

## L'art de la navigation en Océanie

Vice-amiral Émmanuel Desclèves  
De l'Académie de Marine

**A**u cours de son premier voyage de circumnavigation, James Cook avait embarqué un jeune prince déchu de Raïatea, lorsqu'il appareilla des îles de la Société vers le sud-ouest pour aller découvrir une partie de la Nouvelle-Zélande, à quelque 2 200 milles.

*Tupa'ia* (ou Topia) séjourna sur l'*Endeavour* plusieurs mois, au cours desquels il surprit ses hôtes par sa connaissance du Pacifique, qu'il n'avait naturellement pas eu le temps matériel de sillonner mais dont il se montra capable de décrire et de situer dans l'espace de nombreux archipels de façon étonnamment précise. « *Tupa'ia avait beaucoup d'expérience et de lumière sur la navigation. Il nous a fait de temps en temps la description de plus de cent trente de ces îles et dans une carte qu'il a tracée lui-même, il en a placé jusqu'à soixante-quatorze* », raconte Cook. « *Depuis notre départ, Tupa'ia est très désireux de nous voir gouverner vers l'ouest, car dans cette direction nous rencontrerions de nombreuses îles éloignées de plus de 400 lieues de Raïatea. Il faut, d'après lui, 10 à 12 jours pour s'y rendre, 30 ou plus pour en revenir à bord des pahis, beaucoup plus rapides que notre vaisseau. Je crois qu'il dit la vérité. Ils peuvent très bien couvrir plus de 40 lieues par jour [125 milles].* »

« L'instruction si étendue et si variée » de cet homme assez exceptionnel avait fortement impressionné Cook et ses lieutenants, dont le savant sir Joseph Banks qui l'avait invité à se rendre en Angleterre. Il s'illustra à bord de l'*Endeavour* par ses talents de navigateur pendant la longue traversée vers la Nouvelle-Zélande puis le long des côtes australiennes jusqu'à Java. Il avait également le don d'étonner par son aptitude à indiquer la direction du *fenua* (son île natale), quelle que soit sa position géographique du moment. Il était donc a priori capable de rallier Tahiti à partir de n'importe quel endroit du Pacifique.

Notons qu'en utilisant directement le mouvement apparent des astres, le Polynésien se place *de facto* sur la route maritime la plus courte d'un point à un autre (orthodromie), évitant ainsi sur les longs trajets les inconvénients des tracés loxodromiques du système cartographique occidental. Dans son propre système de référence astronomique, *Tupa'ia* indiquait directement et sans délai l'azimut vrai de Tahiti, alors

que les officiers anglais étaient d'abord obligés de faire le point pour se positionner au mieux sur une carte elle-même entachée d'erreurs, puis de faire un calcul de triangulation sphérique pour en déduire un azimuth orthodromique de Tahiti, la carte selon Mercator n'indiquant pas autre chose qu'une donnée loxodromique assez éloignée de la vérité, compte tenu de la distance et de l'écart de latitude entre ces deux points.

Encore peut-on raisonnablement présumer que ce vrai *tabu'a* - ou initié - est loin d'avoir livré toute l'étendue de son savoir aux hommes blancs *popa'a*. Comme le notait un astronome européen en 1931 : « *Parmi les secrets conservés par les indigènes, ceux relatifs à l'art de la navigation sont probablement encore aujourd'hui les plus précieux et les plus jalousement gardés.* » On mesure toute la valeur accordée à cette connaissance sacrée réservée aux initiés quand on observe qu'il n'en existe que de très rares témoignages, alors même que plusieurs Européens ont eu l'occasion de séjourner longuement au sein de la société tahitienne dans laquelle ils étaient même fort introduits. Par ailleurs très intéressants, leurs journaux et récits ne parlent pratiquement pas de tout ce qui touche à l'art essentiel de la navigation. Et cela est encore le cas beaucoup plus tard, dans les nombreux documents relatant la vie en Polynésie au cours du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècles, longtemps après l'installation des Européens.



Les navigateurs occidentaux pratiquaient d'ailleurs le même art du secret lorsqu'il s'agissait surtout de ne pas divulguer telle nouvelle découverte sur les routes de l'or, des épices ou de la soie, auprès de concurrents redoutés. Considérés pratiquement comme des secrets d'Etat, les périples, portulans, cartes, instructions nautiques et anciens récits de voyages ont été jalousement gardés sous clé par les capitaines et leurs commanditaires. Cela étant, les explorateurs européens sont toujours partis avec des données cartographiques et des récits de voyages précédents, plus ou moins exacts voire imaginaires par exemple dans le cas du continent austral, mais jamais complètement au hasard, quoi qu'ils aient pu en laisser penser dans leurs relations de voyage, la véritable

## Histoire maritime

### *L'art de la navigation en Océanie*

---

source de leurs inspirations étant rarement dévoilée.

Magellan, par exemple, connaissait bien sûr la rotondité de la terre, mais n'avait pas annoncé grand chose de ses projets réels à ses équipages, pour ne pas les effrayer comme pour conserver toute la gloire de la découverte. Il avait en outre navigué sur la route orientale des Indes jusqu'à Malacca (1509) avec l'un de ses bons amis portugais comme lui, Francisco Serrão, promu vice-roi des îles Moluques à l'époque où la flotte de Magellan battant pavillon du roi d'Espagne se lance sur la route de l'ouest (1519) pour le rejoindre à l'autre extrémité de la terre.

De même peut-on raisonnablement imaginer que Cook, quittant les îles de la Société en décembre 1777 pour aller explorer la partie septentrionale du grand Océan, ne s'est pas tout à fait dirigé au hasard pour « découvrir » les îles Sandwich (*Hawai'i*) dès le 18 janvier 1778, quoiqu'il ait pris soin dans son journal de mentionner : « *Je ne perdis aucune occasion de demander aux naturels s'il existe des îles au nord ou au nord-ouest de leur groupe [Société]; mais je m'aperçus qu'ils n'en connaissaient pas une seule.* »

La route suivie par ses vaisseaux depuis Bora Bora les menait en effet en ligne directe vers ces nouvelles îles situées à plus de 2 200 milles, dont les liens culturels avec les autres archipels du Pacifique étaient évidents, comme le souligne d'ailleurs Cook : « *On éprouva une surprise agréable en reconnaissant que les insulaires parlaient la langue de Tahiti.* » Se serait-il déterminé à prendre au départ un cap seulement quelques petits degrés plus à l'est ou plus à l'ouest, il n'aurait pas redécouvert l'archipel des Sandwich, complètement isolé dans cette zone de l'océan. En réalité, comme le rappelle Lapérouse, ces îles avaient déjà été découvertes par les Espagnols, mais placées 16 ou 17 degrés plus à l'est sur leurs cartes, récupérées par le commodore Anson sur un galion de Manille en 1742 et naturellement connues de Cook.

### *Le fruit de la tradition orale*

Le plus déconcertant pour les esprits occidentaux modernes est de se représenter que *Tupa'ia* avait en mémoire une représentation précise de la géographie d'un espace maritime d'une taille considérable, parsemé de centaines d'îles dont un grand nombre lui était évidemment inconnu parce qu'il n'avait pas eu le loisir de les visiter personnellement. Comme il n'existait ni cartes, ni documents écrits, ni instrument d'aucune sorte, cela suppose que cette connaissance bien réelle était acquise par la tradition orale. Cela étant, il s'était montré capable d'appréhender le concept de représentation cartographique occidentale et de transposer une partie au moins de ses propres connaissances dans ce référentiel, si différent de celui des Océaniens : « *Il avait compris le rôle des cartes et donna ses instructions pour en obtenir une. Il pointait toujours du doigt les parties du ciel qui correspondaient aux îles [...].* »

Il avait situé sur cette carte des îles dont les extrêmes sont éloignées de près de 3 000 milles d'est en ouest et d'environ 1 200 du nord au sud, ce qui représente une superficie de la taille de celle des États-Unis. Il semble qu'il n'ait évoqué officiellement avec ses hôtes anglais ni *Hawai'i*, ni l'île de Pâques, ni la Nouvelle-Zélande, ce qui tient vraisemblablement de la volonté de ne pas dévoiler les secrets des grands voyages, les plus fondateurs

du pouvoir des quelques initiés, rois, prêtres ou navigateurs, dont il faisait partie.

Même si les relations entre les îles de la Société et ces extrémités du triangle polynésien étaient probablement déjà plus ou moins interrompues depuis deux ou trois siècles avant l'arrivée des Européens à Tahiti, on ne peut en effet croire que le souvenir s'en soit perdu aussi vite, dans cette culture orale en partie fondée sur de tels exploits mnémotechniques.

Le pouvoir des chefs reposait largement sur leur capacité à comprendre les événements et à replacer leurs actions dans un contexte historique et singulièrement généalogique. On récite (*vanana*) les noms de famille sur trente générations, voire plus. Lorsque le régime de la propriété foncière fut instauré dans les années 1880 par le gouvernement français, des actes de notoriété furent dressés devant les fonctionnaires républicains. À Tahaa, par exemple, la propriété de la terre de *Muri Henua* fut établie sur la base d'une généalogie récitée sans interruption sur près de cinq cents ans. Leurs facultés de mémorisation étaient naturellement exacerbées par les méthodes de navigation traditionnelle, sans cartes ni instruments : on apprenait et chantait par cœur des litanies de routes maritimes, avec leurs chemins d'étoiles et mille autres références de navigation. En 1828, les capitaines de vaisseau britanniques J.R. Kent et S.P. Henry confirment ces remarquables capacités de mémorisation : « *They know the Bible and Testament off by heart, from beginning to end [...].* »



Nul doute donc que *Tupa'ia* savait l'existence et la position relative de ces terres Polynésiennes découvertes par ses ancêtres dont il connaissait naturellement les exploits, relatés dans des chansons et des mythes racontés de génération en génération. Il est par conséquent très probable que Cook avait été informé par son ami de la route à suivre pour atteindre l'archipel de Hawai'i, sans pour autant dénoncer son informateur, qui risquait sans doute la vie en dévoilant ce secret.

Les futurs navigateurs sont initiés à cet art dès le plus jeune âge, mais ne peuvent prétendre le maîtriser réellement que vers trente ans, à l'issue d'un long apprentissage. Les jeunes Polynésiens comme *Tupa'ia* apprenaient notamment les techniques de la navigation à l'aide de divers modèles réduits de pirogues (*aumoa*) et de cerfs-volants

## Histoire maritime

### *L'art de la navigation en Océanie*

---

(*pauma*) pour bien comprendre les effets combinés de la mer, des vagues et du vent. Des écoles existaient, dont celles réservées à la famille royale, notamment à Raiatea. Outre la navigation, on y enseignait la généalogie et l'histoire des ancêtres. Ces récits relatent les exploits des premiers navigateurs, passés au rang des divinités tutélaires sur leurs grands catamarans célestes. Ils ont aussi pour vocation de légitimer les droits fonciers de l'aristocratie locale.

L'art de la navigation océanienne repose sur une connaissance approfondie de tous les paramètres liés à l'environnement du navigateur : données astronomiques, météorologiques, hydrologiques et géophysiques, caractéristiques particulières du navire (vitesse, dérive, capacité à remonter au vent), mais encore connaissance détaillée de la vie animale et végétale. En l'absence de tout document et de tout instrument de navigation, le navigateur mémorise toutes ces données puis les corrèle entre elles, en les comparant en permanence à ce qu'il observe réellement à la mer.

Il apparaît donc que certains de ces navigateurs avertis devaient faire preuve d'une belle et vaste intelligence, d'un ordre encyclopédique. Même si probablement une partie importante de toute cette connaissance nautique s'est inscrite dans leur patrimoine génétique au cours des millénaires de leur histoire, l'océan étant leur principale source de stimulation intellectuelle.

Il n'est pas indifférent de souligner que si la culture océanienne donne la meilleure place au *navigateur initié*, elle exige en contrepartie de lui une compétence exceptionnelle, fruit d'une longue expérience de la mer et d'une aptitude intellectuelle peu commune. La transposition dans le système occidental n'est pas aisée ; aucun capitaine européen ne semble avoir eu des connaissances aussi étendues dans des domaines aussi variés, qui correspondent aujourd'hui à un grand nombre de métiers de spécialistes, mais qui étaient déjà à cette époque l'apanage de personnes bien différentes : capitaines, pilotes, maîtres d'équipages, mathématiciens, naturalistes, botanistes, apothicaires ou autres astronomes.

Au fond, en contemplant la voûte céleste avec ses yeux intelligents de navigateur accompli pour qui l'art de la navigation n'est pas une simple technique mais bien le fondement d'une culture millénaire, *Tupa'ia* devait tout simplement y lire la carte des îles et archipels de l'Océanie découverts par ses ancêtres, plus fiable en l'occurrence que celle gravée sur le papier et détenue dans la chambre de Cook à bord de l'Endeavour.

Gageons même que ce digne héritier d'une expérience inégalée de l'art de la navigation océanique, aurait eu bien des raisons de considérer d'une certaine façon ses hôtes anglais et le *captain* James Cook lui-même comme des néophytes en matière de navigation hauturière et vis-à-vis des choses de la mer en général.

Il est surtout fort dommage que nous n'ayons pas eu sa représentation personnelle des explorations maritimes européennes dans le Grand Océan, qui ne nous sont connues que par leurs propres acteurs occidentaux, légitimement soucieux de rédiger leurs relations de voyage de façon à faire valoir leurs propres mérites auprès de leurs commanditaires royaux.

Peut-être en aurions-nous conçu une vision plus relative de l'épopée européenne des Grandes Découvertes ?