

Chapitre I

L'Atlantique, un espace, un temps, voire une expérience, pour les Européens

« L'aventure maritime pousse à la conquête et à l'affrontement, elle déterritorialise les puissances en les engageant dans des rivalités coloniales, mais en même temps elle provoque la transformation en profondeur des économies terriennes et des visions mercantilistes : elle accélère la différenciation de l'Angleterre par rapport aux royaumes continentaux, à la France, à l'Espagne, à la Hollande (Provinces-Unies). Les écarts régionaux et urbains se creusent alors entre les zones et les villes touchées par la mobilité et portées à la croissance par les vertus du commerce que théorisent les philosophes de Montesquieu à Adam Smith. »¹

Ce qui signifie que l'espace océanique atlantique — ouvert aux intérêts européens dès le XVI^e siècle, mais re-modélisé au XVIII^e siècle par la croissance maritime — ne se limite pas à l'océan, à ses mers bordières et à ses rivages : les arrière-pays — notamment les zones d'estuaires — sont parties intégrantes de cet espace. Ainsi celui de Bordeaux se constitue-t-il de la plus grande partie du Bassin Aquitain ; celui de Hambourg de toute l'Allemagne centrale et orientale. Les Provinces-Unies tout entières, voire l'Angleterre, pouvant même aussi être considérées comme un espace maritime ! L'océan ne serait-il pas alors qu'une métaphore de l'interface entre l'Eurafrique et l'Amérique ? De fait, la mer n'existe réellement qu'à travers les activités qui se déroulent entre ses rives, et les sociétés littorales qui y vivent.

Ainsi convient-il de penser l'Atlantique en termes de systèmes maritimes, mettant en jeu des ports et leurs avant/arrière pays, des itinéraires maritimes, des navires et des hommes, des capitaux, et des institutions d'encadrement (mises en place par l'État ou/et par les autorités coloniales). Systèmes maritimes qui, de part et d'autre de l'Atlantique, s'articulent les uns avec les autres au XVIII^e siècle, alimentant un processus de planétarisation des échanges... de mondialisation ! Ainsi, par ailleurs, qu'une aggravation des rivalités politiques et une multiplication des conflits inter-européens : combien de guerres au XVIII^e siècle en Europe ! Si, au XVII^e siècle, ce sont les Provinces-Unies et l'Angleterre qui s'opposent (trois guerres, entre 1651 et 1674, sont nécessaires pour les départager) ; au XVIII^e, les relations internationales en Europe sont dominées par l'affrontement sur mer de l'Angleterre et de la France principalement. La possession de l'arme maritime est en effet installée au cœur des dispositifs de défense et d'expansion des États...

1. D. Roche, préface à l'ouvrage de Liliane Hilaire-Pérez, *L'expérience de la mer – Les Européens et les espaces maritimes au XVIII^e siècle*, 1997.

L'Atlantique, un espace

Un espace d'abord maritime dont les Européens ont du apprendre la géographie, depuis le XV^e siècle. Traverser l'Atlantique supposait en effet de connaître le système de ses vents et courants. L'aller vers l'Amérique devait obéir à la circulation des alizés, ces vents rapides de nord-est dans l'hémisphère nord, qui reçurent ainsi le surnom de *trade-winds*. Et le retour vers l'Europe, favorisé d'abord par le courant du Gulf Stream, à celle des grands vents d'Ouest, ces vents forts qui balayaient les latitudes tempérées. Dans l'hémisphère sud, les navigateurs devaient utiliser, en direction du sud de l'Afrique, les « quarantièmes rugissants » — vents turbulents et froids circulant d'ouest en est entre les quarantième et cinquantième degrés — après être partis plein sud-ouest et avoir utilisé le courant du Brésil pour longer vers le sud la côte américaine (les alizés sont en effet contraires dans l'hémisphère sud)...

La configuration très découpée de l'Atlantique a permis aux navigateurs d'y trouver les sites propres à développer une intense vie maritime. Il sépare les deux masses continentales que sont l'Eurafrique et l'Amérique ; et s'étrangle à hauteur de l'Afrique occidentale et du Brésil : l'Atlantique se voit ainsi divisé en deux parties ouvertes sur les pôles de part et d'autre de l'Equateur.

L'Atlantique-Sud constitue le plus vaste espace marin vide de terres, avec comme seule présence en son centre, du nord au sud, les îles d'Ascension, de Sainte-Hélène et de Tristan da Cunha — escales utiles à la navigation vers l'océan Indien.

L'Atlantique-Nord est plus accueillant, du fait du grand nombre d'îles qui facilitent sa traversée, et de mers bordières qui le rattachent aux continents. Les plus utiles se trouvent à l'est de l'Atlantique nord : la richesse halieutique se combine avec les facilités de transport des hommes et des produits vers l'intérieur du continent. Certes, la Manche et la mer du Nord sont des mers dangereuses pour la navigation : brumes fréquentes et fortes tempêtes ; ainsi que forts courants et bancs de sable en mer du Nord ; mais, malgré une faible salinité qui favorise la congélation, la pêche au hareng y est florissante. La Baltique, qui s'ouvre sur la mer du Nord par une série de détroits (dont le Sund), est également peu salée, prise l'hiver par les glaces, et bordée par une banquise au voisinage des côtes : sa richesse halieutique est plus faible, mais elle constitue le principal débouché de l'Europe du Nord. Par ailleurs, dans ces mers bordières se jettent de grands fleuves européens, Elbe, Rhin, Escaut, Seine : leurs ports se sont assurés la maîtrise d'un riche arrière-pays, de Hambourg à Rouen-Le Havre.

L'Atlantique tropical oriental est appelé la « Méditerranée atlantique ». Ces archipels que connaissaient déjà les Anciens¹, se succèdent sur près de 1 000 km au large de l'Europe et de l'Afrique, des Açores aux Canaries, constituant pour la

1. Comme l'atteste la présence de monnaies puniques aux Açores...

navigation transatlantique des étapes essentielles. C'est à Madère ou aux Canaries que les navires rencontraient à l'aller les alizés et les courants qu'ils poussent ; aux Açores, les vents d'ouest du retour — c'est la volta qu'avait inventée Christophe Colomb. Grâce aux alizés, la navigation de Madère et des Canaries jusqu'aux Antilles était relativement plus rapide qu'entre l'Europe et ces archipels. Lesquels offraient par ailleurs aux navigateurs tant les vivres frais que la possibilité de réparer leurs bâtiments...).

L'Atlantique tropical occidental, constitué de la mer des Caraïbes prolongée au nord par le golfe du Mexique, est barré par l'arc antillais, chapelet d'archipels s'étirant sur plus de 2 000 km de l'île de Trinidad à la presqu'île de Floride. Ce fut le premier domaine des découvreurs, avant de constituer l'aire de la flibuste, puis de la plantation sucrière — la flibuste ayant fourni le capital et les esclaves nécessaires à l'économie sucrière...

Un espace atlantique dont les Européens ont forgé l'identité, en le sillonnant de part et d'autre, et en en faisant un nouvel enjeu de puissance à partir de la fin du XVI^e siècle. F. Braudel¹ a brillamment montré que l'Europe avait changé de centre de gravité entre le XV^e et le XVIII^e siècle : de la Méditerranée — mise peu à peu ainsi « hors la grande histoire » — il est remonté au XVII^e siècle vers l'ouest et le nord, pour se positionner au XVIII^e sur le Nord-Ouest atlantique. La guerre anglo-espagnole qui couvre les années 1580-1590 n'avait-elle pas eu pour enjeu la maîtrise de l'Atlantique ?

Les Ibériques et la mer

Dès le premier XIV^e siècle, derrière la (re)découverte des archipels euro-africains par ces marchands de l'Europe méditerranéenne que furent en particulier les Génois, les Basques, les Ibériques des Baléares, de Castille et d'Aragon, et surtout du Espagne, se tournèrent vers l'Atlantique. Les Portugais, mal dotés en ressources naturelles, occupent Madère et les Açores dès les années 1440, puis lancent leurs caravelles, instrument portugais par excellence, à la découverte des côtes africaines puis du Brésil. Les Castellans profitèrent, eux, de l'abandon des Canaries par les Génois : les expéditions du Normand Béthencourt au début du siècle les ayant données au roi de Castille qui en avait avancé les fonds, et le pape ayant ensuite reconnu les droits de celui-ci. Ce sont eux aussi qui tireront profit du projet du Génois Colomb à la fin de ce même siècle, qui leur ouvrit l'Atlantique tropical occidental et ses rivages. La douceur du climat et la richesse des sols des archipels du proche-Atlantique y permettaient la culture des céréales, vite relayée par celle de la canne à sucre, notamment à Madère, moins abondamment aux Canaries, grâce à l'abondance de main-d'œuvre autochtone... rapidement décimée toutefois. Mais à partir de là, Portugais et Castellans mirent en place des modèles d'expansion coloniale bien différents. L'empire portugais est le résultat d'une politique maritime et

1. F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 1966.

commerciale méthodiquement développée, il se présente comme une succession de comptoirs installés sur des routes commerciales préexistantes (arabes notamment). L'empire espagnol, lui, est plus continental et terrien : les Caraïbes ont été vite désertées, les indigènes ayant été là aussi décimés, et les colons des Antilles s'étant déversés massivement sur le continent. Quoi qu'il en soit, l'expansion outre-Atlantique des Ibériques a alimenté un commerce maritime en rapide expansion. L'agriculture de plantation dans les possessions espagnoles (sucre, puis cacao, puis tabac et café) souffrant de la concurrence du Brésil portugais et des Antilles nord-européennes, c'est l'économie minière qui fut le moteur des échanges. Les mines d'or de Colombie d'abord, puis d'argent de Nouvelle Espagne (Zacatécas) et du Pérou (le Potosi) à partir du milieu du XVI^e siècle, déversèrent leurs richesses sur la Castille dont les achats permirent d'en inonder l'Europe du Nord... Au Brésil, de rares Portugais (et leurs concurrents néerlandais, anglais ou français !) se lançèrent dans le trafic du bois *Brasil* dont on avait vite découvert le pouvoir colorant (rouge comme une braise — d'où *Brasil*), et qui ne se trouvait qu'à 35 jours de Lisbonne. Puis, au second XVI^e siècle, au cycle du bois succéda le cycle du sucre — si prisé alors des gourmets européens. Les planteurs du Brésil disposèrent alors de plusieurs avantages sur leurs concurrents de Madère, des Canaries, des Açores et du Cap-Vert : le climat, les sols, l'étendue, et enfin la main-d'œuvre, indigène, puis noire. C'est ainsi que quelques 120 000 esclaves d'Afrique s'abattirent sur les plantations du Pernambouc (arrière-pays de Recife) — ils seraient plus de 560 000 au XVII^e, représentant alors plus de 40 % des captifs débarqués aux Amériques. Or, afin de nourrir cette masse de main-d'œuvre, l'agriculture et l'élevage connurent un essor spectaculaire, déterminant la colonisation de vastes territoires intérieurs. Par ailleurs, le moulin à sucre brésilien (*ingenio*) détrônait désormais celui qui avait été introduit à Madère au milieu du XV^e siècle : il était capable de produire dans les années 1600 plus de 130 tonnes par an, quand celui de Madère ne dépassait pas les 15 tonnes. Au début du XVII^e, le Brésil était devenu le premier producteur mondial de sucre, et le premier exportateur. À la fin du XVII^e, sur fond de développement des économies sucrières des Antilles nord-européennes, la découverte des ressources aurifères du Minas Gerais ouvrirait un nouveau cycle minier, et de nouveaux espaces à la colonisation. Autant de richesses que les Ibériques entendaient se réserver et protéger par un véritable « cordon ombilical » les reliant à leurs colonies d'Amérique : depuis le XVI^e siècle, l'Atlantique castillan était ainsi soumis au régime du monopole. Seuls les nationaux pouvaient prétendre aux licences commerciales sur les lignes d'Amérique latine ; en outre, la navigation se faisait par convois encadrés par quelques navires de guerre. Enfin, l'introduction d'esclaves en Amérique ne pouvait officiellement se faire que sous un régime de privilège appelé l'*asiento*¹...

1. En droit public espagnol (XVI^e-XVIII^e siècles), le terme désigne de manière générale un contrat par lequel l'État concède (contre rétribution) un certain nombre de privilèges. Dans le cas de la Traite négrière, l'État, seul habilité à la pratiquer, cède ce droit à des particuliers ou des compagnies commerciales étrangères : rappelons que les Espagnols

Le temps venu des Européens du Nord-Ouest

Hélas pour les Ibériques, dès la fin du XVI^e siècle, les Européens du Nord-Ouest s'étaient introduits dans l'espace maritime atlantique, battant en brèche le monopole castillan, et mettant à profit le peu d'intérêt (donc de contrôles) manifesté par les Portugais pour le Brésil, fascinés qu'ils étaient par l'océan Indien. Les traditions de pêche dans l'Atlantique nord (Terre-Neuve), ajoutées à d'après rivalités politiques les y conduisant. Le trafic interlope français s'était particulièrement développé au Brésil dès les années 1500 ; puis, vingt ans plus tard, dans la mer des Antilles, où la présence des Français devenait « continue », note P. Butel. Ils chargeaient les Noirs en Guinée, en violant le monopole de Lisbonne, et offraient ces esclaves aux colons de la Terre-Ferme. Activités qui s'inscrivaient dans un état de guerre presque permanent entre la France et l'Espagne jusqu'en 1559. « *Je voudrais voir la clause du testament d'Adam qui m'exclut du partage du monde* », avait lancé François I^{er} à Charles Quint qui s'abritait derrière le fameux traité de Tordesillas de 1494¹ ! À l'inverse, l'Angleterre d'Henri VIII (allié de Charles Quint) n'entendit pas poursuivre dans la voie conquérante ouverte par Henri VII, soucieuse qu'elle était de l'alliance espagnole (traité de Médina del Campo, 1489) contre la France, qui permettait entre autres à ses marchands d'être présents tant à Lisbonne qu'à Séville, et dans les îles de l'Atlantique, et de goûter quelque peu aux profits ibériques. Mais la rupture d'Henri VIII avec Rome en 1532, puis la montée sur le trône d'Elisabeth I^{re}, firent se dégrader sérieusement les relations anglo-espagnoles : les raids des corsaires d'Elisabeth (John Hawkins, Francis Drake), pratiquant le « commerce au bout de la pique » dans les années 1560-1570, introduisirent à la « bataille de l'Atlantique » (P. Butel) — marquée par la défaite de l'Invincible Armada en 1588, que les Anglais eurent toutefois beaucoup de mal à exploiter. Les années 1590 — apogée de l'offensive maritime « anti-papiste » — virent les Anglais se rabattre sur les opérations de course, très efficaces toutefois contre le commerce espagnol dans l'Atlantique et la Caraïbe. Ce dont les Néerlandais profitèrent...

Les Néerlandais et la conquête des mers

Si Charles Quint, né à Gand, avait permis aux Flamands de prendre largement place dans l'Atlantique de Séville, fait d'Anvers le centre de redistribution des richesses d'Amérique pour l'Europe du Nord, et augmenté l'importance des marins flamands dans le grand cabotage européen, transformant ainsi Hollandais et

n'ont aucune possession territoriale en Afrique. Le contrat prévoit la délivrance d'un certain nombre de licences permettant d'importer des captifs.

1. Les souverains hispaniques se méfiant des prétentions concurrentes des Portugais en Amérique, en avaient appelé à l'arbitrage du nouveau pape, le Valencien Rodrigo Borgia devenu pape sous le nom d'Alexandre VI, et sollicité de Colomb la rédaction des termes d'une bulle de partage du monde. Un premier texte dicté par Colomb donnait aux Castillans tous les territoires se trouvant 100 lieues à l'ouest et au sud des Açores ; l'année suivante, en 1494, au traité de Tordesillas, le roi Jean du Portugal réussit à repousser la limite à 370 lieues à l'ouest : ce qui a permis à Cabral de revendiquer le Brésil (1500).

Zélandais en rouliers des mers européennes, tout changea avec Philippe II. À partir de 1567, les « Gueux de la Mer » de dix-sept provinces flamandes se révoltèrent avec succès contre leur nouveau souverain pour des raisons politiques, puis religieuses. Ils prirent le contrôle des embouchures des fleuves et des côtes, bloquèrent Anvers repris par les Espagnols qui frappèrent d'embargo les biens néerlandais en France et au France (1585), imposèrent Amsterdam ; et, à partir de 1580, ils entrèrent en force dans les Caraïbes, déployant une activité de course et d'interlope sur les côtes brésiliennes. Philippe s'étant vu contraint de lever son embargo (1590) devant la chute du trafic entre Ibérie et Baltique assuré jusque-là par les Néerlandais, ceux-ci reprirent leurs voyages vers la péninsule : c'est alors que la Hollande et la Zélande devinrent le grand entrepôt européen des produits de l'Amérique ibérique (comme ceux des Indes orientales), car le blocage par les rebelles des côtes des Pays-Bas espagnols empêcha Anvers de retrouver son rôle de plaque tournante du commerce ibérique. Nouvel embargo espagnol en 1598, nouvelle chute du trafic Ibérie-Baltique : nullement matés, les Néerlandais — dont le commerce reposait jusque-là sur l'exploitation des pêcheries en mer du Nord (harengs) et le commerce de la Baltique (grains, bois, chanvre) associé aux trafics des produits de l'Amérique ibérique — décidèrent de rechercher des routes d'accès direct aux richesses coloniales, et se lancèrent ainsi à la conquête des océans, atlantiques et asiatiques. L'embargo de 1598 eut ainsi des effets décisifs sur les trafics néerlandais dans la Caraïbe. La trêve de 1609 entre l'France et les Provinces-Unies (véritable acte de naissance d'icelles) ne fit qu'interrompre provisoirement le processus en cours : elle est en effet rompue en 1621¹, et les Néerlandais purent alors reprendre l'invasion des Amériques ibériques, mais à la contrebande ils substituèrent la création en 1621 d'une grande compagnie, la WIC (Compagnie des Indes occidentales). Se mettait ainsi en place, à la faveur des troubles politiques et religieux qui paralysaient la France et l'Angleterre, ce que G. Le Bouédec appelle le « modèle hollandais », lequel reposerait sur l'imbrication du commerce européen et du commerce lointain. Au milieu du XVII^e siècle, les Néerlandais étaient présents sur toutes les mers et détenaient en Europe l'hégémonie commerciale : aux échanges méditerranéens et baltiques, s'ajoutait le commerce de produits de forte valeur, épices de l'océan Indien, et denrées tropicales en provenance du Brésil (occupé entre 1630 et 1661²) et de la Caraïbe, qu'ils redistribuaient dans toute l'Europe. Ils lui vendaient également leurs services tant navals³ que financiers. Ainsi

-
1. La « guerre de quatre-vingts ans » entre les Provinces-Unies et l'Espagne ne se termine qu'en 1648 avec le traité de Munster .
 2. Au terme d'une longue guerre larvée contre les Portugais, la WIC dut vendre à ceux-ci ses dernières possessions. Échec américain des Néerlandais qui dénotait leur incapacité à être présents partout sans véritablement coloniser, ainsi que la volonté des Portugais de résister aux ambitions de l'Europe du Nord.
 3. Le succès des découvertes avait reposé sur la caravelle ; celui des Néerlandais est lié à la « flûte ». La *flûte*, « navire rond » (aux formes trapues, capable d'affronter les mers les plus dures), est un navire de transport à trois mâts, très économe en équipage, et à forte capacité, adapté au trafic des céréales dans la Baltique — transport pondéreux qui exigeait

s'était créé « un Atlantique nouveau, celui des marchands de Middelburg et d'Amsterdam » (P. Butel). Une « révolution commerciale » se dessinait, marquée par la création de compagnies de commerce à monopole aux moyens financiers et navals puissants, par l'augmentation de la capacité des navires et l'abaissement des coûts de transport, par la mise en place de réseaux denses de commissionnaires dans tous les ports, enfin par l'adoption par leurs marchands des techniques comptables italiennes (grâce à la diffusion qu'en avait assurée Anvers à la fin du XVI^e siècle. Révolution qui pourrait, au second XVII^e siècle, avec la percée du commerce anglais sous la Restauration des Stuarts, à partir de 1660, aboutir à faire de l'Atlantique une des bases essentielles de la richesse des puissances maritimes de l'Europe du Nord-Ouest...¹

L'avènement d'un proto-nationalisme économique ?

En effet, au second XVII^e siècle, l'hégémonie commerciale néerlandaise avait d'ores et déjà déclenché des résistances en forme de « nationalisme économique » (G. Le Bouédec) en Angleterre et en France², dont les empires commerciaux et coloniaux étaient en train d'émerger de ce nouvel âge atlantique... D'où une première série de conflits entre les années 1650 et 1713, dont l'enjeu était le contrôle du commerce mondial et la maîtrise des mers : les trois guerres anglo-hollandaises, entre 1651 et 1674, furent relayées par ce que les Français ont appelé la « guerre de Hollande » (1672-1678) ; puis, ce fut la première phase de ce que J. Meyer³ a appelé la « seconde guerre de Cent Ans », à partir de la *Glorious Revolution* de 1688 — dont une des raisons d'être était pour les Anglais la nécessité de contrebalancer la puissance navale française par l'association des marines anglaise et hollandaise⁴. La lutte contre la puissance française serait le creuset de

la réduction des coûts — vers l'Ibérie. Sa robustesse lui permet d'embarquer une vingtaine de canons...

1. Ce n'est qu'à la fin du XVII^e siècle cependant, que le monopole de Madrid ne serait officiellement et définitivement ébranlé : avec le traité anglo-espagnol de 1670 qui reconnaissait l'occupation de la Jamaïque (prise en 1655) par l'Angleterre ; et avec le traité de Ryswick en 1697 par lequel l'Espagne acceptait le rattachement à la France de la partie occidentale de Saint-Domingue. Par ailleurs, ce n'est qu'en 1701 que l'*asiento* échappe aux Espagnols... pour échoir aux Français (pour prix de l'aide française apportée à la protection du domaine colonial espagnol dans le contexte de la guerre de succession d'Espagne), avant que ce ne soit aux Britanniques en 1713.
2. Ce sont les Anglais, pourtant tard venus, qui se sont montrés d'abord les plus dynamiques dans les échanges atlantiques, à partir de leurs colonies de la Nouvelle-Angleterre, de la Chesapeake, sur la côte de Virginie et du Maryland (tabac), et des Antilles (sucre, indigo)... À la mort de Champlain en 1635, on pouvait en effet constater le profond décalage existant entre les établissements de la Nouvelle-France sur le Saint-Laurent, et ceux de la Nouvelle-Angleterre et de la Chesapeake.
3. Jean Meyer, *L'Europe et la conquête du monde*, 1975.
4. La *Glorious Revolution* a placé sur le trône d'Angleterre le stadhouder des Provinces Unies, Guillaume III d'Orange-Nassau (petit-fils de Charles I^{er} par sa mère et époux de Marie, la fille de Jacques II... et artisan de la coalition européenne anti-française de 1673), qui avait débarqué en Angleterre le 5 novembre 1688 (la puissante « Royale » étant absente de

l'identité nationale... De fait, après 1688, l'Angleterre développe une stratégie mondiale. Elle se fait présente partout : en Amérique du Nord, aux Antilles, au Brésil... et aux Indes — l'outil majeur de sa stratégie étant sa flotte de guerre. Mais, si le traité d'Utrecht de 1713 consacra la prééminence anglaise, il ne mit (justement) pas un terme aux prétentions françaises : c'est au XVIII^e siècle que la France (que Colbert et son fils et successeur, Seignelay, ont également dotée d'une force de frappe navale pour la mettre au service d'une stratégie planétaire) devient un pays maritime, que les Français se mettent à s'intéresser à la mer. Leurs ports atlantiques obtenant la maîtrise des réexportations coloniales en Europe¹ et leur compagnie des Indes Orientales faisant un temps jeu égal avec sa rivale anglaise. On comprend que la « seconde guerre de Cent Ans » reprenne en 1740... pour ne s'achever qu'en 1815² avec la victoire définitive de la Grande-Bretagne — militaire, mais aussi commerciale. D'abord commerciale en fait, du fait des défaites navales successives subies par la France sous Louis XV (cf. la calamiteuse guerre de Sept Ans : en 1759, la Royale est mise hors de combat en deux batailles !³). P. Butel note qu'un bilan en 1785 des flottes marchandes montre clairement la suprématie britannique : la Grande-Bretagne arme plus de 9 000 navires d'un tonnage de 1,2 million de tonnes, la France 5 300 pour 730 000 tonnes, et les Provinces Unies 1 871 pour 400 000 tonnes...

Un espace menacé ?

Mais le XVIII^e siècle est aussi le temps où les systèmes maritimes atlantiques en place à la fin du siècle précédent, se fragilisent — à savoir le système ibéro-américain, les systèmes nord-américains, les systèmes antillais, le cabotage intra-européen. S'articulant les uns avec les autres, ils ont donné naissance à une planétarisation des échanges, progressivement contestés ou affaiblis qu'ils sont. Ainsi les guerres navales avaient-elles eu pour effet le développement autonome d'un commerce intra-américain, ainsi que la suspension de l'« Exclusif »⁴ — lequel était,

la Manche !), appelé par des lords et des évêques anglicans. Outre l'appoint de leur marine, les Hollandais apporteraient à l'Angleterre leur puissance financière... Guillaume décédant en 1702, c'est la sœur de Marie son épouse, qui lui succéda : la reine Anne, dernière souveraine Stuart, jusqu'en 1714. Son seul fils vivant étant mort en 1700, le roi Guillaume avait fait rédiger en 1702 de nouvelles règles de succession au trône. L'*Act of Settlement* établit qu'au décès d'Anne, les descendants de Sophie, petite-fille de Jacques I^{er} et épouse de l'électeur de Hanovre, succèderaient au trône de Grande-Bretagne. C'est ainsi que l'année 1714 marque l'avènement de la dynastie de Hanovre, avec George I^{er}...

1. J.-P. Poussou a parlé d'« âge atlantique de l'économie française » ; et P. Butel de « défi français »...
2. Entre 1689 et 1815, la France et l'Angleterre se seront opposées au cours de 7 guerres...
3. La France perd le Canada, la vallée de l'Ohio et celle du Mississippi... et cède la Louisiane à l'Espagne.
4. L'« Exclusif » était un système qui fut improvisé par les Portugais dès le XV^e siècle : c'est un ensemble de prescriptions visant à réglementer strictement les échanges commerciaux entre la métropole et les colonies ne relevant pas des compagnies à monopole. Les colonies ont obligation de consommer les produits vendus par la seule métropole, et livrés par ses seules flottes ; elles ne peuvent produire des denrées qui concurrenceraient celles de la