
Lynn, Martin. -- *Commerce and Economic Change in West Africa. The Palm Oil Trade in the Nineteenth Century*. Cambridge, Cambridge University Press, 1997, 270 p. (« African Studies »).

Dominique Juhé-Beaulaton



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/etudesafriaines/75>

DOI : 10.4000/etudesafriaines.75

ISSN : 1777-5353

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2001

ISBN : 978-2-7132-1385-4

ISSN : 0008-0055

Référence électronique

Dominique Juhé-Beaulaton, « Lynn, Martin. -- *Commerce and Economic Change in West Africa. The Palm Oil Trade in the Nineteenth Century*. Cambridge, Cambridge University Press, 1997, 270 p. (« African Studies »). », *Cahiers d'études africaines* [En ligne], 161 | 2001, mis en ligne le 30 avril 2003, consulté le 22 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/etudesafriaines/75> ; DOI : 10.4000/etudesafriaines.75

Ce document a été généré automatiquement le 22 avril 2019.

© Cahiers d'Études africaines

Lynn, Martin. -- *Commerce and Economic Change in West Africa. The Palm Oil Trade in the Nineteenth Century*. Cambridge, Cambridge University Press, 1997, 270 p. (« African Studies »).

Dominique Juhé-Beaulaton

Comme nous l'apprend le titre, cet ouvrage traite du commerce de l'huile de palme en Afrique de l'Ouest au XIX^e siècle et des changements économiques induits par le développement de ce commerce lié aux transformations techniques et au marché mondial. L'auteur analyse la transition du commerce ouest-africain dans la première moitié du XIX^e siècle en relation avec l'abolition de l'esclavage par les Anglais en 1807 et le développement de la révolution industrielle. Aux échanges, dominés jusqu'alors par le commerce des esclaves, s'adjoint le commerce légitime de l'huile de palme. Ce produit, importé en faible quantité depuis 1583, occupe une place croissante dans les exportations à partir de 1760, lesquelles ne cessent alors d'augmenter tout au long du XIX^e siècle, atteignant des sommets au cours des années 1850, 1870 et 1890. Les prix suivent la courbe de croissance des exportations. Bien que le palmier à huile soit déjà introduit en Asie et au Brésil, l'Afrique de l'Ouest reste sans concurrent notable sur le marché tout au long du XIX^e siècle, et représente 97 % des importations britanniques. Des produits exportés d'Afrique de l'Ouest (bois d'oeuvre, ivoire, arachide, caoutchouc, cire, gomme, bois de teinture...), les fruits du palmier à huile sont les plus importants. Leur production implique un grand nombre d'acteurs en Afrique comme en Grande-Bretagne. Les produits industriels dérivés de l'huile de palme, comme les bougies, les savons, la margarine, se trouvaient dans tous les magasins, sans oublier les nombreux usages industriels de cette huile dans la lubrification des machines. L'accroissement démographique et

l'intensification de l'industrialisation eurent pour conséquence l'augmentation des demandes en produits tropicaux.

Cet ouvrage montre l'impact du développement d'un marché mondial des huiles et des graisses en Afrique de l'Ouest en tenant compte des variations régionales. Les principaux ports d'exportation sont ceux du golfe de Biafra de 1810 à 1850. Puis les commerçants afro-brésiliens développent l'activité sur la Côte des Esclaves, principalement à destination du Brésil. Enfin, la Côte-de-l'Or et la Côte-sous-le-Vent suivent le mouvement. L'auteur montre l'émergence et le développement du commerce de l'huile tout le long de la côte de l'Afrique de l'Ouest en mettant en évidence les différences et les facteurs déterminants. Il souligne également les relations entre les centres d'exportation des esclaves et les ports d'exportation de l'huile. Après l'examen de la production, M. Lynn étudie le rôle des commerçants et des ports britanniques dans l'expansion de ce commerce. Liverpool, principal port d'importation des esclaves, le devient pour l'huile. Londres, également, devient le principal centre de production de savon. L'auteur observe une continuité avec la traite des esclaves. L'expansion commerciale britannique s'accompagne de la présence croissante des Anglais sur la côte : missionnaires, officiers de marine, négociants. Au cours des années 1840, de nouvelles firmes arrivent sur la côte africaine et les pratiques commerciales se mettent en place pour le reste du siècle. Les ports anglais et ouest-africains ont dû s'adapter à l'accroissement du volume des échanges sur une courte période, en relation avec l'accroissement de la consommation d'huile en Angleterre. Plusieurs constats découlent de cette étude : il n'y a pas eu de réelle rupture ou de crise dans la structure sociale ou la vie économique de la région. Les traitants africains pratiquaient depuis longtemps ce commerce, localement et auprès des navires européens. Ils ont su s'adapter à l'augmentation de la demande. L'auteur note que les principales zones de production se situent d'abord dans le golfe du Biafra et sur la Côte de l'Or. La présence de voies d'eau pour le transport a été déterminante pour l'acheminement de la production de l'intérieur. Dans toutes les zones de production d'Afrique de l'Ouest, le travail des esclaves se développe accompagnant l'accroissement de la production d'huile. En Afrique, le développement de ce commerce a profité aux hommes forts en place et la transition ne se caractérise pas par des ruptures politiques et sociales. Au Dahomey, l'accroissement de la production a été encouragé notamment par le roi Guezo, dans les années 1850. C'est le premier exemple de développement de plantations d'État utilisant de la main-d'oeuvre servile. Le rôle des commerçants afro-brésiliens n'est pas non plus négligeable. La continuité du système commercial a permis, apparemment, une transition aussi rapide.

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, le développement de la navigation à vapeur semble avoir eu un impact sur les relations commerciales, ouvrant le marché de l'huile à de nouveaux venus et modifiant le marché mondial. Cette innovation technique représente un des principaux facteurs de la restructuration de ce commerce au cours de cette période. Le développement des échanges conduisit à une surproduction qui fit chuter les prix à la fin de ce siècle et fut suivi d'une profonde dépression de la production et du marché. Cette crise remet en question la place qu'occupaient les producteurs et commerçants ouest-africains dans ces échanges. L'usage des bateaux à vapeur repoussa la frontière commerciale vers l'intérieur, laissant aux intermédiaires africains un rôle marginal. La restructuration du marché eut aussi un impact sur les attitudes des négociants anglais face à la conquête coloniale. Ils se montrèrent d'abord réticents à abandonner un commerce libre passant sous contrôle du pouvoir colonial. La chute des

prix des années 1880 les fit se placer aux côtés des défenseurs de la conquête coloniale, mettant un terme à un système d'échanges commerciaux vieux de plusieurs siècles. L'intérêt de cette étude réside dans l'analyse approfondie de l'évolution des systèmes de production et de commercialisation d'un produit. Les différents acteurs et les facteurs d'évolution sont tour à tour examinés. Aucune étude avant celle-ci n'a analysé l'impact de la technologie de la navigation sur l'histoire de l'Afrique de l'Ouest. La bibliographie sur laquelle elle repose est abondante et très détaillée. Cependant il faut noter que les documents d'archives (non publiés) rédigés en français ou en allemand n'ont pas été consultés (fonds d'archives d'Allemagne, du Bénin et de France). Les sources primaires publiées ne comprennent que des récits ou articles rédigés en anglais. L'étude est focalisée sur le marché anglais car, selon l'auteur, c'était le marché le plus important tout au long du XIX^e siècle. Les marchés allemands et français ne sont donc que très peu analysés.