

## 1. Création des Compagnies maritimes françaises

### Document 1

- L'élimination de la piraterie et le développement des assurances favorisent le trafic maritime. L'utilisation du sextant 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 épices : En Europe, faute de fourrage d'hiver insuffisant, la majorité du bétail était abattue en automne. Conservée dans le sel, la viande avait un goût détestable que faisaient passer les épices.

### Document 2

Au XVII<sup>ème</sup> siècle, la France connaît trois rois, Henri IV (qui règne de 1589 à 1610), Louis XIII le Juste (roi de France de 1610 à 1643) et Louis XIV (qui gouverne la France de 1643 à 1715). C'est durant le règne de ce dernier et sous l'influence de Jean-Baptiste Colbert que la France développe son commerce maritime, principalement avec les Indes orientales pour les épices ou les étoffes, via les ports de Rouen et de Marseille.



Jean-Baptiste Colbert, peinture de Claude Lefebvre (1632-1675).

Jean-Baptiste Colbert, grand conseiller de Louis XIV Fils d'un drapier de Reims, Jean-Baptiste Colbert, né en 1619, devient grand commis de l'État grâce à un travail acharné. Il gravit tous les échelons de l'administration jusqu'à devenir, en 1664, l'un des collaborateurs les plus proches du Roi-Soleil. Il est partisan de l'intervention de l'État dans tous les domaines de l'économie et cherche à imposer la France dans le monde. Grand financier, il organise le budget de l'État, restructure le système des impôts et tente de trouver l'argent nécessaire au financement de la politique extérieure de Louis XIV qui passa les deux tiers de son règne à mener des

guerres très coûteuses. Colbert organise une imposante flotte de guerre et de commerce pour favoriser les échanges commerciaux. Il est à l'initiative de la création des premières compagnies maritimes. Pour empêcher l'argent de sortir de France, il souhaite favoriser les exportations de marchandises plutôt que les importations. Il établit des droits de douane importants et s'efforce de développer l'industrie pour que la France produise tout ce dont elle a besoin. La manufacture des Gobelins travaille uniquement pour répondre aux commandes de la Cour.

Document 3

Aux présidents et trésoriers généraux de France  
 Au bureau des finances à Bourges

Paris, 20 novembre 1664

Le roi, les reines, Monseigneur le Dauphin, les princes du sang et toutes les personnes de qualité du royaume, et à leur exemple les Compagnies souveraines, avec une infinité de gens de toutes sortes de professions, ayant pris intérêt<sup>1</sup> dans la compagnie des Indes Orientales sur la connaissance infailible qu'un chacun a prise des grands avantages qui s'y trouveront. Sa majesté n'a pas douté que vous ne profitassiez<sup>2</sup> d'une si belle occasion qui vous est offerte de bien mériter envers Dieu (le principal dessein<sup>3</sup> d'un si grand établissement étant de porter les lumières de l'Évangile en ces pays éloignés). Envers elle, qui y contribue si fortement en faisant une avance d'un million d'or et se chargeant de toute la perte, en cas qu'il s'en trouvât dans les commencements, et envers le public, qui y rencontrera ses commodités, en sorte que vous prendrez part à la gloire et à l'utilité en vous intéressant<sup>4</sup> dans cette compagnie suivant vos facultés<sup>5</sup>. En mon particulier, étant si bien persuadé de tous ses avantages, je ne saurais m'empêcher de vous en conjurer instamment.

Colbert

- 1. ayant investi
- 2 : profitiez.
- 3 : principal objectif.
- 4 : en investissant.
- 5 : vos possibilités

Jean-Baptiste Colbert est l'un des principaux ministres de Louis XIV, Intendant des finances à partir de 1661, puis contrôleur général des finances de 1665 à 1683. Il est à l'origine de la création de la Compagnie des Indes orientales en 1664.

Document 4



Document 5 ( Source Wikipédia)

Création 1664 - Disparition 1795/ Fondateur Jean-Baptiste Colbert /Siège social : Lorient-Royaume de France/ Activité : Commerce international /Slogan : Florebo quocumque ferar ( après 1722 : Spem auget opesque parat

La **Compagnie des Indes orientales** — plus précisément *Compagnie française pour le commerce des Indes orientales* — est une entreprise coloniale française créée par Colbert en 1664 dont l'objet était de « naviguer et négocier depuis le cap de Bonne-Espérance presque dans toutes les Indes et mers orientales », avec monopole du commerce lointain pour cinquante ans.

Plus que sa rivale anglaise, elle forme une véritable puissance dans l'océan Indien entre 1720 et 1740<sup>2</sup>, puis devient centrale dans les grandes spéculations boursières sous Louis XVI.

Sa création avait pour but de donner à la France un outil de commerce international avec l'Asie et de concurrencer les puissantes Compagnies européennes fondées au XVII<sup>e</sup> siècle, comme la Compagnie anglaise des Indes orientales et surtout la Compagnie néerlandaise des Indes orientales. Cependant, la guerre d'usure avec les Néerlandais puis le choc frontal avec les Anglais en Inde la conduiront à sa perte, après seulement un siècle d'existence.

Document 6 :

La " Déclaration du Roi portant établissement d'une Compagnie pour le commerce des Indes orientales ", fut donnée à Vincennes au mois d'août 1664 et fut enregistrée au Parlement le 1er septembre. Cette déclaration comprenait 48 articles. Trois mois après l'enregistrement, au Parlement, de la Déclaration du Roi devait avoir lieu une assemblée générale des actionnaires pour nommer les directeurs de la " chambre générale ". Les directeurs seraient choisis parmi les actionnaires de 20 000 L. au moins, et pour avoir voix à l'élection, il fallait prendre une part d'au moins 6 000 L.

## INDUSTRIE, COMMERCE.

### I. — DÉCLARATION DU ROY

Portant établissement d'une compagnie pour le commerce des Indes orientales, et en faveur des officiers de son Conseil et cours souveraines, intéressés en ladite compagnie et celle des Indes occidentales<sup>1</sup>.

Vincennes ... août 1664.

LOUIS, etc. Tous les soins et toute l'application que nous avons donnés jusqu'à présent à réformer les abus qui se sont glissés dans tous les ordres de nostre Estat, pendant la longue guerre que le feu roy, nostre très-honoré seigneur et père de glorieuse mémoire, et nous, avons esté nécessités de soutenir, nous paroissant clairement approuvés de Dieu, par le succès autant et plus favorable que nous pouvions désirer, que sa divine bonté veut bien donner à tous nos desseins; et estant fortement persuadé que nous ne pouvons répondre dignement aux grâces que nous recevons de sa main toute puissante qu'en donnant aux peuples qui sont soumis à nostre obéissance les mesmes marques de bonté paternelle que nous recevons de luy tous les jours, et en nostre personne et en celles de nostre famille royale; nous sommes convié d'autant plus à redoubler nostre travail assidu et sans relasche pour procurer à ces mesmes peuples le repos et le soulagement qu'ils ont si bien mérité de nous par les assistances qu'ils nous ont données pendant la durée d'une si longue guerre.

Et d'autant que nous connoissons clairement que la félicité des peuples consiste, non-seulement en la diminution considérable des impositions que nous leur avons accordée depuis deux ou trois années, mais beaucoup plus au rétablissement du commerce de nostre royaume, par le moyen duquel seul l'abondance peut estre attirée au dedans et servir non au luxe et à la profusion d'un petit nombre, comme celle qui provenoit cy-devant de la dissipation de nos finances, mais à se répandre sur le général des peuples au moyen des manufactures, de la consommation des denrées et de l'employ d'une infinité de personnes presque de tous âges et sexes que le commerce produit: ce qui concilie fort heureusement l'abondance des biens temporels avec celle des spirituels; vu que, par le travail assidu, les peuples sont éloignés de toutes occasions de mal faire, inséparables de la fainéantise;

Entre tous les moyens que nous avons souvent examinés pour parvenir à une si bonne fin, et après avoir fait plusieurs réflexions sur une matière de si grande estendue, nous nous sommes principalement attaché au commerce qui provient des voyages de long cours, estant certain, et par le raisonnement ordinaire et naturel, et par l'expérience de nos voisins, que le profit surpasse infiniment la peine et le travail que l'on prend à pénétrer dans les pays si éloignés; ce qui de plus est entièrement conforme au génie et à la gloire de cette nation, et à l'avantage qu'elle a, par-dessus toutes les autres, de réussir avec facilité en tout ce quelle veut entreprendre.

C'est ce qui nous auroit obligé d'employer tous nos soins à l'establisement d'une compagnie puissante pour faire le commerce des Indes orientales; et comme nous voyons une infinité de nos sujets de toute condition impatiens d'entrer dans cette compagnie, et de la former, auquel effet ils attendent une déclaration de nostre volonté pour la commencer et la conduire à une heureuse fin, nous ne pouvons retarder davantage à leur faire connoistre tout ce que nous sommes disposé de faire en cette occasion pour leurs avantages.

A ces causes, etc. . .

<sup>1</sup> Voir *Industrie*, pièce n° 17 et note.

## 2. Les différentes compagnies maritimes en Europe

### Document 1

#### Les grandes puissances commerçantes

Au XVII<sup>ème</sup> siècle, les Hollandais étaient les plus dynamiques : c'étaient les « rouliers des mers ». Au XVIII<sup>ème</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.

### Document 2

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.!

#### Les Compagnies des Indes occidentales

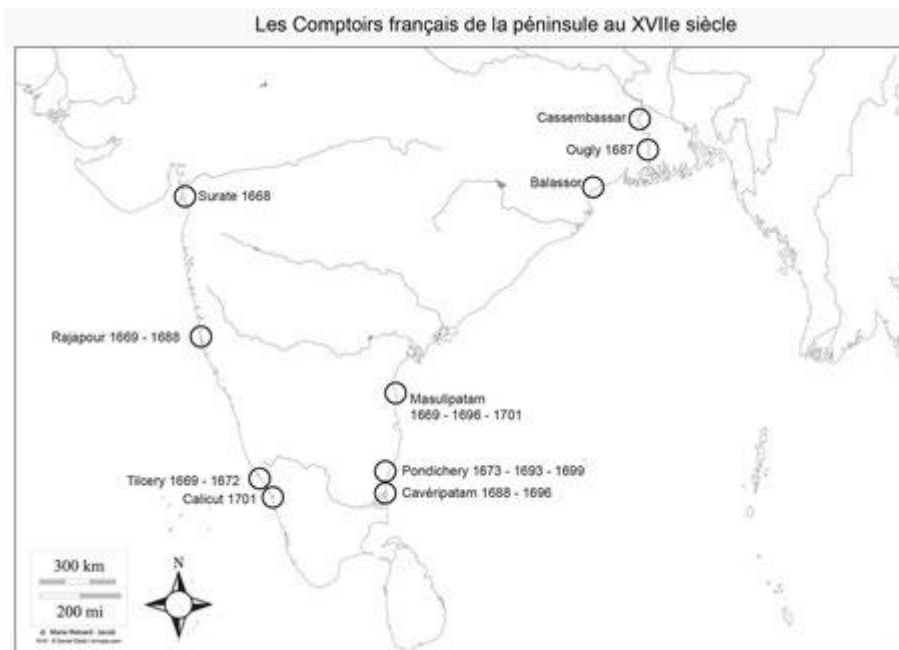
Ce sont les compagnies créées au XVII<sup>e</sup> siècle par les Français, Anglais et Hollandais, pour organiser et monopoliser le commerce entre Europe et Amérique. La brièveté de leur durée de vie peut surprendre (de 1664 à 1674 pour la Compagnie des Indes occidentales française) mais la raison est essentiellement financière : pour commercer avec l'Amérique et les îles de l'arc antillais, un armateur privé peut financer seul un aller et retour transatlantique qui s'effectue en moins de trois mois. Le voyage Europe/Asie/Europe immobilise les capitaux investis sur une très longue durée : il faut compter trois ans entre l'armement d'un navire, les recettes d'après ventes et le retour au port.

La **Compagnie des Indes orientales française** est fille du mercantilisme : c'est une compagnie de commerce dotée par le roi d'un privilège exclusif, elle possède des comptoirs et des postes fortifiés, elle entretient des relations diplomatiques. « *Il s'agit de procurer au royaume l'utilité du commerce d'Asie et d'empêcher que les Anglais et les Hollandais n'en profitassent seuls comme ils avaient fait jusqu'alors* », dit un directeur de la compagnie en 1708. Un port dédié à la Compagnie des Indes orientales est créé en Bretagne en 1666 : il s'agit de l'Orient (devenu Lorient)



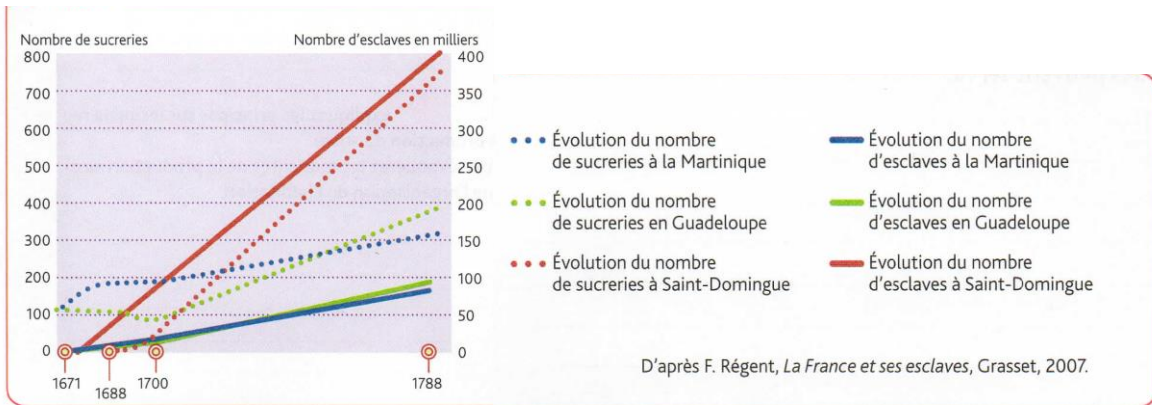
### Document 3 :

Blason de la Compagnie des Indes anglaise



### 3. Le fonctionnement d'une compagnie maritime

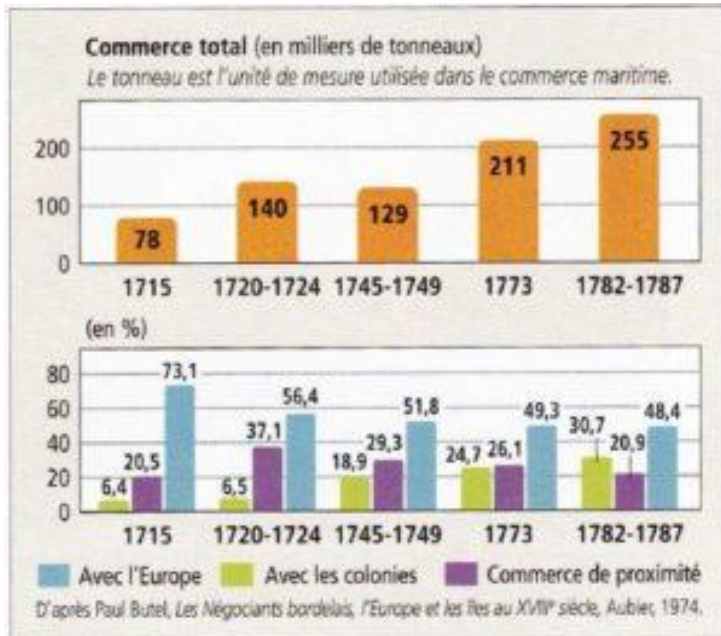
#### Document 1 : Évolution des sucreries dans les Caraïbes aux XVII et XVIII<sup>èmes</sup> siècles



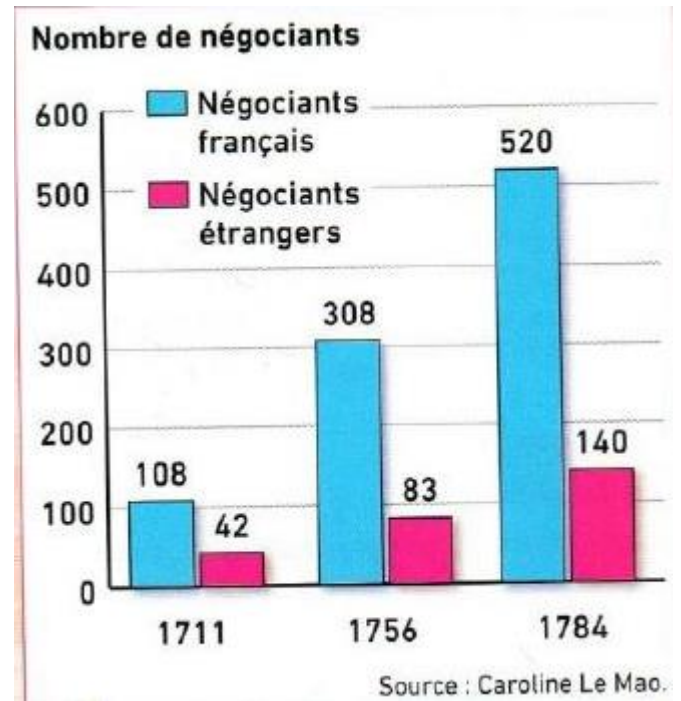
#### Document 2 : Les marchandises rapportées par la Compagnie des Indes

Produits	Vers 1710	Vers 1750	Fin du XVIII
Thé	100 000 livres (= 0.48 kg)	500 000 livres	2 millions de livres
Café		1.8 à 2 millions de livres	2 à 2.5 millions de livres
Porcelaine de Chine	150 000 pièces	200 000 pièces	300 000 pièces
Cotonnades et tissus	100 00 pièces	200 000 pièces	300 000 pièces
Cauris (coquillages servant de monnaie sur les côtes africaines)		200 000 livres	20 000 livres

Document 3



Document 4



Document 5

La création de la Compagnie des Indes participe de l'élaboration par Colbert d'un nouvel ensemble d'institutions, comme la *Chambre des assurances* maritimes, en 1668, puis d'un appareil de droit commercial, réglé par l'Ordonnance du commerce de 1673. Grâce à cette ordonnance, les notions de responsabilité, d'*intuitu personae*, de solidarité fixent désormais, entre les associés, les règles de fonctionnement des sociétés obligatoirement créées par des actes écrits, soumis à publicité. Mais, comme l'observent tous les historiens, les sociétés de capitaux ne sont pas visées par l'Ordonnance du commerce, d'où les nombreux désordres qui dureront pendant plus d'un siècle.

Toutefois, les grandes règles statutaires qui ordonnent le fonctionnement des grandes compagnies, premières véritables sociétés par actions, précisent déjà les modes de leur administration ou de leur gouvernance. Fondée avec un capital de 15 millions de livres, divisé en *actions* de 1 000 livres soumises à souscription publique, *la Compagnie des Indes orientales* est un exemple type des structures ultérieures qui traversent les années de la Révolution pour inspirer les grandes sociétés du siècle industriel.

...

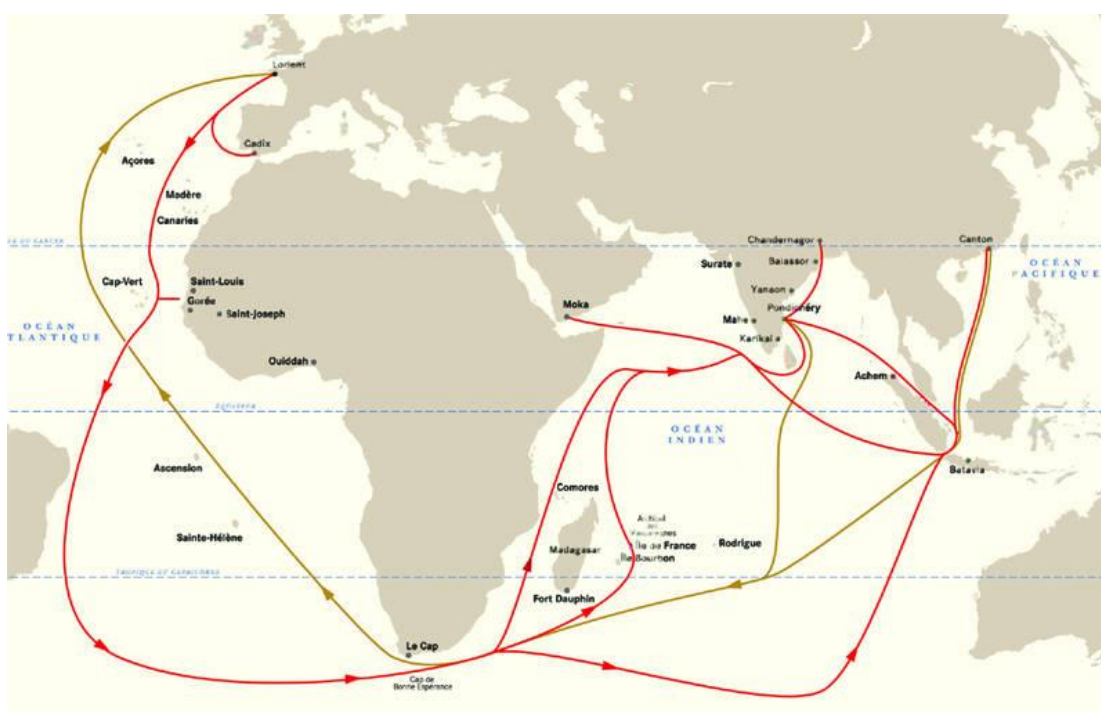
Lorsqu'il s'agit d'organiser l'administration intérieure de *la Compagnie des Indes*, Colbert reprend plus précisément l'exemple hollandais. Il institue des *Chambres particulières*, avec les souscripteurs des différentes villes et provinces de France, et une *Chambre de direction générale*, siégeant à Paris. Toutefois, le système de contrôle y est plus complexe qu'en Hollande car la Direction générale comprend aussi des Directeurs des Chambres particulières, tous élus pour un mandat de sept ans.

Une assemblée générale des actionnaires se tient tous les ans pour décider des grandes orientations et élire les Directeurs généraux du siège parisien. Les Chambres particulières se réunissent librement et décident librement des opérations de leur ressort mais elles soumettent semestriellement leurs comptes au contrôle de la Direction générale de Paris qui, de son côté, gère la répartition des profits annuels. La gestion des affaires courantes est partagée entre les Directeurs en trois Départements ou Collèges. Le premier, dit « du dedans du bureau », surveille la comptabilité et les décisions des assemblées, le second s'emploie à la part industrielle

(construction et armement des vaisseaux, etc.), le troisième à la part commerciale. Les statuts disposent avec précision des droits et obligations des actionnaires. Ni les directeurs ni les actionnaires ne sont tenus de fournir une somme supplémentaire de celle à laquelle chacun s'est engagé. De même, afin d'attirer les capitaux étrangers, il est précisé que le droit d'aubaine du Roi ne pourra s'appliquer aux actionnaires étrangers, même en cas de guerre avec le pays d'origine. Les directeurs ne sont pas personnellement responsables des dettes de la Compagnie et les titres des actionnaires ne peuvent être saisis par leurs créanciers pour leurs dettes particulières.

*Thiveaud Jean-Marie. Les grandes sociétés par actions et les compagnies coloniales de l'Europe des temps modernes du XVI-XVIIe siècle. In : Revue d'économie financière, n°55, 1999. L'Europe financière. Les finances du sport.*

## Document 6



Carte des escales, © Musée de la Compagnie des Indes, Ville de Lorient

De Lorient aux comptoirs d'Asie et retour, les voyages durent de 14 à 26 mois (dont 11 à 20 en mer) en fonction des aléas de la navigation, de la durée des escales, des routes empruntées. Cette navigation transocéanique obéit à un calendrier strict : les voiliers doivent en effet se plier à la loi des vents dominants. Au départ de l'Europe, l'appareillage se fait entre octobre et mars pour bénéficier de la mousson du sud-ouest qui souffle en océan Indien d'avril à octobre. Le retour depuis l'Asie se fait avec la mousson continentale qui souffle du nord à partir de janvier. Ce sont donc les vents d'Asie qui rythment les saisons commerciales des entrepôts de Lorient.

[...]



Après plusieurs mois de mer, les équipages sont atteints de scorbut, l'eau et les vivres s'épuisent. Des escales de plusieurs semaines au cap de Bonne-Espérance, à Bourbon (La Réunion) ou à l'île de France (Maurice) permettent de débarquer les malades, avitailler et réparer le navire, prendre des nouvelles, faire des affaires.

Les nouvelles routes maritimes sont à l'origine d'un accroissement fort et rapide des échanges contribuant à une meilleure interconnexion des mondes atlantiques, océanique indien et de la mer de Chine.

Les Européens intègrent initialement les circuits du commerce asiatique comme des acteurs mineurs avant de construire une puissante infrastructure navale, les compagnies des Indes, pour assurer les relations commerciales maritimes entre l'océan indien, la mer de Chine méridionale et l'Europe. L'impact en Europe est considérable. On assiste alors à un bouleversement de la culture matérielle et à la naissance de la société de consommation. Il s'agit de produits de luxe et non de première nécessité mais qui vont devenir des produits de base des gens ordinaires en raison de leur caractère addictif que ce soit les boissons sucrées (thé, café) ou que ce soit les textiles de coton imprimé ou les mousselines et les porcelaines indissociables de la mode du thé et du café, au point de susciter leur importation par contrebande. Ils vont contribuer à l'industrialisation de l'Europe dans le cadre d'un processus de captation des techniques, on dirait aujourd'hui une « délocalisation à l'envers ». Mais il n'est pas possible d'isoler le commerce asiatique du commerce antillais et hispano-américain. Le succès de la consommation des thés et café est indissociable de celui du sucre et de la traite des noirs.

4. Les ports français

Document 1



Document 2

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.

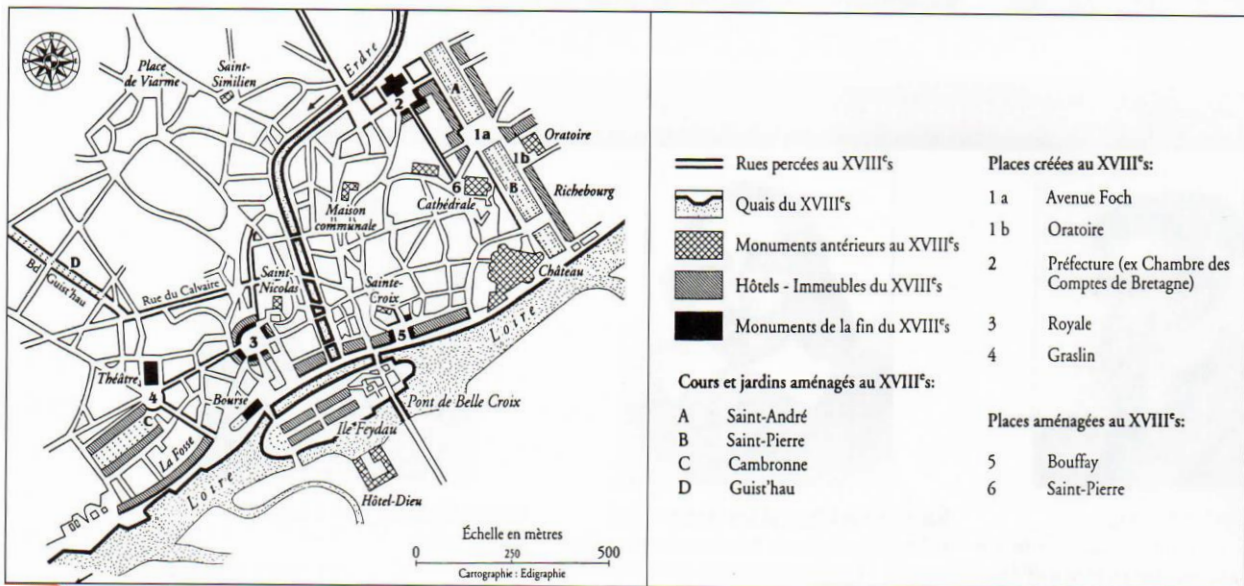
- En France, Nantes s'enrichit grâce au « commerce triangulaire », Bordeaux décuple son trafic commercial. Mais les tentatives d'implantation coloniale en Inde ou au Canada sont contrecarrées par les Britanniques. La France doit se contenter de cinq comptoirs en Inde, de quelques îles aux Antilles et dans l'océan Indien, ainsi que de l'embouchure du fleuve Sénégal.

Document 3 : Projet d'armement d'un navire à Nantes (1765)

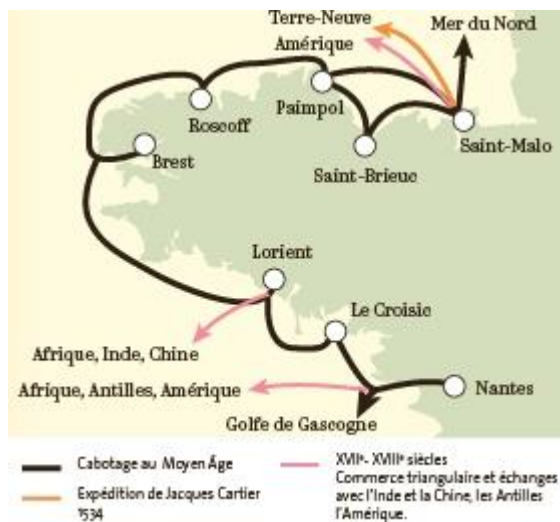
Personne n'ignore l'étendue et l'importance du commerce des colonies. Les retours qui furent faits en sucre, café, cotons indigos, bois de teintures surpassèrent 120 millions. Deux objets font la base de cet important commerce, les esclaves noirs que nous y portons d'Afrique et les marchandises que nous y envoyons pour les besoins des colons, habitants et négociants. Le commerce de Guinée est le point principal. On y traite et introduit dans nos colonies 15 à 16 000 noirs dont la vente monte environ à 20 millions argent de l'Amérique; ce qui produit 15 ou 16 millions de livres tournois de retour en France.

Projet d'armement d'un navire, Nantes, 1785, Archives Nationales.

Document 4 : Plan de Nantes à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle



Document 5 :



<https://www.letelegramme.fr/festival/panoramas/transport-maritime-pourquoi-les-cargos-nous-snobent-17-10-2019-12408458.php>

Document 6

**A**u XVIII<sup>ème</sup> siècle, en France, « la construction navale tire [...] trois secteurs industriels, celui de la corderie, celui des toiles à voile, enfin le domaine de la métallurgie des canons et des ancres [développés] dans les villes portuaires ou en amont sur les fleuves. [...] Les villes portuaires contribuent par leur artisanat à constituer les cargaisons d'exportation. Elles sont aussi au cœur du développement d'industries de traitement des produits de consommation importés des colonies. Elles sont stimulées par l'innovation culturelle dans le nouveau goût, mais là encore la localisation ne peut répondre au seul impératif du lieu de réception de la marchandise brute. En effet, d'autres facteurs interviennent et notamment celui d'un marché de luxe. La mode du sucre et du sucré a multiplié les raffineries dans les ports de l'Atlantique trafiquant avec les Antilles ou recevant des réexportations. Le Havre en a quatre, Dunkerque une, Bordeaux entre 22 et 30. [...] La filière pêche génère aussi à terre des activités pour la confection des outillages de pêche, la maintenance et le traitement du poisson. »

*Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique : 1690-1790, Gérard Le Bouëdec, éd. Armand Colin, 1997.*

## Document 7

Aux XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles, l'essor des grands commerces transocéaniques provoque une profonde évolution de la hiérarchie des ports français et un phénomène de concentration au profit de quelques organismes majeurs. Nantes appartient assurément au même titre que Bordeaux, Marseille ou Le Havre-Rouen à cette catégorie des grands ports de commerce du royaume durant le dernier siècle de l'Ancien Régime. L'affirmation de ces places d'envergure mondiale s'accompagne d'une tutelle croissante exercée sur les havres situés dans leur environnement immédiat, entraînant la constitution de véritables « aires portuaires maritimes ».

<https://journals.openedition.org/nuevomundo/69935>

## Annexe : Document 8

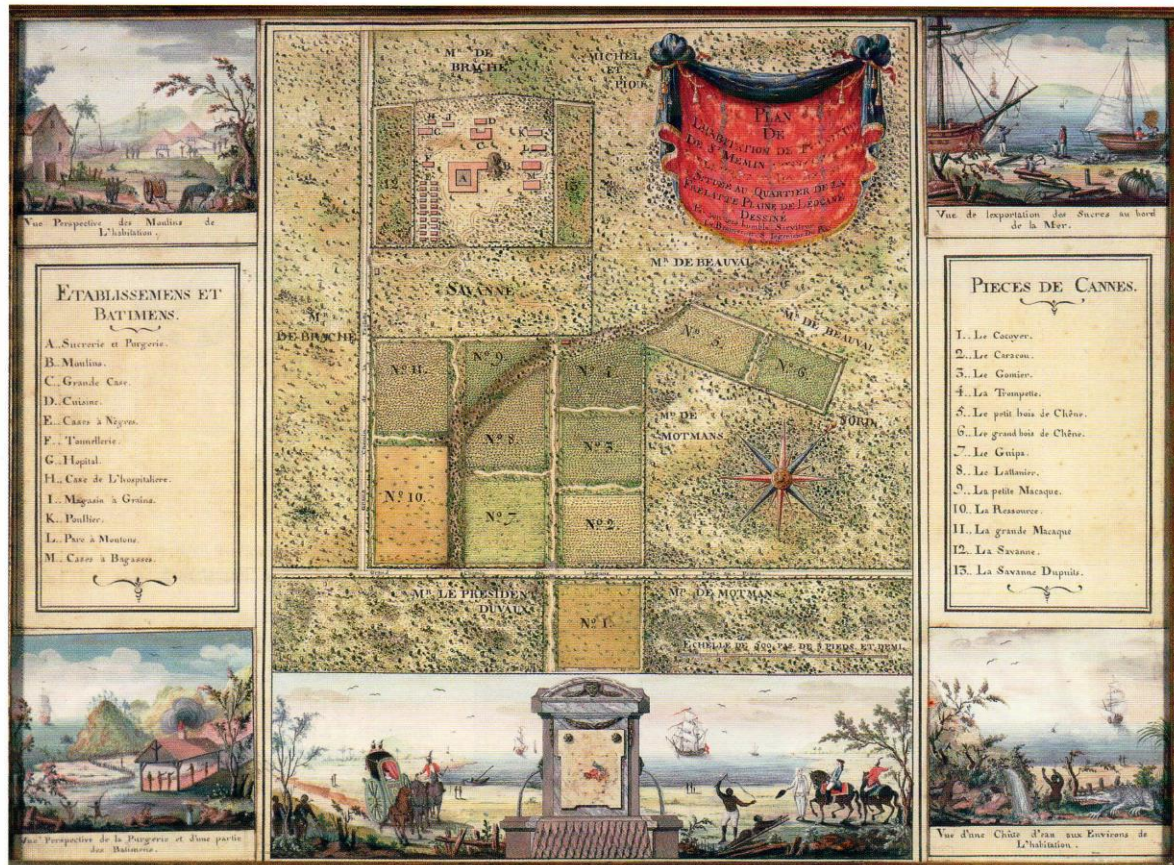


Giovanni Canaletto, La Tamise et la City, huile sur toile, 1747

*Explication de l'illustration : Forte de 600 000 habitants vers 1700, Londres est alors la ville la plus peuplée d'Europe. Capitale politique du Royaume-Uni et de son empire colonial, elle s'impose comme le premier port mondial au XVIII<sup>ème</sup> siècle. La Tamise, véritable bras de mer intérieur, permet la remontée des plus gros navires jusqu'à son port fluvial.*

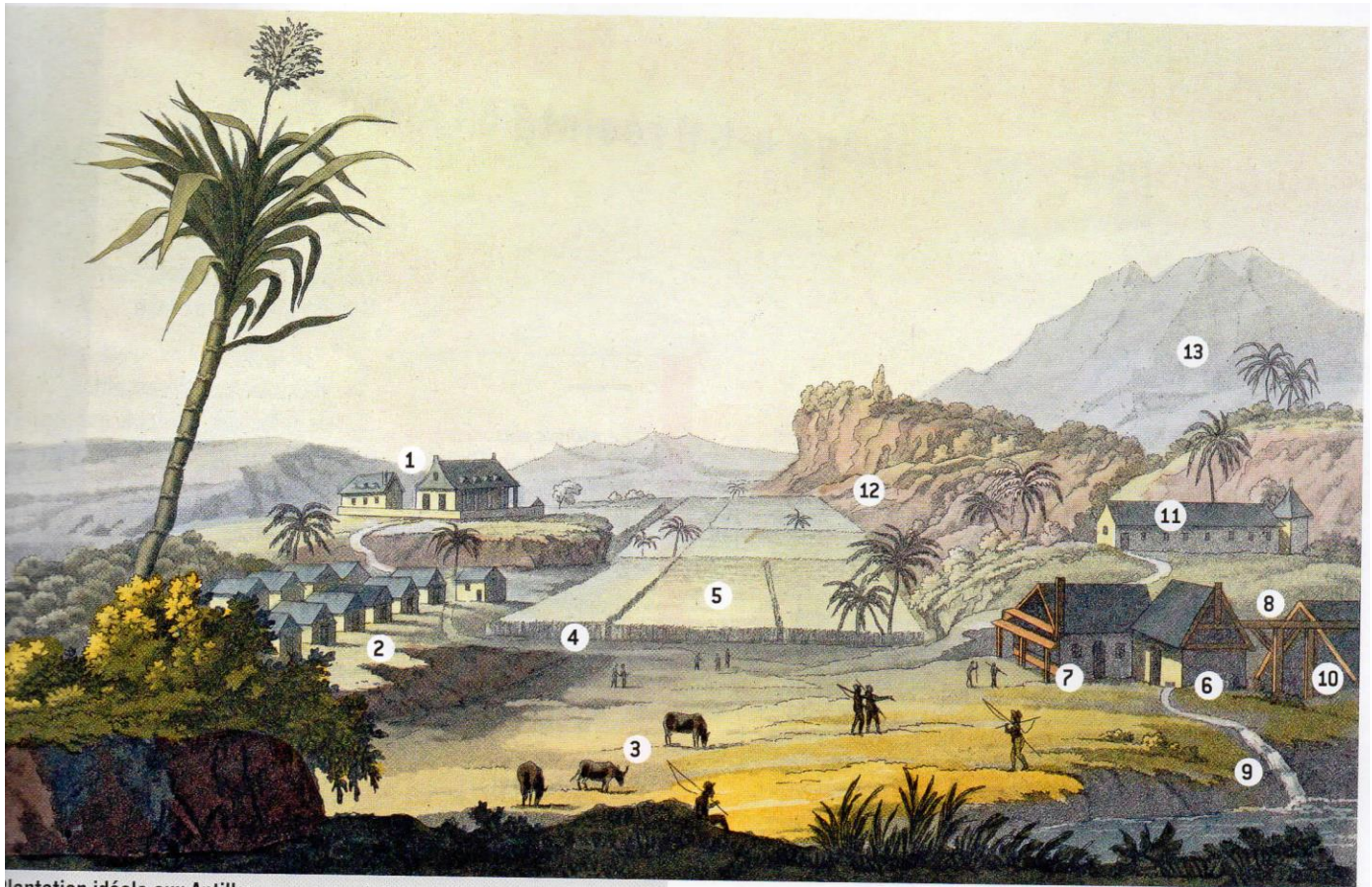
5 Les plantations

Document 1



1 Plan de l'habitation de Févret de Saint-Mémin à Saint-Domingue, S. de Beauvernet, fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Document 2



Plantation idéale aux Antilles, gravure d'après l'*Encyclopédie* (1751-1752), vers 1830.

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <p><b>1.</b> Maison du maître ou « grande case » et ses dépendances</p> <p><b>2.</b> Cases nègres</p> <p><b>3.</b> Savanes ou pâturages</p> <p><b>4.</b> Lisière ou haie séparant les savanes des pièces de canne à sucre</p> <p><b>5.</b> Pièces plantées en canne à sucre</p> | <p><b>6.</b> Moulin à eau (destiné à écraser les cannes pour en extraire le suc appelé « vesou »)</p> <p><b>7.</b> Sucrière avec sa cheminée et son hangar pour les fourneaux (destinés à cuire le vesou pour le transformer en sucre)</p> <p><b>8.</b> Gouttière qui conduit l'eau du canal sur la roue du moulin</p> <p><b>9.</b> Décharge de l'eau du moulin</p> | <p><b>10.</b> Case à « bagasses » (cannes à sucre écrasées)</p> <p><b>11.</b> Purgerie (grand magasin, pourvu de nombreuses ouvertures d'aération, servant à mettre les pains de sucres pour les purger de leur sirop superflu) et étuve pour faire sécher les pains de sucre</p> <p><b>12.</b> Terres plantées en manioc, bananiers, etc.</p> <p><b>13.</b> Mornes (collines ou montagnes aux Antilles)</p> |
|---|---|--|

Réaliser un plan de cette plantation.

### 3 Le Code noir (1685)

*Article 12* - Les enfants qui naîtront des mariages entre esclaves seront esclaves et appartiendront aux maîtres des femmes esclaves et non à ceux de leurs maris, si le mari et la femme ont des maîtres différents. [...]

*Article 38* - L'esclave fugitif qui aura été en fuite pendant un mois, à compter du jour que son maître l'aura dénoncé en justice, aura les oreilles coupées et sera marqué d'une fleur de lys une épaule; s'il récidive un autre mois pareillement du jour de la dénonciation, il aura le jarret coupé, et il sera marqué d'une fleur de lys sur l'autre épaule; et, la troisième fois, il sera puni de mort.

### 4 Le décret du 16 Pluviôse an II (4 février 1794)

La Convention Nationale déclare que l'esclavage des Nègres dans toutes les colonies est aboli : en conséquence, elle décrète que tous les hommes, sans distinction de couleur, domiciliés dans les colonies sont citoyens français, et jouiront de tous les droits assurés par la constitution.

Elle renvoie au Comité de Salut public pour lui faire incessamment un rapport sur les mesures à prendre pour assurer l'exécution du présent décret.

Visé par les Inspecteurs, signé Auger, Cordier et SE Monnel,  
Centre historique des Archives nationales, (extrait).

### 5 Le décret du 30 mai 1802 (extrait)

Au nom du peuple français,  
Bonaparte, premier Consul, proclame loi de la République le décret suivant, [...]

*Art. 1* - Dans les colonies restituées à la France, en exécution du traité d'Amiens du 6 germinal an dix, l'esclavage sera maintenu conformément aux lois et règlements antérieurs à 1789.

*Art. 2* - Il en sera de même dans les autres colonies françaises au-delà du Cap de Bonne Espérance.

*Art. 3* - La traite des noirs et leur importation dans les dites colonies auront lieu conformément aux lois et règlements existants avant la dite époque de 1789 [...]

**Document 6** : Lettre des gérants des plantations Mauger de Saint Domingue à leur propriétaire

« 6 février 1776.

Il vous est absolument essentiel de mettre dans le courant de cette année sur votre habitation des Vérettes 12 Nègres, 12 mulets et 12 bœufs à cabrouet<sup>1</sup>, sans quoi il ne vous sera pas possible de soutenir les revenus de cette habitation autant que nous le désirerions de 300 milliers de sucre. [...] Il convient aussi d'acheter deux jeunes Nègres pour remplacer la Nègresse Rosalie, lesquels sont destinés à faire des indigotiers<sup>2</sup> pour l'habitation du Vieux-Bac.

15 septembre 1777.

Vous me marquez, Madame, que vous perdez plus de Nègres que sur l'habitation d'en bas [l'indigoterie]. Je conviens que cette habitation enterre plus de Nègres. Les travaux des sucreries sont plus pénibles que ceux des indigoteries. Les veillées seulement contribuent à écraser les Nègres. La fouille d'une pièce de cannes est un travail très dur. Les anciens forts Nègres que j'ai connus ici très vaillants sont aujourd'hui fatras<sup>3</sup> par la continuation du travail. Il n'y a pas de comparaison des travaux d'une sucrerie à ceux d'une indigoterie. Ce qui fait encore paraître que les Nègres d'ici ne se soutiennent pas, c'est que l'habitation ne fournit pas d'enfants. Il n'y a eu cette année que deux Nègresses qui ont produit deux enfants, morts après des couches très laborieuses. »

**G. Debien, *Sur les plantations Mauger, enquêtes et documents, tome VI, Université de Nantes, 1981.***

1. Charrette destinée à transporter les cannes à sucre.

2. Plante dont on extrait une teinture bleu foncé (indigo).

3. Déchet, en créole.



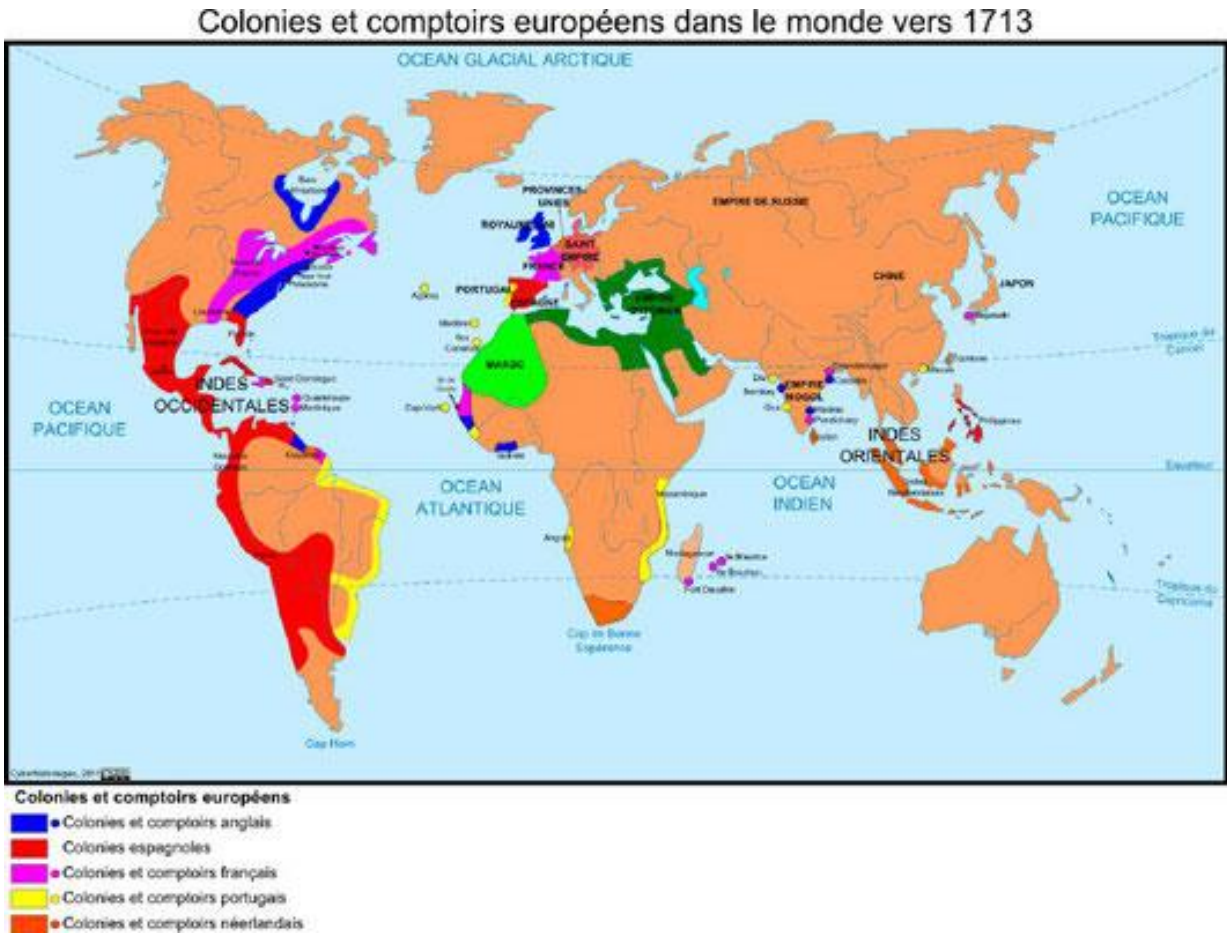
Annexe : Document 7



Le châtimeut des quatre piquets, peint par Verdier (Menil Foundation) /

6. Les conséquences du développement du commerce maritime au XVIIIème siècle

Document 1



Document 2 : L'histoire du chocolat, William Lamy

<https://www.youtube.com/watch?v=PqUD5hiffFA>



Portrait de l'épouse du négociant et armateur\* Dominique Deurbroucq (Nantes )

Document 3



**Théière en faïence de Marseille - XVIIIe siècle**

<https://www.anticstore.com/theiere-faience-marseille-xviiieme-siecle-25232P>

Document 4



Papier peint du XVIII<sup>EME</sup> siècle

Les papiers peints chinois, appelés « papiers des Indes » parce qu'ils étaient transportés par les bateaux des Compagnies des Indes hollandaise, anglaise et française, étaient destinés à orner les paravents ou les écrans, ou encore à être assemblés sur les murs. Les premiers papiers chinois peints à la main seraient arrivés en Angleterre à la fin du XVI<sup>EME</sup> siècle. Peu d'entre eux auraient atteint les colonies nord-américaines, puisqu'ils devaient d'abord transiter par les métropoles où ils étaient recherchés. Très coûteux, ils servent rapidement de modèle pour une production plus accessible qui se développe en France et

en Angleterre. Les papiers peints européens se couvrent de motifs de fleurs et d'oiseaux et présentent des décors plus élaborés que ceux de la production chinoise.



Détail du papier peint de la maison Estèbe, Place royale, Québec.

Document 5



Les indiennes désignent des étoffes de cotons, souvent fines et légères aux imprimés de couleurs vives et gaies. Ces cotonnades furent importées en France depuis les Indes au XVI<sup>e</sup> siècle, plus d'un siècle avant que la France y fondât ses comptoirs commerciaux. Contrastant avec les tissus présents sur le territoire, en laine, lin et soie pour les plus raffinés, leurs motifs et coloris, leur souplesse, leur facilité de lavage aussi, suscitèrent un engouement parmi les nouvelles classes commerçantes en essor.

[...]

Les motifs, d'abord faits à la main, firent peu à peu l'objet de procédés mécaniques d'impression sur textile. Mais c'est le processus général de fabrication d'indiennes, aux étapes agencées et aux multiples lavages de toiles, qui amorça un processus proto-industriel de segmentation des tâches, d'innovations techniques et d'investissements de capitaux. Cette production qui essaima en Europe aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles est considérée comme le préambule de la grande révolution industrielle britannique du textile qui prit son essor dans la région de Manchester vers la fin du XVIII<sup>e</sup>. Mais avant Manchester, la capitale européenne du coton était Mulhouse, en Alsace.

Les indiennes amorcèrent aussi une consommation. Et elles connurent un tel succès, immédiat et croissant, que leur concurrence fut naturellement préjudiciable aux industries textiles traditionnelles, et d'abord les soieries lyonnaises et les drapiers de Normandie, et avivèrent de surcroît une guerre commerciale dès la moitié du XVII<sup>e</sup> siècle. La France et l'Angleterre s'interdirent respectivement leurs importations de textiles. La France créa la Compagnie des Indes orientales dont l'une des missions serait le contrôle de l'importation des textiles indiens, qui perdurait malgré ses imitations locales.

En 1686, Louvois, ministre de Louis XIV, prohiba l'importation d'indiennes et leur fabrication, ou toute fabrication de toiles les imitant, et ce jusqu'en 1759 ! Or rien n'y fit, la vogue des indiennes n'en fut que plus grande, et quoique des dames en portant en fussent parfois dévêtues en place publique. La contrebande, les centres de production en lisière de la frontière, les statuts commerciaux des zones franches, tout fut au profit des indiennes, courues et arborées au fil d'une mode séculaire qui ne passait pas, attisée même par son interdiction. Les étoffes de coton imprimées ou peintes aux couleurs vives symbolisèrent même parfois une opposition au pouvoir royal.

En 1760, Christophe-Philippe Oberkampf et Antoine de Tournes fondent à Jouy-en-Josas la Manufacture Oberkampf, où seront fabriquées les célèbres toiles de Jouy, encore reproduites de nos jours.

Et bientôt pousseront les plantations de coton du Nouveau Monde, avec de nouvelles rivalités et l'odieuse traite des esclaves africain. Mais avant cette nouvelle géographie mondiale de la production cotonnière, l'arrivée des indiennes en Europe aura préfiguré un schéma économique moderne, par sa production préindustrielle, par sa consommation et la mode qui la soutint, et par la dimension internationale de sa diffusion.

<http://www.diptyqueparis-memento.com/fr/les-indiennes/>

### **Document 6**

Au XVII<sup>e</sup> siècle, l'expansion maritime et commerciale européenne se heurte à la difficulté d'organiser les flux mondiaux de marchandises (épices, thé, café, tissus, porcelaines, métaux précieux...). Les voyages demeurent dangereux pour les marins et les investisseurs ; les ambitions commerciales anglaises, hollandaises ou françaises nécessitent des moyens financiers gigantesques qui ne sont plus à la portée des particuliers.

Le commerce intensif avec l'Orient (Indonésie, Inde, Chine...) devient l'apanage de sociétés de négociants qui dépendent d'une charte par laquelle l'État leur accorde des privilèges, tout en maintenant un droit d'intervention. Tel est le cas des compagnies des Indes orientales hollandaise (VOC), fondée en 1602, et anglaise (EIC), née en 1600 et rénovée en 1613. La Compagnie des Indes orientales française est créée par Colbert en 1664 : c'est une société de financiers dont le statut est calqué sur celui des manufactures royales. Les compagnies des Indes disposent de monopoles de commerce et de droits régaliens : administration, impôts, monnaie, armée... L'État conserve un droit de regard car ces compagnies constituent un moyen de mettre en valeur des territoires nouvellement acquis.

<https://www.futura-sciences.com/sciences/questions-reponses/histoire-t-on-cree-compagnies-indes-9085/>

**BILAN**

**Les dates clés :**

1492 : Découverte de l'Amérique par Christophe Colomb pour le compte de l'Espagne

1519 : Début du tour du monde (circumnavigation) du portugais Magellan

1535 : Le français Jacques Cartier remonte le Saint-Laurent au Canada

1620 : Arrivée au Cap Cod des anglais du Mayflower

1626 : Les hollandais fondent la Nouvelle Amsterdam sur l'île de Manhattan

1494 : Traité de Tordesillas

1550-1551 : La controverse de Valladolid

1602 : Fondation de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales (VOC)

1664 : Création de La Compagnie française des Indes orientales

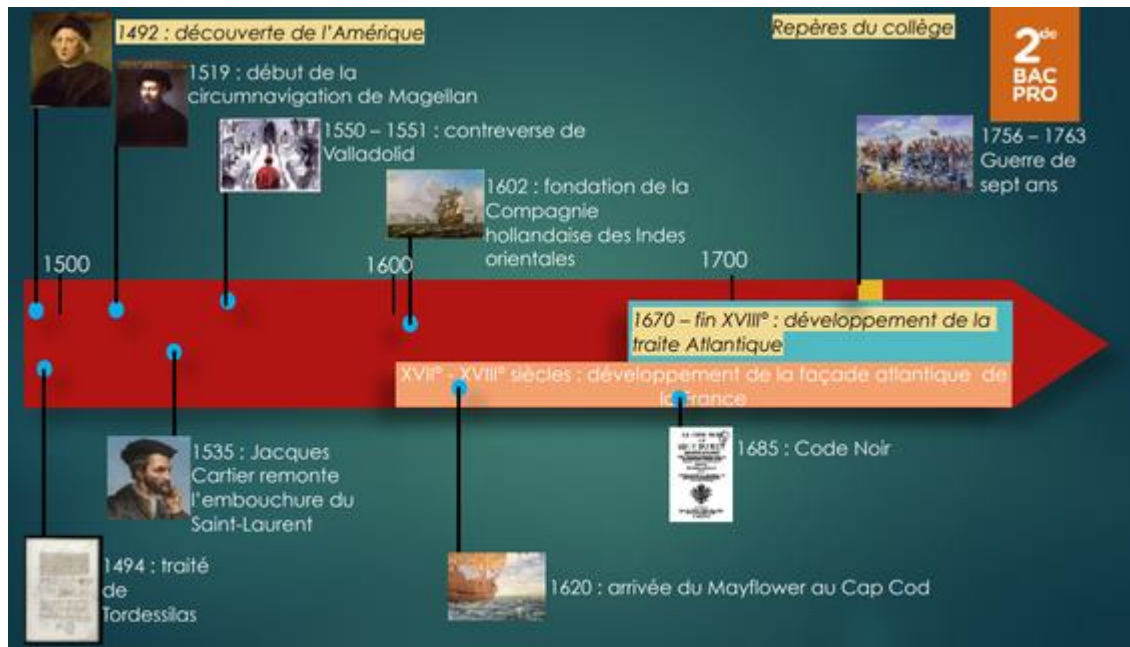
1670 - fin XVIIIe : Développement de la Traite atlantique

1685 : Colbert fait écrire le Code noir qui régleme l'esclavage sous Louis XIV

XVIIe - XVIIIe : Développement de la façade atlantique de la France

1756-1763 : Guerre de 7 ans entre la France et l'Angleterre

**Les mots clés :** Colonisation, traite atlantique, routes maritimes, esclaves, compagnie de commerce.



## Guerre d'affrontement entre deux impérialismes

**2<sup>de</sup> BAC PRO**

Une guerre en plusieurs phases et plusieurs théâtres d'opération en parallèle

**Canada :** Conquête britannique de 1758 à 1760. Prise de Québec en 1760



**Caraïbes :** Attaque britannique. Ils s'emparent de toutes les îles en 1762

**Indes :** Attaque britannique contre les comptoirs français des Indes (1757 – 1762) et siège de Manille aux Philippines en 1762



**Continent européen :** un front en Europe centrale (la Silésie) et en Europe occidentale (affrontement naval franco-britannique et la bataille pour le Hanovre).



**1763 : Traité de Paris**

**Prééminence anglaise dans le monde atlantique grâce à sa puissance navale**

**La France perd son empire colonial.** Affaiblissement de l'influence française

**Epuisement des finances de l'ensemble des belligérants**

**Pour les colonies d'Amérique :** le coût de la guerre pour les Anglais enclenche un tour de vis fiscal à l'égard des 13 colonies à l'origine de la révolte des 13 colonies en 1775-1776

**Elle enclenche un mouvement de contestation également dans les îles comme à Saint-Domingue en 1769**



