école d’aviation dans la Grande Ile, la France métropolitaine impose son droit de cité en exploitant la présence de l’aviation dans les mœurs de la population malgache et en impliquant le gouverneur général et son collègue Raoult dans une campagne de collecte d’argent. L’objectif est de doter trois appareils à l’armée française pour le compte du Maroc (Prade, 1913, p. 48).

Ainsi, en 1912, le Comité National d’Aviation Militaire de Madagascar, une branche Comité d’Aviation militaire de France, appelle tout le monde à souscrire en faveur de l’aviation française notamment pour l’achat de trois avions destinés les nouvelles unités aériennes de la cinquième arme » au Maroc (Prade, 1913, p. 48). A la fin de la souscription, au mois d’août, le Comité National d’aviation militaire de Madagascar et les comités européen et malgache obtiennent 75 000 francs, une somme suffisante pour se procurer trois appareils (Prade, 1913, p. 47).

Le 2 novembre 1912, sur accord de l’inspection permanente de l’aéronautique, l’Armée française choisit trois des appareils exposés au Salon de l’Aéronautique à savoir un avion (un Blériot) et deux avions (un Maurice Farman et un Henri Farman) (Anonyme, 1913, p. 1).

Le 19 décembre, le Comité d’aviation militaire de Madagascar fait connaître au Ministère de la Guerre que les trois appareils retenus porteront les noms de « Picquie », « Madagascar » et « Emyrne ». Par lettre du 6 décembre 1912 du Général Directeur du Génie pour le Ministre de la Guerre et par son ordre à Grandjean, Secrétaire du Comité d’aviation de Madagascar relative à l’ouverture d’une souscription, le Ministre concerné, représenté par le Directeur du Génie, remercie ledit Comité de « sa généreuse et féconde initiative » et l’informe qu’il va demander une autorisation au Président de la République pour recevoir le don de la population française et des Malgaches (Anonyme, 1913, p. 1). Toutefois, s’il ne fait pas objection à la dénomination de deux appareils, il n’accepte pas celle du premier. Il déclare qu’il a posé comme règle qu’aucun avion ne porterait le nom d’un personnage vivant ou d’une firme industrielle ou commerciale (Anonyme, 1913, p. 1). Par lettre du 6 décembre 1912 du Général Directeur du Génie pour le Ministre de la Guerre et par son ordre à Grandjean, Secrétaire du Comité d’aviation de Madagascar relative à l’ouverture d’une souscription. Ainsi, « Picquie » est remplacé par « Le Tananarive » (Anonyme, 1913, p. 1).

La Commission de réception technique conclut des résultats satisfaisants des trois appareils après essais de vols de réception (endurance, capacité). Ces trois appareils offerts au Gouvernement par le Comité d’Aviation Militaire de Madagascar sont livrés à l’Armée française et affectés au Maroc (Anonyme, 1913, p. 1).

Le Chef du Cabinet civil Robert Billecard remercie au nom du Résident général du Maroc le général Lyautey, le Comité d’Aviation Militaire de Madagascar (Anonyme, 1913, p. 1). Techniquement, les trois appareils que l’administrateur des colonies Grandjean remet lui-même à la Direction de l’Aéronautique à Paris sont performants car ils sont produits par les trois constructeurs reconnus de la métropole et essentiellement à usage militaire. L’aéroplane *Le Madagascar* est un monoplane biplace tandem fabriqué par Louis Blériot de 80 CV à moteur Gnome. L’avion *L’Emyrne* est un biplan biplace construit par le franco-britannique Henry Farman de 80 CV, type militaire 1910. Et l’avion *Le Tananarive*, un biplan biplace, 70 CV, type militaire 1910, vient de la maison Maurice Farman, frère de ce dernier (Anonyme, 1913, p. 1).

Evidemment, l’attribution de nom aux trois aéronefs constitue un tremplin pour l’autorité coloniale afin de répondre à l’étiquette attribuée par les Malgaches l’année passée c’est-à-dire en 1911. Cette contre-attaque prend la forme d’une francisation des toponymies malgaches ayant un caractère officiel et d’une manière perenne. En fait, la francisation de l’orthographe des termes vernaculaires malgaches commence avant la colonisation française mais elle est une entreprise difficile. Selon Dez, les problèmes de la traduction de la Bible se posent dès le début du 19^e siècle et même avant (1991, p. 59). Et il ajoute que le problème de créativité lexicale s’est de tout temps posé dès lors que Madagascar était en contact avec les Européens (Dez, 1991, p. 59). L’autorité coloniale dans la Grande Ile s’efforce alors de franciser des noms malgaches d’une part afin de s’identifier au sein de l’empire français et d’autre part, pour imposer sa notoriété au sein de la colonie.

Enfin, dans sa production linguistique, le Comité National d’Aviation Militaire de Madagascar récupère une appellation utilisée avant la période coloniale car, en 1891, l’interprète Julien, qui effectue un voyage dans la partie orientale de la Grande Ile jusqu’aux Hautes terres centrales utilise à la fois Tananarive et Antananarivo pour nommer la capitale du Royaume de Madagascar (Julien, 1891, p. 222). Il s’agit d’une reconnaissance à ce pionnier français dans son exploit et son travail pour les générations futures. Ainsi, avec l’introduction de l’aviation dans la Grande Ile en 1911, dans le contexte de la colonisation au sein de l’empire français, la francisation de la toponymie malgache se formalise. Et cette francisation des noms malgaches perturbe les Tananariviens qui vivaient au XIX^e siècle dans une société fortement hiérarchisée composée de nobles, roturiers et esclaves et confirme le déclin du pouvoir merina qui domine autrefois les autres populations de la Grande Ile (Ayache, 1981, p. 836).

2.2. Francisation et malgachisation de l’aviation : une manipulation psychologique

La reprise de l’aviation dans la Grande Ile à partir de 1926 constitue une alerte pour l’autorité coloniale dans la gestion des vocabulaires aéronautiques. Pour la métropole, le fait de garder ces termes signifie une politique de charme pour faire adhérer les Malgaches aux réalités coloniales. Les Français récupèrent les mots utilisés par les Malgaches pour désigner l’aéronef. À la fin des années 1920, à travers la presse coloniale, ils ressuscitent le vocabulaire « papango » rapporté par le journaliste du *Progrès de Madagascar* en 1911 pour baptiser l’aéroplane en le francisant par « papangue » et emploient en même temps le mot voromahery qui signifie aigle royal en recourant à la parabole avec les noms des oiseaux : « En ordre de départ se trouvaient le coquet oiseau blanc de M. le Gouverneur général, la papangue bleue de l’Aéro-Club et les gros voromahery qui ont permis de placer Madagascar à dix jours de Paris » (Anonyme, 1934, p. 4).

La francisation du mot « papango » utilisé par les Malgaches pour nommer l’aéroplane par « papangue » et celle de « borizano » pour désigner les porteurs des *filanjana*³ et dans une large mesure les gens des Hautes Terres centrales de la Grande Ile par « bourjane » signifient en outre une inculturation de ces mots dans le langage colonial. Ces mots figurent parmi les termes maintenus par les colonisateurs dans leur originalité au même titre que « kabary » (Rajaspera, 1990, p. 34). En 1891, l’interprète Julien signale l’existence de quelques rapaces dont les papangues (*milus oegyptus*) (1991, p. 236). A partir de 1896, un effort d’assimilation de la culture malgache par l’autorité coloniale apparaît. Pour mieux maîtriser la velléité de résistance des Malgaches, la connaissance des mœurs et coutumes de chaque population constitue une urgence pour le gouvernement général de Madagascar et Dépendances. Ainsi, l’apprentissage du malgache par les Français s’accélère mais ces derniers utilisent les vocabulaires de cette langue à leur façon soit en gardant délibérément le mot original, soit en les francisant. Par exemple, dans l’article de l’aviation du *Progrès de Madagascar* qui date de 1911, l’auteur emploie les mots malgaches « kabary » qui signifie discours en français et « vazaha », un terme utilisé par les Malgaches pour désigner les Blancs, donc principalement les Français du temps de la colonisation et ne les met pas en italique, considérés ainsi comme vocabulaires familiers faisant partie de la langue française : « Lorsque nous rentrâmes en ville, ce fut avec une lenteur désespérante, tout le long de la route, les bourjanes, questionnaient nos traîne pousse ; y a-t-il un vazaha ou n’y en a-t-il pas et alors des kabary s’engageaient » (Reporter, 1911, p. 3).

Enfin, les journalistes français deviennent des utilisateurs assidus des vocabulaires malgaches codifiés ou non comme « papango » ou « voromahery ». Ainsi, dans la nouvelle *L’oiseau de malheur* de Michel Dorlys publiée en 1930, l’auteur raconte la danse du papango effectuée habilement par les enfants malgaches (Dorlys, 1930, p. 31). En outre, en 1931, le journaliste De Busschère rapporte l’exploit de l’aviateur Lefèvre à Madagascar en empruntant la parade d’un « papango » :

S’il faut admirer sans réserve les beaux raids accomplis par Moench et Burtin... S’il faut tenir en particulier estime l’extraordinaire randonnée de l’aviateur Arrachart qui se promène en Afrique... que dire du coup d’audace déconcertant tenté par Lefèvre... ?

... L’aviateur Lefèvre avait survolé Mahatsinjo à 150 km à vol d’oiseau de la capitale... Et vers dix-huit heures, à la tombée rapide d’un jour maussade, on vit le petit oiseau aux grandes ailes tournoyer avec grâce au-dessus de la Ville telle une papangue cherchant sa proie. C’était Lefèvre ! (De Busschère, 1931, p. 1).

Les Français expriment leur notoriété en personnifiant le « papango » par garde royale (Duschesne, 1896, p. 193). En fait, l’appellation francisée des mots vernaculaires malgaches apparaît ici comme un moyen d’adaptation aux réalités locales par le gouvernement métropolitain

2.3. Traduction des vocabulaires de l’aviation : une obligation officielle non normalisée

Le retour de l’aviation à Madagascar à partir de 1926 bouleverse le système administratif colonial. La traduction officielle des vocabulaires aéronautiques devient une obligation pour le gouvernement général de Madagascar et Dépendances. Cette codification officielle des vocabulaires constitue une imposition envers les indigènes qui sont obligés de les utiliser dans

³ - Une sorte de chaise portée par plusieurs hommes utilisée du temps du Royaume de Madagascar pour parcourir la capitale et les provinces

leur correspondance administrative mais elle n’a pas de base purement scientifique et ne se conforme à aucune méthodologie bien claire.

D’abord, la version officielle du gouvernement général se focalise sur la traduction utilisant plusieurs mots explicatifs. À titre d’illustration, dans les textes relatifs à l’application du nouveau régime domanial publiés en 1928, la direction des domaines, de la propriété foncière et du cadastre emploie à la fois *aeroplanina* et *aeroplana* pour traduire les articles en version française relatifs à l’aviation : « 15° ... *nampitondraina ny aeroplanina* 15°... par la voie de l’air; 21° *Na ny posta entin’ny aeroplanina,... ny lalana alehan’ny aeroplana eny amin’ny habakabaka... 21°...Des services postaux par voie de l’air...les routes aériennes...* » (Direction des domaines, de la propriété foncière et du cadastre, 1928, p. 6 ;12)

En outre, la traduction des textes officiels se base sur une politique d’adoption sélective selon les spécificités des mots. En effet, en 1940, Devaux et Meheust rédigent un document bilingue français-malgache de 80 pages, intitulé *Lectures sur les connaissances usuelles du gouvernement général de Madagascar textes français*. Dans ce document, ils préfèrent garder délibérément les mots vernaculaires sur quelques oiseaux : « *vorompotsy* », « *fody* », « *vorondolo* », « *papango* ». Alors qu’ils peuvent utiliser « héron » pour le premier mot, « cardinal » pour le second, « hibou » pour le troisième , et « aigle de Milan » pour le dernier mot. Ils évitent ainsi le concept de « traduire » c’est « trahir ».

Nous reproduisons ici les textes en français et en malgache combinés sur l’avion élaborés par ces deux spécialistes dans le domaine de l’enseignement :

Les Avions

Ny avions.

Le trains et l’automobile se déplacent sur des chemins préparés à la surface du sol ; le paquebot va d’un pays à l’autre par la mer ; l’avion, inventé au début du vingtième siècle et perfectionné d’année en année, se déplace dans l’air, comme un oiseau.

Traduction : Ny train sy ny aotomobilina dia mandeha amin’ny lalana voavotra ety ambonin’ny tany ; ny sambo miala amin’ny tany anankiray hankamin’ny anankiray hafa dia mandeha any ambony ranomasina ; ny avion kosa, izay noforonina tamin’ny voalohandohan’ny siekla faharoa-polo ary mihalavorary isan-taona isan-taona dia mandeha eny amin’ny aera sahala amin’ny vorona.

La forme est d’ailleurs semblable à celle des oiseaux. Comme l’oiseau il a deux ailes mais leur envergure est immense, dix mètres et souvent davantage ; il se termine par une queue qui rappelle celle de l’oiseau ; dans le ciel, il fait penser à un oiseau. Aussi les Malgaches quand ils virent un avion pour la première fois le comparèrent-il à un « *papango* ».

Traduction : Sady ny bikany koa moa dia mitovy amin’ny an’ny vorona. Manana elatra roa mitovy amin’ny an’ny vorona izy, kanefa lavabe dia lavabe ny elanelan’ny tendron’elany roa mivelatra, misy folo metatra, ary matetika aza mihoatra ; rambo sahala amin’ny volombodin’ny vorona no faran’ny tenabeny ; raha eny amin’ny habakavaka izy dia vorona no ieritreretana azy. Any ka tamin’ny voalohany vao nahita avions ny Malagasy dia nampitahainy tamin’ny *papango*.

L’avion est mis en mouvement par un moteur à essence beaucoup plus puissant que celui des automobiles. Ce moteur fait tourner une hélice souvent placée à l’avant de l’appareil. Pour avoir une idée de la forme de l’hélice, tracez un 8 très allongé sur une feuille de carton mince,

découpez-le puis tordez légèrement la boucle supérieure dans un sens et la boucle inférieure dans le sens opposé. L’hélice tourne à une vitesse si grande qu’on cesse de la voir et se visse dans l’air, à la façon d’un tire-bouchon qui pénètre dans le liège, entraînant l’avion avec elle. La vitesse de l’avion atteint souvent 300 à 400 kilomètres à l’heure et parfois davantage. A cette vitesse, grâce à ses grandes ailes, l’avion est soutenu dans l’air sans tomber de même que par un grand vent une feuille de carton soulevée du sol.

Traduction : Ny avion dia ampandehanin’ny moteur (milina maivana miteraka hery be dia be) miasa amin’ny lasantsy, izay mahery lavitra noho ny an’ny aotomobilina. Io moteur io dia mampihodina hélice anankiray izay eo alohan’ny avion matetika. Mba hamantapantarana ny bikan’ny hélice, dia manaova mariky ny 8 lavabe eo amin’ny baoritra manify anankiray, dia hetezo izy ka aolany maramora ny boribory ambony ary ny boribory ambany kosa aholana, mifanohitra amin’ilay voalohany. Mihodina haingana loatra ny hélice ka tsy hita maso intsony izy ary mitsofoka amin’ny aera tahaka ny fiditry ny tire-bouchon amin’ny tsentin-tavoahangy ary indaosiny momba azy ny avion. Ny hafaingan’ny avion matetika dia misy 300 hatramin’ny 400 kilometatra isan’ora ary indraindray mihoatra. Amin’izany hafainganany izany anefa, dia mihevaheva eny amin’ny aera ny avion azon’ny elany ngezabe ka tsy mety mianjera, dia sahala amin’ny baoritra voapaoka hiala amin’ny tany raha sendra mandrivotra mafy ny andro.

Un pilote conduit l’avion ; il conduit la marche du moteur et manœuvre les gouvernails qui font l’appareil monter, descendre, tourner à droite, à gauche.

Traduction : Mpandefa anankiray antsoina hoe pilote no mitondra ny avions ; mandanja ny fandehan’ny moteur izy ary mampiasa ny familiana hampiakatra na hampidina, na hampivily miankavanana na miankavia ny avion.

L’avion se pose sur le sol ou sur l’eau. Les avions qui se posent sur l’eau sont appelés hydravion. Pour que l’avion prenne son vol, le pilote met le moteur en mouvement ; l’avion roule alors sur les roues qui le supporte ou glisse à la surface de l’eau ; à mesure que sa vitesse augmente, les ailes s’appuient de plus en plus sur l’air et quand cette vitesse est suffisante, l’appareil quitte le sol ou l’eau : ils décollent comme disent les aviateurs. Le départ d’un avion et son atterrissage sont des opérations délicates qui exigent de la part du pilote beaucoup d’habileté et de sang-froid ; c’est pour cela que l’on prépare des terrains d’aviation spacieux, bien disposés, avec un sol égalisé de manière à permettre au pilote de manœuvrer aisément.

Traduction : Mipetraka ambonin’ny tany na ambonin’ny rano ny avions. Ny avions mipetraka ambonin’ny rano dia hatao hoe hydravions. Mba hampanidina azy dia alefan’ny pilote ny moteur ; dia mikoriana amin’ny kodiarana mitondra azy ny avions na misosa amin’ny rano ; arakaraky ny fitomboan’ny hafaingany no mahatonga hihamafy hatrany hatrany ny fiankinan’ny elany amin’ny aera, ary rehefa ampy izany hafaingany izany dia miainga tsy mikasika ny tany na ny rano intsony ny avions : « décolle » no ilazan’ny aviateurs izany fialana izany. Ny fiaingana sy ny fipetrahan’ny avion dia zava-tsarotra ilam-pitandremana be dia be, ka tsy maintsy kinga dia kinga ary tsy mora taitra ; ary izany no antony anamboarana tany midadasika, tsara toerana, mitovy tantana mba ahazoan’ny pilote manao moramora ny fihetsehana rehetra.

Un service d’aviation est organisé et maintenant les avions vont régulièrement de France à Madagascar. Un grand camp d’aviation est prêt à Ivato près de Tananarive ; de nombreux champs d’atterrissage ont été choisis et préparés. Les avions transportent le courrier entre les principales villes de la colonie et peuvent ainsi parfois prendre des passagers ; enfin l’aviation rend possible la liaison rapide avec la France. Ainsi Madagascar profite de l’une des plus belles et de plus récentes innovations.

Traduction : Efa misy izao fanaovan-draharaha momba ny avions aty. Etsy Ivato, akaikin’Antananarivo, dia efa misy tany midadasika voavotra itobian’ny avions. Mitatitra ny courrier (taratasy sy entana alefa amin’ny paositra) ifampitondrana amin’ny tanàna lehibe eto amin’ny zanatany ny avions ary mahazo mandray mpandeha koa indraindray ; ary farany azo atao amin’ny avions ny mifankahazo haingana dia haingana amin’i Frantsa. Madagascar amin’izany dia mitsentsitra ny soa avy amin’ny anankiray amin’ireo famoronana fatratra indrindra sy vao hita haingana. (Devaux, 1940, pp. 67-68)

La traduction entreprise par Devaux, inspecteur de l’enseignement, donc un intellectuel et haut fonctionnaire mieux placé, qui travaille sur Madagascar depuis 1907, et Meheust, aux pages 67 et 68 concernant l’avion, peut être schématisée comme suit :

- Des mots français traduits en malgache en seul mot : carton en *baoritra*, roue en *kodiarana*, boucle en *boribory*, chemin en *làlana*, oiseau en *vorona*, ailes en *elatra* ; essence en *lasantsy*, forme en *bika* ;
- Des mots malgaches francisés traduits en version originale en malgache : Malgache en *Malagasy*, Tananarive en *Antananarivo* ;
- Un mot français malgachisé : France en *Frantsa* ;
- Des groupes de mots français traduits en groupes de mots malgaches : service d’aviation en *fanaovan-draharaha momba ny avions*, champs d’atterrissage en *tany midadasika voavotra itobian’ny avions* ;
- Un mot introductif et explicatif en malgache d’un mot en français : *mpandefa* pour pilote ;
- Des mots français intraduisibles ou délibérément non traduits en malgache : avion, aviateur, hydravion, hélice, tire-bouchon, décolle, train ;
- Un mot français traduit en malgache par un mot composé : liège en *tsentsin-tavoahangy* ;
- Des mots français malgachisés : automobile en *aotomobilina*, siècle en *siekla*, air en *aera* ;
- Un mot malgache non traduit en français, mis entre parenthèse et sans parenthèse dans le texte en version malgache : « papango » ;
- Des mots en français non traduits en malgache mais avec explication et traduction en malgache : moteur en *moteur (milina maivana miteraka hery be dia be)*, courrier en *courrier (taratasy sy entana alefa amin’ny paositra)* ;
- Une phrase en français non traduite en malgache, soit par erreur soit par omission volontaire : Maintenant les avions vont régulièrement de France à Madagascar ;
- Un adverbe en français traduit en malgache : légèrement en *maramora*, par erreur ou faute au niveau de l’imprimerie car *moramora* est le sens exact en malgache.

Quelques remarques peuvent être soulevées à partir de ce regroupement :

- L’inspecteur de l’enseignement Devaux et son collègue Meheust n’osent pas s’aventurer dans le néologisme en produisant de nouveaux vocabulaires dans leur travail. Ceci est limité à des questions élémentaires dictées par une mission éducative mais pas purement technique ;
- Les Français s’efforcent de publier une version officielle sur l’aviation mais la traduction constitue un exercice difficile pour le gouvernement général de Madagascar et Dépendances. Cette difficulté est valable pour des textes en français à traduire en malgache et vice-versa. Elle se justifie par l’absence d’uniformisation de la langue malgache professée par les responsables français : Julien, Gerbinis, Montagne (Dez, 1991, p. 40). ;

- Les traducteurs français ne disposent pas de documents lexicographiques propres à eux. Ces sont les Malgaches notamment des religieux (pasteur Ramino en 1934, pasteurs Ravelojaona et Randzavola en 1937) qui s’investissent dans le domaine lexicographique à travers l’élaboration des dictionnaires (Dez, 1991, p. 41). ;
- Les deux traducteurs français n’exploitent pas les dialectes autres que le parler merina alors que plusieurs travaux (lexique vezo d’un auteur anonyme en 1906, un lexique bara de Jensenius en 1909, un lexique betsileo de Dubois en 1909 et 1921, un lexique antemoro de Mondain en 1910, un lexique antandroy de Decary en 1928, un lexique Sakalava de Fagereng en 1930, un lexique et grammaire antesaka de Deschamps en 1936) sont entamés dans ce sens (Dez, 1991, p. 44).

Ainsi, pour l’autorité coloniale, l’important n’est de produire des vocabulaires normalisés mais tout simplement des mots compréhensibles par les indigènes dans leur vie quotidienne.

3. Résultats

3.1. Incompatibilité des deux langues

Durant la colonisation, la synthèse du français et du malgache s’avère complexe. Elle aboutit à des emprunts linguistiques mais pas à une hybridation lexicale et syntaxique comme le cas du français ivoirien (N’gatta, 2018, p. 3). Les producteurs de vocabulaires de la métropole et de la colonie (journalistes et décideurs politiques) ne trouvent pas un consensus sur les termes techniques utilisés dans le domaine de l’aviation.

3.2. Recours obligatoire à des groupes de mots explicatifs

Dans le domaine de l’aviation, les Français sont obligés de recourir à l’utilisation des groupes de mots explicatifs pour faire comprendre le sens de la phrase. Les Malgaches n’interviennent pas dans la traduction des vocabulaires officiels sur l’aviation car celle-ci est un monde hermétiquement fermé et réservé aux colonisateurs. Le maintien de plusieurs termes techniques sur l’aéronautique dans le texte en malgache : « avion », « hydravion », « hélice » et l’absence d’un vocabulaire unique pour plusieurs mots français expliquent la tergiversation du pouvoir colonial dans la traduction en malgache des termes techniques français. En matière de traduction, le français et le malgache vivent dans une situation de cohabitation tout au long de la colonisation car l’introduction de l’aviation à Madagascar n’aboutit ni à une normalisation, c’est-à-dire à la disparition du premier et à l’émancipation du second ni à une substitution c’est-à-dire à la victoire totale du premier sur le second (Kremnitz, 1981, p. 66).

Conclusion

À Madagascar, à partir de 1911, l’aviation constitue un théâtre de confrontation indirecte entre les colonisateurs et colonisés à travers les terminologies. Le pouvoir colonial se trouve en difficulté dans la formulation des termes techniques sur l’aviation. Pour leur part, les Malgaches, qui au départ produisent des vocabulaires pour dénoncer indirectement l’ordre colonial, poursuivent leurs efforts de conceptualisation et de production linguistique sur cette question mais ils manquent d’imagination. Les débats linguistiques entre Français et Malgaches n’aboutissent pas à une nomenclature des terminologies standardisées sur l’aviation. A la veille de l’indépendance, le régime Tsiranana procède à la malgachisation progressive de la terminologie sur l’aéronautique en adoptant *fiaramanidina* (véhicule volant) pour désigner avion et *seranam-piaramanidina* (port du véhicule volant) pour aéroport. Le pasteur Randriamiadanarivo, né en 1916, donc témoin du développement de l’aviation durant la colonisation française, auteur de plusieurs ouvrages littéraires (Sikajin’Idadabe, Isa ny amontana, Sekolin’ny Ntaolo), véhicule le terme voromby qui signifie oiseau de fer pour

malgachiser « avion » à travers son roman du même nom, sorti en 1977, mais ce vocable n’est pas retenu.

Références bibliographiques

- Anonyme. (1905). Course de Mahamasina. *Journal Officiel de Madagascar et Dépendances*, 997, 12672. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6505601f/fl11.item> (consulté le 23/03/2025).
- Anonyme. (1913). Nos avions. *Le Progrès de Madagascar. Organe d’Action Républicaine*, 405, 1. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6117575b/fl.item.zoom> (consulté le 9/03/2025).
- Anonyme (1934). A Ivato. *Le Madécasse*, 1644, 4 <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5793126p/f4.item.r=papangue%20avion%20Ivato.zoom> (consulté le 11/03/2025).
- Ayache, S. (1981). Pouvoir central et provinces sous la monarchie merina au XIXe siècle. Publications de la Société française d’Outre-Mer, 5, 836. https://www.persee.fr/doc/sfhom_1768-7144_1981_mel_5_2_978 (consulté le 28/03/2025).
- Bernard, M. (1927, 8 avril). *Voyage France-Madagascar et retour en hydravion* Communications et Mémoires, Académie de Marine, Tome VI, 1927, 217-226 <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bd6t53418200/fl.item.r=hydravion%20Madagascar> (consulté le 7/03/2025).
- Crenn, C. (1995). La présence française dans la culture malgache : une situation diversifiée et évolutive. *Revue européenne des migrations internationales*, 3, 171. https://www.persee.fr/doc/remi_0765-0752_1995_num_11_3_1483 (consulté le 28/03/2025).
- De Busschère, H. (1931). Performances. *Madagascar. Industriel. Commercial. Agricole*, 514, 1. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6244377m/fl.item.zoom> (consulté le 9/03/2025).
- Devaux & Meheust. (1940). *Lectures sur les connaissances usuelles du gouvernement général de Madagascar : textes français*. Imprimerie officielle.
- Direction des domaines, de la propriété foncière et du cadastre, Colonie de Madagascar et Dépendances. (1928). *Textes relatifs à l’application du nouveau régime domanial*. Imprimerie nationale.
- Dorlys, M. (1930). L’oiseau de malheur. *Guignol : cinéma de la jeunesse*, 143, 17-32. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k959934v/fl19.item> (consulté le 20/02/2025).
- Duquénois, L. (1902). *Situation économique de Madagascar en 1901 : industrie, agriculture, richesses minières, travaux publics*. Charleville.
- Duschesne, J. (1896). *L’expédition de Madagascar : rapport d’ensemble sur l’expédition de Madagascar fait au ministre de la guerre le 25 avril 1896*. Charles Lavauzelle.
- Esoavelomandroso, F. V. (1986). La Grande Guerre vue d’outre-mer : patriotisme français et patriotisme malgache. *Revue d’histoire. Outre-mers*, 271, 135. https://www.persee.fr/doc/outre_0300-9513_1986_num_73_271_2521 (consulté le 18/03/2025).
- Fremigacci, J. (2013). Le Code de l’indigénat à Madagascar (1901-1946), *Revue d’histoire. Outre-mers*, 378-379, 251-269. https://www.persee.fr/doc/outre_1631-0438_2013_num_100_378_5015 (consulté le 2/03/2025).
- Gasparin, L. (1927). De France à Madagascar : avion ou hydravion ?. *L’Air*, 175,10. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9796557c/> (consulté le 2/03/2025).

- Jacob, G. (1987). Gallieni et « l’impôt moralisateur » à Madagascar. https://www.persee.fr/doc/outr_0300-9513_1987_num_74_277_2617 (consulté le 10/03/2025).
- Julien, G.M. (1891). Voyage de Tananarive à Tamatave (Madagascar). *Bulletin de la Société de Géographie de Toulouse*, 5-6, 177-264. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5477599x/f46> (consulté le 11/03/2025).
- Koerner, F. (2008). Portrait d’un patriote malgache atypique : Jules Ranaivo (1883-1947). *Revue d’histoire. Outre-Mers*. 358-359, 217-228. https://www.persee.fr/doc/outr_1631-0438_2008_num_95_358_4326 (consulté le 9/03/2025).
- Kremnitz, G. (1981). Du « bilinguisme » au conflit linguistique. Cheminement de termes et concepts. *Langages*, 61, 66. https://www.persee.fr/doc/lgge_0458-726x_1981_num_15_61_1868 (consulté le 16/03/2025).
- Lefèvre R. (1962). Des ailes à Madagascar. *Icare*, 20, 64. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k32011407> (consulté le 21/03/2025).
- Mourey, C & Brunel, L. (1901). Madagascar et Dépendance. *L’Année coloniale*, 2, 248-277 <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5614869q/f253.item.r=voiture> (consulté le 12/03/2025)
- N’gatta, K. E. (2018). L’hybridation, procédé de création lexicale et syntaxique dans le français ivoirien. *Revue Sciences, langages et communication*, 2(1), 3. <https://revues.imist.ma/index.php/SLC/issue/view/979> (consulté le 9/03/2025).
- Pernot, F ; Villatoux, M.-C. (2000). L’aéronautique militaire au Maroc avant 1914. *Revue historique des armées*, 218, 91. https://www.persee.fr/doc/rharm_0035-3299_2000_num_218_1_4907 (consulté le 21/03/2025).
- Prade, G. (1913). L’aviation à Madagascar. *La Vie au Grand Air*, 748, 47. [https://www.tadio.org/wp-content/uploads/2021/03/1-La Vie au grand air-page-47-et-48](https://www.tadio.org/wp-content/uploads/2021/03/1-La_Vie_au_grand_air-page-47-et-48) (consulté le 9/03/2025).
- Rabemananoro, E. (2007). *Air Madagascar : 45 ans de passion aux couleurs malgaches*. Air Madagascar.
- Rajaspera, R. (1990). Y-a-t-il encore des expressions malgaches intraduisibles en français ? *Les Carnets de l’exotisme*, 2-3, 31-40. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5323831h/f1.image> (consulté le 9/03/2025).
- Raoult, J. (1911). Mes vols à Madagascar. *La Vie au Grand Air*, 677, 600. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k96040950/f6.item.zoom> (consulté le 2/03/2025).
- Rasoloarison L. (2013). *Madagascar sous la colonisation française de 1896 à 1960*. Editions Jeunes malgaches.
- Ravalitera, P. (2018). Premier atterrissage d’un hydravion à Madagascar. <https://lexpress.mg/07/12/2018/premier-amerrissage-dun-hydravion-a-tana-en-1926/> (consulté le 23/03/2025).
- Ravelomanana, J. (2018). Les animaux dans le mythe d’Ibonia. Les expressions d’un idéal masculin, *Revue historique de l’océan Indien*, 15, 315-324. <https://hal.univ-reunion.fr/hal-03249793> (consulté le 2/03/2025).
- Renel, C. (1915). *La coutume des ancêtres*. Bibliothèque malgache.
- Reporter. (1911). Aviation Madagascar : le premier vol de M. Raoult. *Le Progrès de Madagascar. Organe d’Action Républicaine*, 247, 3. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6117790q/f3.item.zoom> (consulté le 9/03/2025).

- Tirefor, A. (2013). La « pacification » de Madagascar (septembre 1896 – mai 1905). *Images et Mémoire*, 37, 37. <https://www.imagesetmemoires.com/doc/Bulletins/bulletin-37-2013> (consulté le 25/03/2025).
- Valensky, C. (1998). Ellis, Stephen. - *L'insurrection des menalamba, une révolte à Madagascar (1895-1898)*, ASC-Karthala-Ambozontany, Leyde-Paris-Fianarantsoa. <https://doi.org/10.4000/etudesafricaines.23>
- Vermeren, P. (2013). Lyautey au Maroc en 1912 : ambitions, jeux de pouvoir parisiens, environnement politique et enjeux politiques. Publications de la Société française d'histoire des outre-mers, 9, 89. https://www.persee.fr/doc/sfhom_0000-0003_2013_ant_9_1_1121#sfhom_0000-0003_2013_ant_9_1_T1_0087_0000 (consulté le 24/03/2025).