

Vision d'une mer faite d'îles : la carte de Tupaia (1769-1770)

Qui donc était Tupaia ? C'était un prêtre *'aroi* issu d'une famille de maîtres navigateurs de Ra'iātea, dans les Îles de la Société, né vers 1725 et formé sur le *marae Taputapuātea*, le centre le plus important d'Océanie orientale à dispenser les savoirs sacrés ainsi que ceux de la navigation. C'est au *marae* qu'étaient préservées, oralement, les légendes et instructions de navigation résultant des voyages d'exploration polynésiens des 800 années précédentes, qui avaient mené les Polynésiens jusqu'à Hawaï au nord, Aotearoa (Nouvelle-Zélande) au sud et Rapa Nui (Île de Pâques) à l'est. Vers 1760, Ra'iātea fut envahie par des guerriers de l'île voisine de Porapora (Bora Bora), et Tupaia dut s'enfuir à Tahiti, où il devint rapidement un personnage d'importance. Lorsque les premiers Européens, le Capitaine Wallis et l'équipage du *Dolphin*, débarquèrent à Tahiti en 1767, Tupaia joua un rôle diplomatique de premier plan. Et deux ans plus tard, après que le Capitaine James Cook eut passé trois mois à Tahiti lors de son premier tour du globe, Tupaia décida de se joindre à l'équipage de l'*Endeavour* pour le retour en Europe.

Que Cook ait eu du respect et de la confiance pour Tupaia, on en a la preuve dans le fait que, pendant un mois entier, il laissa Tupaia piloter son précieux navire à travers l'archipel de la Société, puis vers le sud en pleine eau jusqu'à Rurutu dans

l'archipel des Australes. Tupaia devait en même temps se montrer inestimable comme interprète, aussi bien linguistique que culturel, particulièrement sur Aotearoa (Nouvelle-Zélande), où Cook allait débarquer ensuite. Ce n'est que lorsque l'*Endeavour* eut atteint l'Australie que les talents d'interprète de Tupaia furent pris de court ; pour finir il tomba malade et connut une mort tragique à Batavia, aujourd'hui Jakarta en Indonésie.

Lorsque Cook et ses hommes rencontrèrent Tupaia, leur connaissance géographique du Pacifique sud était très limitée. Mais pendant leur séjour à Tahiti, Tupaia déclara à Cook et à Robert Molyneux, le premier maître à bord de l'*Endeavour*, qu'il connaissait de nombreuses autres îles, proches et lointaines. Cook note que « [Tupaia] nous a une fois donné une liste de presque 130 [îles] » (1955, 293-94). Il est facile d'imaginer à quel point les Européens ont dû être enthousiasmés à l'idée de toutes ces îles, et curieux de connaître leurs emplacements exacts. Cook, Molyneux et Richard Pickersgill, le second de Molyneux, ont dû, à la suite de cela, persuader Tupaia d'entreprendre avec eux un travail commun : une carte du Pacifique où Tupaia pourrait positionner toutes les îles qu'il prétendait connaître.

Malheureusement, aucune des versions originales de la carte dessinée « des mains mêmes de Tupaia » (1955, 293), comme le dit précisément Cook dans ses journaux de bord, n'a survécu. Mais deux copies fort différentes existent encore dans les archives. À partir de là, nous pouvons reconstituer le fait que cette carte s'est initialement développée en deux étapes. La première étape a abouti à un premier jet représentant 58 îles. Comme cette première ébauche était incomplète – et devait aboutir plus tard à une seconde version – Richard Pickersgill fut autorisé à la conserver. Il l'emporta même avec lui lors du second voyage de Cook dans le Pacifique (1772-1775), au cours duquel il servit comme troisième lieutenant sur le *Resolution*. C'est là qu'il la prêta au naturaliste allemand Johann Reinhold Foster et à son fils Georg. Celui-ci ajouta plus tard



une copie de ce “premier jet” de la carte de Tupaia (où les noms des îles ont été légèrement modifiés) dans une lettre à son éditeur, en 1776, laquelle se trouve aujourd’hui dans les archives de la ville de Brunswick (Fig. 9.1).

Après l’abandon du premier jet, Tupaia et ses collaborateurs européens mirent une seconde version de cette carte en chantier, sans doute dans les mêmes conditions de travail, en août 1769. Tupaia en ajusta et en corrigea certains éléments, mais pour l’essentiel reprit toutes les îles du premier jet, et en ajouta quelques-unes (il y en a 74 en tout). C’est James Cook qui conserva cette carte, et il la décrit abondamment dans ses journaux de bord. Des documents d’archives impossibles à détailler ici nous permettent de dire que cette seconde version de la carte de Tupaia resta sans servir dans les papiers de Cook pendant près de 6 mois, mais qu’il l’utilisa de nouveau dans le contexte des rencontres avec les Maoris de Queen Charlotte Sound (Totaranui) en Nouvelle-Zélande, fin janvier et début février 1770.

C’est aussi dans ce contexte que la carte fut de nouveau révisée. Les ajouts les plus significatifs, à cette troisième étape, sont des annotations écrites en tahitien pour cinq îles, résultats de discussions entre Tupaia, un chef maori nommé Topaa par les Européens, et puis Cook et ses hommes. Un acteur majeur dans l’établissement de cette dernière version de la carte dut être Joseph Banks, le célèbre naturaliste, mécène et savant qui faisait partie du premier voyage de Cook. Alors que le dessin original de la main de Tupaia est, comme on l’a dit, perdu, Banks avait commandé une copie de la troisième et dernière version pour son usage personnel. Cette copie a survécu et se trouve dans les papiers de Banks au British Museum de Londres (Fig. 9.2).

L’histoire de la carte de Tupaia, et la reconstitution de ce qu’elle représente en fait, est extrêmement complexe, et ne peut se faire qu’en utilisant toute une gamme de sources historiques



incluant d'autres cartes, les journaux de bord de divers voyageurs, des compilations de listes d'îles, et – ce qui n'est pas le moins important – des récits écrits et oraux de pratiques et techniques de navigation océaniques précoloniales.

On invite ici les lecteurs intéressés par l'histoire complète de la carte de Tupaia, à en lire la reconstitution pas à pas, détaillée dans le long essai de Lars Eckstein et Anja Schwarz (2019), qui explique quand, par qui, comment et dans quel ordre cette carte fut tracée, et quelles furent exactement les contributions de Tupaia, des Maoris, et des Européens. Pour notre part, nous ne pouvons offrir ici qu'un bref récit des approches utilisées par Tupaia pour concevoir sa carte.

Depuis presque 250 ans, la Carte de Tupaia était une énigme pour les historiens et les anthropologues autant que pour les géographes du Pacifique. Jusqu'à très récemment, seul un assez petit nombre d'îles figurant sur la carte pouvait être identifié avec certitude.

Les Britanniques de l'équipage de Cook connaissaient peu le tahitien, et leurs talents linguistiques étaient limités. Ils transcrivaient dans une phonétique anglaise approximative ce qu'ils entendaient Tupaia dire en nommant les îles qu'il dessinait. De plus, quantité des noms de ces îles n'a plus cours aujourd'hui dans la région. Mais le problème le plus fondamental est que même ces îles que l'on pouvait identifier ne se trouvaient guère à l'endroit attendu selon la logique des cartes occidentales. Selon les règles de la cartographie en projection Mercator utilisée par Cook, maître cartographe, les îles de la carte de Tupaia se trouvent un peu n'importe où : des îles qui se trouvent à des milliers de kilomètres les unes des autres y apparaissent côte à côte, des îles qui devraient se trouver au sud de Tahiti apparaissent dans les quadrants nord, de petites îles sont dessinées avec de larges contours, etc.



Déjà Georg Foster émettait, à cause de cela, des doutes sur les connaissances de Tupaia pendant le voyage de la *Resolution*. Il écrit en effet :

...si son dessin avait été exact, nos vaisseaux auraient déjà dû dépasser nombre de ces îles qu'il [Tupaia] avait indiquées. Il est donc fort probable que la vanité d'apparaître plus intelligent qu'il ne l'était vraiment l'avait poussé à produire cette carte imaginaire de la Mer du Sud, et peut-être même à inventer nombre des noms qui y figurent. (Forster 1777, 398)

Dans la seconde moitié du 20^e siècle, la carte devint une des pièces à conviction dans le vif débat sur les migrations océaniques : les Polynésiens avaient-ils peuplé le Pacifique en utilisant une technique de navigation délibérée, ou bien par accident (à la suite de dérives ou de coups de vent imprévus).

Ce fut notamment l'historien néo-zélandais Andrew Sharp qui, dans les années 1950-60, utilisa la carte de Tupaia pour étayer un argument fort populaire, à savoir que les Polynésiens avaient été incapables de longues traversées planifiées, et que leurs histoires de migrations ancestrales ne sont pour l'essentiel que des mythes d'autoglorification (Sharp 1956).

Comment aurait-on pu, arguait-il, sans carte ni instruments appropriés comme le compas et le sextant, atteindre des cibles aussi petites que la plupart des îles polynésiennes dans un océan aussi vaste que le Pacifique ? Même les Européens, après tout, en étaient incapables à l'époque de ces migrations, leurs techniques de mesure, en particulier de la longitude (la coordonnée verticale dans le système cartésien de la géographie occidentale) étant encore très approximatives en pleine mer.

La réhabilitation de Tupaia en tant que maître navigateur ne survint qu'avec le mouvement de décolonisation et de renaissance culturelle qui, dans toute la région, incita les autochtones

à tenter de retrouver les savoirs océaniens abolis par l'impérialisme et les activités missionnaires. Une partie de cette renaissance consista à retrouver les anciennes techniques de navigation des Océaniens.

À Hawaï, par exemple, Ben Finney et le peintre Herb Kane conçurent et rebâtirent une pirogue double traditionnelle, à voile, baptisée *Hokule'a*, et trouvèrent l'un des derniers maîtres-navigateurs micronésiens, Mau Piailug, qui accepta de former le navigateur hawaïen Nainoa Thompson aux anciennes techniques d'orientation et de navigation. Et en 1976, Thompson réussit à mener *Hokule'a* de Hawaï à Tahiti sans utiliser d'instruments occidentaux.

Hokule'a et d'autres projets similaires jetèrent une nouvelle lumière sur les cartes de Tupaia, mettant au premier plan le fait que l'équipage de l'*Endeavour* et Tupaia avaient forcément possédé des conceptions très différentes de l'espace maritime, et utilisé des techniques d'orientation et de navigation fort différentes. La conception polynésienne de l'orientation inversait très souvent la conception générale selon laquelle le voyageur se déplace dans des mondes statiques, objectivement mesurés et classés.

Le cœur de la stratégie cognitive polynésienne est plutôt d'imaginer la pirogue comme un point fixe dans l'espace, et de dynamiser le monde qui entoure le voyageur. Telle étoile spécifique pour telle saison, les positions du soleil et la direction des vents fournissaient des repères situationnels et relationnels pour le voyage, mémorisés par les maîtres navigateurs grâce à de longs "chants de navigation" appris par cœur. Les relèvements ainsi obtenus pour les traversées d'île en île devaient être constamment reconfigurés, en vue « d'attribuer une directionnalité à toutes les données hétérogènes fournies par le soleil, les étoiles, les vents, les vagues, les récifs, les oiseaux, le temps météorologique, les amers terrestres, les repères au large tels que la couleur de l'eau et la vie marine ». D'autres techniques





encore, consistant à “pêcher” les îles à l’horizon, entraient en jeu ; d’abord et avant tout des stratégies consistant à « élargir la cible [...] en cherchant à repérer certains types de houles, de vols d’oiseaux, de formations nuageuses et même de reflets sous les nuages. » (Turnbull 1997, 556)

Pendant ces trois dernières décennies, les chercheurs travaillant sur la carte de Tupaia commencèrent donc à se demander si elle ne combinait pas des conventions cartographiques occidentales avec des modes d’orientation géographiques typiquement océaniques, et si cela n’était pas la raison principale qui avait rendu cette carte en grande partie indéchiffrable aux regards modernes (Di Piazza et Pearthree 2007 ; Finney 1991, 1998 ; Turnbull 1997, 1998). Notre bref exposé de la façon dont fut conçue la carte de Tupaia s’inscrit dans la continuité de ces recherches, reprises par Eckstein et Schwarz (2019).

La copie du premier jet de la carte appartenant à Georg Forster permet de penser que ce furent les Européens qui en commencèrent le dessin pour Tupaia. Ils prirent une feuille vierge, y tracèrent les deux axes cardinaux, nord-sud et est-ouest, puis y représentèrent les îles qu’ils avaient eux-mêmes vues autour de Tahiti au cours du voyage de l’*Endeavour*. Ce sont là les îles de l’archipel de la Société qui apparaissent en grisé sur la copie de Forster, plus deux autres (Tupai, un petit atoll du nord de l’archipel, et Rurutu, de l’archipel des Australes, nommée “Ohiteroa” [O Hiti Roa] sur la carte).

Les Européens placèrent ces îles de la façon qu’ils avaient apprise à le faire pour dessiner les cartes. Cela implique d’imaginer de façon abstraite une vue du ciel, une perspective plongeante sur l’espace océanique qui se trouve ainsi fixé et stratégiquement couvert d’un quadrillage de lignes indiquant latitude et longitude.

Puisque Cook et ses hommes avaient précédemment (et approximativement) mesuré les coordonnées de toutes ces îles

en utilisant compas et sextant, ils pouvaient les placer en toute sûreté les unes par rapport aux autres, en termes de distance et de position, sur la carte qu'ils étaient en train de tracer. Ils demandèrent alors à Tupaia de continuer, et de dessiner les autres îles qu'il disait connaître, imaginant sans doute qu'il se conformerait à leur modèle cartographique.

Mais ce n'est pas ce que Tupaia choisit de faire. Non, sans doute, qu'il n'eût pas compris comment les Européens faisaient leurs cartes. Mais il décida de procéder différemment parce que leur modèle n'était pas compatible avec la façon dont les Polynésiens naviguaient, avec leur conception de la relation entre le voyageur et le monde, leur façon de trouver les plus petites îles dans l'immensité du Pacifique sans cartes ni instruments, en utilisant une astronomie complexe, une profonde connaissance de l'océan et une relation à la tradition orale ancestrale tout aussi profonde. De manière à pouvoir quand même partager sa connaissance de l'Océanie avec Cook et ses hommes, Tupaia créa donc, de toutes pièces, un modèle de cartographie complètement nouveau.

Dans ce but, le Tahitien demanda que l'on place au centre de sa carte, à l'endroit précis où se croisaient les coordonnées cardinales des Européens, un petit mot : *Eawatea*, c'est-à-dire *te avatea*, "midi" en tahitien. Pour faire bref : dans le système cartographique de Tupaia, *te avatea* indique le nord. Midi est la position du soleil à son zénith, lequel, au sud du tropique du Capricorne, et la plus grande partie de l'année au sud de l'équateur, pointe plein nord.

Ce faisant, Tupaia passait outre à la logique cardinale que les Européens lui avaient préparée avec leurs coordonnées : pour les îles qu'il plaça ensuite sur la carte, le nord ne serait plus "en haut", le sud "en bas", l'est "à droite" ni l'ouest "à gauche". Le nord serait, à partir de maintenant, au centre de la carte. Ainsi, il passait outre aussi à la logique d'une perspective unique et centrale.





Dans la logique de Tupaia, il n'y a pas une orientation unique, vue de façon abstraite par le voyageur. Conformément à sa conception de l'orientation traditionnelle, le centre d'observation est toujours le *va'a*, la pirogue. Plutôt que d'imaginer une perspective détachée, vue du ciel, Tupaia dut inviter ses collaborateurs européens à se situer eux-mêmes *dans* la carte, à bord d'une pirogue pour chacune des îles qu'il y plaça par la suite.

La dernière clé pour comprendre cette nouvelle logique cartographique établie par Tupaia, c'est qu'elle lui servit à représenter les routes maritimes traditionnelles qu'il connaissait pour se rendre d'île en île.

Peu importe alors où se trouvent ces routes dans la composition globale de la carte : une route peut, en fait, partir de n'importe quel point de la carte. Ce qui importe plutôt, c'est la position relative des îles sur chacune de ces routes, et la séquence selon laquelle on peut s'y rendre. Un guide important, pour une lecture adéquate de la carte de Tupaia, et pour l'identification des routes en question, se trouve dans une liste d'îles dictée par Tupaia à Molyneux dès le séjour à Tahiti, et que Molyneux recopia dans son journal de bord, dans l'ordre où Tupaia les lui récitait. Cela aide à comprendre quelles îles de la carte appartiennent à telle ou telle route, ou non.

C'est dans ce contexte, finalement, que le petit mot *te avate*, représentant un azimuth nord placé au centre de la carte, prend tout son sens : Car Tupaia n'y a pas du tout placé au hasard ses routes maritimes d'île en île. Son système de navigation à l'estime, qui était en fait bien plus complexe – pratique intégrée qui utilisait toute une gamme de variables, depuis les relèvements des étoiles et des constellations directionnelles jusqu'aux vents selon les saisons, l'angle des trains de houle par rapport à la coque, la direction du vol des oiseaux par rapport aux îles, et bien d'autres encore – il l'a en fait transposé en quelque chose d'infiniment moins complexe afin que Cook et