

Revue d'histoire maritime

25

Nuttall – 979-10-231-1915-2

Le navire à la mer

Revue d'histoire maritime

25

Le navire à la mer

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2018

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN : 979-10-231-0609-1

PDF complet – 979-10-231-1910-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1911-4

Chaline, Knab-Delumeau & Kowalski – 979-10-231-1912-1

Rahn Phillips – 979-10-231-1913-8

Harrold – 979-10-231-1914-5

Nuttall – 979-10-231-1915-2

Tempère – 979-10-231-1916-9

Stanton – 979-10-231-1917-6

Borde – 979-10-231-1918-3

Villiers – 979-10-231-1919-0

Knab-Delumeau – 979-10-231-1920-6

Chaussade – 979-10-231-1921-3

Jubelin – 979-10-231-1922-0

Chaline – 979-10-231-1923-7

Schaub – 979-10-231-1924-4

Varia. Le Bouédec – 979-10-231-1925-1

Varia. Olivier-Jégat – 979-10-231-1926-8

Varia Barey – 979-10-231-1927-5

Hommage à Huetz de Lempis – 979-10-231-1928-2

Chronique Le Mao – 979-10-231-1929-9

Chronique Knab-Delumeau – 979-10-231-1930-5

Chronique Galano – 979-10-231-1931-2

Comptes rendus – 979-10-231-1932-9

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (24) était consacré à la « gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours ».

Le prochain numéro (26) aura pour thème « Financer l'entreprise maritime ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER LE NAVIRE À LA MER

Le navire à la mer, un défi pour l'historien	
Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski.....	13
Navires à la mer: sources espagnoles et portugaises de l'époque moderne	
Carla Rahn Phillips.....	19
« Britannia's voices »: une histoire orale de la formation des officiers au Britannia Royal naval college	
Jane Harrold	33
La pirogue, retour vers le futur. Histoire et revitalisation du patrimoine maritime du pacifique	
Peter Nuttall.....	49
Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVII ^e siècle	
Delphine Tempère.....	69
Les galères, la guerre navale et le problème de l'eau potable en Méditerranée au Moyen Âge	
Charles D. Stanton.....	89
Pratiques et comportements des pêcheurs boulonnais d'après les rapports de mer (vers 1850-1950)	
Christian Borde.....	101
Les qualités nautiques des frégates françaises de la guerre de Sept ans à la guerre d'indépendance	
Patrick Villiers	117

La transformation des méthodes de navigation et le rôle de l'hydrographie moderne (1820-1880) Isabelle Knab-Delumeau	127
Tentative de reconstitution de la chaîne opératoire de la réparation navale du VII ^e siècle av. J.-C. au VII ^e siècle apr. J.-C. Hélène Chaussade.....	143
Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'atlantique du début de l'époque moderne Alexandre Jubelin.....	159
Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII ^e siècle Olivier Chaline.....	171
Le problème de la lutte contre les avaries dans la marine de guerre des États-Unis : les innovations et leur mise en œuvre pendant la période de l'entre-deux-guerres Jeremy P. Schaub	187

VARIA

Le port en situation coloniale et le statut du territoire ultra-marin d'implantation aux XVII ^e -XVIII ^e siècles Gérard Le Bouëdec	211
Frégates et chaloupes aux Antilles, la Marine royale à l'épreuve de la contrebande maritime(XVIII ^e siècle) Edern Olivier-Jégat.....	239
L'école navale des forces navales françaises libres, innover en temps de guerre? Lieutenant Morgane Barey	255

HOMMAGE

Nécrologie Christian Huetz de Lempis (1938-2017)	275
--	-----

CHRONIQUES

HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES. Les fournisseurs de la marine de Louis XIV au temps de la guerre de la ligue d'Augsbourg(1688-1697) Caroline Le Mao	283
POSITIONS DE THÈSE. La carte nautique et ses usages (vers 1830 – vers 1880) Isabelle Knab-Delumeau	287
COMPTE RENDU DE SOUTENANCE DE THÈSE. Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (XI ^e -XV ^e siècle) Lucie Galano.....	293
Comptes rendus.....	305

Le navire à la mer

LA PIROGUE, RETOUR VERS LE FUTUR.
HISTOIRE ET REVITALISATION
DU PATRIMOINE MARITIME DU PACIFIQUE

Peter Nuttall
University of the South Pacific

L'histoire de la navigation hauturière commence avec les ancêtres des peuples connus aujourd'hui comme les habitants des îles du Pacifique. Il y a sans doute 5 000 ans, ils quittèrent les lieux qu'ils occupaient quelque part dans la mer de Chine méridionale pour entamer la plus grande migration maritime du monde¹. Les raisons de leur départ sont inconnues, mais ils ne retrouvèrent des rivages continentaux que quand ils se rendirent en Amérique du Sud, laissant derrière eux le poulet polynésien, mais ramenant la patate douce, que l'on récolte communément à travers le Pacifique, ainsi que la Calebasse².

Au cours de leur périple sans fin, ils ont exploré, nommé et colonisé les îles éloignées à travers le plus grand océan du monde, le Pacifique. Parcourant un cinquième du globe, ils accomplirent ces voyages étonnants à bord de navires à voiles dotés de deux coques, d'une conception et d'une construction hautement sophistiquées. Ils atteignirent Hawaii au nord, Rapanui (île de Pâques) et l'Amérique du Sud à l'est. Ils poussèrent loin au sud jusqu'à Aotearoa (Nouvelle-Zélande) et Rekohu (îles Chatham)³. Il s'agissait véritablement de peuples hauturiers, qui étaient autant chez eux en mer que sur terre. L'océan

- 1 Yoshan Moodley, Bodo Linz, Yoshio Yamaoka, *et al.*, « The Peopling of the Pacific from a Bacterial Perspective », *Science*, n° 323 (5913), 23 janvier 2009, p. 527-530.
- 2 Douglas Yen, *The Sweet Potato in Oceania: An Essay in Ethnobotany*, Honolulu, Bishop Museum Press, 1974 ; Patrick V. Kirch, « Peopling of the Pacific: A Holistic Anthropological Perspective », *Annual Review of Anthropology*, n° 39, p. 131-148 ; Caroline Roullier, Laure Benoit, Doyle B. McKey & Vincent Lebot, « Historical Collections Reveal Patterns of Diffusion of Sweet Potato in Oceania Obscured by Modern Plant Movements and Recombination », *Proceedings of the National Academy of Sciences*, vol. 110 n° 6, 2013, p. 2205-2210.
- 3 Kerry Howe (dir.), *Vaka Moana: Voyages of the Ancestors*, Honolulu/Auckland, University of Hawaii Press/David Bateman, 2006 ; Janet M. Wilmshurst, Terry L. Hunt, Carl P. Lipo & Atholl J. Anderson, « High-Precision Radiocarbon Dating Shows Recent and Rapid Initial Human Colonization of East Polynesia », *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, vol. 108, n° 5, 2011.

n'était pas pour eux un obstacle, mais un pont et une route qui connectait entre elles leurs résidences insulaires éloignées⁴.

Leur histoire est d'autant plus remarquable que toutes leurs entreprises furent menées à bien sans utiliser quelque métal que ce fût⁵. Divisées grossièrement et de manière inexacte par des colons arrivés plus récemment en sous-ensembles régionaux de Polynésie, de Micronésie et de Mélanésie, les cultures diverses et multiples qui peuplent ce vaste océan sont connues collectivement comme les îles du Pacifique. Isolées et éparpillées, elles forment souvent des microcommunautés, qui vivent dans un monde où les terres forment moins de 2 % de leurs pays, tandis que le reste est souvent constitué de zones économiques exclusives (ZÉE), d'une taille qui équivaut à la France ou même aux États-Unis. Chaque habitant des îles du Pacifique dispose de plus de onze kilomètres carrés de mer, et il serait plus précis de les appeler Océaniens⁶.

50

De plus en plus, ces peuples, placés sur la ligne de front des effets du changement climatique, se décrivent à présent comme de grands États océaniques. Quant aux bas atolls-États des Kiribati, Tuvalu, des îles Marshall et de Tokelau, qui ont affronté des millénaires d'occupation ininterrompue dans des lieux qui comptent parmi les plus précaires et dont les ressources sont les plus faibles de la planète, ils ont à présent à faire face à une menace existentielle qui pèse sur leur survie physique.

Cet article ne traite pas de l'histoire culturelle de la colonisation de cet océan par les plus grands marins du monde – il s'agit là d'un thème bien connu repris par de nombreux historiens. Il traite des moyens par lesquels ils entreprirent leurs voyages extraordinaires et parvinrent par la suite à maintenir leurs communications et des liens à travers l'océan : les pirogues du Pacifique. On peut supposer que leurs ancêtres qui ont quitté l'Asie du Sud-Est il y a des milliers d'années l'ont fait sur des embarcations assez sommaires, peut-être précipitamment, sous la pression de forces plus puissantes ou plus nombreuses venues de l'intérieur des terres, peut-être sur de simples radeaux. Au départ, les traversées entre les îles étaient brèves et faciles, mais à mesure qu'ils s'éloignaient vers l'est, les distances devenaient beaucoup plus importantes, tandis que les îles diminuaient de taille et devenaient de plus en plus éparpillées. Au moment

4 Epeli Hau'ofa, *We are the Ocean*, Honolulu, University of Hawaii Press, 2008 ; Epeli Hau'ofa, « Our Sea of Islands », dans Eric Waddell, Vijay Naidu & Epeli Hau'ofa (dir.), *A New Oceania: Rediscovering our Sea of Islands*, Suva, University of South Pacific/Beake House, 1993, p. 2-16.

5 Kerry Howe (dir.), *Vaka Moana*, op. cit.

6 Peter Nuttall et Joeli Veitayaki, « South Pacific and Small Island Developing States: Oceania is vast, canoe is centre, village is anchor, continent is margin », dans Hance D. Smith, et al. (dir.), *Routledge Handbook of Ocean Resources and Management*, London, Routledge, 2015, chap. xxxvi, p. 560-575.

de la rencontre entre les Européens et le Pacifique, il n'y a que quelques centaines d'années, les premières embarcations sur lesquelles les ancêtres avaient commencé leur migration avaient évolué vers une gamme diversifiée et dynamique de multicoques à balancier d'une conception complexe et sophistiquée, faite pour satisfaire tous les besoins dans tous les milieux – allant du bateau de pêche sportif au navire de transport en passant par le bateau de guerre.

Nous nous intéresserons tout d'abord à l'histoire et à l'évolution de leurs navires – les remarquables catamarans et plus tard *prao* qui conduisirent les observateurs européens à décrire le Pacifique comme un « océan de voiles ». Nous nous pencherons ensuite plus particulièrement sur une version spécifique du *prao*, le *drua*. Ce navire fut le sommet de l'expérience des Océaniens. Conçu avec une coque double, il fut un navire de guerre polyvalent de choix pour tout chef militaire sur le point d'étendre son influence au-delà de l'Océanie centrale quand la colonisation européenne mit un arrêt à l'évolution maritime des indigènes du Pacifique.

Aujourd'hui ne subsistent que quelques traces de cette culture de la navigation du Pacifique. On observe toutefois une renaissance remarquable. Dans les années 1970, un petit groupe d'Hawaiïens s'est employé à faire ressurgir le souvenir d'une culture indigène de la navigation qui n'appartenait alors qu'à la mémoire. Aujourd'hui, l'*Hokulea* a parcouru l'ensemble du Pacifique et il est sur le point d'achever une circumnavigation historique. On peut à présent observer de nombreuses autres initiatives destinées à revitaliser les innombrables cultures de la navigation dans le Pacifique, et nous concluons notre propos par un examen de quelques-unes d'entre elles.

LA VOILE EST À L'OCÉANIE CE QUE LA ROUE EST AUX CONTINENTS

La capacité de coloniser le plus grand océan du monde à la voile et sans métal est sans doute le plus grand titre de propriété intellectuelle des peuples d'Océanie. Les historiens s'accordent sur la représentation – au moment du contact avec les Européens – d'un océan densément parcouru par des voiliers indigènes d'une taille et de capacités comparables ou supérieures à celles des arrivants européens⁷. Une telle technologie était fortement développée et

7 Alastair D. Couper, *Sailors and Traders A Maritime History of the Pacific*, Honolulu, Peoples University of Hawai'i Press, 2009 ; Paul D'Arcy, *The People of the Sea: Environment, Identity and History in Oceania*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2006 ; Ben Finney, *Voyage of Rediscovery: A Cultural Odyssey through Polynesia*, Berkeley, University of California Press, 1994 ; Kerry Howe (dir.), *Vaka Moana, op. cit.* ; Geoff Irwin, *The Prehistoric Exploration and Colonisation of the Pacific*, Cambridge, CUP, 1992.

fonctionnelle, d'une typologie diversifiée, facilement disponible, mais elle était aussi une face essentielle de tous les aspects de la vie, depuis la pêche artisanale et le transport local à l'exploration interîles et interarchipels, la guerre, le commerce et la diplomatie. Tous les éléments étaient conçus, construits, possédés, mis en œuvre sur place, et d'origine insulaire.

52 Alors que ces navires sont souvent désignés dans la littérature comme des « pirogues », cette description n'est pas suffisante pour rendre compte de la taille, de la sophistication et de la diversité d'une architecture navale qui a évolué. Mettant en œuvre des savoirs complexes en physique (hydrodynamique et aérodynamique), ces navires étaient véritablement hauturiers dans tous les sens du mot. Les voiliers du Pacifique à double coque virent leur conception sans cesse améliorée : le *vaka* tahitien rapide au portant, les navires de commerce véloces *popo* de Yap et *wallap* des îles Marshall, l'incroyablement puissant *drua* fidjien, l'élégant *Te Puke* de Taumako. Les marins contemporains s'émerveillent devant la technologie mise en œuvre sur les bateaux de course : catamarans, trimarans, hydroptères, ailes, performance de la navigation au près grâce au vent apparent, formes de coques asymétriques. Mais les concepts qui sous-tendent ces innovations étaient connus et testés dans les îles et les eaux de l'océan Pacifique bien avant qu'ils ne soient connus du monde continental.

En dépit d'un débat académique né dans la deuxième moitié du xx^e siècle sur le postulat selon lequel la population des îles du Pacifique était liée à un voyage accidentel à la dérive⁸, on considère aujourd'hui généralement que ce type de voyage était répandu, utilisant les adaptations technologiques de manière diversifiée, et intentionnel. Cette technologie était hautement développée, diverse et immédiatement disponible. Sa conception, sa construction, sa possession et sa mise en œuvre étaient totalement locales.

Les premiers observateurs européens, à commencer par l'expédition conduite par le navigateur portugais Magellan en 1521, les Hollandais au xvii^e siècle, les Anglais de Cook et les Français menés par Bougainville au xviii^e siècle, suivis par les baleiniers, les commerçants et finalement l'expédition américaine USXX conduite par Wilkes, ont laissé un compte-rendu complet des navires qu'ils ont rencontrés. Du fait que l'on comptait parmi ces observateurs des architectes navals expérimentés, en particulier le jeune amiral Pâris qui accompagnait Bougainville et les officiers de marine des voyages de découverte du Pacifique menés par Cook, on peut être confiant dans la précision de nombre de ces récits.

8 Andrew Sharpe, « Ancient Voyagers in the Pacific », *Memoirs of the Polynesian Society*, n° 32, 1956.

Pâris a laissé une série détaillée de dessins au trait et de détails relatifs à la construction des navires⁹. À partir de comptes-rendus historiques de témoins visuels, dans les années 1930, Haddon et Hornell ont voyagé d'une rive à l'autre du Pacifique en recensant de manière détaillée toutes les facettes connues des traces écrites et de la culture de la pirogue qui existaient encore à ce moment pour le Bishop Museum¹⁰. Leur étude est complétée par les volumes magnifiquement illustrés de Neyret¹¹, et sur cette base on peut être confiant dans le fait que subsiste une trace précise. Depuis lors, la production littéraire a été considérablement augmentée, des œuvres du navigateur britannique en multicoque Lewis, des anthropologues Finney à Hawaii, Irwin en Nouvelle-Zélande, d'Arcy qui étendit l'étude à la navigation micronésienne et à l'histoire du commerce, et Couper qui étudia le patrimoine du Pacifique dans un contexte de navigation commerciale.

En raison de la fascination académique et populaire exercée par les exploits des marins pour tracer leur route depuis la Polynésie orientale – le grand *heke* ou les voyages de découverte des îles hawaïennes, d'Aotearoa/Nouvelle-Zélande et Rapanui/île de Pâques –, les écrits sont déséquilibrés en faveur de ce chapitre de la culture de la navigation dans le Pacifique. Une bonne partie de la littérature s'est intéressée à ces voyages lointains et au tracé des routes depuis la Polynésie orientale. Des documentaires tels que *Vikings du Pacifique*, produit par la BBC dans les années 1980 et *Moana (Vaiana, en version française)*, le récent dessin animé de Disney, ont aussi contribué à renforcer l'idée erronée selon laquelle les exploits de ces marins de Polynésie orientale se confondaient avec l'intégralité du patrimoine de la navigation dans le Pacifique. Ces voyages de découverte ont pour point de départ l'Océanie centrale – depuis les Tonga et les Samoa jusqu'aux îles Cook il y a environ 2 000 ans, puis vers l'est des archipels que l'on nomme aujourd'hui Polynésie française, au nord en direction de la chaîne hawaïenne et au sud en direction d'Aotearoa/Nouvelle-Zélande. Ces voyages, dont la longueur dépassait parfois les 2 000 milles nautiques, étaient entrepris sans carte, sans chronomètre ni compas, sur des catamarans de probablement vingt à trente mètres.

On a moins analysé l'autre évolution, tout aussi remarquable, des technologies maritimes dans d'autres parties de l'océan Pacifique. Cela inclut le transport maritime qui a sous-tendu le vaste empire maritime tongien en Océanie centrale

9 Éric Rieth, *Atlas des voiliers et pirogues du monde au début du XIX^e siècle. Essai sur la construction navale des peuples extraeuropéens de l'amiral Pâris (1843)*, Paris, éditions du Layeur, 2000.

10 Alfred C. Haddon & James Hornell, *Canoes of Oceania*, Honolulu, Bernice P. Bishop Museum, t. I-III, 1936.

11 Jean Neyret, *Pirogues océaniques*, Paris, Palais de Chaillot-Association des amis des musées de la Marine, 1976.

au cours du millénaire qui suivit l'an 900, ainsi que leur période d'expansion plus récente entre 1600 et 1800. Cela inclut également le patrimoine maritime diversifié de Mélanésie qui comprend les grandes flottes de commerce de *lakatoi* (trimarans de transport de marchandises) de Papouasie-Nouvelle-Guinée, et les voiles en aile delta remarquablement efficaces des pirogues côtières des Vanuatu. Les coques asymétriques et les *praos* à balancier extrêmement rapides de Micronésie, le précurseur des bateaux de course planants contemporains, le *Tè Puke* des îles Santa Cruz, et ensuite les *praos* à deux coques de la culture des *drua* ou *kalia*, dont Cook fut le témoin de l'évolution aux Tonga, Samoa et Fidji, ont été beaucoup moins mis en relief¹².

54

Le Pacifique était un océan de technologie de transport durable, élaborée avec des ressources renouvelables, exploitant une connaissance avancée de la physique, de l'aérodynamique et de l'hydrodynamique afin d'utiliser le vent comme puissance motrice première de formes de coques élaborées. Les grands navires n'étaient pas seulement utilisés pour l'exploration des océans et la domination navale sur de grandes distances. La navigation et la technologie qui lui était liée faisaient partie intégrante de la vie quotidienne – spirituelle, sociale, politique et économique. Elles étaient essentielles à tous les niveaux d'interaction sociale, pour le transport, la guerre, le commerce et la pêche. Le volume global de navires doit faire l'objet d'une évaluation, avec des récits d'Européens rencontrant des flottes de centaines de navires transportant des milliers de personnes. Le volume des échanges atteste de la volonté des habitants des îles et de leur capacité à voyager¹³.

Dans le monde océanique, le transport par voie maritime a toujours occupé une place centrale. Les vaisseaux étaient le sommet des réalisations de la société. Souvent sacrés et bénis à la faveur de rites et de cérémonies, ils étaient l'ultime ligne de défense. Leur conception et leur fonctionnalité étaient radicalement différentes de ce que pouvait produire n'importe quel modèle continental, selon une approche relevant presque du zen pour trouver la forme ultime en simplicité et en utilisant un minimum de ressources. La conception et la construction terrestres n'étaient pas le rôle principal des artisans, mais plutôt ce que faisaient les artisans et les charpentiers quand ils en avaient le temps. Leurs navires étaient

12 Des recherches récentes et des publications au cours de la dernière décennie par d'Arcy, Howe *et al.*, Gentz, Nuttall *et al.*, et d'autres encore, reprenant des travaux antérieurs de chercheurs tels que Goetzfridt, Thompson et Tippett, corrigent à présent ce déséquilibre. Voir Paul D'Arcy, *The People of the Sea*, *op. cit.* ; Kerry Howe (dir.), *Vaka Moana*, *op. cit.* ; Joseph Gentz, « Navigating the Revival of Voyaging in the Marshall Islands: Predicaments of Preservation and Possibilities of Collaboration », *The Contemporary Pacific*, vol. 23, n° 1, 2011, p. 1-34 ; Peter Nuttall, Paul D'Arcy & Colin Philp, « Waqa Tabu – Sacred ships: the Fijian *Drua* », *The International Journal of Maritime History*, 2014, p. 1-24.

13 Paul D'Arcy, *The People of the Sea*, *op. cit.* ; Epeli Hau'ofa, « Our Sea of Islands », art. cit.

le produit de cultures dans lesquelles le métal n'était pas une option disponible, où nager et marcher étaient aussi importants, et où la survie en mer, plus que sur terre, était essentielle. Ils étaient mis à l'épreuve et améliorés par un processus d'attrition et de sélection naturelle. Pour chaque débarquement réussi, suivi d'un récit et d'une culture qui survécurent, on ignore combien ont péri sous les flots sans que leur histoire soit racontée¹⁴.

Au fil des millénaires, la typologie des navires évolua pour satisfaire toutes les formes de besoins maritimes, en étant façonnée par trois paramètres fondamentaux. Tout d'abord, la forme évolua selon la fonction du navire, qu'il ait un usage artisanal de village à des fins de transport à l'intérieur de lagons et de barrières rocheuses protégées, de mise en relation par la haute mer entre des îles et des archipels, ou de transports de marchandises internationaux. Cela inclut, dans la sphère d'influence tongienne, le transport de blocs de pierre pesant jusqu'à trente tonnes à travers de longues navigations en haute mer. Ce sont ces navires qui suscitèrent l'émerveillement du Hollandais Schouten en 1616 lorsqu'il constata l'exploit des marins qu'ils rencontrèrent à plusieurs centaines de milles des terres et qui étaient capables de naviguer sans difficulté hors de portée de leurs canons. Il y eut des navires de guerre diversifiés, depuis les flottes importantes de barges propulsées au moyen de rames et d'avirons dédiées au combat rapproché dans les archipels tahitiens et hawaïiens, jusqu'aux navires rapides d'escorte et aux transports des îles plus petites, les catamarans de Polynésie orientale transportant de nombreux guerriers pour des campagnes internationales de parfois plusieurs années et finalement les flottes d'agiles *praos* de guerre à coque double des Tonga et Fidji. Ils naviguaient souvent en flottilles de plusieurs dizaines de navires à la fois, les flottes de plus de cent navires n'étant pas rares.

Le deuxième paramètre est celui de l'environnement opérationnel dans lequel œuvrent les navires. La typologie des navires, leur conception, leurs fonctions sont façonnées par les vents dominants et la forme de la houle rencontrée. Le Pacifique n'est pas uniforme. Les zones d'alizés de chaque côté de l'équateur produisent des saisons de vents relativement réguliers entrecoupées de saisons alternant calmes et violents orages ou cyclones. Toutefois, dans la bande équatoriale, de tels orages sont rares et les navires doivent exploiter des périodes quasiment ininterrompues de vents légers et de mers calmes avec parfois de brèves et violentes bourrasques. La plupart des voyages d'exploration ont été réalisés en utilisant la variation de la direction des vents entre saisons dans la zone intertropicale, profitant des vents dominants d'ouest pour avancer, et sachant

14 Fela Helu, « Critical Essays: Cultural Perspectives from the South Pacific », *The Journal of Pacific History*, n° 34, 1999.

qu'une bascule à l'est suivrait avant que les vivres soient épuisés, permettant ainsi le retour vers des terres connues dans l'hypothèse où l'on ne découvrirait pas de nouvelles îles. Dans les zones tempérées, les alizés font défaut et sont remplacés par des vents variables en direction, en durée et en force, du calme plat à la tempête. La forme des navires évolua en fonction des éléments locaux des nouveaux environnements d'action rencontrés.

56

Enfin, la typologie des navires et leur architecture furent profondément influencées par le changement des matériaux de construction des navires et de leurs gréements. À mesure que l'on s'avance vers l'est, la flore des îles s'appauvrit considérablement et par conséquent la disponibilité des essences de bois, palmes et herbes destinées aux espars, balanciers, cordages, calfatage et aux voiles diminue sensiblement. Les îles de Mélanésie sont riches en variétés d'essences de bois. Une fois les Fidji dépassées, soit vers l'est en Polynésie, soit au nord vers les atolls de Micronésie, la quantité et la typologie des grands arbres se réduisent rapidement et il devient nécessaire d'avoir la capacité d'assembler des planches à partir de nombreux petits éléments tout en assurant l'étanchéité des joints. Les fibres végétales et les noix disponibles pour fabriquer des cordages, des voiles et pour calfater se réduisent souvent à une seule espèce et les bois de construction se résument à des bois tendres ou à des restes d'épaves récupérés dans les rochers. On estime que la faiblesse de la ressource en matières premières disponibles pour le bateau et le gréement ne faisait qu'accroître leur inventivité¹⁵.

DRUA – L'APOGÉE DE L'ARCHITECTURE NAVALE DANS LE PACIFIQUE

Dans cette partie, nous nous intéressons au *drua* d'Océanie centrale – le plus grand des navires du Pacifique à double coque et sans doute l'un des meilleurs navires hauturiers de son temps. Appelés *kalia* dans les Tonga et *'alia* dans les Samoa, il y a du point de vue de leurs formes de faibles différences avec les navires ultérieurs que l'on possède dans les îles Fidji, aux Tonga et aux Samoa. Les flottes de grands *drua* construits en *lauan tree*¹⁶, ou de *waga tabu* – littéralement « navire sacré » – trouvées en Océanie centrale étaient les plus avancés technologiquement des navires hauturiers, longs d'environ cent pieds, transportant des contingents de plus de deux cents hommes, capables d'atteindre des vitesses atteignant les 15 nœuds et de naviguer à quarante-cinq degrés du vent. John Twyning, du brick baleinier *Minerva*, échoué aux îles Fidji en 1829, décrit le processus de fabrication d'un grand navire dans les îles Lau.

15 Peter Roger Nuttall, *Sailing For Sustainability. The Potential Of Sail Technology As An Adaptation Tool For Oceania*, thèse de doctorat, Victoria University of Wellington, 2013.

16 Arbre du genre *Shorea*.

Il conclut en affirmant que la conception et la construction de ce navire auraient suscité « l'admiration du plus talentueux et du plus scientifique architecte naval en Europe¹⁷ ».

Le *drua* était très compétitif face à tout autre concept de navire océanique dans tous les domaines : vitesse, capacité à remonter au vent, taille, construction, technologie des voiles. Il y a certes conflit entre les Fidji, les Samoa et les Tonga sur la question de la propriété intellectuelle de ce bateau, mais, quelle que soit l'origine de son concept, le *drua* dans sa forme finale fut le produit d'une collaboration interculturelle exceptionnelle propre à cet environnement, qui inclut au moins les sociétés d'Océanie centrale et du Nord. Ils réunirent des concepts avant-gardistes de *prao* à double coque et une qualité de charpenterie méticuleuse, combinés à un gréement et à une voile latine de grande dimension extrêmement puissants importés de Micronésie, pour créer un type de navire plus avancé que tout autre.

Si un large consensus existe parmi les commentateurs sur bien des questions touchant à l'origine du *drua*, des divergences marquées subsistent sur des points cruciaux. Deux écoles de pensée existent. La première propose une évolution de la technologie et de plans Fidjiens ou Mélanésien après avoir été en contact avec des gréements et des configurations de coques micronésien. Ils formulent l'hypothèse que la catégorie de navires qui en résulta fut par la suite adoptée et achevée par des artisans des Tonga et des Samoa après qu'elle eut fait le voyage vers l'est en direction des îles Lau (Fidji), qui à leur tour finirent par dominer l'industrie du *drua* qui en résulta, particulièrement dans les îles Lau.

L'autre point de vue est que la rupture dans la conception est le fait d'artisans des Samoa formés par des Tongiens, avec un mélange de gréements micronésien et de carènes tongiennes adaptées, le fer jouant un possible rôle de catalyseur. Selon cette dernière théorie, la capacité des Fidjiens dans le domaine de la navigation, de la conception et de la construction de navires est considérée comme très réduite jusqu'à la récente période d'influence tongienne. Les Fidji firent l'acquisition du *drua* par défaut, comme une conséquence d'un accident géographique lié au fait que leurs îles orientales, les Lau, sont le seul endroit où poussent les meilleurs bois de construction navale.

Cette catégorie de navires est caractérisée par une voile latine océanique et un gréement de type micronésien placés sur deux véritables coques de longueur inégale manœuvrées en permutant les deux extrémités par opposition au « virement dans le lit du vent », la plus petite des deux coques étant toujours au

17 John P. Twynning, *Shipwreck and Adventures of John P. Twynning Among the South Sea Islanders*, London, Dale, 1850.

vent. Le détail de leur conception et de leur construction est bien documenté¹⁸, et l'existence d'un exemplaire intact de *drua* ainsi que l'existence de nombreuses maquettes de musée et d'objets ne laisse planer que peu de doutes sur la fiabilité de cette information. Il existe nombre de rapports de première main sur les méthodes de navigation et de manœuvre, ainsi qu'une abondante documentation iconographique. En 1777, le capitaine Cook décrit la *kalia* géante dont il fit la rencontre, et qui lui tourna autour comme s'il était au mouillage. Ses officiers affirmèrent que la construction des pirogues des Tonga relevait du meilleur artisanat que l'on puisse trouver dans le Pacifique¹⁹.

On connaît deux types de *drua*. Les *drua* de petite taille étaient construits dans le style des *saucoko* ; un simple tronc évidé forme la base de chaque coque, avec une pièce de bordé unique attachée à celle-ci pour la rehausser. C'est le style de construction du *Ratu Finau*, le modèle de quatorze mètres lancé en 1913 et à présent conservé dans le Musée des Fidji, proche sans doute de la limite de taille possible pour cette forme. Des navires beaucoup plus grands, connus sous le nom de *waqa tabu*, ont été construits en utilisant le concept du *tabetebete* dans lequel le *takele* (quille) est constitué de deux ou trois planches biseautées. Les coques sont ensuite construites à partir de plusieurs planches par côté. Ils atteignaient des tailles de quarante mètres et des dizaines de personnes pouvaient être transportées dans les coques jumelées. On affirme souvent qu'aucun *tabetebete drua* n'a été construit depuis la fin du XIX^e siècle. Il y a eu un grand nombre de *saucoko drua* construits au cours du XX^e siècle, mais aucun n'est opérationnel aujourd'hui.

Les *drua* semblent avoir conduit à un accroissement de la taille des expéditions entre les îles. La dimension des flottes pouvait être importante. On appelait *bola* une flotte de pirogues et les soldats qu'elle transportait. Ce terme fidjien désignait une centaine d'unités²⁰. « Une flotte alliée qui fit une descente à William Lockerby dans la baie de Wailea en 1808 était constituée de quelque 150 pirogues²¹. » Une flotte venue de Baua au cours des guerres qui opposèrent Baua et Rewa au milieu du siècle en comptait environ deux cents, « en prenant en compte les pirogues doubles, celles à balancier, et les pirogues à voiles... quand elles appareillèrent, la baie de Laucala était absolument bondée de pirogues²². »

18 Alfred C. Haddon et James Hornell, *Canoes of Oceania*, op. cit. ; David Toganivalu, « Canoe Building », *Transactions of the Fijian Society for the Year 1915, 1915*, p. 9-15 ; Thomas Williams, *Fiji and the Fijians and Missionary Labours among the Cannibals*, 3^e édition, London, Hodder & Stoughton, 1870.

19 John Cawte Beaglehole (dir.), *The Journals of Captain James Cook on His Voyages of Discovery*, Cambridge, CUP, 1955-1967, 4 tomes.

20 Fergus Clunie, *Fijian Weapons and Warfare*, Suva, Fiji Museum, 2003.

21 Everard Ferdinand Im Thurn et Leonard C. Wharton (dir.), *The Journal of William Lockerby*, London, The Hakluyt Society/CUP, 1925.

22 David Toganivalu, « Canoe building », art. cit.

Outre l'éloge éclatant de Cook et de ses collègues pour les Tonga, l'observateur européen du XIX^e siècle Alden décrit les *drua* comme « un produit du génie barbare », le « plus rapide voilier existant », « capable de serrer le vent davantage que n'importe quel navire européen²³ ». L'expert contemporain de la culture fidjienne Fergus Clinie avance que « l'imposant *drua* ou *kalia* construit au siècle dernier aux Fidji est à juste titre célébré comme la meilleure pirogue de voyage jamais conçue pour naviguer sur le Pacifique²⁴ ». Haddon et Hornell ont décrit le *drua* comme le « plus grand et le plus fin navire jamais conçu et construit par les autochtones d'Océanie avant leur contact avec les Européens²⁵ ». Selon Finney, « on s'est répandu en éloges sur le *kalia* comme étant un bateau hybride amphidromique étonnamment rapide construit en joignant la coque à double extrémité et le grément pivotant océanique à voile latine de *praos* volants micronésiens à une paire de coques²⁶.

Les coques de *drua* étaient façonnées à partir d'un bois décrit comme le « titane » des bois de construction navale du Pacifique, le *vesi loa* – *Intsia bijuga* –, un *Chlorocardium rodiei*²⁷ résistant aux tarets, qui ne provient que de la ceinture d'îles calcaires des Lau méridionales, et que l'on considère encore comme supérieur à tous les autres bois de construction²⁸. Les Fidjiens, les Tongiens et les Samoans envoyèrent des groupes de charpentiers vivre sur ces îles isolées où ils façonnèrent de grandes flottes pendant des siècles. Leurs descendants y habitent toujours.

L'espace fréquenté par les *drua* incluait au moins les Fidji, les Tonga, les Samoa, Uvea, Rotuma et Futuna. Cependant, on les rencontrait aussi à l'est à Tokelau et Niue, au sud-ouest en Nouvelle-Calédonie et au nord aux Tuvalu. Ils surpassaient facilement les navires européens qu'ils rencontraient et il y a des preuves qu'ils étaient les navires préférés des Fidjiens, même au début du XX^e siècle²⁹. Ils faisaient preuve d'une capacité à remonter au vent supérieure à tout autre type de navire océanique à double coque.

Les *drua* étaient rapides. L'ethnologue Thomson³⁰ évalue la vitesse du *drua* à « 10 à 15 nœuds au grand large » tandis que Haddon et Hornell notent que le

23 William L. Alden, « The Flying Proa », *Harper's New Monthly Magazine*, n° 55 (325), 1877, p. 428-433

24 Fergus Clinie, « Ndrua and Kalia: the Great Tongan Voyaging Canoe », *Islands*, jan-mar 1987, p. 11-16.

25 Alfred C. Haddon & James Hornell, *Canoes of Oceania*, op. cit.

26 Ben Finney, « Ocean Sailing Canoes », dans K. R. Howe (dir.), *Vaka Moana – Voyages of the Ancestors*, Auckland, David Bateman, 2006, p. 100-153.

27 Essence de bois particulièrement dure et résistante à l'eau de mer.

28 Sandra Anne Banack & Paul Alan Cox, « Ethnobotany of Ocean-Going Canoes in Lau, Fiji », *Economic Botany*, vol. 41, n° 2, 1987, p. 148-162.

29 Peter Nuttall, Paul D'Arcy & Colin Philp, « Waqa Tabu », art. cit.

30 Basil Thomson, *The Fijians: A Study of the Decay of Custom*, London, Heinemann, 1908.

« *drua* au grand large pouvait atteindre dans des conditions favorables une vitesse d'environ 12 nœuds ». Ils citent le missionnaire Thomas West qui décrit un trajet de trente-huit milles en trois heures sur un *drua*. Il remarquait également « qu'ils étaient hautement adaptés pour naviguer au près... même à trente-cinq degrés du vent³¹ ». La capacité accrue du *drua* à remonter au vent réduisait immédiatement l'incertitude qui pesait sur la capacité à effectuer le trajet retour – en supposant que le navire lui-même supporte les rigueurs du voyage –, de même que le fait de procurer une vitesse et des performances supérieures.

Erskine rapportait en 1856³² :

Dans l'un des abris à pirogues élevés de la plage³³ nous examinâmes la double pirogue royale... La pirogue en question mesurait plus de cent pieds de long, et comme toutes celles qui étaient aussi grandes, elle avait été construite aux Fidji, ces îles qui n'offrent aucun bois de construction adapté à cet emploi. C'est la preuve d'un grand courage et d'une grande habileté que ces navires apparemment fragiles et peu maniables puissent affronter les alizés habituels sur des distances de deux cents à trois cents milles.

Le jour suivant nous continuâmes vers notre destination, en faisant escale sur l'île d'Oval [...] même des pirogues tongiennes et des îles Wallis étaient arrivées de Lakeba et d'autres lieux pour participer au banquet prévu de longue date à Bau, à l'occasion de l'arrivée de cette nouvelle pirogue dont la construction avait duré sept ans, qui mesurait au moins cent pieds, et qui était assez grande pour transporter trois cents hommes.

Le missionnaire Williams qui effectua de nombreux voyages en *drua* se rendit compte qu'une « pirogue en bon état ne prenait que peu l'eau, et comme on venait de le montrer pouvait transporter en sécurité cent personnes et plusieurs tonnes de marchandises sur mille milles à travers l'océan³⁴ ». Lawry témoigna que « la flotte de Thakombau a appareillé ce matin avec pas moins de deux cents combattants à bord de chaque pirogue³⁵ ». Coppinger décrit en ces termes un *drua* qu'il vit à Bau en 1880 : « soixante-douze pieds de long, avec un creux d'environ cinq pieds, il était destiné à transporter deux cent cinquante hommes » et « il n'entretenait aucun doute sur l'exactitude de ce chiffre³⁶ ».

31 Alfred C. Haddon et James Hornell, *Canoes of Oceania*, *op. cit.*

32 John Elphinstone Erskine, *Journal of a Cruise among the Islands of the Western Pacific*, London, Dawsons, 1967.

33 À Lifuka aux Tonga.

34 Thomas Williams, *Fiji and the Fijians and Missionary Labours among the Cannibals*, *op. cit.*

35 William Lawry, *Friendly and Feejee Islands: A Missionary Visit to Various Stations in the South Seas: in the year MDCCCLVII*, London, Mason, 1850.

36 Richard William Coppinger, *The Cruise of the Alert: Four Years in Patagonian, Polynesian, and Mascarene Waters (1878-1882)*, London, Swan Sonnenschein, 1883.

Les *drua* étaient comparables par leur taille et supérieurs par leur vitesse autant que par leur capacité à naviguer au près aux navires conçus en Europe à l'époque où ils entrèrent en contact. Ils étaient des navires hauturiers, capables d'effectuer des navigations sur de longues distances et supérieurs à tout autre navire observé par les premiers observateurs européens, longs comme l'*Endeavour*, avec un équipage plus nombreux, trois fois plus rapides que lui, et capables de remonter trente-cinq degrés de plus au vent. Cela vaut la peine de noter que l'on considérait que même les *tongiaki* plus anciens, vus par les Hollandais au cours du XVII^e siècle, naviguaient « si rapidement qu'il y avait peu de navires en Hollande capables de les surpasser³⁷ ». Par comparaison, le *drua* appartenait à une classe supérieure. Toutefois, les monocoques européens à déplacement et à fort tirant d'eau étaient construits selon un modèle de conception totalement différent qui voulait que les navires transportent des charges extrêmement lourdes et qu'ils gardent la mer pendant plusieurs mois. L'*Endeavour* était un charbonnier converti, choisi pour sa capacité à durer et non pour sa vitesse.

Les *drua* étaient des navires aux multiples fonctions. Ils étaient tout d'abord l'arme navale de choix pour tout commandant en Océanie centrale. Ils étaient utilisés à la fois comme forceurs de blocus et navires de blocus, engins de débarquement, navires de combat, transports de troupes et d'approvisionnement, et comme béliers mortellement efficaces. Il existe des descriptions graphiques des batailles³⁸. En temps de paix, ils réalisaient des missions diplomatiques, transportaient des passagers et faisaient du commerce. Ils furent largement utilisés au service de la nouvelle religion chrétienne comme un moyen de transport essentiel pour les missionnaires européens et locaux, en particulier par les professeurs tongiens qui utilisaient de grosses *kalia* pour des missions régulières depuis les Tonga vers les Fidji en passant par les îles Lau. Les mouvements de navires entre les Fidji et les Tonga ont certainement été à leur plus haut niveau historique au milieu du XIX^e siècle.

Les premiers Européens découvrirent des réseaux complexes de commerce établis entre les archipels des Fidji, les Tonga et les Samoa. Au milieu de ces groupes insulaires se trouvaient des chaînes complexes de commerce local mises en œuvre par des villages intermédiaires et même par des courtiers professionnels³⁹.

Des moyens de transport intérieurs et des systèmes de commerce sophistiqués étaient bien intégrés avant l'entrée en contact des Européens avec les Fidji.

37 Alfred C. Haddon et James Hornell, *Canoes of Oceania*, op. cit.

38 Fergus Clunie, *Fijian Weapons and Warfare*, op. cit.

39 Alastair Couper, « Islanders at Sea: Change and the Maritime Economies of the Pacific », dans Harold Brookfield (dir.), *The Pacific in Transition: Geographical Perspectives on Adaption and Change*, London, Edward Arnold, 1973.

D'après le commandant Erskine, en patrouille sur le navire de guerre le *Havannah* en 1849 : « Les Fidjiens ont un penchant affirmé pour le commerce, en raison de l'existence d'un commerce intérieur constant réalisé sur leurs propres pirogues, que nous avons toujours vu arriver ou appareiller, lourdement chargées avec des balles de vêtements, des rouleaux de cordage et des quantités de pots de terre⁴⁰. » Thompson, Sahlins, Tippett, Lessin, ainsi que Lessin Hage et Harary, ont défini ces réseaux de commerce et ces réseaux politiques en détail⁴¹.

Couper note également que lorsque les colons d'Europe occidentale arrivèrent pour la première fois dans cet océan

[...] les systèmes de transport par voie maritime des nations européennes commençaient seulement à se démarquer significativement de ceux de beaucoup de sociétés qu'ils s'apprêtaient à surpasser... Il y avait une dimension spatiale complexe dans les économies du Pacifique précolonial, qui exigeait une planification importante, un savoir géographique étendu et un niveau assez élevé de compétences techniques⁴².

62

Les *drua* d'Océanie centrale, comme tous les grands navires de cet océan, étaient précieux, très prisés, et demandaient des investissements importants. « On en prenait grand soin... La construction et l'entretien des pirogues étaient un effort collectif. Seuls les chefs pouvaient rassembler la main d'œuvre et les ressources nécessaires pour construire de grandes pirogues de voyage⁴³. » De tels navires n'étaient pas seulement des éléments de patrimoine physique, ils étaient aussi des symboles de *mana* (respect) collectif. La réalisation d'une grande pirogue provoquait un fort sentiment de fierté. Il y a un peu plus d'un siècle, de tels navires étaient courants dans les eaux des Fidji et à travers l'Océanie centrale, soutenant un réseau commercial vivant entre les communautés insulaires.

À la différence des *vaka* de Polynésie orientale, les *drua* n'étaient pas conçus autour d'un objectif premier de voyages d'exploration à longue distance. C'étaient des navires de guerre puis des navires de commerce assurant une desserte commerciale établie, maintenant les liens entre proches, ainsi que les liens diplomatiques ordinaires. Leur construction pouvait durer jusqu'à sept années pendant lesquelles une main-d'œuvre qualifiée était employée. Seul un

40 John Elphinstone Erskine, *Journal of a Cruise among the Islands of the Western Pacific*, op. cit.

41 Laura Thompson, *Southern Lau, Fiji: An Ethnography*, New York, Kraus, 1971; Marshall Sahlins (dir.) *Moala*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1962; Alan Richard Tippett, *Fijian Material Culture*, Honolulu, Hawaii Bishop Museum, 1968; Alexander Philip Lessin & Phyllis June Lessin, *Village of the Conquerors. Sawana: a Tongan village in Fiji*, Eugene, Department of Anthropology, University of Oregon, 1970; Per Hage & Frank Harary, *Island Networks: Communication, Kinship and Classification Structures in Oceania*, Cambridge, CUP, 1996.

42 Alastair D. Couper, « Islanders at Sea », art. cit.

43 Paul D'Arcy, *The People of the Sea*, art. cit.

chef disposant de moyens pouvait se permettre à la fois l'investissement initial et l'entretien permanent que requerrait un navire tenu par les liens et fabriqué en matériaux naturels. Il s'agissait plus que d'objets : un navire de guerre capable d'aller un peu plus vite, ou d'être un peu agile pouvait faire la différence entre la vie et la mort, pour l'équipage comme pour la communauté qu'il protégeait. Au cours de l'ère précoloniale, les coûts de transport n'étaient pas comptabilisés en dollars pour acheter ou mettre en œuvre des objets, mais en vies sacrifiées pour des icônes sacrées destinées à provoquer le succès, un coût qui pouvait être très élevé.

Il arrivait souvent que tout le village ou toute la communauté soient impliqués dans la construction. Les familles nourrissaient tour à tour les ouvriers, les femmes participaient au tissage des voiles et à la confection de cordages, les jeunes avaient pour mission de trouver de la nourriture et de pêcher tandis que les hommes étaient occupés à construire le bateau et ses espars. La construction d'un *drua* avait un effet unificateur (*Duavata*) et soudait le village autour d'un objectif : achever la pirogue et assurer le renom de la communauté. C'était le fait d'un chef avisé de construire un *drua* lorsqu'il percevait de la discorde dans son peuple. Le lancement d'une pirogue était l'occasion de cérémonies festives. La fierté, l'unité et la fête étaient encore plus grandes lorsque la pirogue était achevée.

Les routes maritimes qui traversaient le Pacifique n'étaient pas des barrières objet de crainte mais des autoroutes. La recherche de technologies marines de pointes était le but ultime de communautés, et non un problème économique et logistique sans solution évidente. Ces visions du monde ont été dégradées et réduites par les processus historiques de la colonisation et de la post-colonisation, rendues obsolètes au travers du prisme continental occidental au travers duquel était observée une région jugée petite, vulnérable, isolée et dépendante. Pourtant, gronde Hau'ofa, « si l'on observe les mythes, les légendes et les traditions orales, ainsi que la cosmologie des peuples d'Océanie, il deviendra évident qu'ils ne pensaient pas leur monde dans des proportions aussi microscopiques. Leur monde était tout sauf minuscule⁴⁴ ».

En 1993, Hau'ofa remit en cause cette vision au profit d'un changement de paradigme par les Océaniens eux-mêmes : un grand peuple sur un grand océan avec une grande histoire. Les habitants des îles, affirmait-il, étaient connectés plus que séparés par la mer⁴⁵. Loin d'être des peuples bloqués par la mer, abandonnés sur des morceaux de terre corallienne ou volcanique, ils formaient une communauté insulaire fondée sur les navires et le voyage⁴⁶.

44 Epeli Hau'ofa, « Our Sea of Islands », art. cit.

45 *Ibid.*

46 *Ibid.*

En dépit de l'authenticité de cette longue histoire et de ce patrimoine maritime, dans les années 1970, une grande partie de la culture indigène de la navigation était dans une situation précaire. Il ne restait que quelques poignées de navires opérationnels, généralement d'une taille beaucoup plus réduite que leurs ancêtres, le plus souvent sur les plus isolées des îles – dans les îles Micronésiennes des Kiribati et des îles Marshall, les îles excentrées de Polynésie telles que les Tuvalu ou Santa Cruz et le groupe des Lau dans les Fidji orientales. Des abris à pirogues, des lignées ininterrompues de maîtres navigateurs, et fabricants de pirogues continuaient d'exister dans le Nord-Ouest, bien qu'en petit nombre et mal en point à Chuk, Yap, Satawal et Palau, passant souvent inaperçus dans un monde se globalisant rapidement. Dans les États mélanésiens devenus récemment indépendants des Vanuatu, îles Salomon, et les régions maritimes de Papouasie-Nouvelle-Guinée, la culture traditionnelle de la pirogue survécut en dehors des centres urbains, pour le transport local, la pêche artisanale et le commerce local.

Mais dans la lointaine Polynésie où l'influence coloniale s'était fait fortement sentir, aux îles Cook administrées par la Nouvelle-Zélande, dans les cinq grands archipels incluant le vaste territoire de la Polynésie française, en Nouvelle-Zélande occidentalisée, à Hawaii américanisée, la culture de la pirogue était réservée aux pirogues côtières à pagaie et aux surprenantes pirogues à balancier. Toute forme de connaissance de la navigation hauturière, de la construction de navires et de la voile s'était éteinte. Le grand empire maritime des Tonga avait disparu et c'en était fini des grandes flottes qui parcouraient les routes commerciales historiques et entretenaient la proximité entre les Tonga, les Samoa, les Fidji et les îles excentrées d'Uvea, Niue, Tokelau et Tuvalu.

Au début des années 1970, un petit groupe déterminé vit le jour à Hawaii avec Pinkie Thompson et l'artiste Herb Kane, qui se rapprochèrent d'un anthropologue américain passionné, Ben Finney, pour construire le premier catamaran à voiles depuis des générations. À Hawaii et à Aotearoa/Nouvelle-Zélande, le déplacement de systèmes météorologiques tropicaux et subtropicaux vers des eaux plus tempérées avait eu un effet important sur le transport maritime. On ne pouvait plus utiliser le système fiable des alizés, et les navires devaient s'adapter à des vents qui venaient à présent de toutes les directions, variant en force de manière aléatoire et imprévisible. Les vastes distances séparant les archipels étaient un immense obstacle pour les navigations retour.

Habitant des îles séparées seulement par de courtes distances en haute mer, et subissant de forts courants côtiers, ils s'intéressèrent à des navires à beaucoup plus faible rayon d'action. La présence de variétés d'arbres géants, *koa* à Hawaii et les géants des forêts *totara* et *kauri* en Nouvelle-Zélande, signifiait que des pirogues monocoques pouvaient être construites, et propulsées par

des équipages de plusieurs dizaines de rameurs habiles. Ces navires prenaient l'ascendant au combat grâce à leur capacité d'atteindre des vitesses élevées en remontant au vent, qui leur permettaient d'avoir facilement le dessus sur un voilier dans des vents défavorables. La tradition de navigation et de construction de voiliers multicoques hauturiers glissa dans le mythe et la mémoire tribale. Ce n'était plus une tradition d'usage vivant.

Créateurs de la Polynesian Voyaging Society, Finney et ses amis avancèrent dans la construction d'une pirogue de navigation hauturière afin de prouver la théorie alors en débat selon laquelle les Polynésiens avaient volontairement navigué pour Hawaii depuis Tahiti en utilisant une technique élaborée pour tracer leur route. C'était un défi de taille. On ne trouvait nulle part à Hawaii de savoir vivant de la conception de navires, de leur construction ou de navigation hauturière. Les forêts d'arbres géants avaient presque disparu. À force de tests et d'erreurs, ils persévérèrent au moyen de grumes provenant du Canada et finirent par lancer le *Hokulea*, un catamaran traditionnel de vingt mètres. Mais où trouver les compétences en navigation pour réussir à faire naviguer cette nouvelle embarcation vers Tahiti et à la faire revenir sans utiliser d'outils occidentaux tels que cartes, compas, sextants et chronomètres? Faire venir un *pwo*, navigateur traditionnel de Satawal de l'autre côté de l'océan, permit de résoudre le problème. Les voyages réussis qui s'ensuivirent ont bien été rapportés par Finney et ses comparses.

Dans les années 1990, cette renaissance avait gagné toute la Polynésie. Quand le *Hokulea* se rendit à Raratonga dans les îles Cook du Sud pour le festival des Arts du Pacifique de 1992, il fut accueilli par les *vaka* d'Aotearoa/Nouvelle-Zélande, des îles Cook et de Tahiti qui venaient d'être construits. Les techniques de navigation *pwo* micronésiennes enseignées à une nouvelle génération de navigateurs et de sociétés itinérantes se retrouvent maintenant dans toute la Polynésie avec l'apparition de nouveaux navires aux Samoa et aux Tonga.

Aujourd'hui, cette renaissance se répand à travers tout le Pacifique. Certaines aventures sont importantes et complexes, soutenues par des académies et des musées tels que le Bishop Museum, l'université d'Hawaii et le Musée national maritime de Nouvelle-Zélande. D'autres sont beaucoup plus réduites et locales. En 2014, sur la petite île de Manus en Papouasie-Nouvelle-Guinée, les villageois ont construit leur propre pirogue à voiles, le *Climate Challenger*, dans une tentative courageuse d'aller en Australie éveiller les consciences sur les effets du changement climatique sur leur île. Le centre culturel des Vanuatu a développé des programmes depuis plus de dix ans en recensant et en redonnant vie à la culture locale et aux connaissances en matière de navigation. Sur l'île isolée de Santa Cruz, le Dr Mimi George a passé quinze ans à travailler avec les derniers détenteurs des connaissances traditionnelles pour construire et faire naviguer une pirogue *Te Puke* dans le cadre du Tuamotu Project.



1. Holau Kaveia en route vers l'île de Nukapu,
province de Temotu, îles Salomon
© Vaka Taumako Project/Jacob Penchansky



L'un des exemples les plus parlants est le projet Waan Aelon in Majel (pirogues des îles Marshall). Le *wallap* des îles Marshall est vénéré comme le plus rapide des *praos* à balancier micronésiens. Observés dans de grandes flottes, ces bateaux à balancier pontés et polyvalents naviguaient dans les îles Marshall et au-delà. Finement conçus, dotés d'une forme de coque asymétrique et d'un puissant gréement à voile latine, ils permirent aux habitants des îles Marshall de développer une capacité de navigation unique fondée sur la lecture des changements de forme de la houle, les vagues étant réfléchies et réfractées par les divers atolls et rochers dans une zone maritime aussi grande que la moitié des États-Unis. Pourtant, quand l'apprenti navigateur Alson Kelen retourna à Majuro il y a plus de vingt ans, il ne trouva qu'une seule pirogue en train de pourrir sur la plage.

Ce qui était au départ un projet de documentation de sauvegarde de plans de pirogues et de leur processus de construction sur quelques atolls se transforma en un programme de formation destiné à apprendre à des jeunes à construire leur propre pirogue⁴⁷. Ces efforts pour redonner vie à la pirogue au travers de Waan Aelon in Majel stimulèrent une démocratisation de la construction de pirogues et de la navigation, dans laquelle la connaissance a échappé aux règles strictes de la transmission par héritage pour être à présent ouverte à chacun⁴⁸.

Aux Fidji, qui hébergèrent une industrie de construction de *drua* qui vit la construction et l'appareillage pour l'Océanie centrale de flottes de navires géants, un jeune capitaine néo-zélandais, Samuel London-Nuttall, accompagné de son équipage fidjien, a à présent construit et lancé une réplique du *Ratu Finau*. Il s'agit du plus grand *drua* lancé en un demi-siècle.

La connaissance de la construction de navires hauturiers et de la navigation est sans aucun doute le plus important patrimoine technologique hérité des peuples du Pacifique. Là où il y avait un océan de voiles, le savoir même qui fut le moteur de ces diverses civilisations au cours des millénaires est toujours dans une situation fragile. Toutefois, les efforts déterminés de petits groupes de navigateurs contemporains, soutenus par des agences telles que l'UNESCO, des universités et des musées, tendent à l'emporter dans leur recherche de la revalorisation de ce patrimoine au profit de la prochaine génération d'intrépides marins du Pacifique.

Traduction Jean-Marie Kowalski

⁴⁷ Dennis Alessio & Alson Kelen, « *Waan Aelōn in Majōl*, Canoes of the Marshall Islands », dans A. L. Loek, V. C. Kiluwe & L. Crowl (dir.), *Life in the Republic of the Marshall Islands*, Majuro (Republic of the Marshall Islands)/Suva (Fidji), University of the South Pacific Centre/Institute of Pacific Studies, 2004, p. 192-225.

⁴⁸ Rachel Miller, *Wa Kuk Wa Jimor: Outrigger Canoes, Social Change, and Modern Life in the Marshall Islands*, mémoire de fin d'études, University of Hawai'i at Mānoa, 2010.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
 19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).
Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle*
Jean Mascart