



HAL
open science

Commerce régional et à longue distance dans l'Ouest de Madagascar au XIXe siècle

Samuel F. Sanchez

► **To cite this version:**

Samuel F. Sanchez. Commerce régional et à longue distance dans l'Ouest de Madagascar au XIXe siècle. *Tsingy: Revue de l'Association des professeurs d'histoire et de géographie de Madagascar*, 2008, Les sociétés de l'océan Indien et la mer, 9. halshs-01530893

HAL Id: halshs-01530893

<https://shs.hal.science/halshs-01530893v1>

Submitted on 31 May 2017

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

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

COMMERCE REGIONAL ET A LONGUE DISTANCE DANS L'OUEST DE MADAGASCAR AU XIX^{ème} SIECLE

Samuel F. SANCHEZ
Laboratoire SEDET
Université Paris VII - Diderot

L'histoire de l'économie malgache dans les siècles passés est encore aujourd'hui un terrain en friche. Malgré des travaux ambitieux, tels que ceux de Gwyn Campbell ou de Guy Jacob, il n'existe pas à proprement parler de tableau exhaustif de l'économie malgache au XIX^{ème} siècle et encore moins de celle des siècles antérieurs.¹ Cet article n'a pas pour objectif de faire une synthèse sur l'intégralité de l'activité commerciale de Madagascar au XIX^{ème} siècle mais d'exposer un certain nombre de points importants, caractéristiques de l'activité commerciale de l'ouest de Madagascar à cette époque. Cette période est relativement accessible à l'historien et est d'autant plus importante qu'elle est la charnière de l'intégration de la Grande Ile dans un système économique dominé par l'Europe. Les périodes antérieures sont pour le moment peu connues et tant que les archives anciennes portugaises n'auront pas été dépouillées, les tentatives de description précises resteront vaines, s'appuyant sur des sources lacunaires qui alimentent des spéculations souvent discutables.

Néanmoins, il est possible à l'aide des sources archivistiques et bibliographiques françaises, malgaches et anglaises de décrire les aspects généraux du commerce qui se pratiquait sur la côte ouest au XIX^{ème} siècle. Il importe de donner une idée un peu moins imprécise de ce sujet, qu'on a souvent tendance à réduire à la traite des esclaves, phénomène si marquant qu'il jette dans l'ombre le commerce licite. Pourtant, l'essentiel de l'activité commerciale n'était pas tournée vers le trafic des êtres humains. La traite des esclaves semble en réalité minoritaire si on la rapporte à la masse du commerce de la région, surtout à compter des années 1840, en raison de l'action des marines européennes.² Nous détaillerons donc comment le commerce régional licite, animé par des Malgaches ou des commerçants de l'Afrique orientale, de l'Arabie ou de

¹ Jacob G., *La France et Madagascar de 1880 à 1894. Aux origines d'une conquête coloniale*, thèse d'Etat en histoire, Paris IV, 1996, 1001 p. ; Campbell G., *An Economic History of Imperial Madagascar, 1750-1895. The Rise and Fall of an Island Empire*, African Studies, Cambridge University Press, 2005, 413 p.

² En ce qui concerne la traite des esclaves dans l'Ouest voir le chapitre sur ce sujet dans Nativel D. & Rajaonah F. (dir.), *Madagascar et l'Afrique, entre identité insulaire et appartenance historique*, Karthala, 2007, 485 p. voir aussi Filliot J. M., *La traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIII^{ème} siècle*, ORSTOM, Mémoires, 72, 1974, 274 p.

l'Inde s'articulait avec le commerce à longue distance, intercontinental³. En fait, on décrira comment était pratiquée la traite⁴, et le commerce de troque dans l'ouest de Madagascar, à une époque où l'île n'était pas encore sous domination européenne. On verra que l'instauration de la colonisation dans les points d'appui français du canal de Mozambique (Nosy Be et Mayotte) n'a pas détruit les réseaux de commerce et les fonctionnements commerciaux qui préexistaient.⁵ On se penchera surtout sur les aspects concrets de ce commerce. Il s'agit de saisir les rythmes des échanges et leur évolution au cours de la période étudiée. Enfin, on tentera d'expliquer dans les grandes lignes quelles étaient les procédures par lesquelles les différents acteurs prenaient part à ce commerce.

On orientera cet exposé dans une perspective pédagogique. L'objectif de cette publication dans la revue *Tsingy* est de pouvoir, si possible, contribuer à une meilleure connaissance de l'histoire de l'Ouest, trop souvent délaissée par l'historiographie malgache à travers une synthèse des connaissances actuelles dont nous disposons. Nous espérons que ce court travail sera utile aux enseignants et aux étudiants désireux d'aborder l'histoire de cette région si ouverte aux différents horizons de l'océan Indien occidental.

I) LE XIX^{ème} SIECLE UNE PERIODE DE BOULEVERSEMENTS : ENTRE RATTACHEMENT AU NORD DE L'OCEAN INDIEN ET RATTACHEMENT AUX MASCAREIGNES ET A L'EUROPE

A. Des sources

Concernant les périodes antérieures au XIX^{ème} siècle, les renseignements les plus cités proviennent généralement d'une poignée de sources fréquemment réemployées par les auteurs. Il s'agit principalement des témoignages portugais pour les XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles et des relations fournies par des traitants européens pour le XVIII^{ème} siècle. Les documents compilés dans la fameuse *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar* constituent la base de toute étude sur la région avant l'époque contemporaine. Les écueils sont très nombreux, et ces documents sont à lire avec beaucoup de précaution. Les difficultés d'emploi de ces sources ont été mises en avant à plusieurs reprises par Gilbert Ratsivalaka dans ses nombreux travaux ainsi que par Vincent Belrose Huygues.⁶ A la différence des périodes plus anciennes, l'étude du XIX^{ème} siècle dispose d'un corpus documentaire très étendu. Néanmoins, on ne connaît que relativement peu de sources sur le début de notre période. Dans un contexte d'expansion de l'Europe dans la région, des voyageurs européens de plus en plus nombreux au cours du siècle, ont fournis de riches descriptions de la région qui nous intéresse. C'est à compter des années 1840 que l'accélération du processus de reconnaissance accompli par les Français va porter ses fruits. Avec l'implication ces derniers sur la côte Ouest par le biais de la prise de Nosy Be et de Mayotte en 1841, la multiplication des archives nous aide à cumuler de nombreuses informations sur l'ouest

³ Réseaux d'échange étendus géographiquement et caractérisés par les forts revenus que l'on peut en tirer et les coûts de transports élevés qu'ils peuvent supporter.

⁴ Nous suivons la définition de ce terme que nous donne le *Dictionnaire de l'Académie française*, Paris, 1831 : « se dit du transport de certaines marchandises, comme des blés, de vins, etc. D'une province à une autre, ou d'un état à un autre ».

⁵ Goerg O., « la destruction d'un réseau d'échange précolonial : l'exemple de la Guinée », *Journal of african history*, vol. 21, n°4, 1980, pp.467-484

⁶ Ratsivalaka G, *Madagascar dans le sud-ouest de l'océan indien (1500-1824)*, Thèse de doctorat d'état, 2 vol., Université de Nice, UFR Lettres, 1995 ; Belrose-Huyghes V., «La baie du Boina entre 1580 et 1640 : une critique des sources anciennes et récentes». *Omalv Sy Anio*, 17-20, pp.165-194

malgache. Les archives françaises sont essentielles pour collecter des informations sur la région. Par ailleurs, les archives émanant du gouvernement royal de Madagascar, qui prit pied dans l'ouest dès 1824, nous permettent également de compléter ce tableau en nous offrant des données vues de l'administration royale de Tananarive. A côté de ces sources archivistiques, il convient de ne pas négliger les sources bibliographiques, produites par des marins ou des militaires français, tels Charles Guillaïn ou des voyageurs moins connus qui ont relaté leurs pérégrinations dans des revues européennes.

B. Ancienneté des réseaux de commerce dans l'ouest de Madagascar

L'intérêt d'étudier le XIX^{ème} siècle malgache réside dans le fait que l'île se trouve à cette époque dans une situation d'intégration progressive dans un système économique dominé par les Européens. Avant ce siècle, le commerce de l'ouest était majoritairement entre les mains des filières de commerçants islamisés qui faisaient du cabotage dans l'ouest de l'océan Indien. Au XIX^{ème} siècle, la situation évolue sensiblement mais très progressivement. Dans la première moitié du siècle, le commerce maritime de l'Ouest est le fait des commerçants islamisés comme les Antalaotra, les Indiens du Gujerat, les Omani, les Yéménites et surtout les négociants de la côte swahili, pour la plupart de Zanzibar, mais aussi de l'archipel de Lamu, dont l'activité était à la fin du XVIII^{ème} siècle florissante.⁷ Ces liens tissés entre l'ouest de Madagascar et les différents littoraux de l'océan Indien occidental étaient pluri-centenaires et ont contribué à façonner les cultures de Madagascar, tout particulièrement celles du Nord-Ouest, très soumises à ces diverses influences, depuis au moins le XI^{ème} siècle.⁸

Ces échanges obéissaient au rythme des moussons qui dictait le calendrier des mouvements, les dates des marchés, les migrations humaines. Comme on le sait, la mousson est un phénomène d'alternance saisonnière caractérisé par une prédominance des vents de secteur nord-est entre novembre et mars et de ceux de secteur sud-ouest de mai à octobre. La navigation entre le sud et le nord de l'océan Indien a été jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, dictée par ce facteur climatique si favorable. Au XIX^{ème} siècle, l'ouest de Madagascar faisait partie intégrante d'un « espace du boutre » qui s'étendait de l'Inde du nord-ouest.⁹

Les acteurs qui animaient l'économie commerciale du sud-ouest de l'océan indien étaient différenciés selon leur région et leur place dans le système. On peut schématiser en admettant que le commerce à longue distance, qui reliait alors le Nord de l'océan Indien au Sud, était animé et capitalisé par des négociants indiens, arabes de Mascate et du Yémen. Ces derniers, notamment originaires du Hadramawt circulaient dans tout l'océan indien et étaient présents jusque dans les eaux de Java et de

⁷ Vernet T., *Les cités-Etats swahili de l'archipel de Lamu, 1585-1810. Dynamiques endogènes, dynamiques exogènes*, Thèse d'histoire, université Paris I, 2005, 693 p.

⁸ Voir l'excellente synthèse suivante : Beaujard P., « L'Afrique de l'est, les Comores, et Madagascar dans le système-monde eurasiatique et africain avant le XVI^{ème} siècle », in Nativel D. & Rajaonah F. (eds), *Madagascar et l'Afrique. Entre identité insulaire et appartenances historiques*, Karthala, Paris, 2007, p. 29-102

⁹ Pour les aspects concernant directement la navigation boutrière dans la région, voir S. F. Sanchez, « Navigation et gens de mer dans le canal de Mozambique : Le boutre dans les activités maritimes de Nosy Be et de l'ouest de Madagascar au XIX^{ème} siècle », in Nativel D. & Rajaonah F. (dir.), *Madagascar et l'Afrique, entre identité insulaire et appartenance historique*, Karthala, 2007, 485 p. Voir aussi les travaux de géographie culturelle sur l'espace swahili menés par Lydie Laberrondo : « Dans les mailles du boutre, l'unité culturelle swahilie sur un territoire maritime écartelé », in A. Joel Bonnemaison, *le voyage inachevé*, ORSTOM, Paris, 1998, p. 249-253 et « Chemins de mer saouâhil : les boutres entre tradition et mouvement, rêve et réalité », *Afrique orientale*, 2001, p.407-448

Madagascar.¹⁰ Ainsi l'intrigant Leguevel de Lacombe affirme avoir rencontré des commerçants omani dans la région de Morondava au début des années 1820.¹¹ Dans le canal de Mozambique, les principaux commerçants étaient des Comoriens et des Antaloatra. Ceux-ci étaient la plupart du temps impliqués à la fois dans des réseaux régionaux et des structures commerciales de longue distance. Ils traitaient pour leur propre compte ou agissaient simultanément en tant que courtiers de négociants plus importants, basés dans les grands ports de commerce de la région, de Zanzibar tout particulièrement. Les Antaloatra étaient les acteurs principaux du commerce dans l'ouest de Madagascar, et même dans l'est si l'on en croit les témoignages laissés par les traitants européens qui fréquentaient Madagascar au temps de Móric Beňovský et au début des années 1820.¹² Contrairement aux Arabes de Mascate, qui fréquentaient la côte sans pour autant véritablement s'y fixer, leur présence était pérenne depuis longtemps. Leur position sur la côte était semblable à celle des Swahili de la côte orientale de l'Afrique. Ils agissaient en tant qu'intermédiaires entre le grand commerce international maritime et le commerce intérieur malgache. Dépositaires des marchandises d'importation, ils jouaient un rôle primordial dans les rapports entre Madagascar et le littoral africain. Ils étaient par ailleurs en relation constante avec Zanzibar et semble-t-il avec la péninsule arabique. Si la plupart de ces individus étaient sédentaires, habitant principalement Majunga ou les comptoirs de la côte ouest, de nombreux Antaloatra, établis à Madagascar, pouvaient fréquenter les ports de la côte swahili et tisser des liens de l'autre côté du canal de Mozambique jusqu'à l'Arabie et sans doute au-delà. Le capitaine Charles Guillaïn nous décrit bien l'activité florissante de ces traitants avant le déclin relatif subi par ceux-ci du fait de l'invasion de l'Ouest par Radama I^{er} dans les années 1820 :

« Les mouvements nécessités par les relations commerciales de Moudzangaïe¹³ étaient effectués par les Antaloats'. Avec leurs nombreux bateaux, ils parcouraient la côte et remontaient les rivières, déposant en chaque lieu les marchandises étrangères appropriées à sa consommation, et se chargeant, pour les transporter à Moudzangaïe, de celles destinées au commerce extérieur; d'autres, à l'aide d'un colportage toujours actif, se livraient aux mêmes spéculations à l'intérieur, où ils circulaient librement et sans autres obligations que celle de faire des cadeaux aux chefs des pays dans lesquels ils trafiquaient. »¹⁴

Ils jouissaient du rôle important de courroie de communication entre Madagascar et l'océan Indien septentrional, et ce non seulement d'un point de vue commercial, mais aussi d'un point de vue politique et culturel. On sait par exemple que dans les années 1820 et 1830, c'est par leur intermédiaire que se firent les manœuvres diplomatiques entre le royaume de Madagascar, à la tête duquel régnait Radama I^{er}

¹⁰ Ulrike Freitag & G Clarence Smith, *Hadhrami Traders, Scholars and Statesmen in the Indian Ocean, 1750s to 1960s*, Brill academic publishers, Leiden, 1997, 392 p.

¹¹ Leguevel de Lacombe B. F., *Voyage à Madagascar et aux îles Comores, 1823 à 1830*, Louis Dessart, 1840, T.1, p. 101

¹² Notamment à travers les récits de voyage de Mayeur et de Leguevel de Lacombe. Mayeur N., « Voyage dans le nord de Madagascar au cap d'Ambre et à quelques îles du Nord-ouest, 1774-1776 », *Bulletin de l'Académie Malgache*, 1912, p. 93-145 ; Leguevel de Lacombe B. F., *Voyage à Madagascar et aux îles Comores, 1823 à 1830*, Louis Dessart, 1840, t.1, p. 55

¹³ Majunga

¹⁴ Guillaïn Cpt de frégate, *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de la partie occidentale de Madagascar*. Paris, Imprimerie Royale, 1845, p. 33

puis Ranavalona I^{ère} et l'Imanat de Mascate.¹⁵ Cette influence fut particulièrement sensible à Tananarive durant la période d'isolement diplomatique de 1845-1857, pendant laquelle une bonne partie des échanges passaient par Majunga du fait que les relations avec les Anglais et les Français étaient coupées.¹⁶ On sait par ailleurs que cette décennie fut une période de forte croissance pour la cité, qui grandit considérablement pour atteindre 6 000 à 7 000 habitants.¹⁷

II) UNE GEOGRAPHIE COMMERCIALE DE LA COTE OUEST DE MADAGASCAR AU MILIEU DU XIX^{ème} SIECLE.

A. Les villes de la côte

Avec l'arrivée progressive des Européens dans la région, la situation changea. Du fait de la reconnaissance de l'Ouest par les Anglais dès 1824, puis celle menée par les Français dans les années 1840, des négociants Européens s'installèrent durablement sur la côte ouest, qui était jusqu'alors très peu connue de ces derniers. Les écrits dont nous disposons nous permettent de retracer approximativement les grandes routes commerciales de la région. Les ports principaux de l'Ouest étaient alors hiérarchisés. Au premier rang se trouvait le port de Majunga. Celui-ci centralisait de fait le commerce de la côte et servait de port principal. Dans les années 1820, cette ville apparaissait comme un comptoir antaloaotra et arabe, qui était plus ou moins sous la tutelle de la monarchie sakalava du Boina.¹⁸ Les notables musulmans qui détenaient le commerce entre leurs mains jouissaient apparemment d'une grande autonomie. Si l'on en croit les estimations de Charles Guillain, la ville comptait environ 10 000 habitants en 1824, sans compter les populations des villages riverains, elle abritait alors plusieurs mosquées et de nombreux bâtiments en pierre. Un chapelet de comptoirs plus petits drainait les productions de l'intérieur vers la mer. Les sites où le commerce étaient le plus actif étaient vers le Sud : la baie de Boeny, la baie de Baly, Morondava, et Maintirano, et aussi, plus au nord la baie de la Mahajamba et la baie d'Ampasindava. Ces ports secondaires ne comptaient tout au plus que quelques dizaines de cases. A titre d'exemple, on ne dénombrait qu'une soixantaine de cases à Morondava au début des années 1820, ce qui correspondrait à une population d'environ 300 habitants. Ces rassemblements de populations, rapportés à la situation actuelle, semblent très réduits, mais ils figuraient comme des lieux importants pour le commerce, à une époque où la population globale de la Grande Ile devait se situer entre 2 ou 3 millions d'habitants.¹⁹

L'expansion du Royaume de Madagascar, sous le règne de Radama I^{er}, bouleversa de manière irrémédiable l'économie malgache, et en particulier le commerce. L'ouverture au négoce européen et l'expansion militaire vers la côte ouest, déstabilisèrent les structures du commerce de l'Ouest. En 1824, Radama I^{er} conquiert

¹⁵ Mantaux Christian, « La première ambassade malgache du XIX^{ème} siècle chez le sultan de Zanzibar Mascate, Oman en 1833 », *Bulletin de Madagascar*, n°285, février 1970, pp. 99-130

¹⁶ Raison-Jourde F., *Bible et pouvoir à Madagascar au XIX^{ème} siècle, Invention d'une identité chrétienne et construction de l'État*, Karthala, 1991, p.150

¹⁷ Osgood J.B.F., *Notes of travel or recollections of Majunga, Zanzibar, Muscat, Aden and other eastern ports*, George Creamer, Salem, 1854, p. 7-8

¹⁸ Pour davantage de détails, se référer à Vérin P., *Les échelles anciennes du commerce sur les côtes nord de Madagascar*, service de reproduction des thèses de l'université, Lille, 1975, 2 volumes, 1027 p. et Guillain Cpt de frégate, *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de la partie occidentale de Madagascar*. Paris, Imprimerie Royale, 1845, p. 212

¹⁹ Campbell G., *An Economic History of Imperial Madagascar, 1750-1895. The Rise and Fall of an Island Empire*, African Studies, Cambridge University Press, 2005, p. 136

Majunga et scella la déréliction de la dynastie zafimbolamena du Boina. La plupart des Antalaotra et des Zanzibari de la côte ouest prirent globalement fait et cause pour l'*ampanjakabe* Andriantsoly, lui-même de confession musulmane, et furent chassés de Majunga, ce qui engendra un déclin durable du commerce de la ville. Du fait de l'exode des Antalaotra, de nouveaux villages connurent un accroissement inopiné de leur activité. Des lieux qui, quelques années auparavant étaient en dehors des circuits commerciaux, devinrent des ports importants. Dans les années 1830, le port d'Anorontsangana, au Sud de la presqu'île d'Ampasindava, prit son essor du fait de l'afflux concomitant de Sakalava et d'Antalaotra alliés dans leur refus de l'autorité de la monarchie merina.

« Quant aux Antalaots', à peine installés à Mouroun'sang, ils reprirent leurs habitudes de négoce : quelques opérations de commerce furent entamées avec les Comores et Zanzibar, et, si le temps ne leur eût manqué, des relations plus étendues se seraient bientôt établies entre ces points et la nouvelle colonie ; mais les Hôvas ne les y laissèrent pas en repos. »²⁰

Majunga, pâle reflet de ce qu'elle était dans le passé, offrait un triste panorama à Charles Guillain, qui y jeta l'ancre en 1842. La ville était en ruine, la population y était considérablement réduite. La ville ne comptait plus qu'une « trentaine d'hindou », 675 Antalaotra, 250 esclaves, 113 Sakalava et 300 soldats merina.²¹ Les Antalaotra étaient mis dans une position de sujétion qui bridait le commerce de la ville. L'économie était fortement pénalisée par les mesures vexatoires infligées aux négociants. L'interdiction de la traite des esclaves et surtout les taxes imposées aux importations et aux exportations vinrent briser les derniers espoirs de relèvement du port.²² Le commerce se réfugia pour ainsi dire dans les régions encore à l'écart de l'administration royale de Tananarive, où subsistaient des royautes indépendantes. Quand les Français s'installèrent à Nosy Be, en 1839, ils s'intégrèrent rapidement dans cet environnement pour y négocier et se livrer à toutes sortes de commerces.

B. Les denrées échangées

Les marchandises qui étaient exportées de la côte étaient pour l'essentiel des matières premières surtout agricoles. Les exportations répondaient aux besoins des partenaires commerciaux de la région. Le principal partenaire commercial de la côte ouest, au moins jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle était Zanzibar. Cette destination était reliée généralement via les Comores. La première marchandise d'exportation était le riz, qui était embarqué dans les boutres sous forme de paddy, ou en paille (non décortiqué). Les peaux de bœufs étaient aussi traitées dans la région de Morondava et à Majunga même. Les salaisons de bœuf étaient une spécialité qui s'exportait très bien vers les Comores et l'Afrique orientale, dont surtout Zanzibar qui dépendait en grande partie de Madagascar pour son ravitaillement en riz.²³ Enfin, le bois de palétuvier était très recherché pour ses qualités imputrescibles qui le rendaient très utile pour la construction des navires dans les grands chantiers navals de l'Afrique orientale, de l'Arabie et du golfe persique. Ces matières premières étaient généralement échangées, en dehors du circuit monétaire par le biais du commerce de troque contre

²⁰ Guillain Cpt de frégate, *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de la partie occidentale de Madagascar*. Paris, Imprimerie Royale, 1845, p.103

²¹ *Ibidem*, p.214-215

²² *Ibidem*, p. 214

²³ Sheriff A., *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar: Integration of an East African Commercial Empire into the World Economy, 1770-1873*, London : J. Currey ; Athens : Ohio university press ; Dar es Salaam : Tanzania publ. house, 1987, 297 p.

des marchandises manufacturées venant d'Afrique orientale, en Arabie et en Inde.²⁴ Les cotonnades indiennes étaient l'objet le plus demandé à Madagascar, ainsi que les armes, les verroteries, la quincaillerie et les joailleries.²⁵ A compter du moment où les traitants européens s'intégrèrent peu à peu dans la région, ils tirèrent profit de ce commerce régional déjà bien rodé. De nouvelles denrées furent alors très demandées. Les bois étaient très prisés, au premier rang desquels on trouvait le teck, le bois de rose, le palissandre, l'ébène, le takamaka. D'autres substances végétales, comme l'orseille, dont on qui tirait des teintures, la gomme copal, résine qui entraient dans la composition des vernis, le sésame, le caoutchouc et la cire étaient très recherchées. La nacre et les écailles de tortue avaient une grande valeur transformées en boutons ou en peignes. Enfin, les produits dérivés de l'élevage bovin (peaux, cornes) étaient envoyés vers les tanneries européennes et américaines. Ces denrées étaient généralement embarquées sur les boutres en direction de Zanzibar, où elles étaient par la suite transbordées sur des navires américains, allemands, français et anglais pour alimenter l'industrie européenne en pleine croissance. A l'inverse, on pouvait au hasard des traversées, trouver sur la côte ouest, surtout à Majunga, des marchandises venues d'Afrique orientale, tels que de l'ivoire ou des bois. Les marins de Salem furent pionniers dans la pénétration du marché régional du Sud-Ouest de l'océan Indien. Dès 1817, des navires américains et des traitants s'installèrent à Zanzibar et à Majunga²⁶, dont le fameux Vincent Marks qui s'y établit au début des années 1830.²⁷ Ils s'appuyèrent sur les boutriers pour traiter les marchandises de la région.²⁸ Le comptoir américain de Majunga, regroupait même parfois des marchandises de Zanzibar et des ports de l'actuelle Tanzanie qui devaient être embarquées sur des bricks américains dans les ports d'attache étaient Salem ou Boston.²⁹ Le commerce maritime par boutre venant de Zanzibar alimentait donc un commerce à longue distance monopolisé par les Occidentaux. Ainsi Guillaïn, visitant Majunga en 1842, notait :

« L'agent américain de Majunga et celui de Zanzibar appartiennent à la même maison, et les mouvements des bâtiments sont combinés de manière à lier les opérations des deux comptoirs. Les chargements de ces navires sont assortis selon les besoins des diverses places qu'ils visitent : ils se composent ordinairement de cotons écrus et blancs, de coutellerie, quincaillerie, poterie, verroterie, poudre, fusils, vêtements bourgeois et militaires, parasols, papier à écrire et à tapisser, chaussure, farine, biscuit, jambons, fromages ; les vivres sont principalement destinés pour Mozambique et Bombay. Chaque navire touche, en venant, ou à la côte de Mozambique ou à celle de Madagascar, de sorte qu'annuellement trois ou quatre navires passent ainsi chargés à Majunga, où ils déposent une quantité de ces marchandises proportionnée aux besoins du comptoir. »³⁰

²⁴ Ces biens manufacturés pouvaient aussi avoir été fabriqués en Europe, exportés en Inde ou à Zanzibar, puis redistribués jusqu'à Madagascar.

²⁵ Guillaïn Cpt de frégate, *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de l'Afrique orientale*, Arthus Bertrand, Paris, 1856-1857, t.2, vol.1, p.145

²⁶ Boteler Thomas, *Narrative of a Voyage of Discovery to Africa and Arabia, Performed in His Majesty's Ships, Leven and Barracouta, from 1821 to 1826, Under the Command of Capt. F.W. Owen*, Bentley, London, 1835, t.2, p.112-117

²⁷ Bennet & Brooks, *New England Merchants in Africa. A History Through Documents*, Boston university press, 1965, et p. 189

²⁸ Bennet & Brooks, *New England Merchants in Africa. A History Through Documents*, Boston university press, 1965, p.XXVII

²⁹ Osgood J.B.F., *Notes of travel or recollections of Majunga, Zanzibar, Muscat, Aden and other eastern ports*, George Creamer, Salem, 1854, p. 7

³⁰ Guillaïn Cpt de frégate, *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de la partie occidentale de*

Sur bien des aspects la situation que l'on vient de décrire n'est pas exceptionnelle et on peut la rapprocher de celle du Golfe de Guinée à la même époque.³¹ En effet, l'existence d'un commerce de longue distance articulé avec un commerce régional s'exprimait parfaitement à travers la présence permanente de traitants européens qui entretenaient des factoreries, récoltaient des marchandises pour les embarquer sur des navires au long cours qui passaient tout au plus 4 ou 5 fois l'an pour recueillir les lots accumulés. Ce qui distingue l'ouest de Madagascar et les rivages de l'océan Indien occidental en général, c'est d'avoir présenté, à côté d'un commerce maritime européen impérial, un commerce maritime régional autochtone. Sur la façade atlantique, les Européens et les Américains étaient les seuls maîtres de la mer. La côte ouest de Madagascar était quant à elle occupée par des commerçants caboteurs très actifs qui animaient à eux seuls un commerce régional maritime d'importance.



Majunga
(Madagascar) :
débarquement de
peaux de boeufs vers
1886-1889, Archives
diplomatiques Paris.
Série P-Afrique.
Cliché Albert Pinard
(A009278)

III) LES MODES DE CIRCULATION DES MARCHANDISES SUR LA COTE : L'EXEMPLE DU COMPTOIR DE NOSY BE

Il est important de saisir comment les deux systèmes ont pu coexister. A première vue, on aurait pu penser qu'une opposition frontale aurait marqué ce rapprochement. Pourtant, à la lecture des archives, la situation apparaît plus complexe. C'est plutôt à une imbrication des différents réseaux qu'à un conflit que l'on assiste. Les réseaux de marchands opéraient à différentes échelles, mais l'ensemble constituait toujours une chaîne logistique articulant différentes pratiques commerciales, surtout différents négociants, autochtones, originaires de la région, ou bien d'autres, étrangers venus d'au-delà des mers.

A. Les acteurs du commerce

Le grand commerce d'exportation vers l'Europe prit de plus en plus d'ampleur au cours de la 2^{ème} moitié du XIX^{ème} siècle. Cela étant dû non seulement à l'essor de la production européenne mais aussi aux demandes grandissantes des Malgaches qui

Madagascar. Paris, Imprimerie Royale, 1845, p.217

³¹ Schnapper B., *La politique et le commerce français dans le Golfe de Guinée de 1838 à 1871*, Mouton & Co, La Haye, 1961, 282 p.

consommaient de plus en plus de biens manufacturés en Europe. Les Européens installés dans la région n'étaient que très rarement des aventuriers solitaires. La plupart de ces traitants étaient en fait des courtiers de grandes compagnies de navigation basées en Europe ou aux Etats-Unis. Pour ne citer que les plus importantes, il convient de mentionner les compagnies américaines de Salem, les *New England Merchants*, présentes dans l'Ouest de Madagascar depuis 1817, comme on l'a signalé plus haut. Il ne faut pas négliger l'importance des marchands de Bourbon et de Maurice qui traitaient les bœufs et les esclaves dans la région dès le XVIII^{ème} siècle. Au XIX^{ème} siècle, ces derniers étant tributaires de la diplomatie française et britannique, ils n'eurent pas réellement l'opportunité de s'installer dans l'Ouest avant la prise de Nosy Be par les Français, en 1841. A compter de cette date, les négociants de métropole, tels ceux de la maison Régis de Marseille en 1847 ou de la maison Raybaud et fils fondèrent des succursales à Hell-Ville puis à Zanzibar.³² Ces compagnies furent propulsées dans la région par les faveurs qui leur étaient offertes à Nosy Be et Mayotte par les Français. En effet, les taxes et les droits d'ancrage étaient deux fois moins élevés qu'à Majunga, ce qui engendra un afflux de commerçants vers Nosy Be. La publicité qu'avaient offert à l'île des officiers tels que Guillain, Passot ou Gouhot, zélés d'une colonisation d'association avec les commerçants locaux portait ses fruits et de nombreuses mesures vinrent contribuer à faire de l'île côtière du Nord-Ouest un comptoir important de la côte ouest, lieu de rencontre privilégié entre le commerce à grande distance et le cabotage régional. L'île mise sous le régime du port franc et sous la protection d'une armée moderne devint un havre sûr pour le commerce, alors même que les commerçants de Zanzibar goûtaient encore modérément la présence merina sur la côte ouest.³³ Le marché local du Nord-Ouest s'était donc trouvé revitalisé par l'arrivée des Français qui, en s'établissant à Nosy Be incitèrent de nombreux commerçants antalaotra, comoriens, zanzibari arabes et gujerati à s'installer sur l'île, dans une ville nouvelle, Ambanoro, bâtie sous le modèle de Zanzibar. De là ils pouvaient profiter des dispositions légales mises en place sous l'impulsion des colonisateurs saint-simoniens et commercer à l'abri du drapeau français, grâce à la francisation des boutres, ce qui n'était pas la moindre des garanties à cette époque.³⁴

La présence de l'autorité coloniale française, des traitants généralement mascarins et des marins zanzibari, antalaotra et gujerati devaient produire des échanges féconds. A travers les archives de Nosy-Be, on constate que le commerce local était en grande partie organisé en symbiose avec le commerce à grande distance. Le comptoir devenu, à partir des années 1860 une des grandes portes de sortie des marchandises exportées de Madagascar, on obtient en consultant les archives de la douane de précieuses informations sur l'imbrication des différents acteurs du commerce. L'île de Nosy-Be profitait d'un double engagement, à la fois dans l'ouest de Madagascar à travers les monarchies sakalava basées à Nosy-Be et par le biais du

³² Lambert Olivier, *Marseille et Madagascar. Histoire d'une aventure outre-mer. Entrepreneurs et activités portuaires, stratégies économiques et mentalités coloniales (1840-1976)*, Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX^{ème}-XX^{ème} siècles. Tome XIV, Chambre de Commerce et d'industrie de Marseille-Provence, Marseille, 2000, p. 35-36

³³ Guillain C., « Rapport sur le commerce de Nosy Be et de la côte ouest de Madagascar », revue coloniale, 1843, pp. 245-280 ainsi que ANOM Madc295d737, Lettre de Gouhot, commandant particulier de Nosy Be au gouverneur de Bourbon, 19 juin 1841

³⁴ Sanchez S. F. « Plans de colonisation, projets chimériques : l'imaginaire colonial des premiers commandants de Nosy Be, Nord-Ouest de Madagascar, et de Mayotte, (1839-1860) » in *Idées et représentations coloniales dans l'océan Indien du XVIII^{ème} au XX^{ème} siècles*, organisé par l'Université de la Réunion et l'Université Paris-Sorbonne, à paraître aux Presses Universitaires de Paris Sorbonne (PUPS).

commerce européen qui prenait pied sur la côte ouest à travers la colonisation. Il est intéressant de suivre l'itinéraire des marchandises venues de la côte. Cela montre l'intégration des réseaux de traite régionaux dans des réseaux de traite plus étendus impliquant différents continents.

L'activité des traitants français établis à Hell-Ville dépendait complètement des marins caboteurs qui circulaient sur la côte. Il était dangereux pour les Français de commercer directement sur la côte. Celle-ci était encore très mal connue, et jusqu'à la fin du siècle, il était délicat pour des navigateurs européens, même mascarins de s'aventurer sans risques le long de la côte ouest. Les cartes nautiques étaient incomplètes et à l'époque, les Sakalava de la côte n'étaient pas sédentaires, s'adonnant à l'agriculture itinérante sur brûlis (*tavy*) et au pastoralisme extensif. Les villages étaient par conséquent très mobiles et il était compliqué de s'orienter vers les marchés, qui pouvaient se déplacer d'une année sur l'autre.³⁵ Le recours aux intermédiaires boutriers était donc nécessaire et essentiel. La plupart du temps, les traitants installés à Hell-Ville passaient des contrats avec les commerçants du port d'Ambanoro pour leur fournir les denrées essentielles dont ils avaient besoin. Nous possédons quelques actes notariés qui nous attestent ce genre de relation commerciale. Les Européens passaient un contrat avec un patron de boutre d'Ambanoro comprenant la « fourniture » d'un certain nombre de cargaisons de diverses denrées au cours d'une durée arrêtée. Les traitants européens payaient une avance et fournissaient le reste de la somme à la fin des livraisons.³⁶ Pourtant, quelques traitants européens s'aventuraient sur la côte pour supprimer les intermédiaires et accentuer leurs profits. C'est ce que firent les frères Samat, de Marseille, qui d'abord installés à Nosy Be, s'installèrent ensuite à Morondava, dans le Menabe, en tant que traitants de plusieurs négociants de la Réunion et de Marseille.³⁷

B. La diffusion des marchandises sur la côte

Le commerce pratiqué dans le comptoir était soit monétaire, soit sous la forme du commerce de troque. La définition qu'en donne Henri Brunshwig concorde tout à fait avec le genre de transaction qui s'opérait sur la côte. Il s'agissait en effet d'un commerce « caractérisé par son incertitude » ; ni les lieux, ni la nature et la qualité des produits recherchés, ni les monnaies de compte auxquelles on se référait, ni même les intermédiaires avec lesquels on traitait, n'étaient exactement arrêtés avant le départ d'un boutre vers la côte.³⁸ Ce petit commerce de détail était animé par la circulation des boutres véritables magasins ambulants, qui fournissaient à la côte toute la palette des marchandises nécessaires. L'étalon qui servait d'unité de transaction était la plupart du temps non monétaire. En général, les prix étaient fixés en brasses d'étoffe ou en dame-jeanne d'Arack. Ce commerce de troque était connecté au grand commerce de traite puisqu'en échange des brasses de toile, les subrécargues des boutres³⁹ embarquaient

³⁵ C'est ce qu'expérimente Guillaïn lorsqu'il jette l'ancre dans la baie de Narinda en 1842. Les grands villages décrits 20 ans auparavant par l'hydrographe Owen ont simplement disparu. Entre-temps la guerre et le mouvement migratoire avaient simplement fait changer la géographie commerciale de la région. Guillaïn Cpt de frégate, *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de la partie occidentale de Madagascar*. Paris, Imprimerie Royale, 1845, p. 203

³⁶ On peut citer en exemple ANOM Notmad55, fourniture de 28 voyages de bois par Tsisahanha à Alphonse Samat, sd. 1855

³⁷ Boudou, « la côte ouest en 1852, notes d'Edmond Samat », in *Bulletin de l'Académie Malgache*, n°XV, 1932, p.55

³⁸ Brunshwig H., « La troque et la traite », *Cahiers d'Études africaines*, 1962, n° 7, p.341

³⁹ A bord du navire, représentant des propriétaires des cargaisons embarquées.

des denrées qui étaient cotées en bourse dans les places financières occidentales.⁴⁰ Néanmoins, les échanges monétaires étaient également possibles. La piastre, qui correspondait à 5 francs argent de l'époque était la devise en vigueur. Certaines pièces étaient plus cotées que d'autres, comme le fameux Thaler autrichien de Marie Thérèse qui était alors la monnaie la plus acceptée et la plus recherchée par les riverains de l'océan Indien.⁴¹

La situation synthétisée au-dessus, valable à partir des années 1850, fut l'amorce d'une profonde imbrication des acteurs économiques. Les Antaloatra furent peu à peu intégrés dans l'économie globale et en dépendirent de plus en plus, devenant peu à peu courtiers des traitants européens et des demandes européennes. Pourtant, malgré la puissance des capitaux européens, les commerçants venus du Gujerat à la fin des années 1870 acquirent rapidement de remarquables positions dominantes dans certains domaines. Ces derniers bénéficiaient d'une organisation capitaliste efficace, qui leur permettait d'armer de nombreux navires, voire d'investir dans des entreprises de traite menées par des Européens de Nosy Be. Ils s'intégrèrent dans ce commerce « par le haut », ce qui leur permit de jouer à peu près le même rôle que les traitants européens. Il est à noter que les compagnies européennes concurrentes suivaient des stratégies différentes. Les Français, nombreux à Nosy Be rêvaient de doubler leurs courtiers pour pénétrer les marchés de la côte ouest, à l'image des frères Samat. En revanche, la société hambourgeoise O'swald, installée directement à Ambanoro, délégua totalement ses activités aux négociants gujerati d'Ambanoro, qui étaient chargés de remplir les entrepôts de la factorerie en attendant le passage des cargos de cette compagnie.⁴² Il est par conséquent très difficile de savoir à travers les archives si les marchandises que l'on trouve contenues dans les navires étaient possessions des armateurs où si elles y étaient juste chargées par de plus gros commerçants. En tout cas, on remarque à travers les archives la connexion qui se fait de manière pratique entre les différentes sphères de commerce.

Si l'on suit l'itinéraire de certaines marchandises référencées dans les registres de douane du port de Nosy Be, on peut observer leur dispersion à partir du comptoir de Nosy Be. L'observation de la trajectoire des objets importés, tels les faïences, les parapluies et les accordéons⁴³ est un bon moyen d'appréhender les réseaux de commerce qui alliaient les différentes strates de négociants. Le cas des faïences est à ce titre exemplaire. Ces objets étaient importés assez massivement sur la côte dans les années 1860. De production française, ces faïences de Sarreguemines étaient distribuées selon un certain rythme. On retrouve dans les archives, à l'importation comme à l'exportation, des traces de cette chaîne logistique.

A la suite du débarquement d'une cargaison de faïence d'une valeur de 16 050 francs au 4^e trimestre 1865 par un navire de Marseille, le *Lotus*, toutes les cargaisons de boutres dits « arabes ou francisés » au départ de Nosy Be les trimestres suivants contiennent des lots de faïences dans des quantités réduites (quelques

⁴⁰ Traite : commerce d'échange de grands produits exotiques. Praticqué en général par des firmes puissantes, organisées et spécialisées pour l'importation et l'exportation, disposant sur place de comptoirs et du personnel nécessaire, il se réfère aux cours mondiaux et s'inscrit dans des statistiques et dans des comptabilités tenues à jour.

⁴¹ Sur la question de la monnaie voir Mollet L., « les monnaies à Madagascar », in *Cahiers Vilfredo Pareto, Revue Européenne des Sciences Sociales*, n°21, 1970, p. 203-234

⁴² Raminisoa B. S., *La maison W. M. O'swald & Co dans les relations germano-malgaches à la fin du XIX^{ème} et au début du XX^{ème} siècle*, thèse d'histoire, Paris III, 1988, 282 p.

⁴³ Ces objets étaient considérés par les Malgaches comme des biens de prestige particulièrement importants. L'accordéon était, et est toujours un instrument utilisé pour les rituels ; le parapluie était quant-à lui, comme en Afrique orientale, symbolique du pouvoir et de la notabilité.

centaines de francs au maximum). Les destinations de ces petits caboteurs nous informent sur les acheteurs potentiels : « destination : Nossi Lava » où résident les monarchies bemihisatra du Sud Ouest ; la côte mozambicaine vers lequel le boutre le *Malbrouck* (25 t.) charge 500 francs de faïences ; le *Tatariman* (70 t.) convoie 2 500 francs de faïence vers Vohemar, sur la côte orientale.⁴⁴ Ce genre d'information nous permet de percevoir le rayonnement et l'importance des différentes régions dans l'économie générale de la région et reflète également les affinités politiques qui influent sur les liens commerciaux. En sens inverse, cette observation des archives permette de nous rendre compte de la qualité et de la quantité des marchandises qui, accumulées pendant des mois dans les entrepôts d'Amбанoro (écailles de tortues, gomme copal, cire, caoutchouc, bois plus ou moins précieux), s'engouffrent dans les cales des gros navires de commerce européens ou indiens pour se retrouver sur le marché occidental ou indien.

CONCLUSION

A travers le cas de l'ouest de Madagascar, on comprend bien que l'expansion du commerce européen s'est plutôt traduite par une modification hiérarchique au sein des structures de commerce préexistantes que par une réelle destruction des structures antérieurement dominantes. L'expansion du commerce maritime organisé par les Européens a davantage mis en sujétion les réseaux détenus par les autochtones dans un système nouveau, plus globalisé qu'il ne l'était auparavant. Cette nouvelle organisation n'a pas empêché le développement de maisons non européennes, zanzibari et surtout gujerati. Ces dernières ont, bien au contraire, profité du nouveau *modus vivendi* imposé peu à peu par les Européens pour prospérer de manière inédite, surtout à partir des années 1880. C'est de manière souple et peu coûteuse que le commerce européen parvint à s'introduire peu à peu dans l'ouest de Madagascar, en s'adaptant, mais en amorçant d'ores et déjà une emprise sans cesse grandissante. Les dispositions libérales, en dehors de l'exclusif, qui avaient été si profitables au développement du commerce de Nosy Be devaient être abrogées avec la conquête de Madagascar. A compter de 1896 et du rattachement de Nosy Be à la Grande Ile sous la domination de la France, cette communauté d'intérêt, qui liait courtiers antalaotra et zanzibari, armateurs gujerati et traitants européens devaient peu à peu s'effriter. Une nouvelle forme d'économie vit le jour, orientée davantage vers l'agriculture de rente dans laquelle nombreux furent ceux qui se reconvertirent. Il est à ce titre remarquable qu'une partie des Gujerati qui étaient venus en temps qu'armateurs ou comme négociants persévérèrent dans l'import-export. Dans le Nord-Ouest, certains d'entre eux suivirent la même trajectoire que la plupart des traitants européens. Ils acquirent des terres et investirent dans l'agriculture de plantation. Avec l'unification monétaire et douanière de la Grande Ile, les jours du commerce de troque étaient désormais révolus.

Bibliographie complémentaire :

- Rasoamiaramanana M., *Le gouvernement de la province du Boina 1861-1883*, thèse de doctorat, Université de Provence, 1984, 473 p.
- Vêrin P., « Commerce et activité économique des côtes nord-ouest de Madagascar (XIX^{ème} siècle) », *Revue économique de Madagascar*, n°6, 1971, pp. 137-145

⁴⁴ ANOM Madc290d716, mouvements pour l'année 1866 et mouvements pour l'année 1867