



HAL
open science

Le legs de James Cook à la navigation à voile

Anne Annemorellab@gmail.Com Morel-Lab

► **To cite this version:**

Anne Annemorellab@gmail.Com Morel-Lab. Le legs de James Cook à la navigation à voile. Loxias, 2019, Autour des programmes d'agrégation 2020 (67). halshs-02554429

HAL Id: halshs-02554429

<https://shs.hal.science/halshs-02554429>

Submitted on 30 Apr 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le legs de James Cook à la navigation à la voile

Anne MOREL-LAB,

Docteure en anthropologie sociale et sciences du langage, elle a soutenu sa thèse en Nouvelle-Calédonie, son terrain de recherche sur le plurilinguisme en milieu professionnel. Avec son mari et ses enfants, elle a parcouru le Pacifique, du sud au nord et de l'est à l'ouest dans le sillage de James Cook. Ces navigations l'ont amenée à se pencher sur les journaux de bord de ce navigateur et cartographe hors normes. Actuellement en poste à Lyon 2 au Centre International d'Etudes de Langue Française (CIEF), elle enseigne les écrits professionnels et la civilisation.

Les trois voyages de James Cook de 1768 jusqu'à sa mort tragique en 1779 ont donné lieu à une littérature extrêmement abondante et variée. Se référant aux journaux de bord originaux rassemblés dans l'édition en quatre volumes de Beaglehole, cet article propose le point de vue de navigateurs d'aujourd'hui questionnant l'héritage laissé par James Cook.

James Cook's three voyages from 1768 until his tragic death in 1779 have generated a very large body of literature. Sourced from Cook's original journals collected in Beaglehole's four-volume edition, this article attempts to put into perspective the experience of sailors of the twenty-first century who analyse and question James Cook's legacy.

Mots-clefs : James Cook, journaux de bord, écrits professionnels, cartographie, toponymie, Pacifique, empirisme, marine à voile, récits de voyage.

Périodes : XVIII^e siècle et période actuelle

Géographie : L'océan Pacifique

Les grandes navigations à la voile ne sont plus très courantes au XXI^e siècle. Contrairement à James Cook et ses contemporains, les navigateurs d'aujourd'hui, professionnels ou amateurs, optent pour ce mode de déplacement par choix et non par nécessité. Pour autant, tous perpétuent la tradition de la marine à voile dont les récits de voyage, tirés de carnets, livres et journaux de bord, contribuent à la création d'imaginaires collectifs. Au XVIII^e siècle, les écrits produits au cours de ces navigations et pendant les escales rendent également compte d'une connaissance grandissante du monde. Les journaux de bord des trois voyages de James Cook contribuent plus particulièrement à une meilleure connaissance de l'océan Pacifique dans le cadre d'expéditions commanditées par l'*Admiralty*¹. De ce point de vue, ses journaux de bord et les cartes des terres qu'il a explorées constituent des sources documentaires pour les sciences de la nature et de l'environnement, les sciences sociales et les sciences nautiques, comme en témoigne la citation de Bougainville à la rubrique « nautique » du Littré: « *L'immortel Cook a plus donné seul à la géographie*

¹ Organe politique et administratif de la *Royal Navy*.

*nautique que tous ceux qui l'avaient précédé dans la carrière.*² » Mais qu'en est-il aujourd'hui ? En quoi des explorateurs comme Jean-Louis Etienne, des organisations comme Tara ou bien encore des plaisanciers au long cours continuent-ils de suivre les traces laissées par James Cook ? Nous examinerons cette question en nous référant aux quatre volumes de *The Journals of James Cook* édités par J.C Beaglehole à partir de 1955 dont est extraite l'édition en un volume : *The Journals of Captain Cook* parue chez Penguin Classics en 1999. Nous compléterons notre analyse en nous appuyant sur trois cartes réalisées par le navigateur au cours de ses deux premiers voyages et sur la part qui lui revient dans la toponymie du Pacifique.

Les journaux de bord de James Cook, des écrits professionnels

Le travail d'archiviste entrepris par le néo-zélandais J.C. Beaglehole a permis de revenir à l'origine des écrits du navigateur, comme le rappelle le géographe R. Perret dans un article des *Annales de Géographie* daté de 1957 :

James Cook, qui fut assurément l'un des plus grands navigateurs qui aient existé, n'a été connu du public du XVIII^e siècle que par les récits publiés par d'autres, il n'est donc pas surprenant qu'on y trouve des erreurs. Même l'édition du journal de *l'Endeavour*, due à l'Amiral Wharton, fut établie d'après deux transcriptions médiocrement exactes de l'original. La Société Hakluyt a entrepris la publication d'un texte exact ; elle en a confié le soin à J.C..Beaglehole, bien connu par ses travaux relatifs à Cook³.

Cette édition nous ramène en effet à l'écriture professionnelle de Cook comme le mentionne J.S. Massiani citant J.C Beaglehole :

Sa prose, simple et directe, est celle qu'on attend d'un homme de la mer, fût-il officier de la Royal Navy. Les mots semblent avoir à ses yeux une utilisation concrète, précise et claire. Beaglehole souligne d'ailleurs cette caractéristique de l'écriture chez Cook : « Son seul objectif semble avoir été de relater les événements en bon marin, de la manière la plus brève possible⁴.

Cette citation fait référence à une pratique très ancienne qui se perpétue encore de nos jours à bord de tout navire : consigner par écrit des données relatives à la navigation. La tenue du « livre de bord », *Official Log Book* en anglais, est une obligation encadrée par la loi. En France, il s'agit de la loi n°69-8 du 3 janvier 1969 figurant dans le Code des Transports dont l'article Article L5412-7 précise : « *Le capitaine veille à la bonne tenue du livre de bord qui fait foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés.* » En Grande-Bretagne, il s'agit du : « *Merchant Shipping Act 1995 (s.77) (MSA 1995)* ». Le livre de bord français est composé de plusieurs journaux (journal passerelle, journal machine...), *The Official Log Book* regroupe plusieurs *log books* (*deck log books, engine log books...*)

The Journals of James Cook édités entre 1955 et 1967 par Beaglehole, reviennent à la source des manuscrits holographes qui étaient destinés en premier lieu à l'Amirauté. Le travail de Beaglehole a révélé la multiplicité des versions rédigées par

² Instit. Mém. scienc. mor. et polit. t. III, p. 54, dans POUGENS.

³ R. Perret, *Une nouvelle édition des journaux de bord de James Cook*, *Annales de géographie* t.66, n° 355, 1957, p. 251.

⁴ J.C. Massiani *Les journaux de voyage de James Cook dans le Pacifique : du parcours au discours*, Presses Universitaires de Provence, 2015, p. 70.

Cook qui passait beaucoup de temps à réviser ses textes lui-même. *The Journals* édités reprennent les relevés consignés dans les *log books*, complétés par des remarques comme dans cet extrait en date du 8 octobre 1768 au large des îles du Cap Vert alors que l'*Endeavour* entre dans la zone de convergence. Après avoir fait état du vent et de conditions météo sur zone, James Cook indique avoir fait plusieurs relevés astronomiques pour déterminer la position du navire qu'il compare à la position estimée par rapport aux données du *log*⁵ ce qui l'amène à établir la présence d'un courant portant au sud-ouest. :

First part, light Airs and Clear weather, Middle, Squally, with Thunder and Lightning all round, later part, Moderate breezes and Clear weather. Had several Azimuths both in the Evening and Morning, which gave the Variation South 8 degrees 30 minutes West. At Noon found by Observation that the Ship had outrun the Log 20 miles, a Proof that there is a Current setting to the Southward⁶.

Tenu de rendre compte de la progression et des conditions de la navigation d'une part et de décrire les nouvelles terres abordées d'autre part, James Cook a dû faire évoluer le contenu et la mise en forme de ses écrits en fonction des circonstances. J.S Massiani y fait référence dans son livre consacré à la forme et au style des écrits de James Cook :

En mer, la page de gauche consigne, à la manière d'un log, des renseignements d'ordre technique, telles que date, direction et force du vent, direction du navire, distance parcourue depuis la veille, ou encore latitude et longitude par rapport à Greenwich. La page de droite correspondante est réservée aux remarques, souvent laconiques en mer, concernant la vie à bord : travaux de nettoyage, de réparation, exercices aux armes, alimentation, punitions, etc... Lors des séjours à terre, les deux pages gauche et droite, sont réservées à la description des évènements et des lieux⁷.

Cette présentation se perpétue de nos jours. La plupart des livres de bord vendus dans les magasins spécialisés conservent cette mise en page. La page de gauche est divisée en colonnes dont les titres précisent la nature des informations à consigner, tandis que la page de droite sert à relater des aspects factuels voire anecdotiques liés à la navigation.

Le caractère professionnel des écrits de James Cook se définit aussi par son lien de subordination avec *l'Amirauté* et par la chronologie de ses missions. Ses trois voyages s'inscrivent dans un programme d'exploration sous le règne de George III.

Son premier voyage à bord de l'*Endeavour* (1768-1771) fait suite aux deux circumnavigations du *Dolphin*. La première commandée par Lord Byron (1764-1766) avait nourri les espoirs de trouver la *Terra Incognita Australis*. La seconde est

⁵ Le loch, *log* en anglais est un instrument qui permet d'établir la distance parcourue par un navire en fonction de sa vitesse de déplacement en surface. Du fait des courants, la vitesse en surface peut être différente de celle sur le fond. Entre le XVIII^e siècle et la fin du XX^e siècle la seule manière de confirmer la position d'un navire nécessitait de pouvoir faire des relevés astronomiques à l'aide d'un sextant.

⁶ J. Cook, *The Journals of Captain Cook on his Voyages of Discovery*, vol.I, *The Voyage of the Endeavour, 1768-1771*. Edited by J. C. Beaglehole part I, p. 33.

⁷ J.C. Massiani *Les journaux de voyage de James Cook dans le Pacifique : du parcours au discours*, Presses Universitaires de Provence, 2015, p. 72.

commandée par Samuel Wallis (1766-1768) qui, après cinq mois de traversée du Pacifique Sud, identifie une terre montagneuse et verdoyante qu'il nomme *King George's Island*. Les insulaires sont hostiles mais Wallis finit par mouiller dans la baie de *Matavai* le 23 juin 1767. Il séjourne cinq semaines sur l'île et parvient à établir des relations pacifiées avec les autochtones. À son retour en Angleterre, en mai 1768, Wallis transmet à James Cook, qui est dans les préparatifs de son départ, les coordonnées de cette baie qu'a finalement choisie la *Royal Society* pour qu'y soient faits les relevés astronomiques du passage de Vénus utiles au calcul de la distance entre la terre et le soleil.

James Cook quitte Plymouth à bord de l'*Endeavour* le 26 août 1768 et fait route vers Tahiti. Il entre dans le Pacifique en passant par le détroit de Lemaire et le cap Horn. Il arrive dans la baie de Matavai en avril 1769, y érige le *Fort George* en prévision des relevés qui seront réalisés le 3 juin 1769 par les deux astronomes du bord, Charles Green (1735-1771) and Daniel Solander (1733-1782) et lui-même comme il le rapporte dans son journal :

This day prov'd as favourable to our purpose as we could wish, not a Clowd was to be seen the whole day and the Air was perfectly clear, so that we had every advantage we could desire in Observing the whole of the passage of the Planet Venus over the Suns disk: we very distinctly saw an Atmosphere or dusky shade round the body of the Planet which very much disturbed the times of the Contacts particularly the two internal ones. Dr. Solander observed as well as Mr. Green and my self, and we differ'd from one another in observeing the times of the Contacts much more than could be expected. Mr Greens Telescope and mine were of the same Magnifying power but that of Dr was greater than ours.⁸

A la différence du premier extrait qui reprenait des informations relevant uniquement de la navigation, celui-ci s'apparente à un compte rendu des conditions dans lesquelles les observations, objectif officiel du périple, ont été réalisées. Les faits sont décrits de manière précise et détaillée alors que James Cook n'est encore que lieutenant en charge de commander le navire qui transporte des équipements et des savants dans le cadre d'une mission scientifique.

Une fois la mission astronomique terminée, James Cook prend connaissance des instructions secrètes qui lui ont été remises sous cachet avant son départ: « *You are to proceed to the southward in order to make discovery of the Continent above mentioned until you arrive in the Latitude of 40°, unless you sooner fall in with it.* »⁹ Les ordres de l'Amirauté sont donc de poursuivre la quête de la *Terra Incognita Australis*, ce sixième continent que les savants européens plaçaient dans la partie sud du globe pour équilibrer le continent eurasiatique situé au nord. La découverte de ce nouveau continent est alors un enjeu politique et économique pour la Grande-Bretagne du XVIII^e siècle. C'est ainsi qu'après Tahiti, le voyage de l'*Endeavour* change d'objectif.

Dès lors, James Cook part en quête de preuves relatives à l'existence de ce continent à propos duquel, dès le passage du cap Horn, il avait émis des doutes comme il l'écrit dans son journal en date du mardi 28 février 1769 : « (...) the sw swell still

⁸ J. Cook, *The Journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999, p. 54

⁹ J. Cook, *The Journals of Captain Cook on his Voyages of Discovery*, vol.I, *The Voyage of the Endeavour, 1768-1771*. Edited by J. C. Beaglehole part I, p. 282.

keeps up notwithstanding the gale hath been over about thirty hours, a proof that there is no land near in that quarter¹⁰ ». Cette courte phrase est un autre exemple de l'approche empirique de Cook. Les données factuelles collectées dans le *log*, servant de base à la rédaction de son journal de bord, le sont sur la base de deux grands principes. Il s'agit, soit de relevés réalisés grâce aux instruments du bord, soit de données observables. L'ensemble de ces données est enrichi par l'expérience accumulée par ses prédécesseurs dont il a pris connaissance avant son départ comme en témoigne dès le début du voyage ses notes en date du lundi 13 février 1769, dans lesquelles il justifie, preuves à l'appui, son choix d'entrer dans le Pacifique non pas par le détroit de Magellan, choisi par Byron et Wallis, mais par le détroit de Lemaire et le Cap Horn :

From the foregoing observations it will appear that we are now advanced about 12° to the westward of the Strait of Magellan and 3½ to the northward of it, having 33 days in doubling Cape Horn or the land of Terra del Fuego, and arriving into the degree of Latitude and Longitude we are now in without ever being brought once under our close reefed Topsails since we left strait la Maire, a circumstance that perhaps never happen'd before any Ship in those seas so much dreaded for hard gales of wind, insomuch that the doubling of Cape Horn is thought by some to be a mighty thing and others to this Day prefer Strait of Magellan¹¹.

Ces lignes témoignent de la conscience qu'avait James Cook d'appartenir à une communauté professionnelle dont le savoir-faire repose pour partie sur la transmission de l'expérience. Au début de son premier voyage, il se réfère à l'expérience de ceux qui l'ont précédé tout en manifestant son souhait d'y contribuer. Plus tard, alors qu'il a endossé le rôle de l'explorateur, ce souci de transmettre la valeur de son expérience à ceux qui le suivront prend une forme plus explicite, comme dans cet extrait où il explique sa décision de mouiller plus près de la zone de débarquement pour faciliter l'approvisionnement de l'*Endeavour* lors d'une escale en Nouvelle-Zélande :

I now found it was practical to lay the Ship nearer the landing place, and as we wanted to take in a large quantity of both wood and Water it would greatly facilitate that work as well as over-awe the Natives and be more ready to assist our people on Shore in case of an attack¹².

Lors de son troisième voyage, il se projette dans l'avenir de ses explorations. Après avoir remonté pendant plusieurs semaines ce qu'il espérait être l'entrée du passage du Nord-Ouest, objet de son expédition, il vient de faire demi-tour dans ce qui est aujourd'hui connu sous le nom de *Cook Inlet*, ayant acquis la certitude que le bras de mer qu'il a remonté est en fait l'embouchure d'une rivière :

UNE MONDAY 1st... If the discovery of this River should prove of use, either to the present or future ages, the time spent in exploring ought to be the less regretted, but to us who had a greater object inView it was an essential loss¹³

Ces différents passages, tirés des journaux des trois expéditions sont représentatifs des formes choisies par James Cook pour transmettre des informations relatives aux différentes dimensions de ses expéditions : la navigation hauturière dans des eaux peu fréquentées, l'approvisionnement lors des escales dans des terres inconnues possiblement dangereuses, l'exploration de nouveaux espaces et ses potentiels échecs.

¹⁰ J. Cook, *The Journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999, p. 33

¹¹ J. Cook, *The Journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999, p. 31

¹² J. Cook, *The Journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999, p. 381

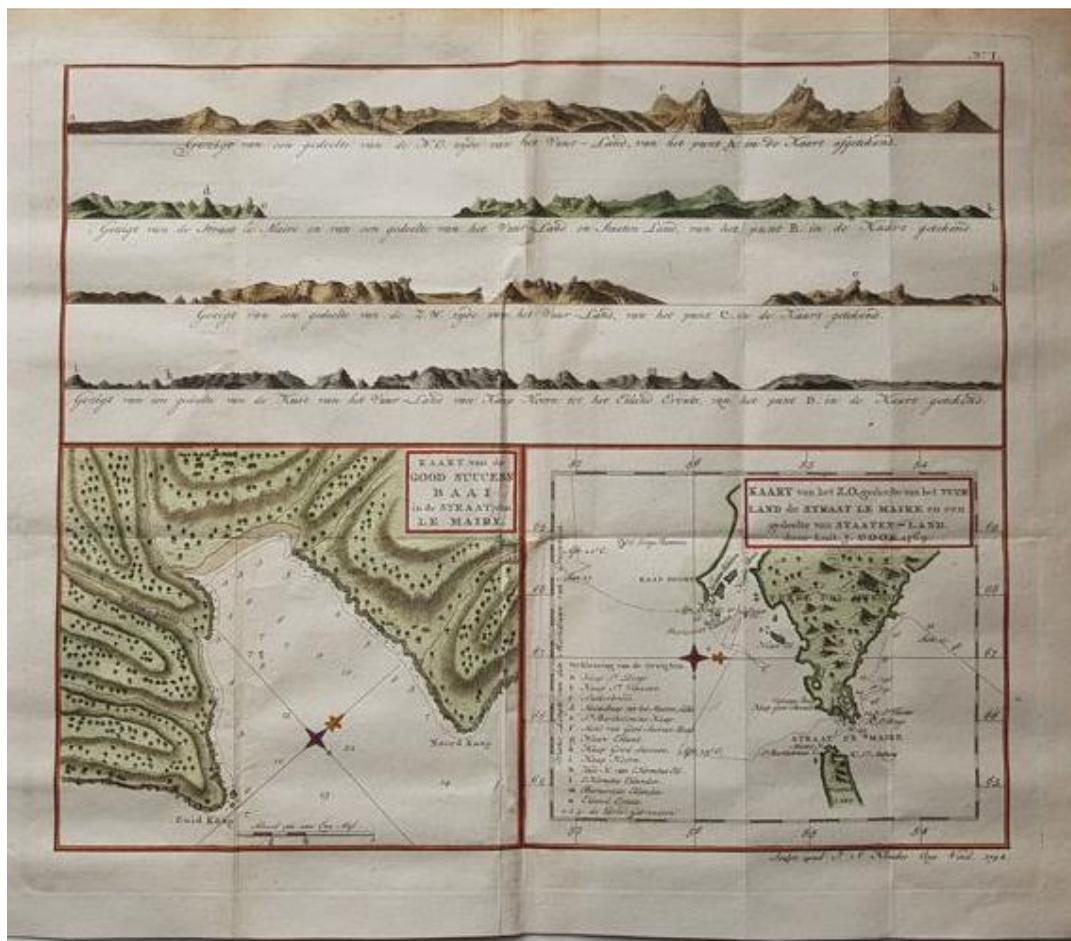
¹³ J. Cook, *The Journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999, p. 556

En définitive, James Cook n'écrit ses journaux ni pour lui-même, ni pour un lectorat avide de sensations exotiques mais bien à l'usage de professionnels, navigateurs comme lui qui pourront tirer le meilleur profit des informations qu'il consigne.

James Cook, le cartographe

Chez James Cook, le souci de consigner des informations documentaires relevant de la navigation est aussi mu par la conscience d'appartenir à la communauté des marins. Avant son départ, il a pris connaissance des informations collectées au fil des siècles par ses prédécesseurs, comme en témoigne l'extrait cité plus haut. Par ailleurs, au cours de *La Guerre de Sept Ans*, il a démontré des compétences en matière de cartographie avec ses relevés de *Terre-Neuve* et du *Labrador* qui lui valurent de gravir rapidement les grades au sein de la marine britannique et d'être finalement choisi pour conduire l'expédition à bord de l'*Endeavour*.

Les journaux de James Cook sont, de ce fait, indissociables des cartes et croquis qu'il a ramenés de ses expéditions. Ses relevés cartographiques constituent d'ailleurs un patrimoine historique prisé des collectionneurs. À titre d'exemple, nous citerons en premier lieu la carte de la baie *Buen Suceso*, située à l'extrémité sud du continent sud-américain à la sortie du détroit de Lemaire dont il a déjà été question plus haut. Les trois parties qui la composent traduisent le souhait de transmettre à ceux qui le suivront sur la route du Cap Horn, tous les éléments leur permettant d'y faire relâche.



Argentina, Bahia Buen Suceso, Chili, Tierra del Fuego, Isla Grande de Tierra del Fuego; James Cook - 1797

<https://subastas.catawiki.es/kavels/15381547>

James Cook fait escale dans ce mouillage le 16 janvier 1769, après avoir renoncé la veille à mouiller dans la Baie de Saint Vincent :

I therefore thought that Anchoring here would be attended with some risk, and that it would be better to endeavour to find some port in the Strait and there compleat our Wood and Water (...) Having found a convenient place on the s side of the Bay to wood and Water at, we set about that work in the morning and M^r Banks with a party went into the Country to gather Plants &c^a 14.

Il y séjourne cinq jours. Dans son journal, il relate la rencontre pacifique avec les natifs qui ne s'opposent pas à l'approvisionnement en eau et en bois. Les conditions météorologiques sont rigoureuses comme cela s'entend sous ces latitudes mais cela ne freine en rien les opérations de relevés de la topographie de la côte et des hauteurs d'eau dans le mouillage. La carte détaillée qui en résulte contribue à rendre perceptible l'aspect sécurisant de cette baie où relâcher après un passage entre l'Île des États et la Terre de Feu, passage étroit soumis à de violents courants qu'il décrit dans ces termes :

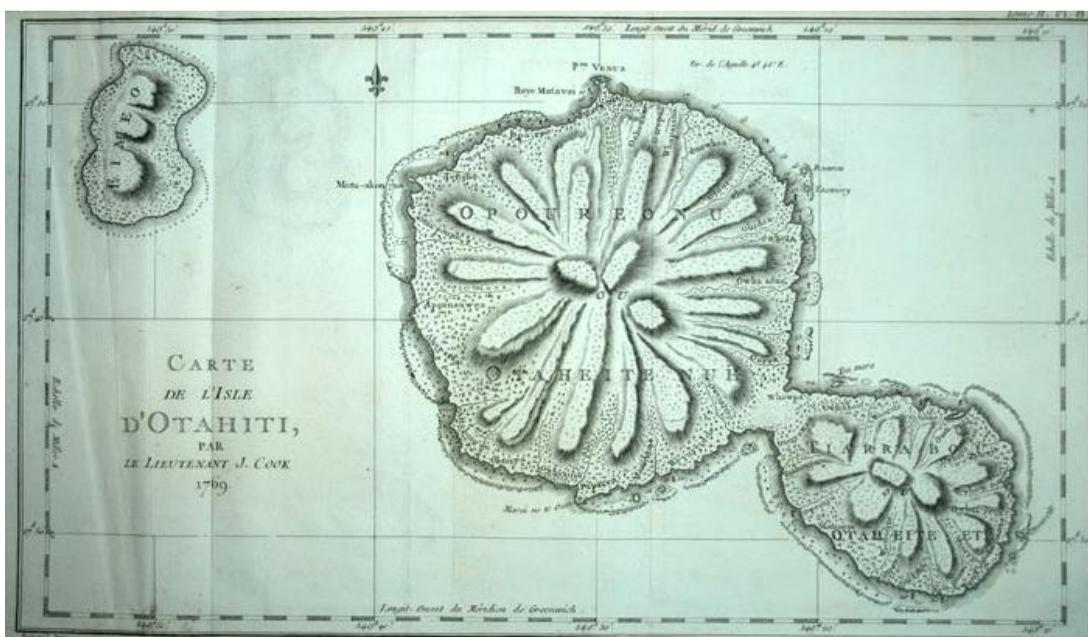
Kept Plying in the Straits untill ½ past 4 pm at which time the Tide gad made Strong against us and the wind not abating bore away intending to have hauld under Cape St Diego, but was

¹⁴ J. Cook, The Journals of Captain Cook, London, Penguin Classics, 1999, pp. 25, 26

prevented by the force of the tide which carried us past that Cape with surprising rapidity, at the same time caused a very great sea.... (...) The Violence of the Tide of Ebb rais'd such a Sea off Cape St Diego that it looked as if it was breaking Voilently on a ligde of rocks and would be taken for such by any who knew not the true cause ¹⁵.

Le mouillage de la baie *Buen Suceso* n'a rien perdu de son intérêt pour les skippers qui continuent d'y faire relâche après avoir franchi le détroit de Lemaire.

Le deuxième exemple est celui de la carte de Tahiti que Cook dresse à la fin de son premier séjour sur l'île en 1769, soit un an après Bougainville et un peu moins de deux ans après Wallis qui lui en avait indiqué la position. James Cook y séjourne plus longuement que ses deux prédécesseurs du fait de sa mission astronomique. Wallis ne chercha pas à explorer la zone et Bougainville décréta qu'il s'agissait d'une île en simplement sur les dires des autochtones. Après les relevés du passage de Vénus et avant de s'engager dans sa deuxième mission (la recherche de la *Terra Incognita Australis*), Cook, accompagné de Banks, fait le tour de l'île entre le 26 juin et le 1^{er} juillet, en barque ou à pied, quand cela est possible. De cette brève exploration, il dresse une carte pittoresque, la première représentation de la morphologie¹⁶ de cette île composée de deux parties : *Tahiti Nui* et *Tahiti Iti* et qui deviendra bientôt une escale obligée pour les navigateurs dans le Pacifique Sud.



Cook, carte tirée de l'édition de J. Hawkesworth Relation d'un voyage fait autour du monde, Paris, chez Saillant et Nyon, 1774

Sans doute, la présence à bord de Tupai a-t-elle contribué à la réalisation rapide de ce projet en permettant d'éviter les chausse-trappes du cabotage entre les récifs qui débordent les rivages de *la Nouvelle Cythère* décrite par Bougainville. C'est ce que

¹⁵ J. Cook, *The Journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999, p. 24

¹⁶ Sur l'histoire des représentations de Tahiti voir la thèse de Philippe Bachimon : *Les géographies de Tahiti : mythes et réalités : essai d'histoire géographique*

laisse entendre les lignes figurant en date du 13 juillet, dernier jour du séjour sur l'île de Tahiti :

We resolved to bring away one whose name is Tupia, a Cheif and a Priest : This man had been with us the most part of the time we had been upon the Island which gave s an oppertunity to know some thing of him : we found him to be a very intelligent person and to know more of the Geography of the Islands situated in these seas.¹⁷

James Cook fait de nombreuses références à ce chef polynésien embarqué à bord de l'*Endeavour*. Sa connaissance de l'insularité du Pacifique, attestée par la carte qu'il établit à bord¹⁸, contribuera à la mission d'exploration confiée à James Cook. Après plusieurs escales dans les îles de la Société où Tupaia confirme ses qualités de truchement, l'expédition met cap au sud. La navigation devient de plus en plus pénible du fait du froid et de la grande houle sous ces latitudes. Arrivé par 40° de latitude sud conformément aux instructions qu'il a reçues de la *Royal Navy*, James Cook, persuadé qu'aucune terre ne peut se trouver à proximité du fait de l'état de la mer, se décide à faire route à l'ouest, à la plus grande satisfaction de Tupaia, de Banks et de l'équipage tout entier.

L'*Endeavour* arrive en vue de la Nouvelle-Zélande le 7 octobre, soit près de deux mois après le départ des îles de la Société. Banks, très éprouvé par cette dernière navigation, est alors persuadé qu'ils ont enfin trouvé la fameuse *Terra Incognita Australis*. Le débarquement, le 9 octobre, dans la baie que Cook allait ensuite nommer *Poverty Bay*¹⁹ est facilité par Tupai qui établit le contact avec des Maoris hostiles après que des marins de l'équipage aient fait feu, tuant plusieurs hommes : « *Tupia spoke to them in his own language and it was an [a]greable surprise to us find that they perfectly understood him* ²⁰ ».

Au cours des semaines qui suivirent, James Cook fait plusieurs escales le long de la côte nord est. Il en profite pour faire des relevés cartographiques et renouveler les approvisionnements du bord. Le 1^{er} janvier, après avoir bataillé plusieurs semaines contre les vents, il contourne la pointe nord de cette terre : « *At 7PM tacked and Stood to the westward* ²¹. » puis descend la côte ouest jusqu'à un fjord qu'il nomme *Queen Charlotte Sound* où il fait escale pendant deux semaines. Il reprend la mer le 1^{er} février 1770 et continue de cartographier ce qu'il pense déjà être une île. Le 10 mars, il atteint les 47° 33' de latitude sud : « *At Noon, the wind coming to the West, we tack'd and stood to the nortward, having no land in sight* ²². » Au cours des jours suivants, il remonte le long de la côte est qu'il cartographie depuis le navire. Le 26 mars, il note dans son journal : « *As we have now circumnavigated the whole of this Country it is time for me to think of quitting of it* ²³. »

¹⁷ J. Cook, *The Journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999, p. 64

¹⁸ Voir l'article d'Anne Di Piazza : *Complément d'enquête de la carte de Tupaia : des différents usages d'un même document au XVIII^e et XIX^e siècles* In: *Outre-mers*, tome 98, n°370-371, 1^{er} semestre 2011. Le contact colonial dans l'empire français : XIX^e-XX^e siècles. pp. 217-230

¹⁹ Cette baie, située sur la côte Est au Nord de l'île du Nord a été renommée Tūranganui-a-Kiwa, son nom maori à l'occasion du 250^{-ème} anniversaire du débarquement de James Cook

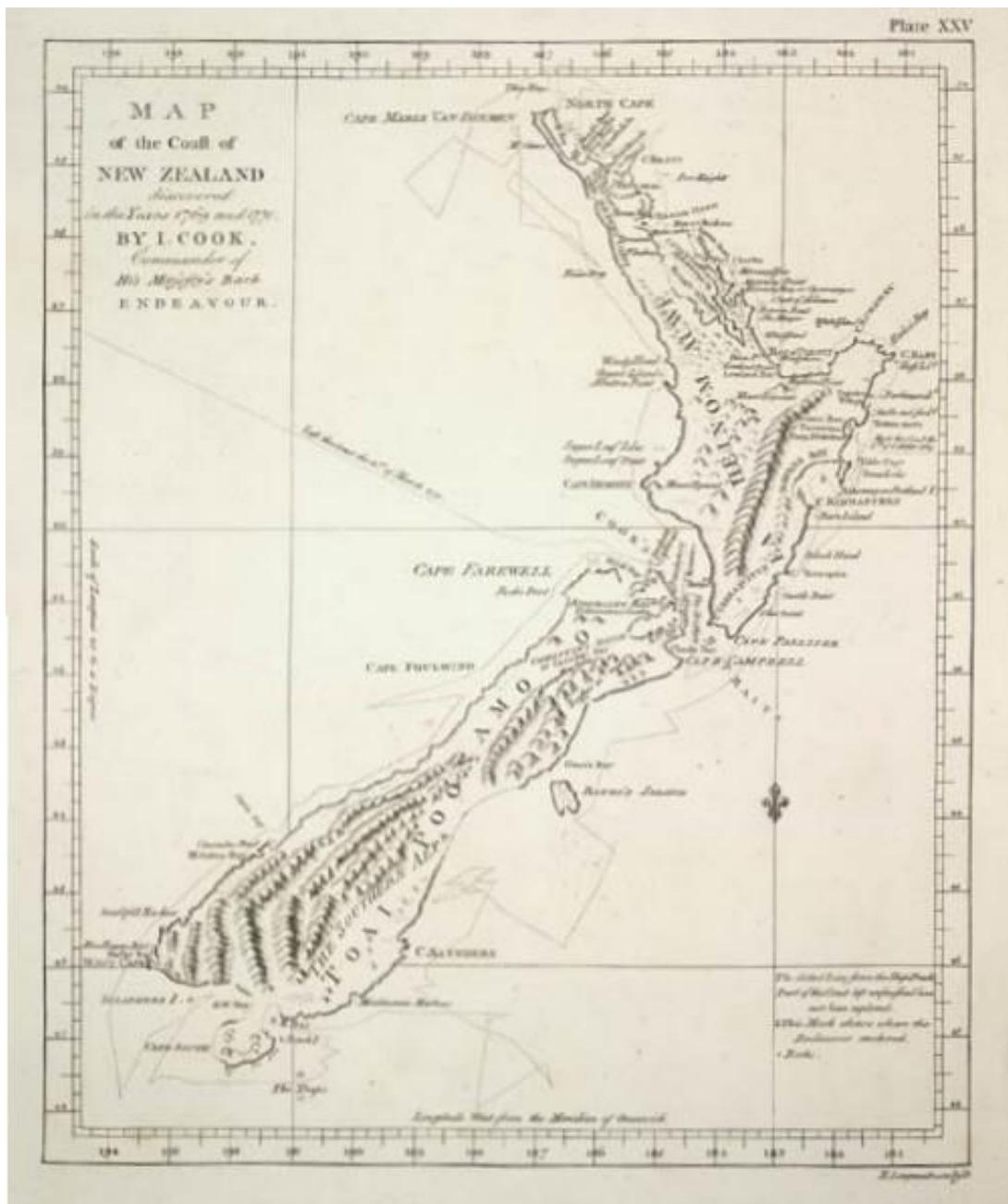
²⁰ J. Cook, *The Journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999, p. 70

²¹ J. Cook, *The Journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999, p. 99

²² J. Cook, *The Journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999, p. 112

²³ J. Cook, *The Journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999, p. 115

La carte de la Nouvelle-Zélande dressée en moins de six mois démontre de manière formelle que cette terre n'est pas rattachée à la *Terra Incognita Australis* comme le croyait Banks. Elle dresse également la topographie des rivages qui sont décrits avec détail dans le journal de bord comme dans cet extrait, en date du 23 mars, quelques jours avant de boucler le tour de l'île du Sud : « *The land near Cape West is rather low and riseth with a gradual ascent up to the foot of the mountains and appear'd to be mostly cover'd with Wood* ²⁴. » Cette carte réalisée dans des conditions particulièrement éprouvantes et dans un temps limité reste encore aujourd'hui une référence historique.



Carte de la Nouvelle Zélande par James Cook, 1769-1770.

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/48/Cook_new_zealand.jpg

²⁴ J. Cook, *The Journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999, p. 113

De manière plus générale, les trois cartes choisies suscitent les remarques suivantes. Tout d'abord, elles sont représentatives des divers usages qui peuvent être faits d'une carte en fonction de son échelle. La première (*Bahia Buen Suceso*) est une carte de détail comme on continue de les trouver dans le commerce mais qui sont souvent reprises sous forme de croquis dans les instructions et guides nautiques. Elles servent à se diriger jusqu'à l'endroit choisi pour mouiller. Celle de Tahiti, à plus petite échelle, donne des indications sur la morphologie montagneuse de l'île notifiant qu'elle pourra être repérée de loin. Les relevés des hauteurs d'eau, les dessins des plateaux coraliens et îlots donnent quelques précisions sur la nature du littoral de cette île volcanique où les mouillages sont peu nombreux. La particularité de cette carte tient aussi au fait que les noms qui y figurent sont polynésiens, ce qui tend à confirmer la participation de Tupaia à son élaboration. Le seul nom européen est celui de la pointe Vénus, là même où furent réalisés les relevés astronomiques. La caractéristique majeure de la carte de la Nouvelle-Zélande, à l'échelle encore plus réduite, est de faire figurer la route suivie par l'*Endeavour*. Elle constitue donc un vrai complément aux *Journals*, dans lesquels on retrouve les relevés de positions et les noms des lieux portés sur la carte. Cette pratique reste de mise encore aujourd'hui même si les outils ont évolué. L'arrivée des cartes électroniques qui ont pour première particularité de pouvoir changer d'échelle permettent en effet de passer en quelques clics d'une routière, carte à très petite échelle qui permet de suivre sa route en navigation hauturière, à une carte de détail, utile au moment d'entrer dans un mouillage.

Par ailleurs, d'expérience, les cartes marines, quelque soit leur support, papier, numérique ou électronique, constituent une langue commune à tous les marins indépendamment de leur nationalité et leur langue. En se penchant sur les cartes, les navigateurs peuvent lire des paysages, anticiper des courants, trouver des abris. Elles favorisent le partage d'expériences qui, à une position, un mouillage, associent un évènement, des conditions de mer, de vent. La contribution de James Cook à cet alphabet maritime ouvre la voie aux cartographes des temps modernes.

En revanche, les profils côtiers, comme ceux qui figurent en haut de la carte de *Buen Suceso*, utiles lors d'un atterrissage au terme d'une traversée, tendent à disparaître comme le mentionne Roland Courtot :

Au 20^e siècle les « feux » nautiques (phares et balises) ont été multipliés et sont devenus les nouveaux amers nocturnes figurés sur les vues de côtes. Depuis la seconde guerre mondiale, où elles ont encore servi pour les pilotes des sous-marins en reconnaissance périscopique devant des côtes ennemies, ces vues dessinées ont progressivement disparu des manuels nautiques, remplacés par les photographies panoramiques depuis la mer ou aériennes obliques. La télédétection par radar puis par gps a porté le coup final à ce qui a été la première représentation de l'inconnu côtier par les marins, la première prise de « possession » par le dessin de ces frontières terrestres, zones de dangers ou promesses de fortunes²⁵ ».

Ces profils n'ont en effet plus le même intérêt depuis le développement de la cartographie électronique. La technologie contemporaine a presque totalement éliminé la marge d'erreur liée aux différentes techniques de relevés astronomiques

²⁵ <http://cafe-geo.net/vues-de-cotes-le-panorama-au-service-des-marins/>

utilisés jusqu'au XX^e siècle. Il est désormais possible de faire route jusqu'au mouillage en suivant en direct la progression du bateau sur la carte sans se préoccuper de vérifier si les côtes qui apparaissent à l'horizon sont bien celles prévues pour l'atterrissage. Les navigateurs nostalgiques du sextant récriminent qu'avec ces nouvelles technologies, c'est une part de la poésie du voyage maritime qui a disparu. Il est vrai que si l'apparition d'une frange côtière à la proue du bateau renouvelle sans cesse le plaisir de la découverte en aiguissant la curiosité, la certitude de connaître sa position exacte à ce moment-là réduit le trouble émotionnel de devoir lire ce paysage au fur et à mesure de l'approche pour confirmer sa position et la route à suivre. La pratique de la lecture du paysage mêlant la rigueur de l'observation naturaliste à l'expérience poétique reste cependant une des caractéristiques propres à une navigation prudente, y compris de nos jours où la fiabilité des nouvelles technologies ne fait pas tout. Perpétuer la navigation à vue permet encore aujourd'hui d'éviter de nombreux accidents à l'approche d'une terre. Garder les yeux sur le traceur du bord positionné à une mauvaise échelle, peut en effet amener à ne pas voir le récif situé sur la route alors qu'une observation précise des changements dans les remous ou dans la couleur de la mer aurait pu permettre d'éviter l'accident.

En définitive, la navigation est une forme de science associant l'observation, l'expérience et l'utilisation rigoureuse d'outils bénéficiant, au fil du temps, des avancées technologiques. De ce point de vue, les trois expéditions de James Cook offrent une documentation unique notamment parce qu'elle s'étale sur une période de 12 ans. Lors du premier voyage, le sextant fait déjà partie des instruments utilisés pour calculer la longitude mais les premiers exemplaires des tables de calcul qui font partie de l'équipement du bord vont faciliter le calcul de la position à partir des relevés selon la méthode de la distance lunaire. Lors du deuxième voyage, Cook embarque une copie du H4 de John Harrison. L'exactitude de cette montre de mer permet d'améliorer la fiabilité des relevés de position comme il l'indique lui-même : *"I would not be doing justice to Mr Harrison and Mr Kendall if I did not own that we received very great assistance from this useful and valuable timepiece."*²⁶ » Ces avancées qui facilitent la détermination de la position, élément primordial pour tout skipper, viennent servir son analyse des autres données, moins immédiatement mesurables comme la force et la direction d'un courant, l'estimation de la proximité d'une terre du fait des vagues, des nuages ou de la présence des oiseaux, autant de signes dont la lecture repose sur l'observation et l'expérience.

Les traces laissées par James Cook

Entrer dans le Pacifique après James Cook, c'est le suivre dans le continent insulaire qu'il a fait découvrir à l'Europe tandis qu'il mettait fin au mythe d'un continent austral. Ce *continent invisible*, comme le nomme J.M.G. Le Clézio, fait de micro-territoires aux abords tantôt idylliques tantôt dramatiques en fonction de la nature des côtes, de la météo et des rencontres que l'on y fait, garde de ce fait une part

²⁶ http://www.blue-growth.org/Blue_Growth_Technology_Innovation/Board_Of_Longitude.htm

de mystère qui participe à son attrait teinté d'exotisme, lequel s'ancre pour partie, dans la toponymie de territoires nommés par James Cook.

C'est le cas de l'*Ile des Pins*, régulièrement classée dans le *top 10* des destinations touristiques paradisiaques. La première mention du nom donné à cette île apparaît en date du 27 septembre 1774. James Cook est alors dans son deuxième voyage. Il est allé chercher la confirmation que la *Terra Incognita Australis* est un mythe dans les mers glacées du sud de l'Océan Indien au cours de l'été austral 1773 puis dans le sud de l'océan Pacifique pendant l'été 1774. Entretemps, il est repassé par la Nouvelle-Zélande avec une escale dans le *Queen Charlotte Sound* et un séjour à Tahiti. Au cours de la campagne d'exploration de l'été austral 1774, il est descendu jusqu'à plus de 60° de latitude Sud (à titre indicatif, les règlements des courses au large n'autorisent plus les skippers à descendre aussi sud du fait des risques que présentent les glaces dérivantes). En remontant vers le nord, à la fin de l'été 1774, il a fait escale à l'île de Pâques, aux Marquises et de nouveau à Tahiti d'où il fait route vers les Tonga avant d'explorer les Nouvelles-Hébrides (actuel Vanuatu). Les pages de son journal relatent les conditions de mer, les escales, les premières rencontres avec les Océaniens.

Le 1^{er} septembre, considérant sans doute que sa mission d'exploration et de cartographie de l'ouest du Pacifique sud est terminée, il met le cap au sud en direction de la Nouvelle-Zélande. La terre qui apparaît à l'horizon le 4 septembre offre des paysages verdoyants dévalant des collines qui descendent jusqu'à la mer. James Cook la nommera la Nouvelle-Calédonie en souvenir de ses navigations le long des côtes écossaises. Les hommes de l'*Endeavour* sont les premiers Européens accueillis par les hommes de la tribu de Balade :

We were accompanied to this anchorage by all the Boats we had seen in the morning, which were joined by some others from the Shore so that we had hardly Anchored before we were surrounded by a Vast Number of People, the most of them without Arms ; at first they were a little Shy, (...) these mutual exchanges soon brought on a kind of Confidence so two ventured on board. (...) Nevertheless, we found these people spoke a language quite new to us ²⁷.

L'escale se prolonge jusqu'au 13 septembre et se conclut par une longue description dans laquelle il décrit les modes de vie des populations rencontrées, comme il a l'habitude de le faire à la fin de chaque escale. Dans cet extrait, il fait des comparaisons entre les polynésiens (those of the Eastern islands), les mélanésiens du Vanuatu (those of Tanna) et ceux de Balade :

I shall conclude our transactions at this place with some account of the Country and its Inhabitants. The latter are a strong robust active well-made people, Courteous and friendly and not in the least addicted to pilfering, which is more than can be said of any other nation in this Sea. (...) The women of this Country and likewise those of Tanna, are, so far we can judge, far more Chaste than those of the Eastern islands. I never heard that one of our people obtained the least favour from any one of them ²⁸.

L'*Endeavour* tente alors de contourner l'île par le Nord mais finit par y renoncer du fait des nombreux récifs qui s'y trouvent. James Cook décide donc de longer la

²⁷ J. Cook, *The Journals of Captain Cook on his Voyages of Discovery*, vol.II, *The Voyage of the Resolution and Adventure, 1772-1775*, p. 386

²⁸ J. Cook, *The Journals of Captain Cook on his Voyages of Discovery*, vol.II, *The Voyage of the Resolution and Adventure, 1772-1775*, p. 392

côte est en direction du sud ce qui lui permet aussi d'en faire la cartographie. Entre le 21 et le 27 septembre, l'équipage aperçoit à plusieurs reprises des îlots alors qu'il se fraye un passage au milieu des hauts fonds et récifs qui débordent le Sud de la Grande Terre de la Nouvelle-Calédonie.

Several more appeared on different parts of the Coast to the west and so numerous that they looked not unlike the Masts of a fleet of Ships, I must suspend my judgement upon them for the present. (...) On these low Isles were many of those elevations already spoke of, every one were now satisfied they were trees except our Philosophers who still maintained they were Stone Pillars. (...) the Skirts of this isle is wholly covered with the trees so often mention[ed] on which account it obtained the name of *Isle of Pines*.²⁹

On retrouve dans ces quelques lignes le mélange de curiosité et d'inquiétude propre à la lecture des paysages qui, se détachant à peine de l'horizon marin, parviennent à enflammer l'imaginaire des navigateurs les plus chevronnés. Il est vrai que l'arrivée sur *Ile des Pins* a de quoi surprendre. Les grands pins colonnaires endémiques qui constituent l'essentiel de sa végétation sont aussi majestueux de près qu'inquiétants vus de loin, posés sur la ligne d'horizon.

La toponymie des lieux rattachés à James Cook se répartit en différentes catégories. Tout d'abord, certains noms sont liés à une particularité propre au site, comme dans le cas de *l'Île des Pins* et de la *Nouvelle-Calédonie* dont les hauteurs vues du large évoqueraient les côtes écossaises le long desquelles James Cook navigua au début de sa carrière. Il en est de même pour la fameuse *Botany Bay*, site du débarquement de Cook en Australie.

D'autres lieux sont nommés d'après des personnalités de son époque comme *The Queen Charlotte Sound* en Nouvelle-Zélande ou plus au nord, *les Îles Sandwich (Hawaiï)* en hommage au Premier Lord de l'Amirauté, son commanditaire. Ainsi, tandis que les premiers noms renvoient directement à la vision qu'a pu avoir James Cook des lieux qu'il abordait, les seconds doivent leur nom à une pratique qui, par certains aspects, pourrait s'apparenter à du partenariat tel que cela se pratique aujourd'hui dans les épreuves de la course au large où les bateaux sont nommés à des fins publicitaires ou de prestige en échange de moyens matériels.

En outre, la toponymie du Pacifique rend un hommage direct au capitaine Cook. Du nord au sud, de l'est à l'ouest, un golfe, une baie, un archipel, un sommet, un glacier même sont autant de balises. Ainsi, lors de son expédition de 1794, Vancouver nomme-t-il *Cook Inlet*, le bras de mer qu'ils avaient remonté ensemble à la recherche du passage du Nord-Ouest lors du troisième voyage et qui mène aujourd'hui à Anchorage. De l'autre côté du Pacifique, on trouve le *Mont Cook*, point culminant de la Nouvelle-Zélande tandis qu'en Polynésie Française, la *Baie de Cook*, joyau de l'île de Moorea, est un mouillage incontournable. Cet acte de nommer, sorte d'appropriation des territoires, n'est cependant pas systématique. Les lieux cités dans les *Journals* sous leur dénomination autochtone restent nombreux, une manière de concéder qu'ils avaient déjà une histoire avant l'arrivée des Européens. Quoiqu'il en

²⁹ J. Cook, *The Journals of Captain Cook on his Voyages of Discovery*, vol.II, *The Voyage of the Resolution and Adventure, 1772-1775*, p.403

soit, cette toponymie marquée par James Cook continue d'alimenter l'imaginaire des navigateurs.

CONCLUSION

L'approche que nous avons développée dans cet article nous a amenés à considérer l'édition de Beaglehole : *The journal of James Cook on his voyages of Discovery*, comme les écrits professionnels d'un capitaine missionné pour rendre compte de ses navigations et établir des rapports de ses explorations. Nous avons aussi relevé que James Cook, guidé par son ambition professionnelle au service de la *Royal Navy*, avait contribué à une meilleure connaissance de l'océan Pacifique dont la toponymie est un hommage au navigateur, explorateur. Par ailleurs, sa cartographie constitue un legs qui contribua à faire découvrir à l'Occident l'insularité du *continent invisible* et à mettre fin au mythe de la *Terra Australis Incognita*. Les navigateurs du XXI^e siècle, dotés des outils technologiques modernes les plus performants, n'en perpétuent pas moins la tradition de la marine à voile et l'empirisme propre à cet art de voyager relatés dans *The Journals of James Cook* dont le message s'adresse à celles et ceux qui observent et rendent compte des transformations des océans et plus largement de la planète Terre, en ce début de deuxième millénaire.

Bibliographie récapitulative

BEAGLEHOLE John *The Journals of Captain James Cook: The Voyage of the Endeavour, 1768–1771*, Cambridge, Hakluyt Society, 1955

BEAGLEHOLE John *The Journals of Captain James Cook: The Voyage of the Resolution and Adventure, 1772–1775*, Cambridge, Hakluyt Society, 1961

BEAGLEHOLE John *The Journals of Captain James Cook: The Voyage of the Resolution and Discovery, 1776–1780*, 2 vols., Cambridge, Hakluyt Society, 1967

COOK James, *The journals of Captain Cook*, London, Penguin Classics, 1999

LE CLEZIO Jean-Marie Gustave, *Raga, approche du continent invisible*, Paris, Le Seuil, 2006

MESSIANI Jean-Stéphane, *Les Journaux de voyage de James Cook dans le Pacifique. Du parcours au discours*, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de France, 2015

PERRET Robert. Une nouvelle édition des Journaux de bord de James Cook. In: *Annales de Géographie*, t. 66, n°355, 1957. pp. 251-252