
Enseigner la mer

Sommaire

3 Introduction

4 **L'ENRICHISSEMENT DE LA FAÇADE ATLANTIQUE
AU XVIII^e SIÈCLE**

5 Structure de la séquence

Introduction

La première édition d'*Enseigner la mer* associait, dans un même ouvrage, mise au point scientifique et séquences pédagogiques. Pour la deuxième édition – actualisée, repensée et enrichie – afin de tenir compte des évolutions géopolitiques et économiques, des progrès scientifiques et de l'évolution des programmes, la partie pédagogique est désormais en ligne.

Elle se compose de six séquences pour le collège [quatre en géographie, deux en histoire], de six séquences pour le lycée général et technologique [quatre en géographie, deux en histoire], de deux séquences en géographie pour le lycée professionnel et de scénarii pour les enseignements pratiques interdisciplinaires (EPI). Elle est complétée par un extrait cartographique de l'ouvrage publié dans l'univers Maîtriser de Canopé.

Ces séquences peuvent être mises en œuvre telles quelles ou constituer des bases documentaires pour d'autres leçons et enseignements. Par exemple, les cartes de synthèse réalisées pour la séquence « Mers et océans : un monde maritimisé » peuvent servir de point de départ à la construction de la carte « Les espaces maritimes : approche géostratégique » en terminale.

Nous vous invitons à naviguer pour découvrir et faire vôtre tout ou partie de ces propositions pédagogiques élaborées par des enseignants de l'académie de Rennes.

Tristan Lecoq et Florence Smits
Inspecteurs généraux de l'Éducation nationale

L'enrichissement de la façade atlantique au XVIII^e siècle

Auteur : Jean-Jacques Grall

Structure de la séquence

RÉFÉRENCES DU BOEN

Programme 2015, BOEN spécial n° 11, novembre 2015.

Thème 1 – Le XVIII^e siècle. Expansion, Lumières et révolutions

1^{er} sous-thème : « Bourgeoisies marchandes, négoce internationaux et traites négrières au XVIII^e siècle ».

Fiche Éduscol histoire – 4^e – Thème 1.

http://cache.media.eduscol.education.fr/file/Histoire/81/5/C4_HIS_4_Th1_XVIIIesiecle_expansions_lumieres_revolutions-DM_593815.pdf

PRÉSENTATION

En 5^e (première année du cycle 4), les élèves ont abordé, à travers les « Grandes découvertes », les premiers grands voyages maritimes, les débuts de l'expansion européenne et de la première mondialisation. Il s'agit cette fois de montrer et d'expliquer le fonctionnement des réseaux de négoce internationaux qui se sont constitués et leurs importantes répercussions sur les ports et les sociétés de la façade atlantique.

NIVEAU	DISCIPLINE	PROBLÉMATIQUE
4 ^e	Histoire	Comment la façade atlantique de l'Europe s'intègre-elle dans les vastes réseaux commerciaux qui se développent à l'échelle mondiale au cours du XVIII ^e siècle ? Comment la mer devient-elle l'espace du grand négoce et parfois de l'affrontement ?

Au XVIII^e siècle, les ports de la façade atlantique¹ de l'Europe sont intégrés dans des réseaux de négoce à l'échelle mondiale, qu'il s'agisse du commerce avec l'Orient, ce « mythe fabuleux de la mondialisation »², ou avec les Indes occidentales, ce « Nouveau monde », qui troque progressivement son premier nom pour celui d'Amérique. Ces réseaux commerciaux sont plus complexes et plus diversifiés qu'il n'y paraît au premier abord. Ils sont, de plus, largement interconnectés, ce qui permet de comprendre qu'un petit port, a priori seulement concerné par le cabotage local, soit finalement en relation avec des espaces lointains. La façade atlantique constitue alors une véritable interface entre l'Europe continentale et terrestre, ignorant tout ou presque de la mer, et les immensités océaniques, larges espaces qui ouvrent l'accès des Européens, après des mois de navigation, à des territoires qui leur sont encore largement méconnus. Que ce soit pour les produits exotiques ou pour la traite négrière, pour le meilleur comme pour le pire, la richesse et les profits accumulés par les bourgeoisies marchandes s'inscrivent durablement dans la pierre à Saint-Malo, Lorient, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, pour s'en tenir aux seuls ports français. À la fin du siècle, les principaux acteurs de ce commerce maritime ont réussi à fonder de véritables dynasties bourgeoises d'armateurs et de négociants.

¹ La façade atlantique au sens large, en incluant la Manche.

² Christian Grataloup intitule son avant-propos de l'ouvrage dirigé par René Estienne, *Les Compagnies des Indes*, Paris, Gallimard, 2013 : « L'Orient, mythe fabuleux, moteur de la mondialisation ».

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

COMPÉTENCES DISCIPLINAIRES

Pratiquer différents langages.

Coopérer et mutualiser.

Analyser et comprendre un document.

Utiliser un outil numérique, Thinglink.

Se repérer dans le temps : construire des repères historiques.

Se repérer dans l'espace : nommer et localiser les grands repères géographiques.

COMPÉTENCES DU SOCLE

Domaine 1 : les langages pour penser et communiquer.

Comprendre, s'exprimer en utilisant la langue française à l'oral et à l'écrit.

Domaine 2 : les méthodes et outils pour apprendre.

Outils numériques pour échanger et communiquer.

Coopération et réalisation de projets.

Domaine 5 : les représentations du monde et l'activité humaine.

L'espace et le temps.

L'organisation et la représentation du monde.

Notions, vocabulaire, connaissances à maîtriser :

- bourgeoisie,
- armateur,
- négoce,
- négociant,
- compagnie de commerce,
- exclusif,
- route commerciale,
- route maritime,
- comptoir,
- colonie.

DURÉE

Cette séquence représente environ trois heures trente. On n'y traite pas des traites négrières, qui doivent alors faire l'objet d'une séquence complémentaire.

SÉANCES

Séance 1 – Bordeaux et Landerneau, deux ports au XVIII^e siècle

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Cette première séquence est une double entrée, alliant histoire et histoire des arts. Il s'agit d'étudier en parallèle deux vues de ports très différents, en montrant et en expliquant ce qui est visible, c'est-à-dire significatif, tangible, ce qui peut être vu et compris.

Programme d'histoire des arts

Compétences attendues

THÉMATIQUES, OBJETS D'ÉTUDE POSSIBLES	COMPÉTENCES DU SOCLE
<p>5. L'art au temps des Lumières et des révolutions (1750-1850). Émergence des publics et de la critique, naissance des médias. Sensation et sensibilité. L'art, expression de la pensée politique. Foi dans le progrès et recours au passé.</p>	<p>Décrire une œuvre d'art en employant un lexique simple adapté. Associer une œuvre à une époque et une civilisation à partir des éléments observés.</p> <p>Domaines du socle : 1, 5 Proposer une analyse critique simple et une interprétation d'une œuvre.</p> <p>Domaines du socle : 1, 3, 5 S'informer dans le monde numérique.</p> <p>Domaine du socle : 2 Comprendre, s'exprimer en utilisant la langue française à l'oral et à l'écrit. Domaine 1</p>

Notions, vocabulaire, connaissances à maîtriser :

- marine,
- gravure,
- frégate,
- navire marchand,
- mouillage,
- flot,
- jusant.

MODALITÉS DE TRAVAIL

Activité en tâches simples.

SUPPORTS

Une représentation artistique d'un port important et connu, Bordeaux, et une autre d'un petit port, Landerneau.

DOC. 1 – JOSEPH VERNET, VUE D'UNE PARTIE DU PORT ET DE LA VILLE DE BORDEAUX, PRISE DU CÔTÉ DES SALINIÈRES, 1758, MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE, PARIS.

http://www.musee-marine.fr/programmes_multimedia/vernet/images/tableauxGrand/bordeaux1.html

DOC. 2 – SAVARY DES BRÛLONS, ARTICLE « BORDEAUX », DICTIONNAIRE UNIVERSEL DE COMMERCE, 1723-1741 (EXTRAIT)

Commerce de la ville de Bordeaux

« La ville de Bordeaux a trois principaux objets de commerce : la vente de ses vins et de ses eaux-de-vie, que les étrangers viennent quérir jusque chez elle ; les armements qu'elle fait pour les colonies françaises de l'Amérique où elle porte les marchandises de son cru, ou celles qu'elle rassemble d'ailleurs ; enfin, la pêche de la baleine et la pêche de la morue, soit du poisson vert, soit du poisson sec, dont les vaisseaux rapportent une partie pour la consommation et distribuent l'autre dans différents ports d'Espagne, d'Italie et autres endroits de l'Europe.

On peut encore ajouter son commerce de proche en proche, particulièrement avec les Espagnols et les Italiens, et celui qu'elle entretient dans l'intérieur du royaume : mais ces deux derniers sont moins considérables. [...].

Le commerce que la ville de Bordeaux fait avec les colonies françaises dans l'Amérique n'occupe guère que vingt-quatre à vingt-huit vaisseaux, du port, depuis cinquante jusqu'à deux cent cinquante tonneaux ; savoir deux ou trois pour Québec, trois ou quatre pour Cayenne, quatre ou cinq pour Saint-Domingue, et douze ou quinze pour la Martinique et les autres îles Antilles de l'Amérique.

Jacques Savary des Brûlons, article « Commerce de Bordeaux »,
Dictionnaire universel de commerce, 1723, 1741.

DOC. 3 – NICOLAS OZANNE, LE PORT DE LANDERNEAU VU DU QUAI SAINT-JULIEN, 1776

<https://www.thinglink.com/scene/601504765716725760>

DOC. 4 – ALAIN BOULAIRE, NOTICE « LANDERNEAU », VOILES ET VOILIERS AU TEMPS DE LOUIS XV ET LOUIS XVI, ÉDITIONS DU MAY, 1992

Landerneau

« Le commerce maritime de la ville est supérieur à celui de Brest, du moins en matière civile : aux exportations, les productions toilières du Léon, des matériaux de construction et, plus encore, les produits de la riche agriculture léonarde ; aux importations, des produits pour la construction navale, des matières premières pour diverses activités manufacturières, et du vin en grande quantité, beaucoup de bateaux landernéens vont chercher des vins dans le Bordelais. [...] »

Alain Boulaire, *Voiles et voiliers au temps de Louis XV et Louis XVI*,
Éditions du May, 1992.

DURÉE

Une heure trente, selon l'importance accordée à la partie « Histoire des arts ».

PROBLÉMATIQUE DE LA SÉANCE

Comment les artistes réussissent-ils à montrer les activités maritimes et le grand commerce colonial au XVIII^e siècle.

DÉROULEMENT

À la maison : la classe a au préalable été partagée en deux, une moitié travaille sur Vernet, l'autre sur Ozanne. Chaque moitié de classe a effectué des recherches biographiques sur l'artiste et découvert la marine attribuée, la vue de Bordeaux ou celle de Landerneau.

En classe : les élèves, par groupes de deux, confrontent l'œuvre avec l'article correspondant sur le commerce.

Ils listent les produits importés ou exportés, avec la destination ou la provenance et font le lien avec ce que montre l'iconographie (exemple : le commerce du vin, visible sur les quais avec les barriques et les futailles).

Ils préparent une présentation orale de l'artiste et de l'œuvre (quinze minutes).

Oralement, sans lire de texte préparé, quelques duos d'élèves présentent l'artiste et décrivent l'œuvre à l'autre moitié de la classe (quinze minutes). Les élèves prennent soin d'indiquer précisément leurs sources et répondent aux questions de l'autre groupe.

Le groupe qui écoute complète un tableau qui sert de trace écrite.

Le professeur apporte le complément d'informations nécessaire (éléments techniques ou vocabulaire spécialisé de nature maritime, par exemple).

Avec les informations relevées et notées au tableau, les élèves produisent un document explicatif, soit sur papier, soit avec un outil TICE comme Thinglink (<https://www.thinglink.com/scene/601504765716725760>).

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE

Le Port de Bordeaux par Vernet

Souvent reproduit dans les manuels, particulièrement riche d'informations, il mérite qu'on s'y attarde, tant comme source documentaire que comme œuvre d'art.

Les marines, un genre pictural à la mode au XVIII^e siècle.

Joseph Vernet est un peintre de marines, célèbre par sa série inachevée des ports de France, une commande royale de Louis XV. Répondant à des instructions très précises de Marigny, Vernet garde cependant sa liberté d'artiste, interprétant parfois la réalité, comme dans le cas de La Rochelle, représentée avec un trafic trop important, compte tenu de l'envasement du port.

Le port et ses activités : le port est peint à marée basse, l'activité y est intense. C'est à la fois un port de mer et un port fluvial, fréquenté par des navires marchands comme par des navires de guerre, qu'il convient de distinguer. La frégate au mouillage sur la Garonne arbore une longue flamme au grand mât, c'est un navire de la Royale (donc un navire de guerre). Des bateaux marchands de types variés sont visibles : de droite à gauche, un navire marchand au pavillon blanc, des filadières bordelaises aux mâts très inclinés et au gréement latin, et par le tribord arrière de la frégate, un *boïer* de Dordrecht sous voiles, reconnaissable à son pavillon hollandais. Plus loin, une corvette sous voiles et d'autres navires au mouillage. De nombreuses embarcations, chaloupes et canots, font la navette entre les navires et le rivage.

Le décor, une grève non aménagée et des façades néo-classiques : la Garonne, très large à cet endroit, constitue l'axe principal de la composition. Le rivage n'a pas encore de quai, c'est une simple grève qui ne facilite pas les transbordements et les embarquements.

À gauche, s'élèvent, seules verticales de la composition avec les mâts, les riches façades néo-classiques des immeubles dont l'Hôtel des Fermes, la Bourse, puis la place Royale et sa terrasse.

Les acteurs et les personnages de la société : au premier plan, Vernet peint dans l'ombre une scène de genre comme il les affectionne : certains se promènent, tels les ecclésiastiques et les élégantes jeunes femmes ; d'autres travaillent, comme ceux qui mènent l'attelage de bœufs qui remonte avec peine un charroi de futailles sur la pente de la grève.

Ce dernier détail explique en grande partie la nature du trafic bordelais et l'origine de la richesse de la ville.

Quant au navire de guerre, sa présence rappelle que les routes du commerce maritime, que ce soit avec les colonies américaines ou les comptoirs d'Extrême-Orient, doivent être protégées, de même que les navires marchands qui les empruntent. C'est justement là un des rôles des frégates. Il n'est pas inutile de rappeler que les grands conflits du XVIII^e siècle, guerre de Sept Ans, guerre d'Amérique, etc., ont une importante dimension navale.

La précision des détails ne doit pas nous faire oublier que les deux tiers du tableau sont consacrés au ciel d'orage qui s'abat sur Bordeaux. Les marines, ce sont aussi des ciels et des eaux.

Le Port de Landerneau par Ozanne.

Les marines des Ozanne.

Les frères Ozanne ont eux aussi représenté les ports du royaume. Leurs marines s'inscrivent dans la continuité de celles de Vernet mais s'adressent, quant à elles, à un public différent. Dessinées, puis gravées et lithographiées, elles sont reproduites à de nombreux exemplaires, dont certains sont

coloriés : elles sont acquises par la bourgeoisie des ports, armateurs, négociants, capitaines de navires qui veulent ainsi retrouver les décors et les activités qui leur sont familiers. Les Ozanne travaillent en famille, entre Pierre et Nicolas les frères qui dessinent et leurs deux sœurs et beau-frère qui gravent, afin de satisfaire un public de plus en plus nombreux.

Le trafic portuaire : Landerneau est un port modeste. Implanté en site de premier gué, en fond de ria (ou d'aber), c'est un cas typique de ville fluvio-maritime, fréquent en Bretagne. Le grand port de Brest est tout proche mais presque entièrement tourné vers la marine de guerre. C'est pourquoi le trafic commercial est important à Landerneau, malgré l'étroitesse du chenal et sa faible profondeur.

La vue est ici prise à marée haute, car le port assèche à marée basse. Au milieu de la composition, un petit navire marchand est sur le point d'appareiller. On le sait car, haut sur l'eau, il est léger. Le câble de l'ancre s'est chargé d'algues durant le temps de l'escale. C'est une barque d'environ cinquante tonneaux, le tonnage étant limité par les contraintes naturelles évoquées ci-dessus. Les cinq hommes de l'équipage s'activent pour partir avec le jusan.

La présence de barriques sur le quai révèle en partie la nature du trafic commercial. On constate ainsi que ces deux ports sont liés : Landerneau importe en effet du vin de Bordeaux en quantité importante, mais aussi du sel de Guérande et du fer.

Sur la rive droite, des navires hollandais, reconnaissables à leur dérive latérale, sont venus livrer des fromages. Appréciés pour leur longue conservation, ceux-ci sont très utilisés pour la nourriture des équipages de la Royale.

Le décor et les personnages : sur la rive droite, derrière un bouquet d'arbres, s'élève l'église Saint-Houardon, aujourd'hui rebâtie en hauteur un peu plus loin de la rive. À droite, l'hôtel Mazurié, construit en 1725, témoigne de l'aisance d'un négociant armateur, originaire de l'Orne et installé à Landerneau un peu avant 1717. Cette maison existe toujours, comme d'ailleurs sa voisine.

Rive gauche, Ozanne a dessiné une scène galante et un homme au travail : celui-ci chauffe du brai dans un chaudron, ce qui dégage une épaisse fumée noire. Le brai (une sorte de goudron) est appliqué entre les bordés pour calfater (rendre étanche) les coques des navires.

Parmi les exportations de Landerneau, on trouve surtout les créés, célèbres toiles fines de lin produites dans le Léon. Landerneau est avec Morlaix l'un des deux ports bretons autorisés à les exporter. Celles-ci portent la marque Creas Nuevas ; elles sont en effet expédiées en Espagne, principalement vers Cadix, d'où elles sont réexportées vers l'Amérique du Sud.

Séance 2 – Au-delà de l'horizon, un exemple de circuit commercial maritime

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Relier les deux ports étudiés dans la première séance, au monde américain, au-delà de l'Atlantique, et expliquer leur intégration dans un circuit mondialisé. On aborde ici ce qui, au premier abord était invisible.

Compétences attendues :

- Coopérer et mutualiser.
- Se repérer dans l'espace, se repérer dans le temps.
- Analyser et comprendre des documents.
- Écrire pour communiquer sa pensée et son savoir, pour argumenter et écrire, pour communiquer et échanger.

Notions, vocabulaire et connaissances à maîtriser :

- armateur,
- bourgeoisie,
- créés,
- négociant,
- route maritime.

MODALITÉS DE TRAVAIL

Étude en tâche complexe, par groupes de deux : les élèves utilisent le dossier documentaire et les connaissances acquises lors de la séance précédente.

Production d'une lettre, la forme est à respecter.

La lettre doit comporter une présentation du négoce : importation de graines de lin de la Baltique via Morlaix, exportation des toiles de lin de Morlaix ou Landerneau vers Cadix, retour à Landerneau avec du vin ou du sel ; une description de l'hôtel particulier et une référence au rôle politique joué par Mazurié.

SUPPORTS

Dossier documentaire

DOC. 5 – CARTE DES CIRCUITS DU LIN ET DES TOILES *CREAS NUEVAS* : DE RIGA À BILBAO ET CADIX, PUIS AU-DELÀ VERS LES COLONIES ESPAGNOLES DE L'AMÉRIQUE DU SUD

DOC. 5 BIS – MARQUE DES CRÉES À DESTINATION DE L'ESPAGNE ET DE L'AMÉRIQUE DU SUD, *CREAS NUEVAS*. LANDERNEAU, SERVICE DU PATRIMOINE



DOC. 6 – PHOTO DE L'HÔTEL MAZURIÉ AUJOURD'HUI



Photo Jean-Jacques Grall

DOC. 7 – BIOGRAPHIE DE LA FAMILLE MAZURIÉ

Les Mazurié, une famille de négociants-armateurs.

Jean-Baptiste Mazurié, né en Normandie, s'installe à Landerneau comme négociant en lin et armateur. Il s'y marie en 1717 avec Marie-Louise Bordier. Le couple aura treize enfants. Il hérite bientôt du surnom « le navigateur ». Devenu riche, il fait construire en 1725 un hôtel particulier quai de Léon.

Son fils Joseph naît à Landerneau en 1728. Armateur et négociant lui aussi, il prend la succession de son père. En 1757, comme d'autres armateurs, il devient corsaire ; il arme à cet effet un petit navire de trente-cinq tonneaux et six canons.

Comme les nobles, il ajoute à son nom de famille le nom d'une de ses propriétés et devient Mazurié de Keroualin. En 1766, il est maire de Landerneau.

Un des fils de Joseph, Pierre-Louis Mazurié de Pennanec'h, également négociant-armateur, devient maire de Morlaix en février 1789 avant d'être élu député aux États généraux. Le 20 juin 1789, il prête le serment du Jeu de Paume.

Un autre fils, Jacques-Jean, commerce avec les Amériques (il est mentionné en 1783 par Benjamin Franklin dans une lettre que celui-ci adresse à Vergennes).

Son petit-fils Jean-Baptiste, fils de Pierre-Louis, est également négociant-armateur, il arme à la course durant les guerres maritimes de l'Empire.

Biographie établie par Jean-Jacques Grall

PROBLÉMATIQUE

Comment la richesse produite par le commerce maritime se traduit-elle, tant dans la société que dans l'espace portuaire et urbain ?

DURÉE

Une heure.

DÉROULEMENT

Scénario à construire sur le modèle « Vous êtes le sieur Mazurié, armateur de Landerneau. Vous rédigez une lettre à un ami dans laquelle vous racontez comment votre famille s'est enrichie, par quelles activités, puis vous décrivez votre réussite sociale. »

N. B. En 4^e, il n'est pas utile d'insister outre mesure sur l'aspect « jeu de rôle » de cette activité.

Séance 3 – Un océan immense mais fréquenté

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Mettre les exemples étudiés précédemment en perspective, élargir l'étude aux autres circuits commerciaux.

Ouvrir la réflexion sur les concurrences, les rivalités et les affrontements maritimes des puissances continentales.

Compétences attendues

- Se repérer dans l'espace, se repérer dans le temps.
- Analyser et comprendre des documents.

Notions, vocabulaire et connaissances à maîtriser

- route maritime,
- compagnies de commerce,
- colonie,
- comptoir,
- exclusif.

MODALITÉS DE TRAVAIL

Travail en tâches simples avec documents complémentaires.

SUPPORTS

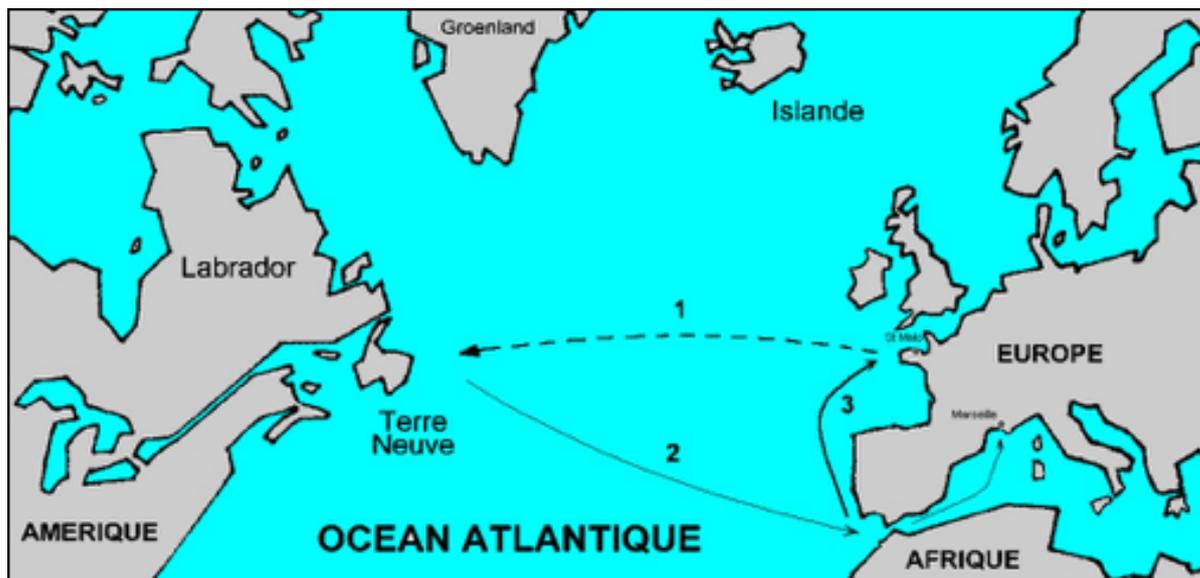
DOC. 8 – VUE DES MAGASINS DE LA COMPAGNIE DES INDES À PONDICHÉRY, DE L'AMIRAUTÉ ET DE LA MAISON DU GOUVERNEUR, AVANT LA DESTRUCTION DE LA VILLE PAR LES ANGLAIS EN 1761, GRAVURE COLORIÉE, 1769, MUSÉE DE LA COMPAGNIE DES INDES, LORIENT

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dd/Magasins_de_la_Compagnie_des_Indes_%C3%A0_Pondich%C3%A9ry.jpg

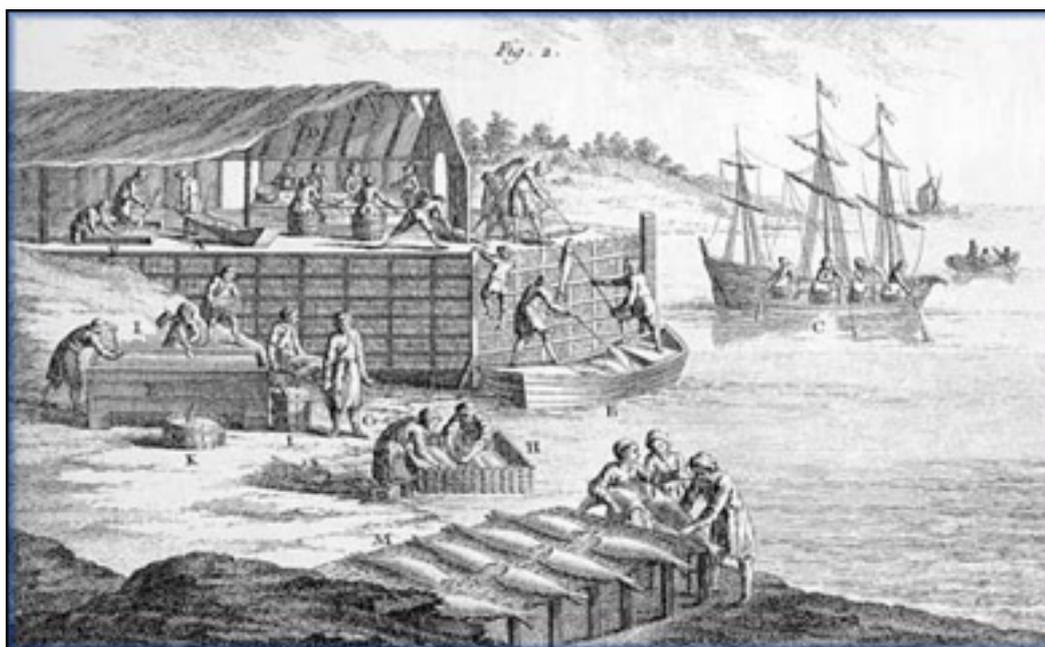
DOC. 9 – CARTE DES FLUX DU COMMERCE BRITANNIQUE AU XVIII^E SIÈCLE

http://spatialanalysis.co.uk/wp-content/uploads/2012/03/shipping_1750_1800.png

DOC. 10 A – « CARTE DU CIRCUIT DE LA MORUE DE L'AIMABLE REINE », JEAN-JACQUES GRALL, *UN VOYAGE À TERRE-NEUVE EN 1750*, DOSSIER PÉDAGOGIQUE, SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, BREST



DOC. 10 B – PLANCHE « ÉTABLISSEMENTS POUR LA PÊCHE DE LA MORUE SÈCHE », *TRAITÉ GÉNÉRAL DES PÊCHES*, DUHAMEL DU MONCEAU, 1772



DOCS 11 A ET 11 B – DEUX REPRÉSENTATIONS DE NAVIRES DU XVIII^E SIÈCLE, UNE BARQUE DE COMMERCE, MODÈLE DU SERVICE DU PATRIMOINE DE LANDERNEAU, UNE FRÉGATE, PIERRE OZANNE, SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE, BREST



PROBLÉMATIQUE

Qu'en est-il du commerce maritime à l'échelle mondiale ? Quelles destinations et quelles marchandises, quelles routes et quels circuits, quelles nations ?

DURÉE

Une heure.

DÉROULEMENT

Les élèves étudient les documents et relèvent les informations sur les différents échanges commerciaux (produits échangés) et sur les principales routes maritimes. Avec ces informations, ils complètent une carte de synthèse où devront figurer les principales routes maritimes, les circuits commerciaux étudiés ou mentionnés, les temps de trajet (exemple : Caraïbes-Europe, de soixante à quatre-vingt-dix jours). Ils nomment les repères suivants : Équateur, océan Atlantique, vents dominants (alizés de nord-est, vents d'ouest), courants (Gulf Stream, dérive nord-atlantique).

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE

Le document 8 permet d'évoquer le commerce des Indes et les compagnies de commerce.

Le document 9 montre les véritables routes maritimes qui, tenant obligatoirement compte des vents et des courants, ne sont ni rectilignes ni directes.

Les documents 10 a et b illustrent un autre commerce triangulaire, celui de la morue, qui enrichit Saint-Malo, bien plus que la guerre de course.

Le professeur pourra terminer en expliquant que les grandes nations maritimes, Espagne, Royaume-Uni, France, Pays-Bas, etc., entretiennent de nombreuses frégates pour relier métropoles et colonies et sécuriser les nombreuses routes maritimes.

La carte de synthèse pourra comprendre les exportations des créoles, le commerce des Indes, le commerce en droiture avec l'Amérique (peleteries, fournitures aux colonies, produits tropicaux), le circuit de la morue. Le professeur pourra évoquer le système de l'exclusif et le commerce interlope pratiqué par exemple entre Saint-Malo et les colonies espagnoles d'Amérique du Sud.

Les traites négrières ne sont pas développées, de même que l'économie de plantations, qui sont vues au chapitre suivant.

Liens intéressants

Ducruet César, « Histoire maritime et cartes en ligne », Mappemonde n° 109, 2013,
<http://mappemonde.mgm.fr/num37/internet/int13101.html>

Cent ans de navires, animation :

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

La traversée de l'Atlantique aux XVII^e et XVIII^e siècles :

<http://www.cfqlmc.org/bulletin-memoires-vives/bulletins-anterieurs/23-bulletin-nd22-octobre-2007/210-la-traversee-de-latlantique-aux-xvii-et-xviii-siecles>

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

Évaluation de compétences lors de la tâche complexe.

Évaluation finale : la carte de synthèse peut servir d'évaluation finale.

POUR APPROFONDIR

- Alliot-Duchêne Virginie, et alii, *Joseph Vernet (1714-1789), Les Vues des ports de France*, Paris, Musée national de la Marine, 2012.
- Auffret Charles, *Une famille d'artistes brestois au XVIII^e siècle. Les Ozanne*, Rennes, Hyacinthe Caillière, 1891.
- Huetz de Lempis Christian, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris/La Haye, Mouton/EHESS, 1975.
- Lecoq Tristan et Smits Florence (dir.), *Enseigner la Mer. Des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation*, Rennes, Canopé, 2016.
- Mainet-Delair Nicole, *Vins et négociants d'Aquitaine vers la Bretagne finistérienne de 1660 à 1795*, Nantes, Coiffard, 2007.