

**LA DÉNOMINATION DU DÉTROIT DE CORÉE / TSUSHIMA
À TRAVERS LA CARTOGRAPHIE EUROPÉENNE,
DU XVII^o AU XIX^o SIÈCLE**

Par Cécile MICHOUDET
(professeur agrégée de géographie, Université Lyon 2, France)

**THE NAMING OF THE KOREA / TSUSHIMA STRAIT THROUGH THE
EUROPEAN CARTOGRAPHY, FROM THE 17TH TO THE 19TH CENTURY**

* * *

Du XVII^o au XIX^o siècle, la représentation du détroit de Corée, situé entre la péninsule coréenne et l'archipel japonais et appelé détroit de Tsushima par les Japonais, a connu d'importantes transformations dans la cartographie européenne. Sa configuration a largement évolué, et sa dénomination s'est peu à peu fixée, au gré de découvertes, de connaissances et d'influences diverses. Les cartographes européens ont ainsi joué un rôle essentiel dans la standardisation des noms des espaces maritimes d'Extrême-Orient, et en particulier du détroit de Corée. Mais comment ont-ils intégré les différentes sources d'informations disponibles, et comment leurs perceptions se sont-elles transmises et imposées ? L'analyse des cartes européennes de la région permet de répondre à cette question, qui semble importante pour de nombreuses raisons.

Les pays d'Extrême-Orient, de culture sinisée, n'ont pas traditionnellement pour habitude de nommer les mers, perçues comme des espaces à part (Pelletier, 2000). Ce sont donc essentiellement les Européens qui ont donné leurs noms aux mers d'Asie orientale, et ce malgré l'éloignement. Cette prépondérance vaut à la fois pour l'attribution de noms, au début de façon diverse et apparemment aléatoire, puis de manière plus cohérente et uniforme, et pour la généralisation et la standardisation de l'emploi de ces noms. Ce sont donc surtout les sources européennes qui permettent de retracer l'histoire des dénominations des espaces maritimes de la région, et notamment du détroit de Corée.

En outre, jusqu'au XIX^o siècle, géographie et cartographie sont synonymes : connaître la géographie revient alors à en dresser la carte (Pinchemel, 1995). Ainsi, la cartographie reflète l'état des connaissances d'une région donnée, à un instant donné, par une société donnée. Mieux que les autres types de documents, tels que les textes, la cartographie constitue ainsi la principale source permettant de retracer l'histoire des connaissances géographiques. Cette remarque est d'autant plus importante pour les espaces maritimes et leur toponymie, dont les descriptions sont forcément plus précises et plus efficaces sur les cartes que sur n'importe quelle autre source. L'analyse de la cartographie historique est alors le meilleur moyen pour définir les principales étapes de la découverte, de l'appellation et de l'uniformisation des noms des régions maritimes. Il ne faut pas non plus oublier que la carte n'est pas la réalité, mais une représentation : de ce fait, l'image cartographique traduit la vision du monde de son auteur. Elle suppose une simplification et une interprétation, faisant intervenir divers éléments de subjectivité.

La période allant du XVII^e au XIX^e siècle correspond en Europe à un développement sans précédent de la cartographie du monde. Auparavant, faute de contacts directs suffisants avec des régions aussi éloignées que l'Extrême-Orient, les cartes de cette zone relevaient plutôt de l'imagination. Les progrès dans les techniques de navigation permettent d'accéder à de nouvelles informations : les grands voyages de découverte caractérisent cette époque, au cours de laquelle les blancs de la carte du monde sont comblés. La généralisation de l'imprimerie favorise une plus grande diffusion des cartes et des atlas, donc des connaissances géographiques. En revanche, si le Japon et la Corée sont atteints par les Européens dès le XVI^e siècle, ces deux pays se ferment ensuite aux contacts avec l'extérieur au début du XVII^e siècle. Après le départ des portugais, les Hollandais de la *Vereenigde Oostindische Compagnie*, V.O.C., sont les seuls Européens à conserver des contacts réguliers avec le Japon : l'avancée des connaissances géographiques de la région par les Européens est donc ralentie. À la fin du XVIII^e siècle, des voyageurs, dont le Français Lapérouse, explorent les mers extrême-orientales, et contribuent à transformer la carte de ce secteur. Cette étape est décisive dans la perception des espaces maritimes de l'Asie orientale par les Européens. L'exploration de Lapérouse, novatrice par bien des aspects, a permis de jeter un regard neuf sur ces espaces maritimes éloignés (Michoudet, 2002). La réouverture des pays de l'Extrême-Orient à l'étranger dans la seconde moitié du XIX^e siècle permet de compléter rapidement les détails manquants de la région. D'une carte de l'Asie orientale très incomplète et imprécise au début du XVII^e siècle, les Européens parviennent, à la fin du XIX^e siècle, à une carte normalisée, identique à celle connue actuellement : les mesures et les connaissances sont fiables, et les noms utilisés sont globalement admis au sein des institutions cartographiques.

Dans le cas de la dénomination du détroit de Corée, l'histoire cartographique révèle deux problèmes majeurs. D'une part, la terminologie a connu de longues hésitations : le fait d'appeler cet espace détroit et de le définir comme tel est récent. Le choix de ce terme va de pair avec le fond de carte : le tracé des côtes sur le dessin évolue en fonction de la précision des connaissances, due aux capacités techniques et à l'accès aux informations. D'autre part, la nomenclature a subi de nombreux tâtonnements : le choix du nom de Corée n'est pas évident, mais il est lourd de conséquences. En effet, la cartographie délimite des territoires, et la toponymie permet de les nommer, donc de les reconnaître, de les dominer. Le rôle du cartographe est donc loin d'être neutre : il dispose d'un puissant moyen d'action, car c'est sa vision du monde qui est transmise et diffusée à travers la carte.

Il faut donc analyser ces deux principaux aspects de la cartographie afin de comprendre comment s'est construit le nom de détroit de Corée. L'objectif est donc d'expliquer les différents phénomènes à l'œuvre dans les changements de perception de cet espace par les Européens : au-delà de l'amélioration des connaissances, la cartographie traduit aussi une nouvelle prise de conscience de ce lieu. Il est nécessaire pour cela d'adopter une démarche chronologique pour reconstituer l'évolution de cette dénomination, tout en accordant une place particulière aux apports de Lapérouse en 1787. Plusieurs facteurs interfèrent dans les processus de dénomination des espaces maritimes : le contexte, historique, politique, culturel, scientifique et technique, ainsi que le rôle des différents acteurs, qu'il s'agisse des populations locales, des institutions politiques, des missionnaires religieux, des navigateurs, des géographes de cabinet ou des marchands, constituent des éléments d'explication. Enfin, l'étude de cartes à différentes échelles, de la Corée ou le Japon jusqu'à l'Asie entière, permet d'apporter des éclairages complémentaires sur la question.

Il importe, avant d'étudier le contenu des cartes historiques, de préciser brièvement la configuration topographique et géopolitique du détroit de Corée. Le détroit, long de 250 km et large de 200 km environ au plus étroit, est parcouru par le puissant courant marin Ao-Shio ; il est le lieu d'une civilisation originale, et son histoire est marquée par d'importants échanges commerciaux pacifiques, mais aussi par de violents conflits et une piraterie endémique

(Michoudet, Pelletier, 2004). Le détroit relie la mer du Japon, ou de l'Est, au nord, et la mer de Chine Orientale au sud ; sa profondeur n'excède pas 130 m (Pelletier, 1994). Plusieurs îles et îlots parsèment le détroit ou ses abords. La principale île est Cheju-Do, île coréenne de 1 820 km², située à 90 km au sud de la péninsule. L'île japonaise de Tsushima, atteignant 709 km², se trouve dans le détroit, le subdivisant en deux passages, à l'est et à l'ouest, légèrement plus près de la Corée que de Kyūshū. De petits îlots bordent les côtes coréennes, et d'autres un peu plus grands, comme Iki, Hirado, les Gotō-Rettō ou les Danjo-Guntō, dont l'îlot de Meshima, longent les côtes japonaises. Ce détroit marque donc la frontière entre le Japon et la Corée. Le détroit de Corée est un espace où les relations entre populations et États riverains sont complexes. En témoigne le dictionnaire *Les Mots de la Géographie*, qui cite cette zone à plusieurs reprises à l'entrée « détroit ». Si les Coréens parlent de détroit de Corée, nom officiel au niveau international, les Japonais, eux, l'appellent détroit de Tsushima, sans pour autant réclamer un changement de dénomination sur le plan international. La géographie officielle des deux États, par cette variabilité, montre ainsi leur volonté d'appropriation de cet espace frontalier stratégique. Les enjeux liés à la toponymie sont à la fois d'ordre géopolitique, stratégique, économique et symbolique. Il ne s'agira donc pas ici de prendre parti dans ce débat, mais bien d'essayer de comprendre comment s'est mise en place, d'un point de vue historique, une dénomination au niveau international.



Un détroit asiatique ignoré jusqu'au milieu du XVIII^e siècle par les Européens :

Plusieurs grandes tendances peuvent être décelées dans l'étude de la cartographie européenne de l'Extrême-Orient. Différents courants se relaient en Europe, en fonction du dynamisme du secteur de la cartographie et de l'accès des cartographes aux informations relatives à l'Asie orientale. Les Hollandais sont les premiers à diffuser des cartes spécifiquement consacrées à l'Asie : l'âge d'or de la cartographie flamande dure pendant tout le XVII^e siècle. Les jésuites, présents avant eux en Extrême-Orient, forment une autre filière pour l'Europe, mais leurs cartes se répandent un peu plus tardivement, surtout à partir de la deuxième moitié du XVII^e siècle. Enfin, l'école française prend le relais dans la cartographie européenne, et ce pour l'ensemble du XVIII^e siècle.

Les bases hollandaises de la cartographie de l'Asie orientale :

Les premiers Européens présents en Extrême-Orient, en l'occurrence au Japon, sont les Portugais, dès le milieu du XVI^e siècle. Cependant, leurs cartes n'ont connu qu'une faible diffusion, en raison de la politique du secret en vigueur dans le royaume. Malgré tout, les cartographes flamands ont accès à quelques unes de ces sources, puis la V.O.C. s'implante au Japon, au moment où les Portugais en sont chassés, au début du XVII^e siècle. D'autre part, les Hollandais sont à l'origine des atlas et de la diffusion de cartes imprimées. C'est donc du côté de la Hollande qu'il faut chercher les origines de la cartographie de cette région pour l'Europe.

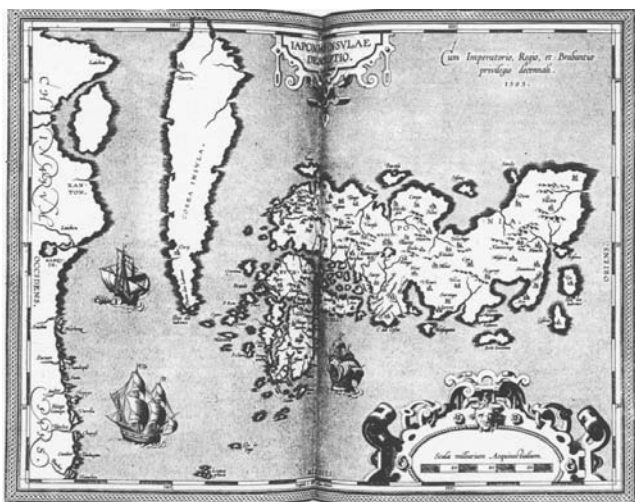
Les cartes à l'échelle locale :

La première carte consacrée au Japon éditée en Europe est établie par Luís Teixeira et publiée par Abraham Ortelius en 1603¹. Même si son influence est parfois contestée, cette carte pose les bases de la cartographie du Japon, mais aussi de la Corée : c'est à ce titre une

¹ Luís Teixeira, Abraham Ortelius, *Japoniae Insulae Descriptio, Theatrum Orbis Terrarum*, 1603. (BnF : RésGeDD250 (110).)

carte fondatrice (Walter, 1994). Elle continue de servir de référence, au moins pour certains cartographes, pendant plus d'un siècle, comme le montre la carte de George Psalmanazar de 1705, qui lui est pratiquement identique². Les connaissances concrètes sont à ce moment-là très indigentes, comme le prouvent l'insularité de la Corée, de forme très effilée, et l'absence de l'île de Hokkaidō. Les espaces maritimes ne sont soumis à aucune dénomination : la carte vise plutôt à décrire le Japon d'un point de vue terrestre, en nommant les îles, les villes et le relief seulement. Pourtant, à défaut d'un nom, la configuration du détroit de Corée doit retenir l'attention, car elle permet de comprendre bon nombre de représentations ultérieures. Une forte dissymétrie oppose l'absence de détails côté coréen à leur abondance côté japonais. Le seul îlot indiqué pour la Corée est « Ilhas dos Ladrones », tout à fait à proximité des côtes, tandis que Cheju-Do n'apparaît pas. En revanche, les abords des côtes de **Kyūshū** sont plus développés : c'est même la partie du Japon représentée avec le plus d'informations, puisque c'est la mieux connue des Européens ; c'est aussi la région que les navigateurs de la V.O.C. ont besoin de bien maîtriser pour pouvoir y accéder. Les îles de Tsushima, notée « Ceuxima », de Hirado, ici « Firando », d'Iki, pas nommée, et les archipels des Gotō-Rettō, ici « Ogoto », et des Danjo-Guntō, marqué par l'île de Meshima, ici « Meaxima », sont assez bien localisés par rapport à **Kyūshū**, mais leurs formes paraissent aléatoires, et leurs dimensions sont souvent surestimées. Cela s'explique, dans le cas de Meshima, ne mesurant pourtant qu'1,34 km², par le fait que l'île constitue un point de repère pour indiquer aux navigateurs la direction de Nagasaki (Michel, 1994a). Cette carte transmet donc plus d'informations pratiques que de précisions strictement scientifiques. Allant de pair avec cette dissymétrie, il faut noter que les côtes japonaises sont décalées par rapport aux côtes coréennes. La pointe sud de la Corée se trouve en face des Gotō-Rettō et des Danjo-Guntō, archipels situés réellement plus au sud, en mer de Chine Orientale, tandis que Tsushima se retrouve plus au nord. Ce décalage en latitude s'accompagne d'une approximation en longitude : la distance entre le Japon et la Corée est encore mal évaluée. En dehors de quelques îles surdimensionnées, le resserrement entre les deux pays n'est pas clairement perceptible : c'est toute la côte est de la Corée qui se trouve sensiblement à la même distance de **Honshū** et de **Kyūshū**. À cette échelle, la notion de détroit n'apparaît pas vraiment à un endroit précis, mais la méconnaissance de la Corée ne permet aucune certitude.

Luís Teixeira, Abraham Ortelius, Japoniae Insulae Descriptio, 1603 :



² George Psalmanazar, Carte du Japon, 1705. (BnF : GeDD2987 (7433).)

La carte de Gerhard Mercator, traduite par De-La-Popelinière en 1613, sert elle aussi de référence

dans l'histoire cartographique hollandaise³. Ce document fournit à peu près les mêmes renseignements que la carte précédente pour la disposition des îles. Une nouveauté apparaît : il est inscrit « Chinensis » au

nord du Japon et « Oceanus » au sud. Ce toponyme désigne donc l'ensemble des mers entourant le Japon, ce qui implique une continuité de part et d'autre de l'archipel. La Corée, qui apparaît seulement dans l'angle de la carte, est ainsi supposée suffisamment éloignée du Japon pour ne pas former de séparation dans cette zone maritime. Ce constat est renforcé par la grande proximité entre Tsushima et Kyūshū, qui laisse un passage beaucoup plus large entre Japon et Corée. Là encore, aucun détroit n'apparaît, mais les incertitudes sur la Corée sont trop importantes pour en être sûr.

La carte de Joan Jansson de 1630 se situe dans la continuité de celle de Mercator⁴. Ce document reprend la plupart des informations des cartes précédentes, ce qui s'explique par le fonctionnement des grandes maisons d'édition cartographique hollandaises. En revanche, les terres ont des formes plus géométriques, et le tracé de détail est plus dentelé, ce qui révèle les incertitudes de l'auteur sur les contours précis. Les petites îles japonaises correspondent aux autres représentations, avec en plus le nom de « Yaquixima » pour Iki, mais une incertitude demeure quant à la présence de Tsushima. La Corée, tout en gardant son caractère insulaire, a ici une forme différente, plus aplatie, avec de nombreuses petites îles, dont « I. de Ladrones », qui pourrait désigner Cheju-Do. Dans cette configuration, la zone entre le Japon et la Corée ressemble davantage à un détroit, mais cette impression doit être nuancée pour deux raisons. D'une part, aucune indication dans ce sens n'est mentionnée dans le détroit, alors que le terme est employé ailleurs sur la carte. D'autre part, le toponyme « Oceanus Chinensis », inscrit au nord et à l'est du Japon, conformément à la carte de Mercator, favorise l'idée d'une continuité maritime autour du Japon, et permet donc de rejeter l'hypothèse d'un détroit.

Par ses liens avec la V.O.C., le marchand français Jean-Baptiste Tavernier se rattache à l'école hollandaise de cartographie : sa carte de 1679 en témoigne, avec l'insularité de la Corée et les indications relatives aux petites îles du sud-ouest japonais⁵. À ce titre, les annotations sont beaucoup plus précises que le tracé, et elles reflètent là encore le décalage entre les connaissances du Japon et celles de la Corée. Le texte permet d'identifier Iki et Hirado, alors que Tsushima ne figure pas. Plusieurs éléments permettent de penser que le détroit de Corée n'est pas perçu comme un détroit. Le terme de détroit n'est pas employé, alors qu'il l'est au nord du Japon, pour un espace plus resserré. De plus, le nom de « Mer de Coreer » est inscrit juste à l'embouchure du détroit : il est difficile de savoir exactement ce que désigne ce terme, qui peut correspondre à un morceau de la mer du Japon, de la mer de Chine Orientale ou du détroit lui-même, en fonction de la place disponible. Ce nom évoque un espace maritime proche de la Corée, mais la configuration de cette dernière ne permet pas d'envisager la présence d'un détroit. D'autres toponymes maritimes sont employés sur cette carte, ce qui signifie que ce nom n'est pas le fruit du hasard, mais bien d'une réflexion sur la question.

Adrien Reland, bien que français lui aussi, travaille auprès des Hollandais de la V.O.C., et il s'appuie sur des cartes japonaises pour réaliser sa carte de 1716⁶. Le tracé très dentelé montre l'imprécision des connaissances de détail. Des espaces terrestres, disposés tout autour de la carte, semblent entourer le Japon : les îles sont très massives, notamment vers Kyūshū, où elles bouchent presque le passage maritime vers la Corée. Le seul nom de mer est celui de

³ Gerhard Mercator, De-La-Popelinière, *Japon ou Japan Isle, Atlas Minor*, 1613. (BnF : GeFF9678 (615).)

⁴ Joan Jansson, *Nova et Accurata Iaponiæ Terræ Esonis ac Insularum Adjacentium*, 1630. (BnF : GeDD8733.)

⁵ Jean-Baptiste Tavernier, *Carte des Isles du Japon*, 1679. (BnF : GeDD2987 (7445).)

⁶ Adrien Reland, *Le Japon Divisé en Soissante et Six Provinces*, 1716. (BnF : GeDD987 (7437).)

« Mer du Japon », au sud de l'archipel : il est probable qu'il s'applique à l'ensemble des mers baignant les côtes japonaises, sans distinction, même au niveau du détroit.

Les cartes à l'échelle de l'Asie :

Jocodus Hondius, gendre de Mercator et père d'une des deux grandes écoles de cartographie en Hollande, dresse une carte de l'Asie en 1602⁷. À cette échelle, il ressort que les connaissances d'ensemble de l'Extrême-Orient par les Hollandais restent très sommaires. Le Japon est constitué d'une grande île et d'une plus petite, très schématiques, auxquelles il faut rajouter les Ryū-Kyū : l'archipel, orienté du nord au sud, est placé à côté du continent, alors que la Corée est tout simplement absente, ce qui rend la façade orientale de l'Asie presque rectiligne. Compte tenu de ces approximations, la forme et les délimitations des mers et des océans sont très confuses : seul le nom de « Oceanus Eous » apparaît pour l'ensemble de la zone. Son fils, Jocodus Hondius, établit une nouvelle carte en 1623⁸. Le Japon, plus détaillé, est cette fois orienté d'est en ouest, et la Corée apparaît sous la forme d'une longue péninsule. Au nord du Japon est inscrit « Oceanus Occidentalis », et au sud « Oceanus Chinensis ». Toutefois, la limite entre ces espaces est floue, d'autant que les mers bordières ne sont pas mentionnées : les détails plus précis sont donc difficiles à envisager.

Willem-Janszoon Blaeu, fondateur de l'autre grand courant cartographique hollandais et lié à la V.O.C., propose quant à lui une carte de l'Asie en 1608⁹. Malgré l'échelle, la représentation de la Corée, sous forme d'île dirigée vers le Japon, et du Japon, y compris avec ses petites îles, est conforme à celle d'Ortelius et de Teixeira. Les indications sur les mers se limitent au nom de « Oceanus Chinensis » dans l'océan Pacifique. L'échelle ne livre finalement pas plus d'informations que la carte d'Ortelius. L'auteur publie une nouvelle carte de l'Asie en 1635¹⁰. Le tracé reste le même, mais le nom de « Oceanus Chinensis » ne désigne plus que la partie au sud du Japon, puisque le nord porte le nom de « Oceanus Occidentalis ». La toponymie rejoint alors celle de Jocodus Hondius, et les renseignements ne sont pas plus précis en ce qui concerne le détroit de Corée.

Son fils, Joan Blaeu, dresse sa carte de l'Asie en 1659¹¹. Le tracé de la Corée et du Japon diffère de celui de son père pour se rapprocher davantage de celui de Jansson, pourtant héritier des Hondius. Seul le toponyme « Oceanus Chinensis » figure dans l'océan Pacifique, au sud du Japon, alors qu'aucun nom n'est précisé au nord. Là encore, il est difficile de savoir si le détroit entre la Corée et le Japon est perçu comme une délimitation maritime ou non. En 1662, son frère, Willem Blaeu, avance une nouvelle carte de l'Asie¹². Dans le tracé comme dans la toponymie, cette carte est identique à celle de son père de 1635, n'apportant aucune précision supplémentaire à propos du détroit. En revanche, il publie une autre carte en 1670, qui, elle, apporte des éléments nouveaux pour la toponymie maritime¹³. L'océan Pacifique est appelé « Mare del Zur », nom écrit avec de gros caractères ; plus près des côtes asiatiques, de part et d'autre du Japon, est écrit « Oceano de la China ». Ce deuxième ensemble est donc inclus dans le premier. De plus, la disposition graphique du toponyme montre une continuité des mers entre le nord et le sud du Japon, ce qui contredit l'idée d'une séparation par un détroit.

Claes-Jansz Visscher, proche de Willem-Janszoon Blaeu, propose lui aussi une carte de l'Asie en 1608 : elle est quasiment identique à celle de son contemporain¹⁴. Le « Oceanus

⁷ Jocodus Hondius, *Asiae Nova Descriptio*, 1602. (BnF : GeD8033.)

⁸ Jocodus Hondius, *Asia Recens Summa Cura Delineata*, 1623. (BnF : GeD7969.)

⁹ Willem-Janszoon Blaeu, *Asia*, 1608. (BnF : GeC4930.)

¹⁰ Willem-Janszoon Blaeu, *Asia Noviter Delineata, Nouvel Atlas*, 1635. (BnF : GeDD1169.)

¹¹ Joan Blaeu, *Asiae Descriptio Novissima*, 1659. (BnF : GeDD5106.)

¹² Willem Blaeu, *Asia Noviter Delineata*, 1662. (BnF : GeDD4796 (28).)

¹³ Willem Blaeu, *Totius Asiae Nova et Exacta Tabula*, 1670. (BnF : GeC7991.)

¹⁴ Claes-Jansz Visscher, *Asia*, 1608. (BnF : GeD11873.)

Chinensis » semble baigner l'ensemble des côtes orientales de l'Asie, sans distinction pour les mers bordières par exemple. Aucun détroit n'est alors pris en considération. Nicolas-Joan Visscher, ayant travaillé avec Joan Blaeu, établit aussi une carte de l'Asie¹⁵. Il reprend la toponymie de Jodocus Hondius et Willem-Janszoon Blaeu, avec « Oceanus Chinensis » au sud du Japon et « Oceanus Occidentalis » au nord, mais cette fois plus loin au nord de l'archipel. La péninsule coréenne est sous-estimée, et elle s'étire le long de la côte chinoise. Le Japon est éloigné du continent, assez isolé, et il manque Tsushima. L'espace entre la Corée et le Japon est donc très élargi, rendu aussi large que la mer de Chine Orientale et le début de la mer du Japon. Il est donc impossible d'identifier un détroit sur ce document.

La carte de George Humble de 1626 montre elle aussi une parenté avec les cartes des Blaeu¹⁶. Le tracé est hérité de Willem-Janszoon Blaeu, et la toponymie est traduite : l'océan Pacifique est appelé « The Chinean Ocean » au sud du Japon et « The West Ocean » au nord, mais la délimitation entre les deux reste ambiguë, à l'est comme à l'ouest du Japon.

La carte de l'Asie de Henselius, réalisée en 1710, présente une configuration relativement schématique, voire grossière, de l'Extrême-Orient¹⁷. La Corée, très petite, est recourbée vers la Chine, tandis que seules les trois grandes îles du Japon sont dessinées, avec une forme très approximative. Les mers et les détroits ne sont pas nommés dans cette région. Malgré tout, un resserrement est perceptible, entre la côte est de la Corée et Honshū : ce décalage vers le nord d'un éventuel détroit montre que cette zone reste mal connue. Toutefois, cette carte ne s'apparente à aucune des grandes tendances européennes à cette époque.

Plus tardivement, en 1727, Abraham Maas établit une carte du nord-est asiatique¹⁸. Cette carte tranche avec les méthodes de dénomination hollandaises. Les noms des mers correspondent à des bassins : la mer du Japon s'appelle « De Japanse Zee » et la mer de Chine Orientale « De Cinase Zee ». La transition entre les deux correspond donc au détroit de Corée, mais ce dernier n'est pas nommé. Il est vrai qu'aucun détroit n'est évoqué sur cette carte, mais d'autres espaces paraissent plus étroits que le détroit de Corée, encore relativement large. Les espaces intermédiaires entre les bassins semblent plus durs à appréhender.

Les enseignements de la filière jésuite implantée en Extrême-Orient :

Les missionnaires jésuites, provenant de plusieurs pays d'Europe, sont présents au Japon, ce qui leur permet d'accéder directement aux sources japonaises. Bien que sur place, ils ne réalisent pas eux-mêmes leurs mesures, en particulier pour les mers, mais ils connaissent les cartes japonaises de la région, et transmettent ces informations vers l'Europe. Les jésuites connaissent aussi parfois les cartes des Européens. Leurs réalisations sont donc la synthèse de plusieurs sources de renseignements.

Les cartes à l'échelle locale :

La carte du Japon d'António-Francisco Cardim, jésuite portugais, en 1612, utilise des connaissances des Portugais et des sources japonaises¹⁹. Les nombreuses annotations concernant les terres sont écrites dans les espaces maritimes : les mers ne sont donc pas nommées sur ce document. Carte contemporaine de celles d'Ortelius et de Mercator, les connaissances et les lacunes sont assez semblables, notamment au sujet de la Corée. Iki est ici appelée « Yuquinoxima », tandis que Hirado et les Gotō-Rettō sont affublées d'indications sur la religion. Par contre, Meshima et Cheju-Do sont hors du cadre de la carte, et Tsushima est

¹⁵ Nicolas-Joan Visscher, *Asia*, sans date. (BnF : GeDD5111.)

¹⁶ George Humble, *Asia with the Islands Adioyning Described, the Atire of the People, and Townes of Importance*, 1626. (BnF : GeD23031.)

¹⁷ Henselius, *Asia Polyglotta*, 1710. (BnF : GeDD2987 (123).)

¹⁸ Abraham Maas, *Nieüwe Kaarte van de Oostkusten van Groot Tartarië*, 1727. (BnF : GeB2369.)

¹⁹ António-Francisco Cardim, *Iapponiae Nova et Accurata Descriptio*, 1612. (BnF : GeDD2987 (7438).)

absente : l'île est probablement inconnue de l'auteur, car elle n'est pas visible depuis Kyūshū, elle est plus loin des trajets des navigateurs, et elle n'est pas occupée par les missionnaires. Malgré les détails textuels, le tracé arrondi trahit le manque de mesures précises. Le décalage entre la Corée et le Japon est moins gênant que sur les autres cartes de la même époque, mais la position de la Corée semble un peu aléatoire, sur la bordure de la carte, pour donner un repère terrestre par rapport au Japon. La configuration du détroit est donc difficile à appréhender.

La carte de Robert Dudley de 1646 présente plusieurs traits originaux²⁰. Le dessin est assez proche de celui représenté sur la carte d'Ortelius, mais les nouveautés portent sur la toponymie marine. En effet, plusieurs noms différents figurent autour du Japon et de la Corée. L'océan Pacifique est appelé « Oceano Cinese », et la seule mer du Japon porte les trois noms de « Mare di Jeso » au nord, « Mare di Corai » à l'ouest et « Oceano Boreale del Giappone » au centre, mais rien n'est inscrit dans la mer de Chine Orientale. Les différents noms présents dans la mer du Japon ne sont pas séparés par des détroits. De plus, le terme de détroit n'est pas employé entre la Corée et le Japon, alors qu'il l'est au nord du Japon : peut-être que la barrière d'îles, dont Tsushima, ici « Cuscima », disproportionnée, empêche l'identification visuelle d'un détroit, ou que l'espace total entre la Corée et Kyūshū est jugé trop important.

La carte du jésuite français Philippe Briet de 1650 s'inspire des cartes des autres jésuites, et notamment de Cardim²¹. La topographie est conforme à celle de ses prédécesseurs, même si le tracé est plus anguleux. Là aussi, un détroit est mentionné au nord de Honshū dans un passage très resserré, alors que rien n'est précisé pour le détroit de Corée, représenté comme étant beaucoup plus large. Le nom de « Océan Oriental » est écrit dans la mer du Japon, et celui de « Mer de la Chine » dans l'océan Pacifique, mais rien dans la mer de Chine Orientale : il est impossible de savoir où se situent exactement les limites des espaces maritimes, donc de savoir quel rôle joue le détroit de Corée dans ces délimitations.

Le jésuite Martino Martini dresse quant à lui une carte du Japon en 1655²². Les îles proches de Kyūshū sont indiquées comme chez Briet, tout comme l'absence de Tsushima, ce qui tend à montrer que les sources d'informations étaient les mêmes. Cependant, au large de la Corée se trouve un groupe d'îles de taille relativement importante, qui pourrait correspondre à Tsushima ou Cheju-Do, mais la localisation ambiguë et l'absence de nom ne permettent aucune affirmation. De plus, la péninsule coréenne est très éloignée de Kyūshū : le passage est donc presque aussi large que les mers de part et d'autre. Seul le nom de « Oceanus Chinensis » est mentionné, dans la mer de Chine Orientale : faute d'un autre nom dans la mer du Japon et compte tenu de la topographie, il est probable que ce toponyme s'applique à la totalité des espaces maritimes, sans percevoir une séparation par un détroit.

La carte du jésuite Antoine Gaubil, de 1752, est centrée sur la mer de Chine Orientale²³. Les îles japonaises du détroit sont bien indiquées, mais leur disposition et leur taille parfois disproportionnée rappellent plutôt des cartes plus anciennes. Du côté de la Corée, plusieurs îles sont dessinées et nommées le long du littoral, mais il manque Cheju-Do. Un détroit, bien qu'assez large, commence à apparaître sur le dessin entre le Japon et la Corée, mais aucun toponyme, dans la mer ou le détroit, ne vient étayer cette hypothèse.

Les cartes à l'échelle de l'Asie :

Pour publier sa carte de l'Asie orientale en 1682, Giacomo Cantelli-Da-Vignola s'appuie entre autres sur les informations de Martini et de Tavernier²⁴. Malgré l'échelle, les petites îles

²⁰ Robert Dudley, *Asia Carta*, 1646. (BnF : GeFcarte13048.)

²¹ Philippe Briet, *Royaume du Japon*, 1650. (BnF : GeD8732.)

²² Martino Martini, *Iaponia Regnum, Novus Atlas Chinensis*, 1655. (BnF : GeDD1185 (17).)

²³ Antoine Gaubil, *Deuxième Carte Manuscrite du Royaume et des Isles Dépendantes de Lieoukieou en Chine*, 1752. (BnF : GeD16749.)

²⁴ Giacomo Cantelli-Da-Vignola, *Il Regno della China*, 1682. (BnF : GeAFport192 (4851).)

japonaises sont représentées, conformément à leur configuration sur la carte de Martini. Les noms des mers ne sont pas indiqués, mais un détroit est mentionné au nord de Honshū, dans une zone pourtant mal connue à l'époque : rien de tel ne figure dans le détroit de Corée. Grâce à l'échelle, il faut souligner que l'orientation globale de la Corée la dirige plutôt vers la Chine, ce qui laisse une ouverture maritime assez grande du côté du Japon. Une autre carte, d'auteur inconnu et établie vers 1700, montre l'Asie orientale²⁵. Malgré un tracé un peu différent, plus anguleux, les informations représentées sont les mêmes que sur la carte de Cantelli-Da-Vignola.

Une autre carte, décrivant la Chine, émane sans doute des jésuites : elle présente un certain nombre de similitudes avec la carte de Martini, mais à une autre échelle²⁶. Malgré l'absence de toponyme maritime, il faut noter l'espace extrêmement large entre la Corée et le Japon, ce qui tient à la fois de l'orientation de la Corée et de la position du Japon. La mer de Chine Orientale et la mer du Japon forment donc un ensemble continu, sans aucune rupture visible.

Le relais pris par l'école de cartographie française :

Tout au long du XVIII^e siècle, la France tient un rôle majeur dans l'édition cartographique européenne. Quelques grands noms s'illustrent dans ce secteur d'activité, mais il s'agit surtout de géographes de cabinet, n'ayant pas un accès direct aux informations de l'Extrême-Orient. Leur travail consiste donc essentiellement à synthétiser les renseignements disponibles, issus de la V.O.C. ou des jésuites. Néanmoins, en croisant diverses sources, les cartes françaises donnent une nouvelle image, plus moderne, de cette partie du monde.

Les cartes à l'échelle locale :

Par ses contacts avec les Français *via* la cour russe, John Thornton peut être associé à la filière cartographique française : sa carte de 1699 est centrée sur la mer de Chine Orientale²⁷. Le détroit n'est donc pas entièrement visible, mais les îles les plus méridionales si. Les îles japonaises sont, dans l'ensemble, mieux proportionnées que sur les cartes précédentes, alors que les îles coréennes semblent plus fantaisistes. Il faut cependant noter l'apparition de « Quelpaert », ancien nom de Cheju-Do. Cette île a sans doute été découverte tardivement, lors du naufrage d'un navire hollandais en 1653 (Kobayashi, 1988). Cette nouveauté doit être nuancée, car l'île est représentée beaucoup plus petite qu'elle ne l'est en réalité. De plus, Cheju-Do et Meshima sont situées trop à l'est. Ce problème vient des difficultés, non réglées à l'époque, pour déterminer précisément la longitude : la carte est d'ailleurs graduée en latitude, mais pas en longitude. À côté de Cheju-Do se maintient une île plus grande, appelée « Coraya », dont l'identification, peut-être Chin-Do, est incertaine, mais qui pourrait correspondre au toponyme « Ilhas dos Ladrones » rencontré dans les premières cartes de la région. Cette carte est donc la première à permettre de visualiser l'ensemble des îles du détroit, même si des incertitudes persistent sur leurs coordonnées précises et sur l'identification des îlots coréens. Toutefois, aucun toponyme ne désigne les espaces maritimes.

La carte de Jacques-Nicolas Bellin de 1735 s'inspire de cartes antérieures, notamment celle de Reland, et de sources japonaises, portugaises, hollandaises et jésuites, et devient elle-même influente en France tout le XVIII^e siècle²⁸. Les îles japonaises sont désormais connues, et globalement assez proches de la réalité, en dehors des Gotō-Rettō, ne formant qu'un seul bloc. En revanche, plusieurs îles figurent à l'ouest de Tsushima, ne correspondant à rien de

²⁵ Sans auteur, sans titre, sans date. (BnF : SHMport184 (11).)

²⁶ Sans auteur, *Imperii Sinarum Nova Descriptio*, sans date. (BnF : GeDD1210 (1).)

²⁷ John Thornton, sans titre, 1699. (BnF : SHMport181 (4).)

²⁸ Jacques-Nicolas Bellin, *Carte de l'Empire du Japon*, 1735. (BnF : GeDD2987 (7441).)

très précis. En outre, la Corée est totalement absente de la carte : l'espace maritime à l'ouest de Kyūshū est donc relativement large et exagéré. Le terme de détroit est noté à divers endroits du document, mais pas dans le détroit de Corée ; mieux, c'est précisément là que se trouve inscrit le toponyme de « Mer de Corée », présent aussi plus au nord-est, tandis qu'au sud du Japon se trouve la « Mer du Japon ». L'auteur n'est donc apparemment pas conscient de la proximité de la Corée et du Japon, donc de l'existence d'un détroit. Ce point de vue perdure, puisque Bellin publie une carte avec les mêmes indications en 1764²⁹. Les dimensions du détroit de Corée y sont encore trop accentuées.

Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville est l'une des figures emblématiques de la cartographie française du XVIII^e siècle : ses principales sources d'informations proviennent des jésuites. Il produit plusieurs cartes sur les pays de l'Extrême-Orient. Sa carte du Japon de 1737 est coupée dans le détroit de Corée, justement, ce qui empêche de voir sa largeur³⁰. En revanche, les côtes japonaises sont assez proches de la réalité, mais le document ne mentionne aucun nom dans les mers. L'auteur publie aussi des cartes de la péninsule coréenne. L'une d'elles fait figurer Tsushima, appelée « Toui-La-Tai », mais pas Cheju-Do³¹. L'autre présente Cheju-Do, nommée « Isle de Quelpaerts ou de Fungma », mais pas Tsushima³². Certes, le cadre diffère légèrement entre ces deux documents, mais pas au point de justifier ces écarts : la position exacte de ces îles est donc encore bien incertaine, de même que la distance entre la Corée et le Japon, qui n'est pas représenté ici. Par ailleurs, aucun nom de mer n'est inscrit : *a fortiori*, le détroit n'est pas cité non plus. Ces cartes reprennent la plupart de leurs informations d'une copie d'une carte anglaise³³. Cette carte présente Tsushima, sous le nom de « Tuima-Tau », comme Bourguignon-D'Anville, mais distingue les îles de « Quelpaert » et de « Fong-Ma », assez distantes l'une de l'autre. D'autres petits îlots supplémentaires bordent la côte coréenne, ce qui ajoute encore à la confusion des informations relatives à ce pays. Cette carte mentionne en plus « Mer Jaune » à l'ouest de la Corée et « Mer de Corée » à l'est, mais la jonction entre les deux n'est pas précisée : l'existence d'un détroit n'est toujours pas explicite.

En 1754, Philippe Buache reprend la carte de Gaubil de 1752 pour y rajouter quelques modifications³⁴. Buache se place lui aussi comme l'une des grandes figures de la cartographie française, surtout dans le domaine maritime. Comme il l'explique dans une note en bas de sa carte, il choisit d'apporter quelques corrections à la carte de Gaubil : en particulier, il rajoute l'île de « Sehesure ou Quelpaert », qui manquait auparavant. Il la situe cependant trop à l'est, et plus petite que Meshima. Il précise que cette carte est destinée aux navigateurs, ce qui le pousse à donner des indications hydrographiques sur la « Mer de Chine Partie Sept.^{le} », au centre de sa carte. Rien n'est indiqué en revanche, ni sur l'image cartographique ni sur la note, au sujet des caractéristiques du détroit de Corée, alors que le terme de détroit est employé pour d'autres passages plus étroits. Buache n'a donc apparemment pas conscience de l'existence d'un détroit, tel qu'il le conçoit, entre le Japon et la Corée.

Les cartes à l'échelle de l'Asie :

La carte de l'Asie de Nicolas Sanson-D'Abbeville, à la base de l'école française de cartographie, date de 1650³⁵. Le tracé global de la Corée et du Japon correspond à peu près à celui observé dans les cartes des Blaeu. Comme chez Willem Blaeu, « Océan Oriental » désigne l'océan Pacifique, tandis que « Mer de Chine » correspond à la partie de cet océan qui

²⁹ Jacques-Nicolas Bellin, *Carte de l'Empire du Japon, Petit Atlas Maritime*, 1764. (BnF : GeDD2987 (7442).)

³⁰ Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville, sans titre, *Description de la Chine*, Jean-Baptiste Du-Halde (dir.), 1737. (BnF : GeDD2987 (7444).)

³¹ Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville, *Royaume de Corée*, sans date. (BnF : GeD10853.)

³² Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville, *Carte de la Corée*, sans date. (BnF : GeD10854.)

³³ Sans auteur, *Carte du Royaume de Kau-Li ou Corée*, sans date. (BnF : GeDD2987 (7320).)

³⁴ Philippe Buache, *Carte du Royaume et des Isles de Lieou-Kieou*, 1754. (BnF : GeD10055.)

³⁵ Nicolas Sanson-D'Abbeville, *Asie*, 1650. (BnF : GeDD2987 (6459).)

se trouve plus près des côtes : la superposition des noms, avec la différence dans la taille des caractères, montre que la mer est définie comme étant une partie de l'océan. De plus, ces noms se trouvent de part et d'autre, ce qui prouve que l'archipel ne constitue pas une limite maritime : d'ailleurs, le terme de détroit est employé entre l'Asie et l'Amérique, mais pas entre la Corée et le Japon, ce qui montre la conception de l'auteur. La carte de Chine du même auteur date de 1656³⁶. Visiblement pour entrer dans le cadre de la carte, la Corée est déformée au point de ne pas être du tout dirigée vers le Japon. Quelques imprécisions, voire des fantaisies, brouillent le dessin de la Corée et de la pointe sud du Japon. L'auteur explique dans une note s'être appuyé sur des livres chinois, mais il s'oppose vivement à l'atlas de Martini : cette carte se distingue donc des autres de la même époque, et l'idée d'un détroit y semble encore plus inappropriée.

Son fils, Guillaume Sanson-D'Abbeville, poursuit son travail, et dresse une carte de l'Asie en 1667³⁷. Son tracé diffère de celui de son père, mais la disposition de la Corée longeant les côtes chinoises se retrouve, comme chez d'autres auteurs de l'époque. Le détroit s'en trouve donc élargi. Le toponyme « Oceanus Orientalis » est écrit en grand, couvrant toute la largeur de la carte : il désigne donc l'ensemble de l'étendue maritime. Dans le détail, ce même nom est réécrit, plus petit, le long des côtes de l'Asie orientale, depuis le sud de la Chine jusqu'à la Sibérie, en passant par le détroit de Corée. Ce détroit n'est donc clairement pas considéré comme tel. Il propose une nouvelle carte de la région en 1669³⁸. Le tracé est pratiquement le même que sur sa carte précédente, mais les toponymes diffèrent un peu. Le nom inscrit le long des mers de Chine et du Japon est celui de « Mer de la Chine ». Surtout, le terme de détroit est employé au nord du Japon, dans une zone encore fort mal connue : le passage semble y être beaucoup plus resserré que du côté de la Corée. L'attention du cartographe est donc focalisée sur l'étude de ce secteur, et la question n'est pas envisagée de l'autre côté de l'archipel.

Vincenzo-Maria Coronelli, géographe vénitien travaillant pour le roi de France, s'inspire de Nicolas Sanson-D'Abbeville pour réaliser sa carte de l'Asie³⁹. L'océan Pacifique est nommé « Parte del Mare Pacifico » dans sa totalité, mais plusieurs sous-ensembles sont décrits : la « Mare del Giappone » se trouve au sud-est du Japon ; la « Mare della China » s'étend de la mer de Chine Méridionale à la mer du Japon, traversant ainsi le détroit, ici aussi très élargi. Coronelli applique la même démarche que Guillaume Sanson-D'Abbeville.

La carte de Nicolas De-Fer de 1696 obéit au même type de démarche, mais l'auteur recherche davantage la précision dans l'emploi des toponymes maritimes⁴⁰. La mer du Japon est nommée « Mer Septentrionale de Japon », et la mer de Chine Orientale porte le nom de « Mer de la Chine ». Le passage d'une mer à l'autre s'effectue donc au niveau du détroit, mais il n'est toujours pas nommé, et il reste assez large : les mers correspondent donc à des bassins bien identifiés, quelle que soit l'ampleur des passages des uns aux autres. Les zones de transition paraissent plus difficiles à caractériser.

Dans la lignée de Nicolas Sanson-D'Abbeville, Guillaume Delisle marque la cartographie française du début du XVIII^e siècle : sa carte de 1705 synthétise des sources japonaises et des documents hollandais⁴¹. Son approche critique lui fait adopter, pour la Corée, un tracé légèrement différent de celui des autres cartographes contemporains. Peu de mers sont nommées, sauf la mer du Japon, appelée « Mer Orientale ou Mer de Corée », mais rien n'est inscrit dans la mer de Chine Orientale : le nom s'applique donc peut-être à l'ensemble, faisant apparaître une étendue maritime continue.

³⁶ Nicolas Sanson-D'Abbeville, *La Chine Royaume*, 1656. (BnF : GeDD2641 (15).)

³⁷ Guillaume Sanson-D'Abbeville, *Asia Vetus*, 1667. (BnF : GeDD2987 (49).)

³⁸ Guillaume Sanson-D'Abbeville, *L'Asie*, 1669. (BnF : GeDD2987 (6460).)

³⁹ Vincenzo-Maria Coronelli, *Asia*, sans date. (BnF : GeC7999 (2).)

⁴⁰ Nicolas De-Fer, *L'Asie*, 1696. (BnF : GeDD2987B (6472).)

⁴¹ Guillaume Delisle, *Carte des Indes et de la Chine*, 1705. (BnF : GeDD2987 (6808).)

Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville prend le relais de Delisle dans l'histoire de la cartographie en France. Il produit plusieurs cartes du nord-est asiatique. L'une d'elles, datée de 1732, centrée sur la Tartarie, montre la Corée et le Japon⁴². À peu de choses près, la représentation de la Corée et celle du Japon correspondent à celles des cartes à plus grande échelle. Néanmoins, les petites îles sont dessinées trop près des côtes du pays auquel elles appartiennent : c'est vrai en particulier pour Tsushima, ce qui laisse plus de place dans le détroit. Le détroit est tout de même bien visible, mais il n'est pas indiqué : il est sans doute trop large pour être perçu comme tel, car un autre détroit, beaucoup moins large, est mentionné au nord. D'ailleurs, les mers elles-mêmes ne sont pas nommées sur cette carte, comme sur les autres cartes de Bourguignon-D'Anville. Le cartographe produit une nouvelle carte de la région en 1734⁴³. Cependant, le Japon n'est pas représenté, et l'auteur précise à sa place que « le Japon qui commence icy, a été représenté dans son entier sur la Carte générale de la Tartarie Chinoise », c'est-à-dire sur la carte précédente. Dès lors, sachant que les espaces maritimes ne sont toujours pas nommés, il devient impossible de savoir comment sont conçues les mers de la région : les termes de mer et de détroit n'ont plus de sens. Le cartographe propose aussi une carte à plus petite échelle, portant sur l'ensemble de l'Asie du nord-est⁴⁴. Cette carte, plus générale, porte seulement le nom de « Mer Orientale », à la fois dans la mer de Chine Orientale et dans l'océan Pacifique. Ce toponyme est donc supposé s'appliquer à toute l'étendue maritime de la carte. Comme précédemment, le détroit de Corée ne fait l'objet d'aucune remarque spécifique, alors qu'un détroit, qui n'existe d'ailleurs pas dans la réalité, est indiqué dans un secteur plus au nord. Le détroit de Corée n'apparaît ainsi toujours pas comme un espace particulier.

Longchamps et Jean-Denis Janvier, influencés par les héritages de Delisle, établissent une carte générale de l'Asie en 1754⁴⁵. La configuration globale correspond aux connaissances de l'époque, mais les petites îles sont approximatives, peut-être en raison de l'échelle. La forme du détroit est visible, mais il est encore assez large. La seule mer citée dans ce secteur est la « Mer de Corée », à l'est de la péninsule : ce nom peut donc s'appliquer à l'ensemble des eaux baignant la Corée, y compris au sud, au niveau du détroit. L'imprécision de l'image révèle l'imprécision du concept.

Gilles et Didier Robert-De-Vaugondy, eux aussi inspirés par Delisle, mais aussi par Bellin, Dudley et Bourguignon-D'Anville, présentent une carte de la Chine, comprenant la Corée, en 1757⁴⁶. Cette carte est coupée juste à l'est de la Corée, et le Japon n'apparaît pas du tout, alors qu'il devrait être visible en partie à une telle longitude. Faute de connaissances plus précises sur les coordonnées, le Japon est donc supposé plus éloigné du continent, ce qui rend le détroit impossible à imaginer. Le nom de « Océan Oriental » doit donc s'appliquer à l'ensemble des mers de la région, sans obstacle topographique pour marquer une rupture vers la Corée et le Japon.

Jacques-Nicolas Bellin publie lui aussi une carte de l'Asie en 1764⁴⁷. Bizarrement, outre la généralisation rendue nécessaire par le changement d'échelle, la forme des terres au Japon et en Corée est différente de celle des cartes à plus grande échelle du même auteur. Le détroit est assez nettement visible, mais décalé par rapport à la réalité. Aucun espace maritime, mer ou détroit, n'est cité pour l'Extrême-Orient, ce qui est gênant pour une carte issue d'un atlas maritime. Cela s'explique par les difficultés et les incertitudes encore persistantes pour l'auteur quant à la définition précise de la nature des objets géographiques représentés.

⁴² Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville, *Carte Générale de la Tartarie Chinoise*, 1732. (BnF : GeDD2987 (7270).)

⁴³ Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville, *Carte la plus Générale et qui Comprend la Chine, la Tartarie Chinoise, et le Thibet*, 1734. (BnF : RésGeDD2035 (1).)

⁴⁴ Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville, sans titre, sans date. (BnF : GeD10855.)

⁴⁵ Longchamps, Jean-Denis Janvier, *L'Asie Divisée en tous ses États*, 1754. (BnF : GeB6940.)

⁴⁶ Gilles Robert-De-Vaugondy, Didier Robert-De-Vaugondy, *L'Empire de la Chine*, 1757. (BnF : GeDD282 (93-81).)

⁴⁷ Jacques-Nicolas Bellin, *L'Asie, Petit Atlas Maritime*, 1764. (BnF : GeFF4695 (tomeIII) (2).)

Rigobert Bonne, plus influencé par Bourguignon-D'Anville, donc appuyé sur des sources sino-jésuites, établit une carte centrée sur la Chine en 1780⁴⁸. La configuration du Japon et de la Corée, avec leurs îlots respectifs, correspond à celle des cartes de ses prédécesseurs : la géographie de cette zone est donc à peu près admise, malgré quelques erreurs dans les localisations et les dimensions. La proximité entre le Japon et la Corée est ici assez évidente, mais elle n'est pas formalisée par le terme de détroit : peut-être que des incertitudes demeurent sur cette distance, ce qui explique pourquoi l'auteur, dans le doute, préfère s'abstenir plutôt que d'identifier un détroit dans un espace encore mal mesuré.

Des origines jusqu'aux années 1780, le détroit de Corée n'est pas identifié dans la cartographie européenne. Certes, les représentations évoluent, et le tracé des côtes se précise peu à peu, mais aucune mesure précise n'a pu être réalisée par des Européens dans ces mers extrême-orientales, pour des problèmes d'accès à ces espaces, et à cause de l'absence d'instruments de mesures fiables, en particulier pour les longitudes. La configuration du détroit reste donc floue, de largeur souvent exagérée, et elle est soumise à de nombreuses variations. Au niveau de sa dénomination, il faut bien constater que la grande majorité des cartes ne donne aucun nom à cet espace, voire aucun nom aux mers qui l'entourent ; les rares fois où un nom est inscrit dans le détroit, c'est le terme de mer qui est employé. Les cartographes européens n'ont donc pas conscience de cette notion d'étroussure entre la Corée et le Japon, faisant de cette zone un détroit. Les choses changent radicalement au moment du voyage de Lapérouse dans la région, pour des raisons qu'il convient d'expliquer.



Lapérouse et l'invention du détroit de Corée :

Au cours du XVIII^e siècle, les mobiles politiques, commerciaux et religieux, à l'origine des grandes explorations, perdent relativement de l'importance au profit des motivations scientifiques. La marine anglaise se distingue dans ce domaine, avec notamment les voyages de James Cook dans l'océan Pacifique, entre 1768 et 1776. Ce dernier n'explore toutefois pas les mers d'Asie orientale. C'est donc pour concurrencer l'Angleterre que Louis XVI, par l'intermédiaire de son Secrétaire d'État à la Marine, Charles-Pierre Claret-De-Fleurieu, décide d'envoyer Jean-François Galaup-De-Lapérouse dans l'océan Pacifique pour compléter la carte du monde. Le Japon et le Kamtchatka sont parmi les priorités de Lapérouse : il explique que « c'était la seule partie du globe qui eût échappé à l'activité infatigable du Capitaine Cook » (Broc, 1975). C'est au cours de cette mission que Lapérouse donne le premier le nom de détroit de Corée à l'espace maritime entre le Japon et la Corée. Comment s'est-il rendu compte que l'espace qu'il traversait était un détroit ? Et pourquoi lui a-t-il attribué le nom de Corée ?

Les informations dont disposait Lapérouse pour son expédition :

C'est Jean-Nicolas Buache-De-La-Neuville, neveu de Philippe Buache et Premier Géographe du Roi, rattaché au Dépôt des Cartes, Plans et Journaux de la Marine, qui est chargé de préparer la carte du voyage de Lapérouse (Pelletier, 1979). La mission du navigateur est de suivre le même trajet que Cook, mais en parcourant les étapes dans le sens opposé pour ne rien laisser échapper : Lapérouse a donc à sa disposition les documents les plus récents, qu'il est tenu de compléter et de préciser.

⁴⁸ Rigobert Bonne, L'Empire de la Chine, 1780. (BnF : GeD23805.)

Les cartes de la préparation du voyage :

Les cartes ou extraits de cartes utilisés pour préparer le voyage et destinés à être améliorés par Lapérouse ne sont disponibles qu'à partir de reproductions éditées après le voyage, et donc parfois remaniées. L'atlas dans lequel se trouvent ces documents sert surtout à montrer les découvertes du navigateur, donc certains noms sont parfois réactualisés.

La première carte présentée, par exemple, a été retouchée par l'éditeur après le voyage de Lapérouse, comme le montrent le nom de « Détroit de la Pérouse » au nord du Japon, inconnu à ce moment-là, et le tracé des côtes, plus fin, dans ce même secteur⁴⁹. En revanche, les côtes du sud du Japon et de la Corée dessinées avec un trait appuyé, correspondent à l'image connue jusqu'alors en Europe : il s'agit bien d'un état des lieux à la veille du voyage de Lapérouse. Le détroit n'est pas indiqué, alors que de nombreux détails utiles à la navigation sont précisés, comme les îles et les archipels connus, et certains noms de mers ou de détroits. Le long de la côte orientale de l'Asie, la seule mer mentionnée est la « Mer de Chine », qui, dans cette configuration, peut désigner à la fois la mer de Chine Méridionale, la mer de Chine Orientale et la mer du Japon, puisque ni le détroit de Formose ni celui de Corée n'est indiqué. Cette « Mer de Chine » pourrait donc être une longue mer bordière, limitée à l'ouest par le continent et à l'ouest par la guirlande insulaire allant du Japon à l'Indonésie : les resserrements, aujourd'hui considérés comme des détroits, ne sont pas perçus comme des limites nettes.

La deuxième carte présente un état des lieux datant de quarante ans avant le voyage de Lapérouse⁵⁰. Le Japon et la Corée se situent en bordure nord de la carte, et leurs contours sont très approximatifs. L'intérieur du détroit est parsemé d'une multitude de petites îles, surtout du côté japonais, disposées pratiquement de façon géométrique : ce dessin montre que la zone n'est pas connue du cartographe, mais qu'elle peut présenter un danger pour la navigation, surtout si ces petits îlots ne sont pas bien localisés. Aucun toponyme maritime ne figure sur cette carte, *a fortiori* pas non plus dans le détroit. De plus, l'entrée du détroit est quasiment obstruée par les petits îlots représentés au sud : sa configuration s'en trouve fortement biaisée. La notion de détroit est donc encore absente de ce document.

La troisième carte présente des points communs et des différences avec la carte précédente⁵¹. Il s'agit d'une nouvelle carte espagnole, et les imprécisions sur les côtes du Japon et de la Corée persistent, sans doute parce que les sources sont les mêmes. Des petites îles sont aussi disposées de façon aléatoire à proximité du détroit, mais dans une configuration un peu différente de l'autre carte : la physionomie du détroit en est modifiée. Ces variations d'une carte à l'autre montrent à quel point la région est mal connue dans ses détails. Les mers et les détroits ne présentent toujours aucun toponyme. À une grande échelle, la notion de détroit est difficile à percevoir, en raison des trop nombreux obstacles et de la multiplicité des passages possibles entre les îles ; pourtant, à une échelle régionale, les deux grandes masses terrestres que sont la Corée et le Japon sont bien individualisées. Il est donc possible d'envisager un axe de circulation maritime entre les deux. C'est peut-être l'idée qui guide Lapérouse lors de son voyage et lors de l'observation des cartes antérieures.

La quatrième carte est complétée avec les descriptions données par Lapérouse, mais surtout par le biais d'indications textuelles, afin de montrer quelles sont les avancées les plus

⁴⁹ Sans auteur, Mappemonde ou Carte Réduite des Parties Connues du Globe pour Servir au Voyage de Lapérouse Fait dans les Années 1785, 86, 87 et 88, *Atlas du Voyage de Lapérouse*, L. Aubert (dir.), sans date.

⁵⁰ Sans auteur, Partie de la Mer du Sud Comprise entre les Philippines et la Californie. D'après la Carte Espagnole Trouvée sur le Galion Pris par l'Amiral Anson en 1743, qui Représente l'État des Connaissances à cette Époque, et les Routes que Suivaient Ordinairement les Galions dans leur Traversée de Manille à Acapulco, *Atlas du Voyage de Lapérouse*, L. Aubert (dir.), sans date.

⁵¹ Sans auteur, Partie de la Mer du Sud Comprise entre les Philippines et la Californie. D'après une autre Carte Espagnole Communiquée à Lapérouse dans sa Relache à Monterey, sur laquelle il avait Tracé sa Route ainsi que les Îles qu'il avait Reconnues, avec des Notes sur celles qu'il n'avait pas Retrouvées, *Atlas du Voyage de Lapérouse*, L. Aubert (dir.), sans date.

récentes de la France dans le domaine des connaissances géographiques⁵². Bien que l'itinéraire suivi par Lapérouse soit reproduit sur cette carte, ni la mer de Chine Orientale, ni la mer du Japon, ni le détroit qui les sépare n'est cité, alors que les îles sont nommées. Cette carte, destinée à Louis XVI, a sans doute des ambitions politiques sous-jacentes : les enjeux officiels du voyage, à des fins pas seulement scientifiques mais aussi marchandes, déportent les centres d'intérêt sur d'autres secteurs. La mer Jaune est un espace stratégique de ce point de vue-là : le circuit indiqué sur la carte est largement exagéré par rapport à celui effectivement suivi par Lapérouse. En revanche, le détroit de Corée ne doit constituer qu'une zone de passage, sans ambition économique particulière : cette carte n'y attache donc visiblement pas une grande importance, malgré le poids géopolitique et stratégique qu'il pourrait représenter.

Les exigences préalables au voyage de Lapérouse cèdent parfois la place, au cours de l'exploration, à d'autres priorités, soit pour des contraintes matérielles, soit par un souci de rigueur scientifique de Lapérouse lui-même. Les cartes utilisées pour préparer la mission en Extrême-Orient ne constituent donc qu'un des éléments auxquels Lapérouse a recours. De plus, le navigateur a bien pu accéder à d'autres cartes avant son départ, donc sa vision ne se borne pas à ces représentations. Quoiqu'il en soit, aucune des cartes antérieures au voyage de Lapérouse ne mentionne l'existence d'un détroit entre le Japon et la Corée : Lapérouse ne peut donc pas avoir connaissance explicitement d'une telle configuration d'après les documents disponibles. Cependant, la notion de détroit, même sans être exprimée, peut être sous-jacente à travers le dessin : Lapérouse a donc pu, visuellement, identifier la présence d'un détroit à la simple lecture des cartes.

L'intuition de Lapérouse à travers son journal de bord :

Pour se rendre compte du point de vue de Lapérouse au sujet du détroit de Corée, avant qu'il ne l'atteigne, son journal de bord est riche d'enseignements. En effet, il y livre ses impressions, ses ambitions, et le vocabulaire qu'il emploie permet de déceler sa vision des choses. L'extrait qui suit se situe au moment du passage dans la mer de Chine Orientale ; l'orthographe et la syntaxe sont respectées (De-Brossard, Dunmore, 1985b).

Nous étions enfin sortis de l'archipel des isles de Likeu et nous allions entrer dans une mer plus vaste entre la Chine et le Japon ou quelques geographes pretendent qu'on trouve toujours fonds. Cette observation est très exacte, mais ce n'est guère que par 24^d 4' que la sonde rapporta soixante dix brasses et depuis cette époque jusques en déla du canal du Japon nous n'avons pas cessé de naviguer sur le fonds ; la côte de Chine est même si plate que par les 31 degrés, nous n'avions que 25 brasses à plus de trente lieues de terre ; je m'étois proposé en partant de Manille de reconnoître l'entrée de la Mer Jeaune au nord de Nankin, si les circonstances de ma navigation me permettoient d'y employer quelques semaines, mais dans tous les cas il importoit au succès de mes projets ulterieurs de me presenter à l'entrée du canal du Japon avant le 20 mai et j'éprouvai sur la côte septentrionale de la Chine des contrariétés qui ne me permirent d'avancer chaque jour que de sept à huit lieues ; [...] dans l'espace de dix ou douze jours nous n'avons eu qu'un seul bel éclairci qui nous a permis d'apercevoir un islot ou rocher situé par 30^d 45 latt. Nord et 121^d 26' de longitude orientale. Bientôt il sest embrumé et nous ignorons s'il est contigu ou separé du continent par un large canal, car nous n'avons jamais vu la côte et notre plus petit fonds à été de vingt brasses.

Le 19 mai [...] je fis signal d'appareiller et je dirigeai ma route sans perdre un instant au N.E. ¼ Est vers lisle Quelpaert qui étoit le premier point de reconnoissance interressant avant que d'entrer dans le canal du Japon, cette isle qui n'est connue des Europeens que par le naufrage du vaisseau hollandois Sparrow-hawk en 1635 étoit à cette époque sous la domination du Roi de Corée ; nous en eumes connoissance le 21 mai avec le temps le plus beau possible et dans les circonstances les plus favorables pour les observations de distance. Nous avons déterminé la pointe du Sud par 33^d 14' Latt.

⁵² Sans auteur, *Carte en Trois Parties Reproduisant l'Expédition de Lapérouse. Sur la Partie Nord de cette Carte qui a Appartenu à Louis XVI sont Reportées les Précisions sur les Découvertes de Lapérouse sur la Côte Ouest du Pacifique, Le Voyage de Lapérouse. 1785-1788. Récits et Documents Originaux*, Maurice De-Brossard, John Dunmore, 1985a.

Nord et 124^d 15' de long. orientale. J'ai prolongé à deux lieues toute la partie du Sud-Est et nous en avons relevé avec le plus grand soin un développement de douze lieues dont M. Bernizet à tracé le plan. [...] Je continuai ma route jusques à minuit au Nord-Est quart-Est et je mis en panne pour attendre le jour. [...] Nous apperçumes la pointe Nord-Est de l'isle Quelpaert au Ouest, et je fixai ma route au Nord Nord-Est pour approcher la Corée. [...] Au jour nous eumes connoissance de différentes isles ou rochers qui forment une chaine de plus de quinze lieues en avant du continent de la Corée, leur gissement est à peu près N.E. et S.O. et nos observations placent les plus septentrionales par 35^d 15' de latt. Nord et 127^d 7' de long. orientale. Une brume épaisse nous cachoit le continent qui n'en étoit pas éloigné de plus de cinq à six lieues, nous en eumes la vuë le lendemain vers onze heures du matin, il parroissoit derriere les islots ou rochers dont il étoit encore bordé. [...] Nous avons pu faire les meilleurs observations de lattitude et de longitude, ce qui étoit bien important pour la geographie, aucun vaisseau Européen connu, n'ayant jamais parcouru ces mers qui sont tracées sur nos mapemondes d'après des cartes japonaises ou coréenes publiées par les Jesuites qui à la verité les ont corrigées sur des routes par terre relevées avec beaucoup de soin et assujeties à de très bonnes observations de longitude faites à Pekin en sorte que les erreurs en sont peu considerables, et on doit convenir que ces missionnaires ont rendu les services les plus importants à la geographie de cette partie de l'Asie, qu'ils nous ont seuls fait connoitre et dont ils nous ont donné des cartes très approchantes de la verité les navigateurs ont à désirer tous les details qui n'ont pû être tracés puisque ces Jesuites voyageoient par terre.

Dans cet extrait, Lapérouse emploie à trois reprises l'expression de « canal du Japon » pour désigner le détroit. Le terme de canal correspond mieux que celui de détroit au vocabulaire des navigateurs. Lapérouse utilise ce terme pour décrire les conditions de navigation du secteur : dans l'ensemble de son discours, il peut désigner des zones très variables. Il s'agit donc plutôt de définir une route maritime que peut emprunter un navire : le terme de canal est en réalité un terme générique dans la navigation. C'est un point de vue pris depuis la mer et non pas depuis la terre qui prévaut : c'est simplement le chemin à parcourir en mer qu'il faut nommer par le terme de canal. En revanche, le fait qu'il nomme cet espace avant même de l'avoir vu montre qu'il a bien à l'esprit l'idée d'un passage spécifique, resserré au niveau du Japon : une région maritime particulière est d'ores et déjà envisagée.

Le nom de Japon pour désigner ce canal peut surprendre, puisqu'il n'a pas été employé avant lui : c'est donc une création du navigateur. Le Japon, entité insulaire assez bien connue des Européens, apparaît tout de même comme l'ensemble topographique le plus facile à identifier dans ce secteur ; la Corée, moins bien connue, ressort moins clairement sur les cartes. Il est donc sans doute plus pratique et moins ambigu pour Lapérouse de parler du Japon, qui permet immédiatement de se localiser par rapport au continent : le « canal du Japon » correspond sans équivoque possible l'endroit où le Japon se rapproche du continent asiatique.

Par ailleurs, Lapérouse souligne avec insistance l'importance de ses mesures pour la connaissance de la région, en particulier d'un point de vue hydrographique : son but est véritablement de pallier les lacunes des Européens dans la représentation de l'Extrême-Orient. Malgré cette absence préalable de connaissances précises, Lapérouse présente Cheju-Do comme la limite à l'entrée du détroit. L'acceptation du canal de Lapérouse dépend donc aussi de ses contours terrestres ; en revanche, la largeur, qui conditionne notamment la puissance des courants marins, importe peu. Il s'agit d'un espace donné *a priori*, avant d'en faire l'expérience.

Le résultat des observations :

Ces deux mêmes types de documents, les cartes et le journal de bord, permettent de retranscrire les impressions de Lapérouse lors de son passage dans le détroit. L'évolution de son point de vue à ce moment donné est intéressante, puisqu'elle révèle précisément les facteurs qui conduisent à une dénomination spécifique.

Les commentaires de Lapérouse sur l'exploration du détroit de Corée :

Ce nouvel extrait du journal de bord de Lapérouse, situé immédiatement à la suite de celui cité précédemment, peut être considéré comme une référence, car le navigateur fait figure de pionnier dans les mers de la région : sa tonalité met l'accent sur le tournant marqué par ses observations et ses mesures (De-Brossard, Dunmore, 1985b).

Le 25 nous passames dans la nuit le détroit de la Corée ; nous avons relevé après le coucher du soleil la côte du Japon qui s'étend de l'Est ¼ N.E. à l'Est-S.E. et celle de la Corée du N.O. au Nord. La mer paroisoit très ouverte au N.E. et une assès grosse houle qui en venoit achevoit de confirmer cette opinion ; [...] nous courumes vent arrière avec une très petite voile, ne faisant que deux tiers de lieues par heure afin d'apercevoir à la pointe du jour les relevements du soir et de tracer une carte exacte du détroit ; nos relevements assujeties aux observations de M. D'agelet ne laissent rien à desirer sur l'exactitude du plan que nous en donnons. Nous avons sondé toutes les demie heure et comme la côte de Corée me parût plus interressante à suivre que celle du Japon je l'aprochai à deux lieues et fis une route parallèle à sa direction.

Le canal qui separe la côte du continent de celle du Japon peut avoir quinze lieues, mais il est retréci jusqu'à dix lieues par des rochers qui depuis lisle Quelpaert n'ont pas cessé de border la côte meridionale de Corée et qui enfin ont fini lorsque nous avons eu doublé la pointe du S.E. de cette presque isle, ensorte que nous avons pû suivre le continent de très près, voir les maisons et les villes qui sont sur le bord de la mer, et reconnoitre l'entrée des bayes. [...] Cette partie de la côte est très belle pour la navigation puisquon n'y apperçoit aucun dangers et on y trouve 60 brasses fond de vase à trois lieues au large, mais le pays est montueux et paroît très aride. [...] Cette journée du 26 fut une de plus belles de notre campagne et des plus interressantes par les relevements que nous avons faits d'un developement de côte de plus de trente lieues ; [...] nous continuames notre route le long de la côte que nous appercevions au clair de la lune, jusqu'a minuit que les vents sauterent du Sud au Nord [...] et je fus obligé de meloigner de terre pour ne pas y être affalé avec les vents d'Est ; [...] comme le canal entre la Corée et le Japon doit être assès large par cette latitude nous étions en position de n'avoir point à craindre le mauvais temps je rapprochai le lendemain le continent à trois lieues, il étoit sans brume et nous reconnumes les points de la veille ; nous avons un peu gagné au Nord malgré la force du vent et la côte commençoit à fuir au N.N.O. ainsi nous avons dépassé la partie la plus orientale de la Corée qui étoit le point de cette presque isle le plus interressant à déterminer. [...]

Ces courtes observations qui paroîtront bien arides au plusgrand nombre de nos lecteurs nous ont couté dix jours d'une navigation bien laborieuse au milieu de brumes nous croyons que les geographes les trouveront bien employés et ils regretteront sans doute que le vaste plan de notre campagne ne nous ait pas permis de reconnoitre et déterminer un plus grand nombre de points sur cette côte et plus particulièrement vers la partie Sud-Ouest afin de connoitre la vraie configuration du détroit qui sépare cet Empire [le Japon] de la Corée.

Subitement et sans une explication, Lapérouse parle de « détroit de Corée » pour désigner ce qu'il appelait encore « canal du Japon » quelques lignes auparavant. Le nom de Corée remplace celui de Japon, pour des raisons assez simples : la côte coréenne longe mieux l'axe initial du détroit, donc c'est celle que Lapérouse garde le plus longtemps en vue, contrairement au Japon ; de plus, Lapérouse fait le choix de se concentrer sur les relevés des côtes coréennes, moins bien connues, donc il navigue juste à proximité de la péninsule. Ce choix, qui semble spontané, presque évident, à cet instant précis, l'est beaucoup moins ensuite. En effet, pour ne pas trancher en faveur d'un pays plutôt que de l'autre, Lapérouse paraît plus hésitant, employant des périphrases comme « le canal entre la Corée et le Japon » par exemple. Ces errements traduisent d'une part le besoin des navigateurs de nommer clairement les espaces maritimes qu'ils traversent, et d'autre part les enjeux politico-économiques qui pourraient découler d'une dénomination arbitraire. Le navigateur ne peut pas se permettre de compromettre les éventuels intérêts de la France dans la région par une prise de position qui serait perçue comme défavorable à l'un des deux pays en cause.

Le contexte permet d'éclairer l'emploi des termes de canal et de détroit. Le canal désigne le passage d'une mer vers une autre par une voie plus étroite : la largeur peut être variable,

mais la notion suppose une certaine longueur aussi. Le détroit semble correspondre plutôt à une vision terrestre des choses, par le biais des cartes : il s'agit plus d'une ligne précise, à l'endroit le plus resserré. En effet, la traversée du canal prend plusieurs jours, alors que le détroit est franchi pendant une nuit, à un moment précis. Ce changement de perception peut être le résultat de l'analyse des cartes antérieures : Lapérouse passe d'une vision marine à une vision terrestre, de l'échelle locale du navigateur à l'échelle régionale du géographe. Cependant, Lapérouse ne définit pas ces termes : l'emploi doit suffire à les éclairer. Ceci étant, le souci de précision dans les mesures est à nouveau souligné avec insistance : la carte exacte de la zone reste l'objectif prioritaire ; les dénominations, bien que nécessaires, sont secondaires dans la démarche de Lapérouse. De fait, le dessin des cartes oblige à faire des choix, y compris dans la toponymie, qui vont se diffuser dans les réseaux cartographiques.

La nouvelle carte de l'Extrême-Orient :

Une carte est dressée par l'éditeur de l'atlas de Lapérouse pour décrire son voyage : elle n'émane donc pas directement de Lapérouse, mais elle tient compte de ses découvertes pour corriger le tracé de certaines cartes trop imprécises jusqu'alors⁵³. L'échelle ne permet pas cependant de donner toutes les mesures dans les détails. Le dessin du trajet permet de voir exactement quelles sont les zones mesurées lors du voyage : en particulier, le détroit entre le Japon et la Corée fait l'objet de nombreux remaniements par rapport aux cartes de la préparation du voyage. Les îlots ne sont plus représentés de façon aussi aléatoire. La rigueur du tracé est la règle : elle rompt avec l'habitude ancienne de combler les zones inconnues par une topographie imaginaire. La cartographie de la région n'est donc pas encore complète, mais les côtes mesurées réellement apparaissent de façon spécifique. Les noms des mers de la région ne sont pas cités, ce qui peut s'expliquer en partie par l'échelle de la carte, trop contraignante : le détroit n'est donc pas mentionné sur ce document.

La carte la plus générale de l'Asie orientale établie par Lapérouse est celle sur laquelle est reporté son trajet depuis les Philippines jusqu'aux îles Kouriles⁵⁴. Le trajet est encore reporté sur la carte, avec les dates de passage dans le secteur. La côte sud-est de la Corée fait l'objet de la plupart des relevés de la part des scientifiques embarqués pour l'expédition. Lapérouse est le premier Européen à utiliser des méthodes scientifiques et des instruments précis dans les mers d'Extrême-Orient ; il est aussi le premier à effectuer ses mesures directement dans la région, sans passer par l'intermédiaire des sources locales, puisqu'il n'entre même pas en contact avec les habitants de la Corée ou du Japon. Lapérouse s'appuie sur des cartes plus anciennes, provenant des jésuites ou des Hollandais : sa mission est de les corriger. Il apporte ainsi des modifications pour la côte sud de Cheju-Do, ainsi que pour les reliefs proches, mais il ne mesure pas la côte nord ; la côte sud-est de la péninsule coréenne est elle aussi précisée, tout comme Tsushima, au centre du détroit, donc à une faible distance de son parcours. Ce qui se trouve plus loin de son passage, comme la côte ouest de la Corée, est laissé dans l'état préalable des connaissances européennes. Les principaux ensembles sont bien identifiés, mais les détails de certains petits îlots ne sont pas encore fixés : dans tous les cas, cette carte est déjà tout à fait utilisable pour la navigation, contrairement aux cartes plus anciennes, puisqu'elle décrit notamment un trajet possible et ses environs. Le détroit n'est pas nommé lui-même, mais dès sa sortie est indiquée la « Mer du Japon ». Pour des raisons pratiques ou parce qu'il considère que le nom n'est pas utile ici, la carte informe peu sur la dénomination du détroit. Il faut noter tout de même que le document n'est pas réalisé

⁵³ Sans auteur, *Carte du Grand Océan ou Mer du Sud Dressée pour la Relation du Voyage de Découvertes Faites par les Frégates Françaises la Boule et l'Astrolabe dans les Années 1785, 86, 87 et 88*, *Atlas du Voyage de Lapérouse*, L. Aubert (dir.), sans date.

⁵⁴ Jean-François Galaup-De-Lapérouse, *Carte Générale des Découvertes Faites en 1787 dans les Mers de Chine et de Tartarie ou depuis Manille jusqu'à Avatscha, par les Frégates Françaises la Boule et l'Astrolabe*, *Atlas du Voyage de Lapérouse*, 1787. (BnF : GeBB3vol66 (2) (n° 557).)

directement par Lapérouse, mais plutôt par son éditeur, comme le montre le nom de « Dét. de la Pérouse », au nord, qui n'a pas été attribué par le navigateur lui-même. L'interprétation de Lapérouse a donc pu être modifiée aussi pour le détroit de Corée.

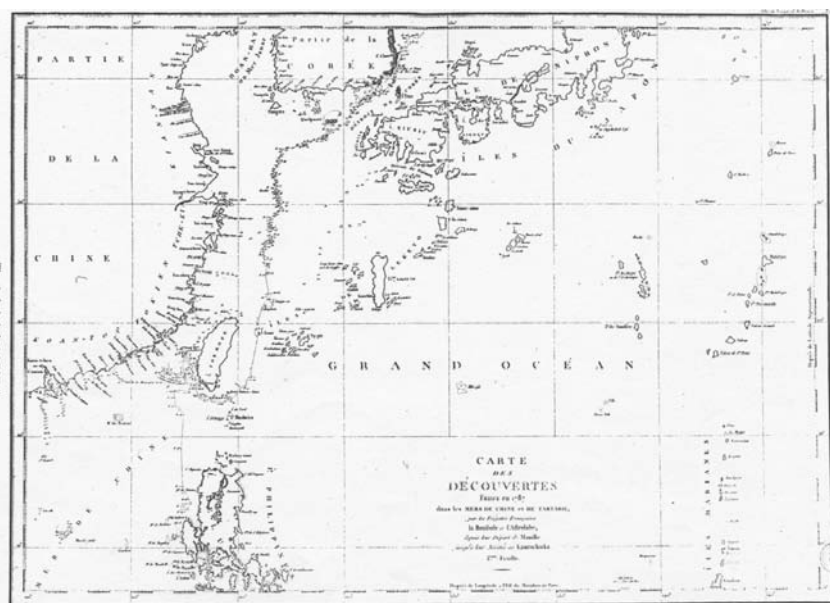
Une carte à plus grande échelle montre le détail des relevés de Lapérouse aux abords du détroit, de Cheju-Do à Tsushima⁵⁵. Ce document permet d'expliquer précisément comment a été établie la carte précédente. C'est donc à partir de ces mesures que le cadre précis du détroit va pouvoir se fixer. Seules sont représentées, vers le détroit, les parties du linéaire côtier observées par Lapérouse : c'est donc une ébauche, pour une région où tant de choses restent à découvrir. Il faut rappeler que la détermination de la longitude est une question réglée seulement au milieu du XVIII^e siècle, avec un important effort de la part des gouvernements européens. Après Cook, Lapérouse est donc le premier navigateur à pouvoir en bénéficier : pour l'Extrême-Orient, il est clairement le premier à effectuer des mesures précises, ce qui permet une évolution radicale et irréversible de la cartographie de la région. Il explique son optimisme : « on doit remarquer ici la précision étonnante des nouvelles méthodes ; elles achèveront, en moins d'un siècle, d'assigner à chaque point de la terre sa véritable position, et avanceront plus la géographie que tous les siècles qui se sont écoulés jusqu'à nous » (Bellec, 2000). Ses travaux constituent donc une étape dans une démarche plus vaste et systématique de repérage.

Avec une échelle intermédiaire, Lapérouse montre l'ensemble des découvertes réalisées sur la façade est de l'Asie⁵⁶. Pour la première fois, le toponyme de « Déroit de Corée » est inscrit à l'intérieur du détroit. Ce nom s'applique clairement à l'ensemble du détroit, des côtes coréennes aux côtes de ~~K~~shū, puisque les mots sont écrits sur l'axe de Tsushima, le principal obstacle terrestre dans le détroit. En même temps, les côtes de ce secteur sont mesurées pour la première fois par les nouvelles techniques scientifiques européennes : l'allure générale de la zone est alors fixée, et l'éloignement des côtes des deux pays est évalué précisément. La largeur du détroit est ainsi nettement réduite par rapport aux cartes antérieures : c'est pourquoi il est plus facile pour Lapérouse, dès cet instant, d'appréhender l'idée de l'existence d'un détroit en toute connaissance de cause. De plus, Lapérouse est le premier Européen à franchir cette zone en bateau, puisque les points de contact des Européens au Japon étaient situés plus au sud. D'autre part, les Européens en question étaient surtout des marchands et des missionnaires, alors que l'équipage de Lapérouse est composé de marins et de scientifiques. C'est donc, à tous les niveaux, une nouvelle lecture du détroit que propose Lapérouse : Lapérouse est le premier à voir et à percevoir le détroit de cette manière. Cette fois, le terme de détroit désigne bien l'ensemble du passage, sur toute sa longueur, et non pas seulement la ligne la plus étroite : c'est le regard du géographe qui prend le pas sur la perception immédiate du navigateur. Le nom de Corée semble s'imposer de lui-même pour Lapérouse : ce choix relève sans doute plus de la logique ou de l'intuition empirique que d'une quelconque idéologie ou d'intérêts prémédités. Il s'agit donc d'une toponymie spontanée et pragmatique mise en place par Lapérouse, immédiatement compréhensible pour les Européens. Même si cette carte, incomplète, va par la suite être modifiée par d'autres missions de repérage, il convient de la retenir comme un document qui marque un tournant dans la connaissance et la représentation européennes des mers extrême-orientales.

⁵⁵ Jean-François Galaup-De-Lapérouse, *Plan de la Partie des Îles ou Archipel de Corée, Vue au Mois de Mai 1787 par les Frégates Françaises la Boule et l'Astrolabe, Atlas du Voyage de Lapérouse, 1787.* (BnF : GeCC1216 (44).)

⁵⁶ Jean-François Galaup-De-Lapérouse, *Carte des Découvertes Faites en 1787 dans les Mers de Chine et de Tartarie, par les Frégates Françaises la Boule et l'Astrolabe, depuis leur Départ de Manille jusqu'à leur Arrivée au Kamtschatka, Atlas du Voyage de Lapérouse, 1787.* (BnF : GeBB3vol66 (4) (n° 558).)

Jean-François Galaup-De-Lapérouse, Carte des Découvertes Faites en 1787 dans les Mers de Chine et de Tartarie, par les Frégates Françaises la Bouzole et l'Astrolabe, depuis leur Départ de Manille jusqu'à leur Arrivée au Kamtschatka, 1787 :



En tant que premier Européen à traverser le détroit, et premier navigateur à mesurer ces rivages avec du matériel perfectionné, Lapérouse acquiert une certaine légitimité auprès des géographes européens : ses observations sont crédibles, ses cartes sont fiables, donc ses remarques rencontrent un écho sans précédent. La façon qu'a Lapérouse de représenter et d'interpréter les lieux va transformer la façon de voir des Européens sur cette région.



Vers une standardisation de la représentation et de la dénomination du détroit de Corée :

Fleurieu postule que « c'est aux navigateurs à suppléer les astronomes, c'est à eux seuls, c'est à ceux qui sont voués au métier de la mer, qu'il appartient de fixer les limites de l'Océan, de déterminer l'étendue et le gisement des continents, de placer les îles, de dessiner le globe » (Pelletier, 1998). Lapérouse, quant à lui, a son idée sur la façon dont les espaces lointains doivent être nommés lors des explorations : « je crois que lorsque les noms du pays sont connus, ils doivent être religieusement conservés, ou, à leur défaut, ceux qui ont été donnés par les plus anciens navigateurs : ce plan dont je me suis fait une loi a été fidèlement suivi dans les cartes qui ont été dressées pendant ce voyage ; et si l'on s'en est écarté, ce n'est que par ignorance, et jamais pour vaine et ridicule gloire d'imposer un nom nouveau » (Kobayashi, 1988). Sur ces fondements, il semble important de voir comment se sont transmis les héritages de Lapérouse, avec sa découverte du détroit de Corée.

L'intégration progressive des découvertes dans la cartographie :

L'histoire de la cartographie est loin d'être linéaire : les explorations sont prises en compte dans les représentations, mais des décalages et des inerties peuvent brouiller la linéarité des progrès. Plusieurs étapes peuvent donc être distinguées. Le voyage de Lapérouse

étant conçu comme l'ouverture de l'Extrême-Orient en tant que terrain d'études, d'autres navigateurs viennent ensuite compléter ses recherches. Ces avancées sont peu à peu prises en compte par les cartographes européens.

La poursuite du travail de Lapérouse :

Le navigateur russe Adam-Johann Von-Krusenstern établit une carte des mers de l'Extrême-Orient lors de son passage dans la région en 1804⁵⁷. Il passe, contrairement à Lapérouse, à l'est de Tsushima, ce qui lui permet de compléter les observations ; il relève aussi précisément le sud et l'ouest de Kyūshū et les Gotō-Rettō. Son voyage est complémentaire de celui de Lapérouse pour les relevés topographiques des côtes du détroit. Cependant, Krusenstern s'intéresse ici seulement aux détails des côtes, mais il ne nomme pas les espaces maritimes.

L'Anglais William-Robert Broughton publie en 1807 la carte de son voyage⁵⁸. Cette fois, Cheju-Do est contournée par le nord, puis tout le sud de la péninsule coréenne est longé, afin d'en déterminer la topographie exacte. Broughton ne nomme pas, lui non plus, les mers qu'il sillonne, puisqu'il s'attache surtout à affiner le travail de mesure des côtes commencé par Lapérouse.

Dès 1805, une carte synthétise les résultats des grands voyages scientifiques aux abords du Japon, c'est-à-dire par Lapérouse en 1787, Colmet en 1789, Broughton en 1797 et Krusenstern en 1804 et 1805⁵⁹. La mer du Japon est nommée « Das Japanische Meer », mais rien ne figure dans la mer de Chine Orientale, peut-être par manque de place. L'expression « Strasse von Corea » est inscrite dans le détroit, à l'ouest de Tsushima, donc dans le passage le plus étroit. Il est difficile de savoir si le terme désigne l'ensemble du détroit, comme indiqué par Lapérouse, ou seulement le passage à l'ouest, celui de l'est étant considéré comme trop large. Dans tous les cas, la perception de Lapérouse est confirmée par ce document.

À partir de ce moment-là, grâce à la fiabilité des instruments et des méthodes d'observation, les côtes et les îles sont pratiquement toutes fixées en latitude et en longitude : la taille, la forme et la localisation des petits îlots sont des questions résolues, grâce aux efforts successifs de Lapérouse, Krusenstern et Broughton.

Les répercussions sur la cartographie en Europe :

La carte du Japon des éditeurs hollandais R.-G. Bennet et J. Van-Wyk est publiée en 1829⁶⁰. Cette carte, quadrillée en latitude et en longitude, montre la Corée et Kyūshū dans une configuration assez précise, alors que l'île de Shikoku reste plus éloignée de la réalité. L'écart entre la Corée et le Japon est désormais bien établi, et cet espace est nommé « Straat van Korea » : le toponyme est inscrit entre la Corée et Tsushima, sans doute pour des questions de place, mais il semble bien désigner l'ensemble du passage. Par ailleurs, le détail des petites îles du détroit est encore perfectible : toutes les informations issues des voyages des navigateurs ne sont pas encore intégrées, par exemple pour Tsushima, Cheju-Do, Iki ou Hirado. Malgré tout, le détroit est bien mis en évidence.

J. De-La-Roche-Poncié, X. Estignard et J. Delbalat réalisent une carte en 1848 centrée sur les Ryū-Kyū⁶¹. Seule la partie sud de l'île de Kyūshū apparaît. Il n'est donc pas possible

⁵⁷ Adam-Johann Von-Krusenstern, Carte de la Partie Sud du Japon et du Déroit de Van-Diemen par le Nadeshda en 1804, 1804. (BnF : SHMport178div2 (8D).)

⁵⁸ William-Robert Broughton, Carte de la Côte Nord-Est de l'Asie et des Îles du Japon, 1807. (BnF : GeFF7421 (1).)

⁵⁹ Sans auteur, sans titre, 1805. (BnF : GeD16359.)

⁶⁰ R.-G. Bennet, J. Van-Wyk, Kaart van Japan, 1829. (BnF : GeCC2302 (7).)

⁶¹ J. De-La-Roche-Poncié, X. Estignard, J. Delbalat, Carte de l'Archipel Lou-Tchou et de la Partie Sud du Japon, 1848. (BnF : GeBB3vol66 (6) (n° 1174).)

d'observer le détroit de Corée, mais il faut souligner la précision du tracé de l'île : les mesures des navigateurs semblent donc, cette fois, bien connues des cartographes européens. Cette carte est suivie d'une autre, de J. De-La-Roche-Poncié et J.-M. Hacq, centrée sur la Corée et datée de 1848⁶². À côté de la grande précision de Kyū et surtout de Cheju -Do, il est étonnant de voir la déformation de la côte est de la Corée, pourtant reconnue des navigateurs. Le détroit n'est pas nommé clairement dans son ensemble, mais à l'ouest de Tsushima est écrit « Détroit de Broughton » et à l'est « Détroit de Krusenstern », du nom de deux des navigateurs ayant effectué des repérages dans le secteur. La Corée et l'île de Kyūshū semblent donc séparées par deux détroits parallèles, délimités par Tsushima.

En 1851, Philipp-Franz Von-Siebold dresse une carte du Japon provenant de renseignements acquis auprès des géographes japonais⁶³. Les mers ne sont pas nommées : les seules indications concernant les espaces maritimes portent justement sur les détroits, les zones de transition. L'ensemble du détroit est appelé « Canal Korai », en gros, sur l'axe de Tsushima, comme Lapérouse l'avait indiqué. En plus petit, il est précisé « Str. Broughton » à l'ouest et « Str. Von Krusenstern » à l'est, du nom des navigateurs passés de chaque côté. Le canal est ainsi subdivisé en deux détroits, ce qui induit un rapport scalaire entre les deux termes. Le fait de choisir le nom d'un État pour l'ensemble et de navigateurs pour les parties est une démarche personnelle de Siebold : ces choix sont nouveaux dans les représentations de la région (Michel, 1994b).

Philipp-Franz Von-Siebold, Karte vom Japanischen Reiche, 1851 :



La carte de M. Mouchez date de 1852⁶⁴. Le détroit marque la limite sud du document, donc son tracé est peu visible, mais des toponymes sont indiqués. À l'ouest de Tsushima est écrit « Détroit de Corée » et à l'est « D^t de Krusenstern » ; en revanche, aucun nom n'est donné à l'ensemble. La terminologie de Siebold, désignant les deux passages sous le terme de détroit, est reprise, mais les noms donnés à ces détroits sont différents.

Alfred Maury et V.-A. Malte-Brun publient en 1855 une carte de la Corée d'après les informations fournies par André Kim⁶⁵. Il est surprenant de voir que la Corée est représentée de façon assez fidèle, alors que les contours du Japon et même de Cheju-Do sont tout à fait approximatifs, marquant un certain retour en arrière par rapport à l'état des connaissances de

⁶² J. De-La-Roche-Poncié, J.-M. Hacq, Carte de la Presqu'Île de Corée, 1848. (BnF : GeBB3vol66 (10) (n° 1173).)

⁶³ Philipp-Franz Von-Siebold, Karte vom Japanischen Reiche, 1851. (BnF : GeSH19^eport178div1 (21/1D).)

⁶⁴ M. Mouchez, Côte Est de Corée et Partie de la Tartarie Reconnues par la Corvette la Capricieuse, 1852. (BnF : GeSH19^eport177div2 (26).)

⁶⁵ Alfred Maury, V.-A. Malte-Brun, Corée, 1855. (BnF : GeFF6.4^eS^{ic}TIX (1855).)

l'époque. Deux mers sont indiquées : la « Mer Jaune » se trouve à l'ouest de la Corée, et la « Mer du Japon » se trouve à la fois à l'est de la péninsule et dans le détroit de Corée. La limite entre les deux est donc ambiguë : le rôle du détroit, non spécifié, n'est pas clair. La mauvaise appréhension des espaces maritimes vient ici de la faiblesse des renseignements portant sur le Japon : en cela, cette carte s'oppose aux représentations traditionnelles de la zone.

L'influence de Siebold est incontestable sur la carte du Japon de John Rodgers et John-M. Brooke en 1859⁶⁶. En effet, l'ensemble du détroit est appelé « Korea Channel », le passage ouest « Broughton Straits » et le passage est « Krusenstern Straits ». Les noms donnés par Siebold sont donc repris, à l'exception du terme de canal, auquel il est préféré celui de chenal.

La carte de P.-F. Zegelbert de 1859 présente elle aussi quelques similitudes avec ces documents⁶⁷. Le nom de « Straat van Korea », en majuscules, figure à l'est : il désigne ici clairement l'ensemble du détroit. Le passage ouest est nommé « Broughton's Kanaal », en minuscules, mais le passage est n'est pas précisé. Cette fois, c'est le terme de détroit qui désigne l'ensemble, et celui de canal les parties : le rapport scalaire est donc inversé par rapport à Siebold.

Vincent Clérot propose en 1861 une carte générale de l'Asie avec de nombreuses considérations topographiques⁶⁸. Les découvertes de Lapérouse, Broughton et Krusenstern ont eu le temps d'être assimilées. Grâce à l'ouverture progressive du Japon et à la généralisation des progrès techniques, la quantité et la qualité des informations sur la Corée et le Japon sont en hausse. La forme du détroit atteint sa configuration réelle : l'espace est nommé « Détroit de Corée », et il sert de délimitation entre la « Mer du Japon » et la « Mer et Archipel Lieu-Kieu ». Dorénavant, l'image de la région n'est plus soumise à de grandes variations.

Le Dépôt Général des Cartes et Plans de la Marine publie une carte de la zone en 1864⁶⁹. Seuls les noms des espaces maritimes particuliers, golfes, baies et détroits, sont cités. Le passage ouest est nommé « Détroit Ouest de Corée » et le passage est « Détroit Est de Corée » : le nom de l'ensemble est seulement sous-entendu. Les noms des navigateurs sont cette fois supprimés, et seul le terme de détroit est employé.

La carte de 1886 de V. Carré, au Dépôt Général des Cartes et Plans de la Marine, reprend des informations de la carte de 1864⁷⁰. Il rajoute cependant le nom de « Détroit de Corée » pour l'ensemble. Le terme de détroit apparaît donc comme un terme générique, sans distinction de taille, ce qui simplifie la dénomination.

Une autre carte est centrée précisément sur le détroit de Corée⁷¹. Les toponymes employés y sont extrêmement confus. L'ensemble est appelé « Détroit de Corée ». Le passage ouest est nommé « Chenal Occidental (Canal Broughton) » et le passage est « Chenal Oriental (Tsushima Kaikyō [Détroit de Tsushima]) ». Il semble donc que les termes de chenal et de canal soient considérés comme synonymes ; ils indiquent alors un espace plus petit que le détroit, à l'instar de Zegelbert. De plus, ces dénominations supposent une équivalence entre les points cardinaux, le nom d'un navigateur et le nom d'une île, placés sur le même plan, comme si ces noms se valaient entre eux. Les ambiguïtés de la terminologie et de la nomenclature peuvent ici s'avérer gênantes, voire contradictoires.

Une nouvelle carte, publiée en 1894, reprend encore des éléments de Siebold⁷². L'ensemble du détroit n'est pas nommé, mais le passage ouest est appelé « Broughton Strait » et le passage est « Krusenstern Strait », séparant la « Sea of Japan » au nord de la « Eastern

⁶⁶ John Rodgers, John-M. Brooke, *Japan*, 1859. (BnF : GeAA2747 (65-1859).)

⁶⁷ P.-F. Zegelbert, *Kaart von Japan*, 1859. (GeSH19^oport178div1 (18).)

⁶⁸ Vincent Clérot, *Nouvelle Carte Physique et Politique de l'Asie*, 1861. (BnF : GeAA1209.)

⁶⁹ Sans auteur, *Carte des Îles et Mers du Japon*, 1864. (BnF : GeBB3vol68 (2) (n° 2150).)

⁷⁰ V. Carré, *Carte des Îles et Mers du Japon*, 1886. (BnF : GeBB3 (2150-1886).)

⁷¹ Sans auteur, sans titre, sans date. (BnF : GeFcarte6774.)

⁷² Sans auteur, *Corea*, 1894. (BnF : GeC2055.)

Sea » au sud. Les toponymes de Siebold sont encore d'usage, mais seul le terme de détroit est utilisé, jugé plus général.

Karl Ritter et M.-A. Poggio proposent une carte de la Corée en 1895⁷³. L'ensemble du détroit est nommé, de chaque côté de Tsushima, « Koreanischer Canal », tandis que le passage ouest est appelé « Broughton Canal » et le passage est « Krusenstern Canal ». Là encore, la toponymie de Siebold est conservée, mais c'est le terme de canal, pourtant moins général, qui est employé, à différentes échelles.

J.-G. Bartholomew synthétise dans sa carte des toponymes généraux et fréquemment utilisés, mais il rajoute aussi quelques confusions⁷⁴. En effet, le passage ouest est nommé « Broughton-Strait », alors que le passage est appelé « Eastern Chan. ». Les équivalences établies, pour la terminologie comme pour la nomenclature, posent problème. Les deux éléments forment le « Korea Strait », qui sépare la « Sea of Japan », au nord, de la « East China Sea (Tung-Hai) », au sud. Quelques problèmes d'interprétation demeurent.

La dernière carte de l'Extrême-Orient montre l'ensemble du Japon et de la Corée, et permet ainsi de bien visualiser le détroit⁷⁵. Le nom habituel de « Korean Strait » désigne l'ensemble du détroit de Corée, entre la « Sea of Japan » au nord et la « Eastern Sea (Tung-Hai) » au sud. Le détroit est composé du « Broughton Channel » à l'ouest et du « Krusenstern Channel » à l'est. La toponymie reprend celle employée par Siebold, mais la terminologie est inversée : le détroit est constitué de deux chenaux, ce qui n'est pas forcément incohérent, mais en tout cas pas explicite. Les définitions des termes peuvent relever de l'intuition, en fonction des dimensions ou des conditions de navigation.

La normalisation de la dénomination du détroit de Corée :

Depuis 1787, malgré quelques exceptions, le détroit de Corée est bien identifié : l'abondance des termes employés pour exprimer l'étroitesse de ce passage maritime en témoigne. Cependant, cette soudaine profusion de noms pour désigner un espace nouvellement découvert donne lieu à des fluctuations qu'il s'agit d'expliquer.

Les tâtonnements de la terminologie :

La terminologie correspond au choix d'un terme pour désigner un objet géographique. Ce choix nécessite une définition précise, pour éviter la polysémie et la synonymie. L'enjeu est donc de s'entendre sur un langage de base, compréhensible par tous. Les cartes étudiées montrent que la terminologie n'est pas encore claire, puisque les expressions de chenal, canal et détroit ont tour à tour été utilisées, parfois les unes pour les autres. Le terme de détroit est celui qui revient le plus fréquemment, mais il ne s'emploie pas forcément pour désigner le même espace à chaque fois. Par ailleurs, de nombreuses cartes ne définissent pas non plus chaque passage possible. Le problème ne vient pas du lieu lui-même, puisque la configuration du détroit de Corée est connue depuis le voyage de Lapérouse, mais bien du vocabulaire qu'il convient d'employer. En effet, plusieurs noms différents peuvent s'appliquer au même espace, de même qu'un seul nom peut être donné à des espaces ayant des apparences différentes. La subjectivité du sens donné aux termes est un facteur de blocage en vue de la mise en place d'une terminologie universelle.

Néanmoins, des efforts sont faits dès la fin du XVIII^e siècle, lors de la prise de conscience de la difficulté d'employer avec rigueur des termes dont la définition est floue. Fleurieu s'engage dans ce sens, après en avoir débattu auprès de l'Institut National : il

⁷³ Karl Ritter, M.-A. Poggio, *Karte von Tio-Sionj oder Korea*, 1895. (BnF : GeFF3254.)

⁷⁴ J.-G. Bartholomew, *Special Map of China, Japan and Korea*, sans date. (BnF : GeC3198.)

⁷⁵ Sans auteur, *Eastern Asia Showing Japan, Korea, Manchuria, and Adjoining Parts of Siberia and China*, sans date. (BnF : GeD6071.)

propose alors une typologie des espaces maritimes du globe (Carpine-Lancre, 1992). Il expose sa méthodologie, et propose quelques applications (Claret-De-Fleurieu, 1799).

Mon premier objet a été de ramener la Division hydrographique, la Division des Mers, à des principes pris dans la Nature, et de réformer les Qualifications, les Désignations, les Dénominations vicieuses, que le hasard des circonstances, une prédilection de Territoire, et le plus souvent l'ignorance, ont fait imposer aux différentes portions de la grande masse des Eaux. [...]

La qualification de MER ne doit être appliquée qu'aux portions de l'OCÉAN, qui, se trouvant cernées de toutes parts par des portions de Continent, ou par des Chaînes d'îles, ont formé des BASSINS séparés de la grande masse des Eaux ; et les MERS sont de deux espèces : les unes, telles que celle qui sépare l'EUROPE de l'AFRIQUE, celle qui sépare l'AFRIQUE de l'ASIE, &c., pénètrent dans l'intérieur des Terres, et ne présentent qu'une seule Entrée, qu'un seul DÉTROIT par lequel les Eaux méditerranées communiquent avec la masse de l'OCÉAN ; ce sont proprement les MERS MÉDITERRANÉES : d'autres, telles que la MER DES ANTILLES, la MER DE CHINE, &c., bornées sur un côté par un Continent, ne sont séparées, sur l'autre, de la grande masse des Eaux, que par une Chaîne d'îles qui laissent entre elles plusieurs issues, plusieurs communications de la MER INTÉRIEURE avec la GRANDE MER.

La démarche de Fleurieu obéit à un souci d'ordre pratique, pour faciliter la compréhension des cartes par les navigateurs : chacun doit se référer à la même définition, pour que les informations des uns soient exploitables par d'autres. Cette préoccupation devient de plus en plus cruciale, en raison de la multiplication des voyages de circumnavigation, donc l'accroissement rapide des informations géographiques disponibles au plus grand nombre, y compris dans des langues différentes. Cependant, si Fleurieu définit rigoureusement les grandes masses d'eau de la planète selon une logique scalaire, la définition des espaces de transition, comme les détroits, est plus ambiguë. Le terme de détroit est évoqué, mais pas pour être lui-même défini : il sert à définir les types de mers. Concrètement, et malgré les exemples proposés, il est difficile de savoir si ce que Lapérouse appelle détroit de Corée correspond à sa définition du détroit. Cet effort de Fleurieu reste assez isolé au XVIII^e siècle : l'empirisme des Lumières est plus favorable aux comptes-rendus de voyages qu'aux tentatives de synthèses théoriques (Broc, 1975). Les insuffisances sémantiques de la géographie ne peuvent donc être comblées que par un changement global dans l'approche scientifique.

Au milieu du XIX^e siècle, cette tentative est reprise par des navigateurs, les premiers concernés par cette question. Bonnafoux et Paris établissent un dictionnaire de terminologie maritime, comportant les traductions en anglais, dans un souci d'internationalisation : le terme de détroit, traduit *straight* ou *streit*, est défini comme un « passage, bras de mer entre deux terres rapprochées » (Bonnafoux, Paris, 1856). Cette définition reste très générale : aucun seuil de longueur, de largeur ou de profondeur n'est précisé. La subjectivité reste donc présente. Les termes de canal, chenal et passe sont aussi définis, mais leur sens est pratiquement le même, et les traductions anglaises sont identiques, ce qui montre les limites de cette tentative. La synonymie n'est pas exclue de ce système de terminologie.

Malgré ce besoin de standardisation et diverses tentatives depuis la fin du XIX^e siècle, il faut souligner que les dictionnaires actuels de géographie ou d'océanographie ne sont pas beaucoup plus précis. L'usage des termes à travers la toponymie permet à chacun d'en comprendre la signification, de façon plus ou moins intuitive, mais les définitions préalables sont malléables.

Une nomenclature qui s'impose :

La nomenclature s'intéresse à la délimitation et à la dénomination des lieux géographiques : les choses sont évidemment plus complexes pour les espaces maritimes que pour les espaces terrestres. La nomenclature suppose donc un effort de la volonté humaine

pour individualiser intellectuellement ce qui ne l'est pas physiquement. Plusieurs étapes se succèdent dans ce processus.

La première étape se situe au moment de la découverte du lieu. Lorsqu'un navigateur, tel Lapérouse, découvre un espace inconnu, il est naturel pour lui de le nommer, mais quelle valeur la communauté scientifique doit-elle accorder au nom qu'il propose ? De plus, un navigateur peut-il toujours être sûr d'être le premier à passer dans un espace maritime donné ? Enfin, la population locale peut tout à fait avoir déjà donné un nom à cet espace. De ce fait, les cartes qui ont suivi la découverte du détroit de Corée par Lapérouse témoignent d'une profusion de noms. L'ensemble du détroit, quand il est nommé, porte le nom de Corée à chaque fois. En revanche, les variations sont beaucoup plus importantes pour distinguer les deux passages, à l'est et à l'ouest de Tsushima.

L'étape suivante correspond à l'adoption généralisée d'un nom, qui l'emporte sur les autres, par l'habitude ou par la force. Comme pour la terminologie, Fleurieu propose une méthode et des exemples permettant de décider du meilleur nom à donner aux espaces maritimes nouvellement découverts (Claret-De-Fleurieu, 1799).

Le second [objet] est de rectifier la Nomenclature de l'Hydrographie ; de désigner chaque portion du Littoral des deux Continens par la qualification qui lui convient ; de rétablir les Dénominations particulières qui fixent les Époques des Découvertes et rappellent les noms des « Découvreurs » ; de rendre enfin à chaque Nation maritime la part qu'elle peut réclamer dans la Reconnaissance du Globe terrestre. [...]

Le GÉOGRAPHE ne doit appartenir ni à un Continent ni à l'autre ; il doit, pour ainsi dire, planer sur le Globe, et, en le voyant tourner au-dessous de lui, attacher à chaque partie de l'OCÉAN qui environne de ses eaux les deux Masses terrestres, des Dénominations qui puissent convenir également aux situations différentes de toutes les Contrées, et à tous les Peuples de la Terre. Effaçons donc sans ménagement, des Noms que l'ignorance, le hasard, les circonstances, le préjugé territorial sembloient autoriser, mais que ni l'habitude ni le temps, qui ne justifient pas ce qui est absurde et incongru, ne peuvent avoir consacrés de manière à les rendre indélébiles. [...]

La MER DE TATARIE, dont j'ai dû présenter les détails, parce que l'on pouvoit dire, avant la Reconnaissance qu'en a faite LA PÉROUSE, qu'une partie ne nous en étoit pas connue, puisqu'elle ne l'étoit que par la Carte « de l'Asie » de D'ANVILLE et celles des Russes, où elle se trouve défigurée, cette MER, dis-je, communique avec une autre par un Détroit d'environ 25 lieues de largeur, ouvert sur la Côte Sud-Est de la CORÉE et l'île KIUSIU, la plus Méridionale de celles du JAPON : ce Détroit prendra le nom de DÉTROIT DE CORÉE.

Fleurieu applique ainsi sa théorie selon laquelle les noms des découvreurs doivent être conservés : il garde le nom de détroit de Corée pour le détroit que son découvreur, Lapérouse, lui a initialement attribué. D'autres méthodes sont proposées à la même époque ou un peu plus tard, mais Fleurieu semble être un personnage à prendre en compte dans le cas de l'Extrême-Orient, en raison de son implication dans le voyage de Lapérouse.

Au XX^e siècle, la nomenclature des espaces maritimes se fixe réellement de façon officielle par le biais des Conférences Hydrographiques Internationales de 1919 et de 1926, à Londres et à Monaco : les noms des mers et leurs délimitations sont alors strictement établis.



Après une première phase de synthèse de sources d'origine diverse, le XVIII^e siècle marque un tournant dans les représentations cartographiques de l'Extrême-Orient, avec les premières mesures directes de la région par les Européens. Les changements de représentation dus à ces nouvelles méthodes sont lourds de connaissances. Avec l'apparition d'un détroit entre la Corée et le Japon, due aux observations de Lapérouse, c'est l'ensemble du processus de dénomination de cet espace qui peut être envisagé. Au-delà de la simple connaissance des lieux, c'est la prise de conscience d'un objet géographique particulier qui se met en forme

durant toute cette période : l'évolution de la cartographie de cette région met en évidence la construction intellectuelle progressive du détroit de Corée.

La dénomination de ce détroit est un enjeu important dans ces espaces maritimes d'Asie orientale : les débats entre la Corée et le Japon au sujet de la mer du Japon ou de l'Est le montrent bien. Dans le cas du détroit de Corée, le Japon utilise le nom de détroit de Tsushima, mais il ne revendique pas de changement de nom sur la scène internationale. Néanmoins, l'argument cartographique est fréquemment avancé dans ces débats. Il serait donc intéressant de voir comment l'évolution de la dénomination du détroit à travers la cartographie a été prise en compte dans les conférences internationales permettant d'officialiser les noms des espaces maritimes.

Références bibliographiques :

- 🌐 AUBERT L. (dir.), *Atlas du Voyage de Lapérouse. 1785-1788*, 69 planches.
- 🌐 BAGROW Leo, SKELTON Raleigh-Ashlin, *Kartographie*, Safari-Verlag, Berlin, 1973, 594 p.
- 🌐 BARRON Roderick-M., « European Maps and Mapmakers », *Japan. A Cartographic Vision. European Maps from the Early 16th to the 19th Century*, WALTER Lutz (dir.), Prestel-Verlag, Munich, 1994, pp. 12-20.
- 🌐 BELLEC François, *Le Livre des Terres Inconnues. Journaux de Bord des Navigateurs. XV^e-XIX^e Siècle*, Éditions du Chêne, Hachette Livre, Paris, 2000, 216 p.
- 🌐 BONNAFOUX, PARIS, *Dictionnaire de Marine à Voiles et à Vapeur*, Arthus Bertrand Éditeur, Paris, 1856, 776 p.
- 🌐 BROU Numa, *La Géographie des Philosophes. Géographes et Voyageurs Français au XVIII^e Siècle*, Éditions Ophrys, Paris, 1975, 600 p.
- 🌐 BRUNET Roger, FERRAS Robert, THÉRY Hervé, *Les Mots de la Géographie. Dictionnaire Critique*, Reclus, La Documentation Française, Paris, 1992, 470 p.
- 🌐 BUREAU HYDROGRAPHIQUE INTERNATIONAL, *Limites des Océans et des Mers*, Publication Spéciale n° 23, Imprimerie Monégasque, Monte-Carlo, 1928, 24 p. et 1 planche.
- 🌐 CAMPBELL Tony, « Japan. European Printed Maps to 1800 », *The Map Collectors' Circle*, STOCKWELL Robert (dir.), n° 36, Volume IV, Londres, 1967, 22 p. et 28 planches.
- 🌐 CARLETON Chris-M., COOK Peter-J. (dir.), *Continental Shelf Limits. The Scientific and Legal Interface*, Oxford University Press, Oxford, 2000, 363 p.
- 🌐 CARPINE-LANCRE Jacqueline, « Fleurieu et le Voyage autour du Monde d'Étienne Marchand », *Fleurieu et la Marine de son Temps*, BONNEL Ulane (dir.), Commission Française d'Histoire Maritime, Économica, Paris, 1992, 332 p.
- 🌐 CLARET-DE-FLEURIEU Charles-Pierre, *Voyage autour du Monde, pendant les Années 1790, 1791, et 1792, par Étienne Marchand, Précédé d'une Introduction Historique ; Auquel on a Joint des Recherches sur les Terres Australes de Drake, et un Examen Critique du Voyage de Roggeween*, Tome VI, Imprimerie de la République, Paris, 1799, 153 p.
- 🌐 DAVISON Julian, KEE Tan-Lay, *Mapping the Continent of Asia*, Antiques of the Orient, Singapour, 1994, 88 p.
- 🌐 DE-BROSSARD Maurice, DUNMORE John, *Le Voyage de Lapérouse. 1785-1788. Récits et Documents Originaux*, Tome I, Imprimerie Nationale, Voyages et Découvertes, Paris, 1985a, 315 p. et 4 planches.
- 🌐 DE-BROSSARD Maurice, DUNMORE John, *Le Voyage de Lapérouse. 1785-1788. Récits et Documents Originaux*, Tome II, Imprimerie Nationale, Voyages et Découvertes, Paris, 1985b, 513 p.
- 🌐 DE-DAINVILLE François, *Le Langage des Géographes. Termes, Signes, Couleurs des Cartes Anciennes. 1500-1800*, Éditions A. et J. Picard, Paris, 1964, 384 p. et 24 planches.
- 🌐 GAZIELLO Catherine, *L'Expédition de Lapérouse. 1785-1788. Réplique Française aux Voyages de Cook*, CTHS, Paris, 1984, 324 p.
- 🌐 GOOS John, *The Mapmaker's Art. A History of Cartography*, Studio Editions, Londres, 1993, 376 p.
- 🌐 JACOB Christian, *L'Empire des Cartes. Approche Théorique de la Cartographie à travers l'Histoire*, Bibliothèque Albin Michel Histoire, Paris, 1992, 539 p.
- 🌐 JACOB Yves, *L'Énigme Lapérouse*, Tallandier, Raconter l'Histoire, Paris, 2000, 296 p.
- 🌐 KISH George, *La Carte : Image des Civilisations*, Éditions du Seuil, Paris, 1980, 288 p.

- ☉ KOBAYASHI Tadao, « Lapérouse dans les Mers Proches du Japon », *Bicentenaire du Voyage de Lapérouse. 1785-1788*, AMALRIC Pierre (dir.), Actes du Colloque d'Albi, Mars 1985, Association Lapérouse Albi, Rabastens, 1988, 463 p. et 61 p. d'annexes.
- ☉ LEDYARD Gari, « Cartography in Korea », *The History of Cartography*, Livre 2, Volume II, *Cartography in the Traditional East and Southeast Asian Societies*, HARLEY John-Brian, WOODWARD David (dir.), The University of Chicago Press, Chicago, 1994, pp. 235-345.
- ☉ LEWIS Martin-W., « Dividing the Ocean Sea », *Geographical Review*, n° 2, Volume 89, *Oceans Connect*, STARRS Paul-F. (dir.), American Geographical Society, New York, 1999, pp. 188-214.
- ☉ MICHEL Wolfgang, « Travels to the Dutch East India Company in the Japanese Archipelago », *Japan. A Cartographic Vision. European Maps from the Early 16th to the 19th Century*, WALTER Lutz (dir.), Prestel-Verlag, Munich, 1994a, pp. 31-39.
- ☉ MICHEL Wolfgang, « Japanese Place-Names on Old Western Maps », *Japan. A Cartographic Vision. European Maps from the Early 16th to the 19th Century*, WALTER Lutz (dir.), Prestel-Verlag, Munich, 1994b, pp. 48-50.
- ☉ MICHOUDET Cécile, *La Cartographie Européenne de l'Extrême-Orient, XVII^e-XIX^e Siècle. Élaboration de la Connaissance et de la Conscience d'un Lieu Géographique : le Déroit de Corée*, TER de Maîtrise de Géographie, Dirigé par M. Philippe PELLETIER, Université Lumière Lyon 2, 2002, Inédit.
- ☉ MICHOUDET Cécile, PELLETIER Philippe, « Des Mers de Chine à la Mer du Japon : un Déroit sous Influences Nippo-Coréennes », à paraître dans les *Cahiers de Géographie du Québec*, 2004, 17 p.
- ☉ MUROGA Nobuo, NANBA Matsutarō, UNNO Kazutaka, *Old Maps in Japan*, Sogensha Inc., Ōsaka, 1973, 204 p.
- ☉ ORMELING Ferjan, « Toponymies », *Cartes et Figures de la Terre*, GROSHENS Jean-Claude (dir.), Centre Georges Pompidou, Paris, 1980, pp. 332-334.
- ☉ PAK Chi-Young, *The Korean Straits*, Martinus Nijhoff Editions, International Straits of the World, n° 10, Dordrecht, 1988, 157 p.
- ☉ PAULY Ulrich, « From Marco Polo to Siebold. An Overview », *Japan. A Cartographic Vision. European Maps from the Early 16th to the 19th Century*, WALTER Lutz (dir.), Prestel-Verlag, Munich, 1994, pp. 21-30.
- ☉ PELETIER Monique, *À la Découverte de la Terre. Dix Siècles de Cartographie. Trésors du Département des Cartes et Plans*, Bibliothèque Nationale, Paris, 1979, 122 p. et 16 planches.
- ☉ PELLETIER Monique, « Sciences et Cartographie Marine », *Revue d'Histoire Maritime. Histoire Maritime, Outre-Mer, Relations Internationales*, n° 1, Numéro Spécial, *La Percée de l'Europe sur les Océans vers 1690-vers 1790*, LIEPPE Denis, TAILLEMITE Étienne (dir.), Actes du Colloque du Comité de Documentation Historique de la Marine, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1997, pp. 265-291.
- ☉ PELLETIER Monique, « La Cartographie en France de la Renaissance au Siècle des Lumières », *De la Terre à la Lune. Une Histoire de Cartes*, LE-ROC'H-MORGÈRE Louis (dir.), Conseil Général du Calvados, Direction des Archives Départementales, Alençon, 1998, pp. 13-24.
- ☉ PELLETIER Philippe, « Livre Deuxième : Japon », *Géographie Universelle*, Volume V, *Chine Japon Corée*, BRUNET Roger (dir.), Belin-Reclus, Paris, 1994, pp. 219-428.
- ☉ PELLETIER Philippe, *La Japonésie. Géopolitique et Géographie Historique de la Surinsularité au Japon*, CNRS Éditions, Espaces et Milieux, Paris, 1997, 397 p.
- ☉ PELLETIER Philippe, « Tumulte des Flots entre Japon et Corée. À propos de la Dénomination de la « Mer du Japon » », *Annales de Géographie*, ÉVENO Bertrand (dir.), n° 613, Armand Colin, Paris, 2000, pp. 279-305.
- ☉ PEZEU-MASSABUAU Jacques, « Livre Troisième : Corée », *Géographie Universelle*, Volume V, *Chine Japon Corée*, BRUNET Roger (dir.), Belin-Reclus, Paris, 1994, pp. 429-464.
- ☉ PINCHEMEL Philippe, « L'Aventure Géographique de la Terre », *Encyclopédie de Géographie*, BAILLY Antoine, FERRAS Robert, PUMAIN Denise (dir.), Économica, Paris, 1995, pp. 3-21.
- ☉ STEFOFF Rebecca, *The British Library Companion to Maps and Mapmaking*, The British Library, Londres, 1995, 304 p.
- ☉ SUÁREZ Thomas, *Early Mapping of Southeast Asia*, Periplus Editions, Singapour, 1999, 280 p.
- ☉ TELEKI Paul-Graf, *Atlas zur Geschichte der Kartographie der Japanischen Inseln*, Viktor Hornyánszky, Budapest, 1909, 184 p.
- ☉ THROWER Norman J.-W., *Maps and Civilization. Cartography in Culture and Society*, The University of Chicago Press, Chicago et Londres, 1996, 326 p.

- 🌐 UNNO Kazutaka, « Cartography in Japan », *The History of Cartography*, Livre 2, Volume II, *Cartography in the Traditional East and Southeast Asian Societies*, HARLEY John-Brian, WOODWARD David (dir.), The University of Chicago Press, Chicago, 1994, pp. 346-477.
- 🌐 WALTER Lutz, « A Typology of Maps of Japan Printed in Europe (1595-1800) », *Japan. A Cartographic Vision. European Maps from the Early 16th to the 19th Century*, WALTER Lutz (dir.), Prestel-Verlag, Munich, 1994, pp. 40-47.