

## François Bellec, grand explorateur

► **Histoire.** Le contre-amiral, après une carrière effectuée essentiellement entre océans Pacifique et Indien, a Auteur prolifique et conférencier impénitent, c'est un excellent connaisseur des sciences et techniques de la

Entretien



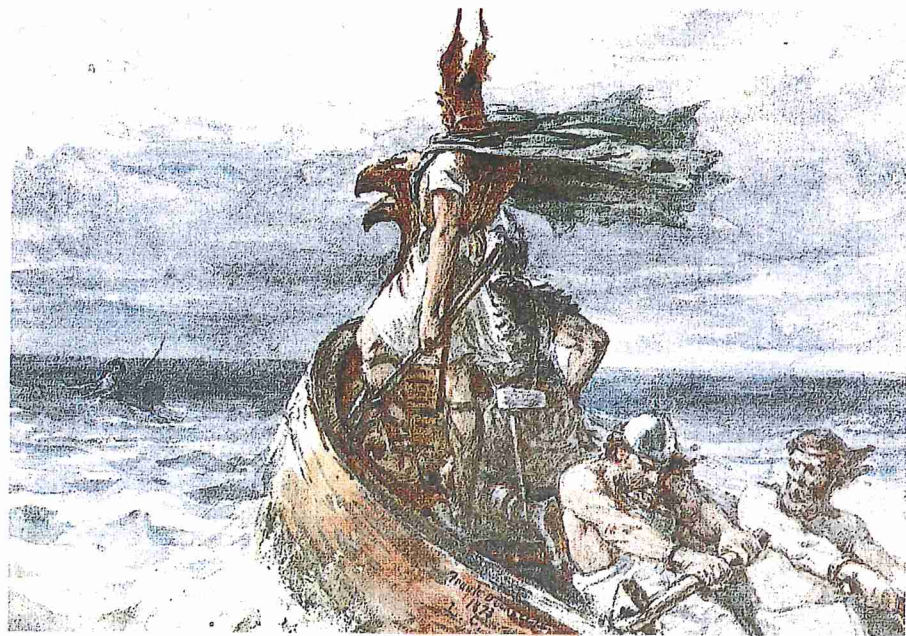
François Bellec, contre-amiral, auteur et conférencier.

Vous venez de publier un remarquable ouvrage sur l'histoire de la navigation des origines à nos jours. Pourquoi avez-vous eu envie de raconter cette épopée ?

Quand j'ai commencé au début des années 1980 à entreprendre de mettre en ordre l'histoire de la navigation hauturière, dont aucune synthèse n'existait encore, il m'est apparu que la conquête de la haute mer – l'acquisition de l'art de ne pas se perdre – est sans doute la plus ambitieuse des grandes entreprises de l'humanité.

Pourquoi les hommes ont-ils pris la mer ?

Hasard, curiosité ou nécessité ? C'est en effet l'interrogation fondamentale. J'ai intitulé mon premier livre sur les relations entre les hommes et la mer *Tentation de la haute-mer*, parce que là était la question émuante. Dès que l'on a su construire des navires, la mer est devenue un espace d'affrontements, mais surtout d'échanges de



Les Vikings sont réputés pour leurs navigations sur de longues distances qui les ont amenés jusqu'en Islande et sur les côtes du Labrador.

biens, de cultures et de religions, de migrations, de découvertes. Chaque peuple marin a eu ses propres motivations. Hasard de voyages accidentels, besoins vivriers, coutumes d'essaimage et surpopulation, grand dessein dépassé par l'ampleur

inattendue de l'océan... La motivation de l'expansion maritime européenne à partir du XV<sup>e</sup> siècle a été, plus ou moins sous couvert d'évangélisation, l'accès direct aux sources fabuleuses du poivre et des épices.

Des Vikings aux Polynésiens, des Chinois aux Arabes, quels sont les marins des premiers siècles qui vous surprennent le plus et pourquoi ?

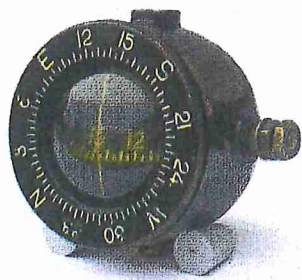
En l'an mille, les Norvégiens avaient colonisé l'Islande et atteint le Labrador. Les Persans, Arabes et Chinois commerçaient depuis la mer de Chine jusqu'à la mer Rouge. De leur côté, les Maoris avaient peuplé l'océan Pacifique. Chacun avec ses méthodes, ses intuitions, son sens marin, son intelligence de l'observation. Et cela, grâce à une astronomie de berger que chacun utilisait selon

son environnement. Les étoiles tournaient autour de la tête des Vikings, et se levaient verticalement dans l'Est pour les Polynésiens. Les Occidentaux, les moins doués des peuples marins, sont entrés avec précaution quatre siècles plus tard en haute-mer.

Pour quitter la terre de vue, les marins ont souvent dû surmonter des peurs, bouleverser les mentalités. Vous soulignez le rôle du Portugal.

Pour quelles raisons ?

Le Portugal, un petit pays accroché au continent européen, n'avait aucune vocation maritime. Et c'est lui qui a surmonté les peurs, enfoncé les mythes et mis au point le premier système universel de navigation : carte, boussole et latitude par le soleil, offrant l'Atlantique, puis le monde, à notre civilisation continentale. →



Dès son invention, le compas devient un instrument indispensable de navigation, toujours présents sur les bateaux... et dans les avions.

### Vaincre le cap de la Peur, une révolution pour l'homme du XV<sup>e</sup> siècle

L'ouverture de la route des Indes, la *Carreira da India*, par le contournement de l'Afrique pour gagner l'Orient, eut des conséquences fondamentales, plus grandes à long terme pour l'histoire maritime que la découverte de l'Amérique – ou plutôt des Bahamas.

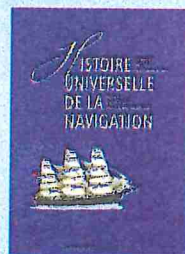
Bien plus qu'un progrès des sciences et techniques, le franchissement du cap Bojador (actuel cap Boujdour, au Sahara occidental), le « cap de la Peur », pour pénétrer dans la mer des Ténébres, a en effet constitué une révolu-

tion mentale aussi cruciale que celle imposée à l'homme pour poser les pieds sur la Lune.

Ce sont les Portugais qui parvinrent à le vaincre : ils mirent 83 ans à contourner l'Afrique et 127 ans pour parvenir au Japon, le mythe Cipango. « L'épopée portugaise s'évalue en générations humaines, tant était incroyable l'effort intellectuel qui fit basculer les rapports entre l'Occident et la mer, qui transforma l'océan périphérique, repoussoir hérité de

la culture gothique, en espace banal d'opérations maritimes », estime François Bellec. Pour lui, il n'y a aucun doute : « Bien plus que les navires, ce sont les hommes qui ont fait reculer les limites du monde connu. »

François Bellec est l'auteur de *l'Histoire universelle de la navigation*. Tome I. *Les découvreurs d'étoiles* (2016); Tome II. *Des étoiles aux astres nouveaux* (2017). Éditions De Monza, Paris.



## des abysses de l'histoire maritime

dirigé le Musée national de la Marine pendant 17 ans. navigation, sur lesquelles il porte un regard d'historien et de marin.

Parmi les instruments mis en œuvre par les navigateurs au cours des siècles, lesquels vous semblent les plus dignes d'intérêt ?

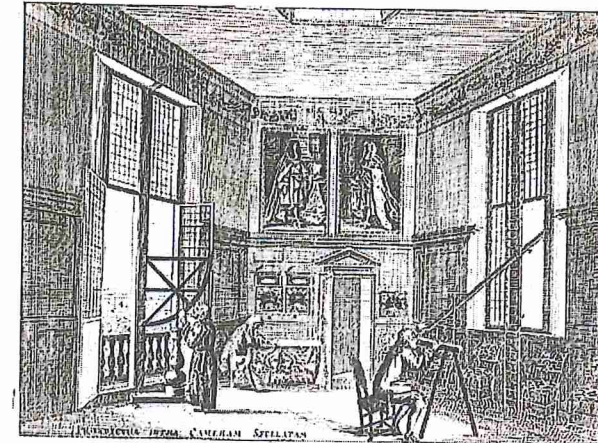
L'inventeur accidentel de la droite de hauteur, aboutissement de la navigation astronomique, était un capitaine marchand américain. Le marin amalfitain qui a eu l'idée d'assujettir l'aiguille aimantée flottante à un pivot, inventant la boussole, est resté anonyme. Comme l'Anglais qui eut l'idée géniale du loch à plateau, dont les nœuds ont donné son nom à l'unité de vitesse des porte-conteneurs géants de notre temps.

Les marins ont contribué à dessiner la carte du monde. L'humanité leur est-elle redevable d'autres apports aussi importants ?

Elle leur doit tout ce qui a découlé des découvertes, du tabac à la pomme de terre ! Mais aussi à terme d'assurer 90% des échanges commerciaux du XXI<sup>e</sup> siècle.

Quel a été le rôle des États et des marines nationales dans les progrès de la navigation ?

Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, la guerre n'a jamais stimulé les progrès de la navigation. Si le *Longitude Act*



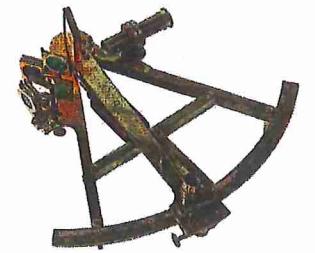
L'Observatoire royal de Greenwich a été créé en 1675, peu après celui de Paris (1667), pour approfondir la science astronomique et aider l'art de la navigation.

britannique a eu un effet catalyseur, et si les observatoires de Paris et de Greenwich ont été construits par décision royale pour établir des tables astronomiques pour le calcul de la longitude, leurs buts premiers étaient les besoins et la sécurité de la navigation commerciale. Ensuite, les systèmes de navigation hyperboliques et surtout le GPS et

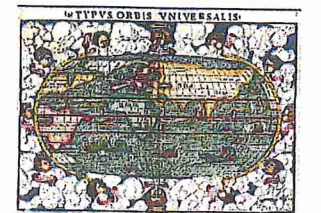
les centrales inertielles, aux coûts de développement faramineux, ont émergé grâce aux budgets militaires.

À l'heure de l'informatique et des satellites, est-il encore possible d'innover en matière de navigation ?

Le GPS, et bientôt Galileo, et la



Le sextant, instrument de mesure d'astres inventé au XVIII<sup>e</sup> siècle, est toujours obligatoire en mer.



Planisphère de S. Munster (vers 1550), entouré des 12 vents.

navigation intégrée assurent une gestion sûre des positions au mètre près. Le navire sans équipage est annoncé pour 2020. Reste à savoir si ce sera un progrès...

Recueilli par Nathalie COUILLOUD.