

**LES POLYNESIENS PEUVENT-ILS ETRE CONSIDERES COMME DES  
DECOUVREURS DE ROUTES MARITIMES ?**

**Dominique GAURIER**  
*CDMO EA n° 1165*  
*Université de Nantes*

***Abstract***

*The populating of the Polynesian triangle was lasting for one millenary. It was possibly caused either by the overpopulation of some isles or many intertribal conflicts. An English author, in 1956, wrote that he refused to think of Polynesians as great navigators ; they would have probably discovered at random many isles or archipelagos.*

*Nevertheless, this scornful vision was since the recent years harshly disputed. Some attempts to built pirogues with double bottom madein Hawa'i were sucessful. They have proved that such pirogues had a good seaworthiness. It was clearly shown tas well hat the Polynesians did not discover new isles by chance, but more through a deep knowledge of the winds, of the maritime streams and of the nocturnal course of the constellations.*

*It may be well today supported that Polynesians were true discoverers of maritime routes in their own geographical context.*

Le peuplement des îles du Pacifique par les peuples maoris s'est produit sur une longue durée, peut-être un millier d'années, entre 500 av. J.-C. et 500 après J.-C. pour la colonisation des îles Cook, de Tahiti et de ses îles. Cette colonisation s'est en tout cas achevée vers 1000 ap. J.-C., donnant alors naissance à ce que l'on appelle le Triangle polynésien qui va de Rapa Nui à l'Est, notre île de Pâque, avec ses îles, Hawai'i au Nord et Aoteroa au Sud-Ouest, notre actuelle Nouvelle Zélande.

La question légitime de savoir pourquoi ces mouvements d'expansion des populations dans les multiples îles a pu commencer se pose obligatoirement. Il reste à déplorer qu'elle n'ait jamais été sérieusement posée à l'égard de l'ensemble des îles polynésiennes et l'on ne rencontre que des propositions faites sur l'une ou l'autre de ces îles. Ainsi, apprend-on que la Nouvelle-Zélande aurait vu son peuplement des Maoris prendre place à la suite des guerres fréquentes de tribus à tribus entre les XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles en provenance des archipels de la zone intertropicale<sup>1</sup>. A notre avis, une autre cause aurait pu aussi être ajoutée :

---

<sup>1</sup> Ainsi le suggère L.-H. COURTE dans *La Nouvelle-Zélande*, Hachette, Paris 1904, pp. 137-138.

## NOUVELLES ROUTES MARITIMES

l'impossibilité d'une population en expansion sur une île de pouvoir se nourrir de façon suffisante et donc, l'obligation pour certains groupes de devoir quitter l'île mère pour aller chercher sa subsistance ailleurs, quitte à emporter avec soi les semences de plantes vivrières pour aider à cette installation sur une autre île. D'ailleurs, cette cause expliquerait pourquoi on retrouve dans certaines îles des plantes qui n'en sont pas originaires.

On peut donc assez facilement étendre ces explications à l'ensemble du monde polynésien sans crainte de beaucoup se tromper, en acceptant aussi de les conjuguer, car les guerres intertribales ont pu s'accompagner aussi de la nécessité pour certains groupes de peuplement de quitter une île originaire pour aller trouver fortune ailleurs.

Une telle conquête nécessitait de la part de ces populations d'abord la fabrication de navires capables de traverser les océans. Il s'agissait ainsi de pirogues doubles en bois et en fibres tressées, pirogues à double coque, qui assure une meilleure stabilité en mer et qui est censée provenir des plumes de Ta'arua, le Dieu créateur. Mais il leur fallait aussi connaître bien les courants et se diriger en suivant un repérage des étoiles, outre le régime des vents, observer la dérive des graines et des débris, les oiseaux et les baleines qui pouvaient également fournir de précieuses informations quand ces animaux prenaient leurs routes saisonnières. Plus encore, ces observations devaient être mémorisées et ainsi, le trajet de chaque étoile observée de son lever à son coucher permettait de se diriger avec précision vers chaque île de la destination souhaitée.

Un auteur anglais, Andrew Sharp, dans un ouvrage qu'il avait publié en 1956 sous le titre *Ancient Voyagers of the Pacific*<sup>2</sup>, avait soutenu que les techniques de navigation des Polynésiens avaient été très rudimentaires et qu'ils étaient donc dans l'incapacité d'avoir pu peupler leurs nombreuses îles autrement qu'en ayant été naufragés au hasard des courants et des vents. Sharp concluait que les fragiles pirogues des Polynésiens et leurs imprécises techniques de navigation leur interdisaient d'entreprendre tout voyage dépassant une navigation de plus de 500 km.

A l'instigation de sa directrice d'études de l'université d'Hawaï'i, la folkloriste Katherine Luomala, qui avait par ailleurs fait un compte-rendu de l'ouvrage de Sharp et lui reprochait son opinion tendancieuse, un étudiant en maîtrise d'anthropologie, féru de navigation à voûle, Ben Finney, osa se lancer dans l'entreprise de construction d'une pirogue double de type traditionnel et réussit à démontrer brillamment, après de nombreux doutes, que la distance aller et retour entre Hawaï'i et Tahiti, qui fait presque 4 000 km, était tout à fait possible. Il ruinait ainsi définitivement l'opinion un peu méprisante et condescendante que Sharp avait développée à l'égard des navigateurs polynésiens<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Cet ouvrage fut publié dans le cadre de la *Polynesian Society Memoir 32*, Wellington, The Polynesian Society. Il fut réédité aux éditions Penguin en livre de poche en 1957.

<sup>3</sup> Cf. B. FINNEY, « Jeux de pirogues ou la reconquête hauturière du Pacifique », in *Le Grand Océan. Le temps du Pacifique*, sous la direction de Serge Dunis, Georg éditeur (coll. Ethnos), 2003, pp. 329-346.

## POLYNÉSIENS, DECOUVREURS DE ROUTES MARITIMES ?

Il est donc tout à fait légitime de se demander si les Polynésiens ou peuples maoris n'ont pas été de véritables découvreurs de routes maritimes, dont ils se servirent à la fois pour découvrir des territoires îliens dans lesquels s'installer à demeure, mais aussi pour entretenir des relations entre les différentes îles d'un archipel donné, voire entre des territoires éloignés qu'ils savaient parfaitement retrouver. La réponse à la question sera bien évidemment positive. Mais deux autres questions surgissent aussitôt : de quels repères se servaient-ils pour ne pas s'égarer et de quels navires fiables pouvaient-ils disposer pour affronter les espaces maritimes sans crainte de faire de trop fréquents naufrages ? C'est ainsi à ces deux questions que nous entendons répondre de manière aussi convaincante que possible.

### **I. De quels repères les Maoris pouvaient-ils se servir pour s'orienter sur la mer ? Entre légendes et vérité.**

On le sait, la boussole magnétique n'existait pas avant le XIII<sup>e</sup> siècle de notre ère. Elle avait été inventée par les Chinois autour des III<sup>e</sup>-IV<sup>e</sup> siècles de notre ère et fut transmise à l'Occident par l'intermédiaire des Arabes et autres peuples musulmans en contact avec les routes terrestres commerciales avec les pays orientaux.

Les Polynésiens, comme beaucoup d'autres peuples, ne pouvaient donc compter que sur un sens aigu de l'observation des constellations et les mémoriser par cœur en fonction de leur évolution dans la voûte céleste selon les heures. Cela signifie qu'il fallait à ceux qui menaient les différents navires, d'abord à la découverte des routes maritimes, puis à leur fréquentation régulière, une mémoire prodigieuse liée à une forte expérience du maniement des navires utilisés.

Une fois que l'on a dit cela, on n'en sait guère plus. On trouve ainsi deux récits qui ont été depuis formellement démentis se rapportant aux instruments dont les Polynésiens se seraient servis dans l'Antiquité.

Ce fut tout d'abord un amiral américain, Hugh Rodman, qui, en 1933, publia dans le Bulletin n° 49 de la Société des Etudes Océaniques un récit donnant à croire que les Hawai'iens faisaient le voyage vers Tahiti en se servant d'une « calebasse sacrée » qui leur aurait servi de sextant, dont la description est la suivante : « *C'est une sorte de gourde de trois pieds de long, dont la base est sphérique et dont le corps cylindrique se referme en forme de cône vers le haut. Près de l'ouverture supérieure, quatre trous ont été percés à l'extrémité de deux diamètres rectangulaires d'un cercle dont le plan serait perpendiculaire à l'axe de la calebasse* »<sup>4</sup>. Ce même amiral dit avoir vérifié lui-même le procédé et avoir constaté que, lorsque la gourde était remplie d'eau jusqu'au cercle de trous, en mesurant l'angle supérieur de l'un d'eux avec le bord supérieur opposé, cela formait un angle de 19° et qu'ainsi, quand l'étoile polaire était tangente au bord, sa hauteur était d'environ 19°, latitude approximative des îles Hawai'i.

<sup>4</sup> Cité in B. DANIELSON, *Tahiti autrefois*, Papeete, Hibiscus Editions, 1981, 461 p.