

La découverte du monde Motivations d'hier à aujourd'hui

Les Grandes découvertes et des conquêtes (1492 – 1815)

Cette période de trois siècles est très riche en événements. On appelle aussi souvent cette période « les temps modernes », ainsi qualifiée par opposition à une époque contemporaine plus proche de nous (voir la frise chronologique).

Grâce aux premières **cartes portulans***, la mer n'est plus un danger inconnu mais devient une route maritime jalonnée d'îles et de terres. Cette route écrite va enfin permettre la découverte du monde. Au fil du temps et grâce à l'évolution de la cartographie, les hommes vont peu à peu repousser l'horizon des mers connues et mieux se représenter le monde.

L'invention de l'imprimerie en 1439 permet une large diffusion des cartes dont la précision deviendra scientifique. L'imprimerie facilite la diffusion des connaissances et des idées, une vision scientifique du monde émerge, aux XV^e et XVI^e siècles. Avec *l'Encyclopédie*, le XVIII^e siècle voit se développer l'intérêt pour les techniques. De nombreuses inventions voient le jour à cette période.

De grands textes fondateurs, marquant également la vie politique et sociale de la France, sont élaborés : la *Déclaration des droits de l'homme et du citoyen* et le *Code civil*.

Cependant à cette même période ont lieu dans le monde le massacre des Indiens d'Amérique, l'esclavage et la traite des noirs, la Terreur révolutionnaire et l'apparition de la "guerre de masse", caractéristique de la Révolution et de l'Empire.

Tours du monde à la voile

Les Grandes Découvertes : motivations économiques, religieuses et géographiques

La pénurie de métaux précieux en Europe rend les **échanges économiques** primordiaux. Les marchands italiens imposent leur domination sur les échanges commerciaux et l'or remplace peu à peu l'argent comme monnaie d'échange. A cette époque ce sont les musulmans qui ont la mainmise sur son acheminement par caravane, depuis l'Afrique de l'Ouest vers les côtes méditerranéennes.

Cette quête de nouveaux débouchés commerciaux, de nouvelles matières premières pour répondre aux besoins alimentaires des populations, sont d'autres motivations, auxquelles s'ajoutent encore les besoins des Portugais en esclaves pour accroître leurs plantations sucrières de Madère ou des Açores.

Les épices utilisées par les Européens sont « distribuées » par les marchands italiens qui en trouvent dans les ports orientaux de la Méditerranée.

À partir de la seconde moitié du XV^e siècle, la volonté d'éviter l'intermédiaire de ces marchands pousse les Portugais, puis plus tard **Christophe Colomb**, à explorer une voie maritime nouvelle vers l'océan Indien.

Les **enjeux politiques mais aussi religieux** s'inscrivent dans la continuité des croisades et de la *Reconquista*. Le Portugal et l'Espagne poursuivent leur lutte contre le monde musulman, pour l'expansion du christianisme. Non seulement on connaît ou l'on soupçonne l'existence de populations lointaines et l'on éprouve une vocation missionnaire, un désir d'évangélisation universelle, mais encore on n'abandonne pas l'idée de croisade, croisade défensive contre l'Islam menaçant.

Aux motivations économiques, religieuses et politiques s'ajoutent également le goût de l'aventure, alimenté par le récit du voyage de **Marco Polo** (*Le Livre des merveilles du monde*), la **curiosité géographique** et l'envie de **connaissances des savants**, des scientifiques et des astronomes de l'époque.

DOSSIER

Cycles 2, 3
et collèges

Tours du monde à la voile

Les gens du Moyen Âge ne connaissaient de la Terre que les régions méditerranéennes. Ils se la représentaient en général comme un disque entouré par l'océan, qui s'étendrait jusqu'aux murs soutenant le ciel. Certains pensaient que si l'océan, au nord, se changeait en glace, il devenait bouillonnant au sud, sous l'effet des chaleurs.

Or ces idées vont se modifier grâce aux Arabes, qui transmettent aux Européens (travaux du cardinal d'Ailly), surtout depuis les croisades, les idées et les travaux des géographes de l'Antiquité hellénistique.

De plus, les récits de Marco Polo révèlent l'existence du *Cipangu* (le Japon) et du *Cathay* (la Chine). Ils en viennent à l'idée que l'Afrique et l'Asie sont entourées par un même océan, que, grâce à lui, on peut naviguer jusqu'au Cathay, qu'il est possible d'atteindre par l'ouest. Une erreur de quarante degrés place le Japon aux alentours de la Californie actuelle.

Sous Jean II le Parfait, roi de Portugal (1481-1495), la « junte des mathématiciens » découvre le moyen de calculer la **latitude*** d'un lieu quelconque grâce à l'astrolabe, qui sert à mesurer l'angle de l'étoile Polaire, puis du Soleil et de la Croix du Sud (dans l'hémisphère austral) avec l'horizon. Dès lors, grâce à l'*esquadria**, on n'hésite plus à s'éloigner des côtes.

Le *calcul de la longitude* ne sera pas possible avant le XVIII^e siècle, faute d'appareils précis de mesure du temps. Cependant divers procédés ont été préconisés auparavant. L'utilisation de la différence des heures, appréciable par le sablier ou l'horloge à eau, est connue à partir de 1524, mais impraticable à cause de l'imprécision de ces instruments. Les procédés astronomiques utilisant les conjonctions et distances lunaires et les éclipses étaient inutilisables à bord d'un navire.

Malgré des **instruments de navigation*** encore rudimentaires et des cartes peu fiables, des centaines de navires encombrant le port de Lisbonne. Les expéditions vers les Indes croisent les navires chargés des bois du Brésil ou d'or de Guinée.



Cap l'Orient
agglomération

CITÉ DE LA VOILE
ÉRIC TABARLY
BASE DE SOUS-MARINS À LORIENT

Tours du monde à la voile

La fin du XVe siècle marque un tournant : l'avidité, la soif d'or et d'épices et la rivalité des deux grandes nations maritimes, Espagne et Portugal, déclenchent une frénésie de voyages vers les Indes par l'est.

Le 10 août 1519, Magellan, navigateur portugais, appareille d'Espagne à la tête d'une flottille de cinq vaisseaux et 237 marins dans le but de pour trouver la route vers les Indes par l'Ouest, en passant par le Sud du continent américain. L'aventure dure trois ans et seuls 18 marins vont au bout du voyage (voir la fiche sur Magellan). La rigueur et le temps (des mois, des années à bord) de la navigation rendent ces expéditions aléatoires.

Historiquement, c'est souvent l'expédition de Magellan et la découverte du Nouveau Monde qui signent la fin du Moyen-âge, et ainsi le début de la Renaissance.



Francis Drake, parti d'Angleterre en 1577 s'engage à nouveau sans le détroit de Magellan. A bord du *Pélican*, Francis Drake boucle son tour du monde, laissant dans son sillage nombre de pillages et d'exactions. Drake rentre en Angleterre, il est riche et a contribué à l'affaiblissement de la mainmise des Espagnols et Portugais sur les mers du monde. En signe de gratitude,

Francis Drake sera anobli par la Reine Elizabeth.

DOSSIER

Cycles 2, 3
et collèges

Tours du monde à la voile

Thomas Cavendish, autre aventurier sans grands scrupules, boucle un troisième tour du monde de 1586 à 1588. Il arraisonne au passage un galion de Manille au large d'Acapulco qui lui permet de ramener un trésor de plus d'un million de pièces d'or.

Quelques années plus tard, **Jacob Le Maire**, navigateur néerlandais, décide de partir à la recherche d'une nouvelle voie vers le Pacifique. En effet, la Compagnie Néerlandaise des Indes Orientales qui détient la concession du Cap de Bonne espérance et du Détroit de Magellan exige de fortes sommes d'argent en compensation du droit de passage. Jacob Le Maire devient en 1616 le premier navigateur à franchir la pointe sud du continent américain qu'il nommera « Hoorn », en référence à la cité hollandaise qui a financé l'expédition.

Le cap Horn est le point le plus austral des terres rattachées à l'Amérique du Sud. L'île Horn fait partie du petit archipel des îles Hermite, à l'extrémité sud de la Terre de Feu.

Le cap Horn marque la limite nord du passage de Drake (le nom du détroit séparant l'Amérique du Sud de l'Antarctique), et le méridien qui le traverse définit, du cap jusqu'à l'océan Austral, la frontière entre l'océan Pacifique et l'océan Atlantique.

Mais Jacob Le Maire ne termine pas son tour du monde. Arrêté à Java par la Compagnie Néerlandaise, il meurt à bord du navire qui le ramenait prisonnier à Amsterdam.



Tours du monde à la voile

Les motivations scientifiques

Au fur et à mesure des découvertes et inventions, la motivation des « tourdumondistes » change et devient plus scientifique.

Louis-Antoine de Bougainville illustre parfaitement la vocation scientifique et humaniste de ces nouvelles expéditions. Il ne s'agit plus seulement de conquérir le monde. **Les Tours du monde à la voile deviennent un vecteur de diffusion des connaissances** (voir fiche sur les *Tours du monde scientifiques*). Parti en 1766, il revient trois ans plus tard après avoir sillonné les îles du Pacifique. Le récit de son voyage connaît un véritable succès populaire, il inspire les philosophes des Lumières et notamment Diderot qui publie le *Supplément au voyage de Bougainville* en 1796.

Grâce à leur travail d'observations et leurs connaissances du Monde, les explorateurs du XVIII^e siècle tentent de comprendre le fonctionnement des autres cultures et inventent les préceptes de l'anthropologie, même si, leur volonté de "civiliser" porte le germe de la destruction.

En Angleterre en 1766, **James Cook** lance trois expéditions successives au cours desquelles il cartographie avec une grande précision la Nouvelle-Zélande ainsi que nombre d'îles de l'Océanie. Il tente de découvrir ce fameux continent austral supposé dont tous les Etats européens pensent qu'il pourrait amener la fortune et finit par conclure à sa non-existence. James Cook meurt à Hawaï en 1779 mais reste sûrement le plus grand explorateur de l'époque.

Développement de la cartographie, progression de l'architecture navale, les découvreurs vont laisser peu à peu la place aux marchands. Ce sera bientôt le temps des courses de vitesse entre le vieux continent et les nouveaux territoires.

DOSSIER

Cycles 2, 3
et collèges

Tours du monde à la voile

Les clippers

Le milieu du XIX^e siècle représente l'âge d'or des clippers. Les chantiers américains construisent des navires par centaines. Les Britanniques naviguent vers la Chine (commerce du thé), le Chili (guano) ou l'Australie (laine). La route de l'or déverse à chaque voyage des centaines d'émigrants venus faire fortune à San Francisco, le nouvel El Dorado. Le voyage maritime depuis New York qui peut durer plus de cent jours, reste beaucoup plus sûr que de tenter de traverser les territoires indiens. Petit à petit, le bois est remplacé par l'acier : gage de solidité et de légèreté, l'acier autorise la construction d'unités de plus en plus imposantes dont certaines dépassant parfois les 100 mètres de long.



Le *Cutty Sark* fut l'un des derniers clippers célèbres. Il est conservé à Greenwich, au Royaume-Uni. C'est le seul encore existant de nos jours. Construit en 1869, il mesure 85 mètres de long hors tout, pour près de 11 de large et pouvait porter près de 3000 m² de voiles, ce qui lui a permis de tenir des moyennes de 8 nœuds* sur le retour d'Australie en Europe. Il a en partie brûlé le 21 mai 2007...

Les premières courses au large...

Les enjeux commerciaux deviennent de plus en plus importants. Les cap-horniers doivent aller de plus en plus vite. Chaque jour gagné permet de réduire les coûts de l'expédition. Cela vaut aussi symbole : détenir le record de vitesse sur une route assure une notoriété certaine au commandant du navire, comme à l'armement.

En 1866, seize clippers s'affrontent sur la **Route du thé** entre Londres et la Chine : la première course au large à la voile est née.

Le **nœud est une unité de vitesse utilisée en navigation maritime et aérienne. 1 nœud correspond à 1 mille marin par heure, soit environ 1,852 km·h⁻¹ ou 0,514 m·s⁻¹.*

Tours du monde à la voile

Cap Horn meurtrier

Aux abords du cap Horn, ce sont près de 10 000 marins qui laissent leur vie à travers les siècles. Le passage de cet obstacle mythique est obligatoire pour commercer avec les ports du Pacifique. Et la flotte des clipper paie un lourd tribut au franchissement de la Terre de Feu au Cap Horn, notamment quand il s'agit de franchir le cap **d'Est en Ouest** contre les vents dominants. En 1904, l'*Edward Sewal* se présente le 10 mars devant la pointe de l'Amérique du Sud. Il ne franchira la latitude du cap Horn que le 8 mai, soit près de deux mois plus tard.

Le déclin de la marine à voile

L'apparition de la vapeur, les guerres ainsi que la création du canal de Suez en 1869 et de celui de Panama en 1914 voient la fin de l'époque des grands voiliers. Le canal de Panama rend désormais inutile le détour par le Cap Horn et l'abandon de cette route maritime. Dans les années 1920, on désarme un à un les clipper. Mais la guerre économique livrée par les cargos à propulsion mécanique est encore plus rude. Les vapeurs nécessitent moins d'hommes d'équipage et ils garantissent une régularité car ils sont non tributaires des conditions météorologiques. Les derniers grands voiliers encore en service naviguent jusqu'au début de la seconde guerre mondiale qui scelle leur disparition définitive.

La fin des Grandes Découvertes à la surface du globe et l'invention des moyens de propulsion indépendants des vents modifient complètement la motivation des navigateurs. Ainsi on ne part plus faire un tour du monde à la voile par nécessité mais par goût du large et de l'aventure.

Tours du monde à la voile

Les aventuriers des mers

Le canadien **Joshua Slocum** est le déclencheur qui entraîne dans son sillage nombre d'aventuriers solitaires.

La quête des marins tourdumondistes est alors intérieure : il s'agit d'aller au bout de ses rêves, de tester ses propres limites.



Il a cinquante et un ans en 1895 quand, sans emploi, comme nombre de capitaines de voiliers laissés pour compte par le développement de la vapeur, il se lance dans son tour du monde en solitaire. Son bateau, *le Spray* est un ancien voilier de pêche huitrier d'à peine onze mètres, qu'il a complètement rénové. Il doit affronter des tempêtes, des pirates mais profite aussi de bons moments

dans les îles Coco et cherche de l'or en Australie. Trois ans plus tard il rentre aux Etats-Unis et publie son récit de voyage autobiographique « *Seul autour du monde sur un voilier de onze mètres* » qui connaît un grand succès.

En France, **Alain Gerbault** devient le modèle de toute une génération d'aventuriers. Fils de bonne famille, il apprend sur le tas, goûte à la célébrité et part s'installer en Polynésie. Autre navigateur de référence,

l'Argentin **Vito Dumas** devient, en 1942, le premier solitaire à affronter les mers du sud. Océan Indien, Pacifique, il essuie de fortes tempêtes avant de franchir le Cap Horn, sans jamais avoir vu le bout de la Terre de Feu. Marcel Bardiaux lui, franchit en 1952 le Cap Horn d'est en ouest sur un voilier de moins de dix mètres.



Alain Gerbault © AFP

Vers l'exploit sportif

Francis Chichester remporte la première édition de la Transatlantique en solitaire en 1960. En 1966 il part en solitaire autour du monde. Son périple a un énorme retentissement en Grande Bretagne. Il devient le premier homme à effectuer un tour du monde avec une seule escale à Sydney. Mais surtout, le tour du monde de **Gipsy Moth IV** (son bateau) lance la notion de chasse au temps.

En 1968, naît la première course en solitaire, sans escale autour du monde, le **Golden Globe**. Robin Knox-Johnston remporte l'épreuve, mais deux hommes la marquent de leur empreinte. **Bernard Moitessier***, en tête, décide alors qu'il a passé le cap Horn de continuer de faire le tour de la planète vers les îles du Pacifique « *parce que je suis heureux en mer et peut-être aussi pour sauver mon âme...* » Le Golden Globe porte aussi le destin tragique de Donald Crowhurst, embarqué dans une aventure trop lourde à porter, qui finit par sombrer dans la folie et se suicide après avoir fait croire à la terre entière qu'il était en tête de course alors qu'il errait en Atlantique (Voir le roman de Isabelle Autissier « *Et la mer s'en souviendra* » aux Editions Grasset, consultable au centre de documentation).

C'est en Grande-Bretagne que renaît le concept de course en solitaire. En 1982, est lancée une nouvelle course en quatre étapes, le **BOC Challenge**. Trois escales sont prévues en Afrique du Sud, en Australie et Brésil. Philippe Jeantot, Christophe Auguin et Bernard Stamm, deux fois chacun, et Giovanni Soldini inscrivent leur nom au palmarès de l'épreuve. En 2011 c'est Brad Van Liew qui remporte la victoire.

DOSSIER

Tours du monde à la voile



Les marins s'imposent alors de plus en plus de contraintes pour repousser encore les limites du possible. L'idée naît d'une nouvelle course plus radicale encore, le tour du monde en solitaire **sans escale et sans assistance**. Le Vendée Globe s'ancre aux Sables d'Olonne et en 1989, à l'initiative de Philippe Jeantot, treize solitaires prennent le départ du premier Vendée Globe.

Avec la victoire de **Titouan Lamazou**, le succès de cette première édition est phénoménal. Tous les quatre ans, le Vendée Globe attire des centaines de milliers de visiteurs.

En 2008, dans le sillage du **Vendée Globe** apparaît une nouvelle course, la **Barcelona World Race** qui propose un même tour du monde mais en double et au départ de Barcelone.

Quand les skippers deviennent des professionnels, le record devient la motivation première.

En 1973 est créée la **Whitbread**, la première course autour du monde en équipage. Il s'agit maintenant d'aller au plus vite autour du globe, et de renouer avec la tradition des clipper du XIX^e siècle.

Au fil des éditions, la course autour du monde se professionnalise. Les plus grands noms de la voile mondiale se succèdent au palmarès : Peter Blake, Grand Dalton, entre autres.

En 1997, la course s'oriente vers **une jauge*** unique. Au fil des éditions, le nombre des étapes augmente sensiblement et de nouvelles destinations voient le jour.

DOSSIER

Tours du monde à la voile



La **Volvo Ocean Race*** (*voir fiche sur le sujet*) qui fait escale en 2012 à Lorient. C'est la course au large de référence, révélatrice à chaque édition, du talent de ses équipages. Le tour du monde en équipage est devenu une succession de courses qui se jouent parfois pour quelques minutes. Les bateaux sont menés à un rythme d'enfer par des équipages chevronnés.

Grâce à l'évolution des technologies en matière de conception de bateaux, d'architecture navale mais aussi d'instruments de navigation, les records ne cessent de tomber. Les bateaux deviennent de véritables « Formules 1 des mers ». La course au large devient le laboratoire des plus grandes innovations technologiques. Ce mouvement semble être irréversible.

Tours du monde à la voile

Bibliographie

- M. Acerra & J. Meyer, **La Grande Époque de la marine à voile**, Ouest-France, Rennes, 1987
- A. Corbin, **La mer : terreur et fascination**, BNF, Seuil, 2004
- F. Abdelouahad, **Jusqu'au bout du monde : histoire des grandes traversées**, Chasse-Marée, Glénat, 2008
- P. Arnaud, **Les Routes de la navigation antique : itinéraires en Méditerranée**, Errance, Paris, 2005
- F. Bellec, **Océans des hommes**, *ibid.*, 1987
- J. Boudriot, **Le Vaisseau de 74 canons. Traité pratique d'art naval**, 4 vol., Quatre-Seigneurs, Grenoble, 1973-1977
- R. Gast et al., **Des phares et des hommes**, Paris, 1985
- M. Gravier, **Les Scandinaves**, Lidis, Paris, 1984
- Guilleux La Roerie & J. Vivielle, **Navires et marins d'autrefois. De la rame à l'hélice**, 2 vol., Bruxelles-Paris, 1931
- P. Imhof dir. et al., **Ferdinand Berthoud (1727-1807) horloger mécanicien du roi et de la marine**, La Chaux-de-Fonds, 1984
- S. Lebecq, **Marchands et navigateurs frisons du haut Moyen Âge**, 2 vol., Presses univ., Lille, 1984
- M. Mollat du Jourdin & M. de La Roncière, **Les Portulans. Cartes marines du XIII^e au XVII^e s.**, Fribourg, 1984
- M. Mollat dir. et al., **Les Origines de la navigation à vapeur**, P.U.F., Paris, 1970
- A. Pouget-Tolu, **Navires et navigation aux XIV^e et XV^e siècles : d'après les récits de voyages**, L'Harmattan, Paris, 2002
- J. Poujade, **La Route des Indes et ses navires**, Paris, 1946
- E. Rieth, « **Archéologie navale médiévale : quelques problèmes récents** », in *Horizons marins. Itinéraires spirituels*, II, pp. 55-66, Paris, 1987
- C. Villain-Gandossi, **Le Navire médiéval à travers les miniatures**, C.N.R.S., Paris, 1985.
- CHAUNU, Pierre. **Conquête et exploitation des nouveaux mondes**. Paris : PUF, 1991.
- LEBRUN, François. **L'Europe et le monde : XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècle**. Paris : A. Colin, 1990
- COLOMB, Christophe. **La découverte de l'Amérique – Tome I, Journal de bord et autres écrits, 1492-1493**. Paris : La Découverte, 2002.

DOSSIER

Tours du monde à la voile



- COLOMB, Christophe. **La découverte de l’Amérique – Tome II, Relations de voyage et autres écrits, 1494-1505.** Paris : La Découverte, 2002
- COOK, James. **Relations de voyages autour du monde.** Paris : La Découverte, 2005

RESSOURCES PÉDAGOGIQUES POUR LA CLASSE

- BROSSE, Jacques. **Les tours du monde des explorateurs. Les grands voyages maritimes, 1764-1843.** Paris : Bordas, 1983.
- CHALIAND, Gérard et RAGEAU, Jean-Pierre. **Atlas de la découverte du monde.** Paris : Fayard, 1984.
- LEQUENNE, Michel. **Christophe Colomb : Amiral de la mer Océane.** Paris : Découvertes Gallimard
- PHILIPPE, Marie-Hélène. **Les recits de voyage - Anthologie.** Paris : Hatier, 2007. 127 p. Classiques Hatier.