

L'ENIGME CARTOGRAPHIQUE DE LA "GRANDE JAVE"

ET LA POSSIBILITÉ DE LA SOLUTION DU PROBLÈME*

Par Roger HERVÉ, Conservateur Honoraire
Département des Cartes et Plans de la Bibliothèque Nationale

Les cartes-portulans "dieppoises" — c'est-à-dire, en réalité, les premières cartes de navigation dessinées dans les ports français de la Manche et de l'Océan Atlantique, à Dieppe, Le Havre, Saint-Malo, Le Conquet, La Rochelle, voire Bayonne, entre 1535 et 1587 — ont ceci de particulier de présenter un tracé satisfaisant de l'embouchure du Saint-Laurent (Canada), mais aussi le dessin apparemment fantastique d'une terre australe dite "Java la Grande", qui ne peut être, tout bien considéré, qu'une esquisse imparfaite des côtes septentrionales de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

Ce fait surprenant, très visible sur les grands planisphères de Jean Rotz, Nicolas Desliens, Pierre Desceliers voire Guillaume Le Testu, avait frappé Alexander Dalrymple, le cartographe-en-chef de l'Amirauté britannique et rival malheureux du capitaine Cook, dès 1786 (mémoire sur les îles Chagos). Il identifiait, sans difficulté aucune, le dessin de la côte orientale de Java-la-Grande sur la "Dauphin chart" avec le rivage oriental de l'Australie entre le cap York et les abords de la Tasmanie, récemment visité par James Cook (1770). Depuis lors, la polémique n'a cessé de croître au sujet de la priorité de la découverte de cette côte. Et, si les travaux de R.H. Major (1859) et de G. Collingridge (1891-1895) ont paru y mettre le point final, en accréditant l'idée d'une "pré-découverte" possible de l'Australie dès le XVI^e siècle, la controverse n'a cessé de rebondir — témoin la publication récente du remarquable ouvrage de K.G. MacIntyre, qui attribue nettement cette découverte à des navigateurs portugais (1).

Je m'étais intéressé à ce curieux problème cartographique dès 1955 (article paru dans : *Memoirs and Proceedings of the R. Australian hist. Society*. Sydney, vol. XLI, part 1, p. 23-28). Depuis cette époque, entre

1963 et 1968, reprenant plus à fond l'ensemble de la question, j'ai abouti à la mise-au-net d'un gros mémoire, largement illustré, faisant valoir, autant que possible, tous les aspects historiques et géographiques du problème (2). Il consiste essentiellement en une discussion serrée, région par région, de la documentation cartographique des "portulans lusitano-normands" confrontée avec les données des deux "livres de navigation" du pilote portugais *João Affonso* — alias Jean Fonteneau, dit Alfonse de Saintonge, v. 1527-1544 (voir chap. 4 : *Le témoignage des "Voyages aventureux"*, p. 37-72). Le résultat de mes identifications géographiques, embrassant l'ensemble des rivages et des archipels antarctiques situés entre les îles Falkland et les îles Kerguelen, est consigné dans un tableau synoptique (p. 68-69). Une explication de ces très anciennes découvertes est risquée au chap. 5 : *Conclusion. Le trajet supposé de la caravelle Santo-Lesmes en 1526-1527*, p. 73-79 et fig. 12). Signalons aux lecteurs de langue anglaise qu'une traduction fidèle du texte de ce mémoire, moins les notes et les appendices, vient d'être publiée par les soins du professeur John Dunmore, de Massey University, N.Z. (3).

Pour m'en tenir à l'essentiel, j'ajouterai que trois preuves au moins, venant à l'appui de ma thèse, ne peuvent facilement être récusées. Elles sont toutes d'ordre cartographique et nautique :

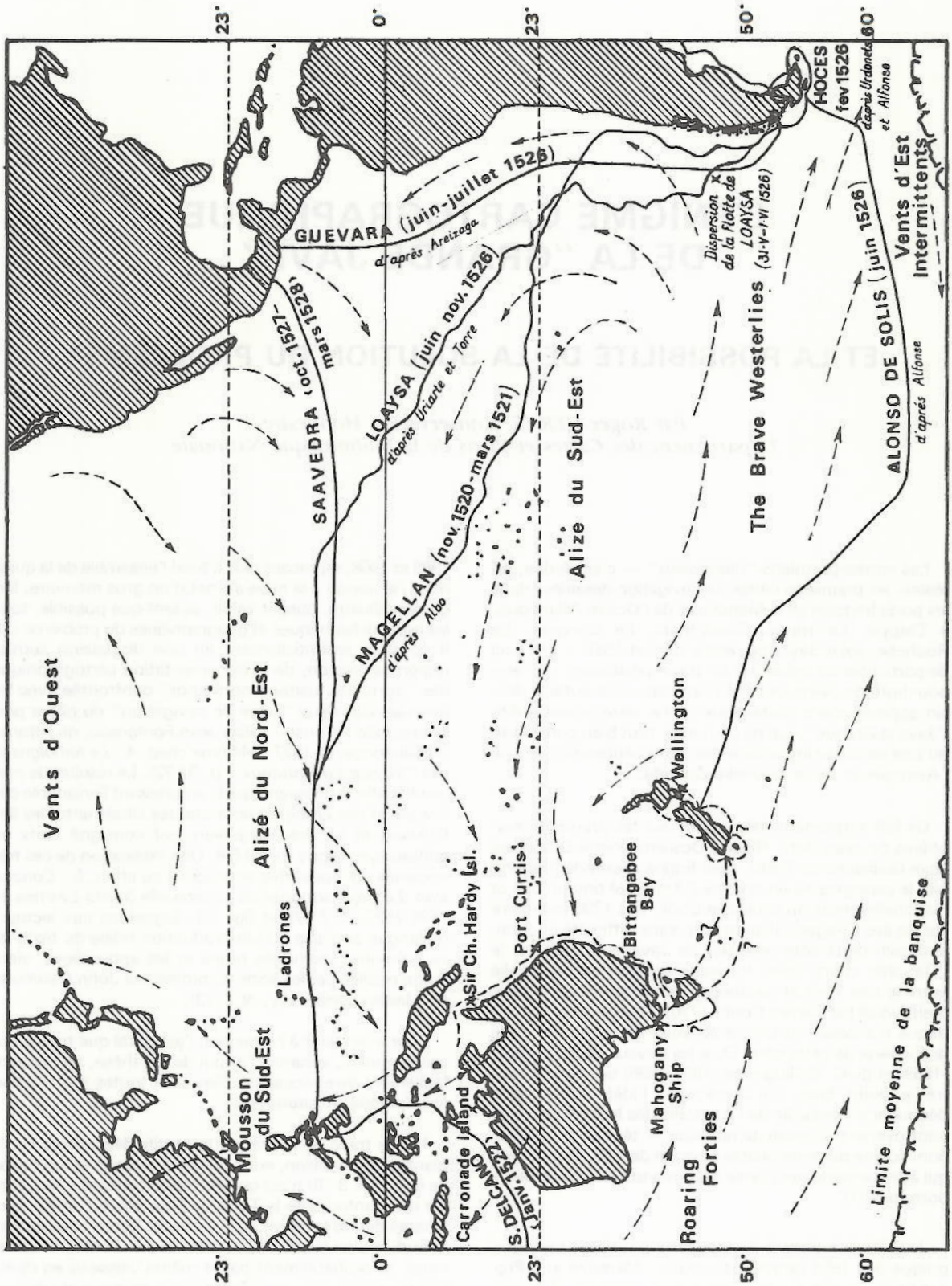
1^o) Le tracé de la grande terre dite *Magellanie* sur le planisphère harleïen, sur celui de Brouscon et sur l'atlas de Lyon (pl. 9-10) n'est qu'une représentation très agrandie des contours de la Terre de Feu, tels qu'on les connaissait depuis la dérive de la caravelle Santo-Lesmes vers le Sud-Est, en février 1526 (attestée par André de Urdeneta), et probablement par le même vaisseau en direction du Sud-Ouest, cette fois après la traversée du détroit, en juin 1526 — si l'on en croit, dans les deux cas, le témoi-

(1) K.G. MACINTYRE. The secret discovery of Australia, Portuguese ventures 200 years before Captain Cook. London, 1977, 427 p., fig. Un bon résumé de la controverse est donné par H. WALLIS. The enigma of Java la-Grande (in : *Australia and the European imagination, Papers ... introd. by J. Donaldson*. Canberra, 1982, p. 1-9).

(2) R. HERVÉ. Découverte fortuite de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande par des navigateurs portugais et espagnols entre 1521 et 1528. Paris, C.T.H.S., Bibliothèque Nationale, 1982, 133 p., 15 pl. fac-sim.

(3) R. HERVÉ. Chance discovery of Australia and New Zealand by Portuguese and Spanish navigators between 1521 and 1528, trans. by J. Dunmore. Palmerston North, N.Z., 1983, 70 p., 3 pl. et cartes.

(*) Communication préparée pour la 12^e conférence internationale de l'Association cartographique internationale, Perth (Australie), août 1984.



gnage d'Alfonse (Voyages aventureux, fol. 34 recto et verso, fol. 35 verso et 36 recto).

2°) Le dessin de la grande île de *La Joncade*, placée obliquement dans la mer du Sud, entre 43° et 32° lat. S., sur les atlas Le Testu (pl. 43 et 51) et Pastoret (pl. 29, 34 et 35), est simplement une représentation unifiée, faite à des échelles différentes, des îles de l'archipel néo-zélandais. La même terre apparaît sur d'autres cartes de Le Testu (mappemondes 6 et 8) et jusque sur la petite mappemonde de Maillard. Or la péninsule du Cap Frémose sur les portulans dieppois, a depuis longtemps été reconnue (en 1807) comme étant le Cap Est de la Nouvelle-Zélande, dans l'île Nord. Une série d'autres indices, provenant des deux routiers d'Alfonse, porterait même à croire que cette "terre de l'Est" n'est autre que la mystérieuse "Ile des Hommes blancs" de la cartographie portugaise de l'époque ?

3°) Le dessin de la côte orientale de *Java la Grande* sur le planisphère harleïn et cartes apparentées, depuis les abords de Timor jusqu'à la base de la péninsule du Cap Frémose, en passant par la Coste dange-reuse, la Baye perdue, la Coste des Herbaiges, etc., a déjà été reconnu depuis Sir Joseph Banks et Alexander Dalrymple (v. 1768-1783) comme un relevé remarquablement exact du rivage déchiqueté de l'Australie entre le détroit de Torrès et

celui de Bass. C'est même là le point de départ de toute notre querelle d'érudition.

L'ensemble de ces constatations m'amène donc à adopter une solution nuancée du problème, où les explorations portugaises et la cartographie nautique qui en résulte jouent sans doute le premier rôle : par exemple le voyage possible de la flotte de Cristovão de Mendonça dans les eaux septentrionales de la grande île, vers 1521, poussé vraisemblablement au-delà de la limite orientale (*raya*) admise par le traité de Tordesillas — comme le suppose avec raison K.G. Mac Intyre. Mais un autre facteur, insoupçonné jusqu'à présent, entre à mon avis en ligne de compte : c'est l'exploration inattendue, à partir de l'Est, résultant de la dérive de la caravelle Santo-Lesmes dans la mer du Sud (voir chap. 5, déjà cité). Ce voyage aurait donc été entièrement intercepté voire "occulté", vers 1528, par les autorités portugaises — tout en utilisant discrètement ses résultats, à leur avantage, dans les négociations du traité de Saragosse (avril 1529). Ces choses seraient ensuite tombées dans l'oubli — n'étaient-ce les révélations apportées en France, vers 1530, par le pilote de João Affonso, peut-être recruté par Pierre Crignon lors du retour de l'expédition des frères Parmentier, guidé par lui. Alfonse, fixé à La Rochelle depuis cette époque, serait entré peu à peu en relations avec ses confrères des ports français de l'Atlantique. Et c'est le plus savant d'entre eux, *Jean Rotz*, de Dieppe, qui aurait élaboré définitivement, entre 1535 et 1542, le type apparemment étrange de la mappemonde dieppoise (4).

(4) Voir : The maps and text of the Boke of idrography presented by Jean Rotz to Henri VIII..., edited by Helen WALLIS with a foreword by Viscount Eccles. Oxford. The Roxburghe Club, 1981. Gr. in fol.