

DOSSIER

Tours du monde à la voile



THÈME

Découverte du Monde : les conséquences

Les conséquences des Grandes Découvertes et des tours du monde de cette période :

Les tours du monde vont tout d'abord élargir les limites du monde connu. Au travers des Grandes Découvertes, c'est un nouvel espace économique qui va s'ouvrir avec de nouvelles richesses, de nouvelles routes commerciales et stratégiques. Les centres économiques commencent à se déplacer et la Méditerranée perd son monopole. Les grandes puissances européennes vont étendre leur empire colonial et se partager ce nouveau monde devenu accessible, que ce soit en Amérique, en Afrique, en Asie ou encore dans l'Océanie. Cette expansion coloniale s'accompagne également d'une expansion de la religion catholique, grâce notamment à l'action des missionnaires jésuites dont plusieurs furent eux-mêmes de grands aventuriers globe-trotters. C'est aussi une expansion du terrain de la guerre qui se mondialise en entraînant les colonies dans les rivalités des grands empires pour le partage du monde.

Elargissement du **champ des connaissances** : progrès de la cosmographie (rotondité de la Terre ; découverte de nouveaux astres), de la climatologie (mécanisme des alizés et des moussons), de l'océanographie, de la botanique et de la zoologie, de la cartographie et de la géographie, de l'ethnologie ; connaissance de nouvelles civilisations, reconnaissance d'une certaine équivalence entre elles ; l'idée d'une certaine relativité de nos croyances.

Il peut y avoir là les **racines d'une crise religieuse**. Par contre, si les puissances musulmanes sont peu touchées, l'Église a trouvé de nouveaux champs, immenses, d'expansion. La chrétienté universelle ne se confond plus avec l'Europe. Enfin l'Église doit résoudre les nouveaux problèmes moraux posés par les **transformations sociales** : élévation du niveau de vie du fait de la consommation généralisée du sucre de canne et des épices et, plus tard, du tabac et de la pomme de terre ; développement prodigieux de la classe des grands négociants et armateurs, recrudescence de l'esclavage.

DOSSIER

Tours du monde à la voile



Les transformations sociales dépendent étroitement des conséquences économiques de l'expansion. L'exploitation des mines du Mexique et du Pérou faisant suite à la déviation vers Lisbonne par les Portugais de l'or africain de Mina, or qui, jadis, passait par le Sahara et alimentait le commerce des Barbaresques, provoque un afflux de métaux précieux sur les marchés espagnols et portugais, puis européens.

La hausse des prix européens qui en découle, sensible jusque vers 1640, bouleverse les fortunes et la structure de l'économie. Les profits s'accroissent. Les salaires réels tendent à baisser.

La possession des terres perd de son importance dans la composition des fortunes. L'augmentation de la richesse mobilière, conséquence du commerce, active la vie économique. De nouvelles formes de paiement et, par la suite, de crédit se développent : lettre de change, billet à ordre, rentes, titres d'État.

De nouvelles industries se créent : les commerçants font travailler des centaines d'artisans pour leur compte, leur fournissant la matière première et les débouchés et leur demandant seulement du travail : c'est le **capitalisme commercial** où la gestion et les profits de la production sont entre les mains des commerçants. Et comme la fortune terrienne occupe maintenant le second rang, c'est la monnaie que l'on recherche d'abord, nécessaire aux grandes entreprises, terrestres ou maritimes, à la guerre aussi, instrument de la puissance de l'État dans le monde.

Enfin, et surtout, **les grandes découvertes ont bouleversé les routes commerciales**. En Asie d'abord, où les Portugais s'emparent de la vie maritime et vont obliger les peuples à développer leurs échanges vers l'intérieur des continents : ainsi l'Indochine, que la vie maritime mettait sous l'influence de l'Inde, va être livrée à l'influence de la puissance continentale chinoise. **En Europe surtout, où l'Atlantique acquiert l'importance qu'avait jusqu'alors la Méditerranée**, et où des ports, tels que Venise et Gênes, sont appelés à perdre leur primauté, non sans un long délai d'ailleurs (après 1530 Venise s'industrialise et retrouve une certaine prospérité). Les flottes, qui accostent une fois l'an en Europe, font de Séville et Lisbonne les centres de redistribution des produits coloniaux. Les commerces triangulaires s'établissent : par exemple, quincaillerie et tissus embarqués au Portugal sont échangés contre les esclaves de l'Angola, que remplaceront sur les côtes du Brésil les caisses de sucre à destination de l'Europe.

DOSSIER

Tours du monde à la voile



Les grands explorateurs ont succédé aux Grandes Découvertes. Ils sont organisés et réalisent des tours du monde à des fins scientifiques. Ces diverses connaissances sont rendues possibles grâce aux progrès techniques : navires à vapeur, à moteur, T.S.F., radar, etc.

Aujourd'hui, si les territoires ne sont plus à conquérir, ce sont les records que l'on va chasser autour du monde. Les sponsors et organisateurs de course au large trouvent dans ces événements sportifs un intérêt économique, et les villes portuaires cherchent à accueillir les étapes des tours du monde pour doper leur fréquentation touristique.

Ces courses sont un dépassement de soi qui permet d'un point de vue médical d'étudier le comportement psychologique et physiologique des navigateurs dans des conditions extrêmes. C'est aussi une amélioration des performances technologiques avec la mise au point de nouveaux matériaux et de nouvelles formes (hydrodynamisme, aérodynamisme). Cette haute technologie de la course au large sert ensuite à améliorer les conditions de navigation des plaisanciers, car nous sommes aussi entrés dans l'ère des loisirs et du plaisir de partir en mer. L'industrie nautique doit une bonne part de son dynamisme et de ses emplois aux grandes courses au large.

Loin des considérations financières, de plus en plus de personnes partent seules ou en familles pour accomplir un tour du monde à la voile dans un but d'enrichissement personnel et d'ouverture au monde.

Si la durée d'un tour du monde s'est fortement raccourcie il n'en demeure pas moins que les ingénieurs travaillent sur le confort et la performance du skipper, ce qui exige une ergonomie intérieure de bateau. Les nouveautés technologiques bénéficient ensuite à la plaisance.

De même la bonne forme du skipper dépend aussi de sa capacité à bien récupérer et à bien s'alimenter. Depuis quelques années les médecins et nutritionnistes développent de nouveaux produits lyophilisés et équilibrés. Les temps de sommeil (sommeil polyphasique) sont étudiés pour chaque skipper. Ces études permettent des avancées médicales et techniques importantes pour le grand-public.

DOSSIER

Tours du monde à la voile



Sur le plan économique, l'organisation des tours du monde reste une manne d'argent pour les organisateurs. Avec l'avènement des supports médiatiques, les chaînes de télévision qui retransmettent les grandes courses au large, les industriels sponsorisent des teams ou des grandes courses. Le financement des industriels permet la création et/ou le maintien de nombreux emplois liés au nautisme. D'un point de vue touristique les villes font tout leur possible pour accueillir des départs ou des escales de tour du monde, s'assurant ainsi des ressources économiques importantes.

Enfin de grandes navigations permettent aussi la recherche scientifique. La goélette **Tara*** (voir fiche) en est l'exemple par excellence. En parcourant le monde, les scientifiques à bord prélèvent des échantillons qu'ils envoient à terre pour analyse. Ces programmes de recherche fédèrent des centaines de chercheurs à travers le monde. La mer reste un espace encore méconnu, qui représente pourtant 70% de la surface de notre planète.

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

DOSSIER

Tours du monde à la voile



- 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. **Conquete 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
- 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 récits de voyage - Anthologie**. Paris : Hatier, 2007. 127 p. Classiques Hatier.