

## Fiche

**Entre 1700 et 1800, les Européens poursuivent l'exploration du monde et affirment leur domination politique, économique et militaire. Les échanges commerciaux se développent, prémices de la Révolution industrielle. Comment s'organisent les grands courants d'échange mondiaux ? Quels en sont les acteurs ? Quels sont les États qui en bénéficient ?**

### I. L'essor du trafic maritime

- L'**élimination de la piraterie** et le développement des **assurances** favorisent le trafic maritime. L'utilisation du **sexant** et de **chronomètres de marine** plus précis facilite la navigation. De grands navigateurs complètent la **connaissance du monde**.
- L'Europe réclame de plus en plus produits en provenance d'Amérique tropicale : **épices, sucre, café, coton, tabac, indigo...** L'Asie fournit également des épices mais aussi du thé, des soieries, des cotonnades imprimées et des porcelaines. En échange, l'Europe expédie outre-mer de plus en plus de produits manufacturés.
- Les acteurs essentiels du grand commerce maritime sont les compagnies commerciales, telle la **compagnie des Indes occidentales** ou celle des **Indes orientales**. Bénéficiant souvent d'un monopole d'État, ces compagnies gèrent des flottes parfois immenses.  
La Compagnie des Indes orientales (Vereenigde Oost-Indische Compagnie), par exemple, est une compagnie commerciale hollandaise créée en 1602 et dissoute en 1799. C'est alors l'une des entreprises les plus puissantes de l'histoire du capitalisme. Présente à Ceylan, en Indonésie et en Afrique du Sud, elle a armé environ 3 000 navires en un siècle. Elle pouvait disposer de 40 navires de guerre pour ses opérations militaires, ce qui dépassait les capacités navales de bon nombre de royaumes européens !
- Le « **commerce triangulaire** », c'est-à-dire le transport et la vente des esclaves est de loin **le plus fructueux**. Les navires quittent l'Europe, chargés d'armes, de poudre, de verroteries et autres objets de faible valeur. Ils gagnent les côtes africaines et échangent leur cargaison contre des esclaves noirs capturés par des tribus africaines à la solde des Européens. Après avoir traversé l'Atlantique dans des conditions abominables, les survivants sont vendus aux planteurs antillais ou américains. Le navire négrier rentre alors en Europe les cales pleines de produits tropicaux. Le bénéfice réalisé par chaque voyage avoisine les 400 %.
- L'essor du grand commerce maritime est lié à la **croissance économique** que connaissent les pays européens, au premier rang desquels se trouve le **Royaume-Uni**.

### II. Les grandes puissances commerçantes

- Au xvii<sup>e</sup> siècle, les Hollandais étaient les plus dynamiques : c'étaient les « rouliers des mers ». Au xviii<sup>e</sup> siècle, ils sont concurrencés aux Amériques par les Anglais, mais conservent et améliorent leur contrôle du commerce en Asie, avec Ceylan, l'Indonésie ou le Japon.
- Entre 1700 et 1800, la capacité de transport de la flotte britannique est multipliée par plus de cinq. **Londres, qui s'est équipée d'un grand dock, devient l'entrepôt de l'Europe et le premier port mondial**. La capitale britannique compte environ 500 000 habitants en 1700, mais 900 000 en 1801. Le port s'étend sur 16 km le long de la Tamise. Son trafic en 1795 atteint 12 000 navires. Bristol profite du trafic négrier, Liverpool est en plein essor. L'essentiel du commerce se fait avec l'Amérique du Nord.
- En France, Nantes s'enrichit grâce au « commerce triangulaire », Bordeaux décuple son trafic commercial. Mais les tentatives d'implantation coloniale en Inde ou au Canada sont contrecarrées par les Britanniques. La France doit se contenter de cinq comptoirs en Inde, de quelques îles aux Antilles et dans l'océan Indien, ainsi que de l'embouchure du fleuve Sénégal.