

La dénomination du détroit de Corée-Tsushima : **origines cartographiques et usages actuels.**

Cécile MICHOUDET

5 rue Jangot. 69 007 Lyon. (FRANCE.)

cecile.michoudet@univ-lyon2.fr

INTRODUCTION :

Du XVII^e au XIX^e siècle, la représentation du détroit de Corée ou de Tsushima, situé entre la péninsule coréenne et l'archipel japonais, a connu d'importantes transformations dans la cartographie européenne. Sa configuration a largement évolué, et sa dénomination s'est peu à peu mise en place, au gré de découvertes, de connaissances et d'influences diverses. Les cartographes européens ont ainsi joué un rôle essentiel dans les usages des toponymes maritimes en Extrême-Orient, et en particulier pour ce détroit. Comment leurs perceptions, provenant de différentes sources d'informations, se sont-elles transmises et imposées, et comment sont-elles interprétées actuellement ? L'analyse de cartes historiques, à la lumière d'autres documents complémentaires et de cartes récentes, permet de répondre à cette question, dont les enjeux sont conséquents.

Les pays sinisés d'Extrême-Orient n'ont pas traditionnellement pour habitude de nommer les mers, perçues comme des espaces à part (Pelletier, 2000). Malgré l'éloignement, ce sont donc essentiellement les Européens qui ont donné leurs noms aux mers d'Asie orientale : ceci est vrai à la fois pour les premières dénominations, parfois confuses, au moment des découvertes, et pour les efforts de généralisation et de standardisation des noms au niveau international. Il faut donc s'appuyer surtout sur des sources européennes pour retracer l'histoire des dénominations maritimes de la région, et notamment de ce détroit. En outre, jusqu'au XIX^e siècle, géographie et cartographie sont synonymes : connaître la géographie d'un lieu revient alors à en dresser la carte (Pinchemel, 1995). La cartographie reflète donc l'état des connaissances d'une région

donnée, à un instant donné, par une société donnée. La carte apparaît ainsi comme le support privilégié pour décrire l'évolution des connaissances géographiques. L'étude de la cartographie historique permet donc de définir les principales étapes de la découverte, de l'appellation et de l'uniformisation des noms des espaces maritimes. Il ne faut pourtant pas oublier que la carte n'est pas la réalité, mais une représentation : l'image cartographique traduit la vision du monde de son auteur. Elle suppose donc une simplification et une interprétation, faisant intervenir divers éléments de subjectivité : ce document n'est pas neutre, et il faut bien en avoir conscience.

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 suffisants avec des régions aussi éloignées que l'Extrême-Orient, les cartes de cette région relevaient plutôt de l'imagination. Les progrès dans les techniques de navigation et la généralisation de l'imprimerie favorisent l'amélioration des connaissances géographiques et leur diffusion croissante. Après quelques contacts dus à la présence portugaise puis hollandaise au Japon, à Nagasaki, ne permettant qu'une faible connaissance de la région pour les Européens, les voyageurs de la fin du XVIII^e siècle renouvellent le regard porté sur l'Extrême-Orient. En particulier, le voyage du Français Lapérouse, avec une démarche novatrice par bien des aspects, contribue à une transformation profonde de la carte de l'Asie orientale : son rôle est essentiel pour la toponymie des mers de la région (Michoudet, 2002). Après lui, la carte se fixe peu à peu, mais la dénomination des mers, et en particulier du détroit, pose des problèmes au niveau de la standardisation. La question est loin d'être simple dans le cas du détroit.

Il faut donc envisager, à travers les différents aspects que révèle la cartographie, comment s'est construit le nom de ce détroit, qui pose un certain nombre de problèmes aujourd'hui encore. L'objectif est donc d'expliquer les différents phénomènes à l'œuvre dans les changements de perception de cet espace. La cartographie traduit la prise de conscience de ce lieu ; il faut ensuite voir comment cet héritage historique est intégré dans les tentatives d'officialisation des toponymes maritimes et dans les habitudes toponymiques des différents utilisateurs de cet espace. Une démarche chronologique est donc nécessaire pour reconstituer l'évolution des dénominations depuis les premières cartes européennes de l'Extrême-Orient jusqu'à nos jours ; une place particulière doit être accordée aux apports de Lapérouse en 1787, compte tenu du changement radical qu'il provoque dans les représentations. Les facteurs historiques, politiques, culturels, scientifiques et techniques, ainsi que les acteurs, décideurs politiques, missionnaires religieux, marchands, navigateurs et géographes de cabinet, sont autant d'éléments d'explication. Au cours du XX^e siècle, les débats ne portent plus directement sur la cartographie mais sur les efforts de standardisation : il s'agit alors de comprendre comment la toponymie historique est envisagée, à différents niveaux.

Il faut rappeler rapidement la configuration topographique et géopolitique du détroit. Long de 250 km et large de 200 km environ, il est parcouru par le puissant courant marin Ao-Shio. Le détroit est aussi le lieu d'une civilisation originale ; 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). Parmi les îles et îlots qui le parsèment, il faut citer l'île coréenne de Cheju-Do, 1 820 km², à 90 km au sud de la péninsule, ou l'île japonaise de Tsushima, 709 km², au cœur du détroit ; d'autres îlots, comme Iki, Hirado, les Got ō Rettō ou les Danjo-Guntō avec Meshima côté japonais, longent les deux rives du détroit. Cette zone est un espace où les relations entre populations et États riverains sont complexes : il s'agit d'un espace frontalier stratégique, entre Japon et Corée du Sud. Les enjeux liés à la toponymie sont à la fois d'ordre géopolitique, stratégique, économique et symbolique. La géographie officielle des deux pays montre cette dimension, puisque la Corée parle de « détroit de Corée », tandis que le Japon utilise le nom de « détroit de Tsushima ». Le but ici n'est donc évidemment pas de prendre parti dans le débat, mais bien d'essayer de comprendre comment s'est mise en place, historiquement, une dénomination au niveau international, et comment elle est utilisée aujourd'hui : le problème, central, de la standardisation reste un enjeu d'actualité, la question n'étant pas réglée.

L'ensemble des cartes utilisées pour la construction de cet exposé est indiqué à la fin, avec la référence précise ; pour plus de commodité, les cartes citées dans le texte font appel à cette liste, avec la numérotation correspondante. Afin d'apporter des éclairages complémentaires sur la question, ces cartes ont des échelles diverses, de la Corée ou du Japon jusqu'à l'Asie entière.

I) UN DÉTROIT ABSENT DES CARTES EUROPÉENNES JUSQU'À LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE :

La cartographie européenne voit se succéder, du XVII^e au XVIII^e siècle, plusieurs grands courants. Ces écoles cartographiques correspondent au rayonnement des différents pays d'Europe, ce qui se traduit notamment par les grands voyages de découvertes sur les mers du monde. Dans le cas de l'Extrême-Orient, les premiers Européens présents dans la région sont les Portugais. Ils sont donc les premiers à établir des cartes de l'Asie orientale et en particulier du Japon, qu'ils atteignent dès le milieu du XVI^e siècle. Toutefois, en raison de la politique du secret qui pèse sur les documents cartographiques, considérés comme stratégiques par le royaume portugais, ces cartes ne connaissent qu'une diffusion limitée. Les Hollandais de la *Vereenigde Oostindische*

Compagnie supplantent les Portugais au Japon et en Asie dès le début du XVII^e siècle. Compte tenu de l'essor de l'imprimerie et de la diffusion de plus en plus importante des atlas, les Hollandais forment la première école cartographique européenne pour l'Asie. Les premières représentations connues de l'Extrême-Orient en Europe reposent donc sur des bases hollandaises. Les missionnaires jésuites, venant de différents pays d'Europe, sont présents en Asie à la même période, voire avant, mais leurs cartes, tracées à partir de documents japonais, ne se diffusent en Europe qu'au cours du XVII^e siècle. La cartographie jésuite correspond donc au deuxième grand courant dans la représentation européenne de l'Asie. Enfin, la France prend le relais dans la cartographie en Europe, au cours du XVIII^e siècle surtout. L'édition cartographique française est en fait l'œuvre de géographes de cabinet, qui, sans être directement présents en Asie orientale, synthétisent essentiellement les informations disponibles par le biais de la V.O.C. et des Jésuites. Cependant, en modernisant l'image de cette partie du monde, les cartographes français forment une troisième école cartographique en Europe. Deux aspects sont à envisager pour l'étude de l'évolution de la cartographie à travers ces différents grands courants : le dessin de la carte, c'est-à-dire principalement le tracé des côtes, et la toponymie employée pour désigner les différents objets cartographiques représentés.

1) Un tracé des côtes très approximatif :

Le tracé des cartes européennes de l'Extrême-Orient évolue au cours de ces deux siècles au gré d'influences diverses. Il faut noter que les Hollandais présents en Extrême-Orient sont des commerçants : ils s'intéressent donc surtout aux renseignements pratiques pour leur navigation afin d'atteindre le comptoir de Dejima ; le reste, jugé moins utile, est quasiment inconnu. Les Jésuites ne sont pas des navigateurs, donc leurs connaissances sont différentes, et elles s'inspirent des sources japonaises : leurs cartes présentent donc un point de vue distinct. Enfin, les Français ne sont pas présents eux-mêmes en Asie, donc leurs cartes reposent sur des acquis indirects. Tout cela explique les difficultés rencontrées pour cartographier précisément les côtes extrême-orientales.

a) La méconnaissance de l'éloignement entre la péninsule coréenne et l'archipel japonais :

L'analyse des cartes de l'Extrême-Orient produites en Europe à partir du début du XVII^e siècle laisse apparaître plusieurs éléments importants quant à la représentation du détroit entre le Japon et la Corée. La position relative de la Corée et du Japon est à la base de l'identification éventuelle d'un détroit entre les deux : il faut que les deux pays soient

correctement représentés, individuellement et l'un par rapport à l'autre, pour que la configuration globale du détroit puisse apparaître. En raison des difficultés d'accès à cette région, les connaissances de ces deux pays sont très approximatives, et l'appréhension du détroit n'est pas évidente.

La représentation de l'archipel japonais fait l'objet de nombreuses cartes en Europe : pour des raisons économiques, avec les Hollandais de la V.O.C., ou religieuses, avec les Jésuites, il est logique de trouver beaucoup plus de cartes du Japon seulement, ou de l'Asie, que de la Corée pour elle-même ; les cartes de la Corée sont davantage le fait des cartographes français.

La carte qui pose les bases de la géographie du Japon est celle établie par le Portugais Luís Teixeira, et publiée par le Hollandais Abraham Ortelius : en tant que première carte européenne consacrée au Japon, il s'agit d'un document fondateur (Walter, 1994). Cette carte, qui présente une dissymétrie entre la côte de Kyūshū, assez détaillée, et celle de la Corée, extrêmement lapidaire, montre la Corée sous forme d'île. La position relative de la Corée et du Japon pose problème, à la fois en latitude et en longitude : la pointe sud de la Corée est située trop au sud par rapport aux côtes de Kyūshū ; l'écartement entre les deux pays est trop large. En résumé, la configuration du détroit n'apparaît pas à travers ce document. Cette carte inspire notamment la carte de l'Asie de Willem-Janszoon Blaeu, lié à la V.O.C. et fondateur de l'une des écoles cartographiques hollandaises. Malgré de légères différences dans le tracé, les grandes lignes, en particulier l'éloignement exagéré entre la Corée et le Japon, sont conservées. Ces tendances se retrouvent chez ses fils, Joan et Willem, ou chez des proches, comme Claes-Jansz et Nicolas-Joan Visscher, ou encore chez George Humble, Jean-Baptiste Tavernier ou George Psalmanazar. Le tracé de la Corée varie plus que celui du Japon, mais l'espace laissé entre les deux est à chaque fois mal évalué, trop vaste.

L'autre courant qui marque la cartographie hollandaise, structurée par le fonctionnement des grandes maisons d'édition, est l'école inspirée de Gerhard Mercator. Malgré la présence de quelques toponymes maritimes, à la différence des documents d'Ortelius, la carte de Mercator connaît à peu près les mêmes approximations que celles d'Ortelius : la Corée est une île, et les deux pays sont trop espacés, donc le concept de détroit est inopérant. Son gendre Jodocus Hondius reprend les mêmes informations, suivi de son fils. Les documents de Joan Jansson s'inscrivent eux aussi dans la continuité de Mercator.

Les cartes des Jésuites sont, elles, essentiellement des cartes à l'échelle du Japon. En raison de leur statut et des sources auxquelles ils ont accès, les informations sont plus pointues au sujet des terres japonaises que pour les mers qui les bordent ou pour les pays voisins. Les cartes d'António-Francisco Cardim, de Robert Dudley, de Philippe Briet, de Martino Martini ou d'Antoine Gaubil détaillent les côtes japonaises, mais la Corée

n'apparaît qu'à la marge, laissant là encore un espace exagérément large par rapport au Japon ; des détroits apparaissent en revanche nettement entre les îles japonaises. Quelques cartes à l'échelle de l'Asie orientale, comme celle de Giacomo Cantelli-Da-Vignola, orientent la péninsule coréenne en direction de la Chine et non pas du Japon. Dans ces conditions, le détroit entre la Corée et le Japon n'est donc pas perceptible.

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



Les cartes françaises de la région reprennent donc les informations disponibles par le biais des sources précédentes. Les cartes de Nicolas Sanson-D'Abbeville et de son fils Guillaume se rapprochent de celles des Blaeu : la Corée y est déformée, tournée vers la Chine, ce qui augmente la largeur du détroit. Vincenzo-Maria Coronelli, Nicolas De-Fer et Guillaume Delisle, figure majeure de la cartographie au début du XVIII^e siècle, s'inscrivent dans la lignée des Sanson-D'Abbeville. Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville devient l'emblème de la cartographie française au milieu du XVIII^e siècle. Ses cartes ont la particularité, lorsqu'elles représentent un pays, de ne pas représenter les pays voisins : par exemple, s'il choisit de représenter le Japon, la Corée n'apparaît pas sur la carte, même si une partie au moins doit être incluse dans le cadre de l'image ; la réciproque est vraie sur les cartes de Corée. Il en va de même pour la carte de Chine de Gilles et Didier Robert-De-Vaugondy, dont le Japon est exclu. Il en résulte une impression d'espacement extrême entre le continent asiatique et l'archipel japonais : le détroit entre le Japon et la Corée n'est pas seulement surestimé, mais la correspondance entre les terres de part et d'autre n'est plus visible du tout.

D'après ces tendances générales, il semble difficile de faire apparaître un détroit entre le Japon et la Corée. Cependant, ces observations générales sur les grandes masses terrestres doivent être complétées par des données plus fines sur les côtes et les îlots de la région.

b) Des détails illusoire :

Malgré les incertitudes profondes qui pèsent sur la cartographie de l'Extrême-Orient, y compris au sujet de la position d'un pays entier, les cartes établies au cours de cette période semblent contenir une foule de renseignements à l'échelle micro, ce qui peut surprendre. Il faut donc essayer d'en comprendre les raisons.

Dès la carte de Teixeira et d'Ortelius, de nombreuses îles sont dessinées et nommées le long des côtes de Kyūshū. Leur localisation permet de les identifier aisément, mais leur forme semble aléatoire, et leur taille est souvent surestimée. En particulier, « Meaxima » correspond à Meshima, dans les Danjo-Guntō, île ne mesurant pourtant qu'1,34 km² : la mention de cette île ne correspond donc pas à un souci de rigueur scientifique, mais plutôt à un usage pratique, puisque l'îlot sert de point de repère aux navigateurs de la V.O.C. pour atteindre Nagasaki (Michel, 1994a). Cet exemple montre quelles sont les motivations qui conduisent à représenter une île sur la carte ; en creux, on peut aussi imaginer qu'une petite île 'ayant pas d'intérêt particulier aux yeux des Européens peut ne pas être représentée.

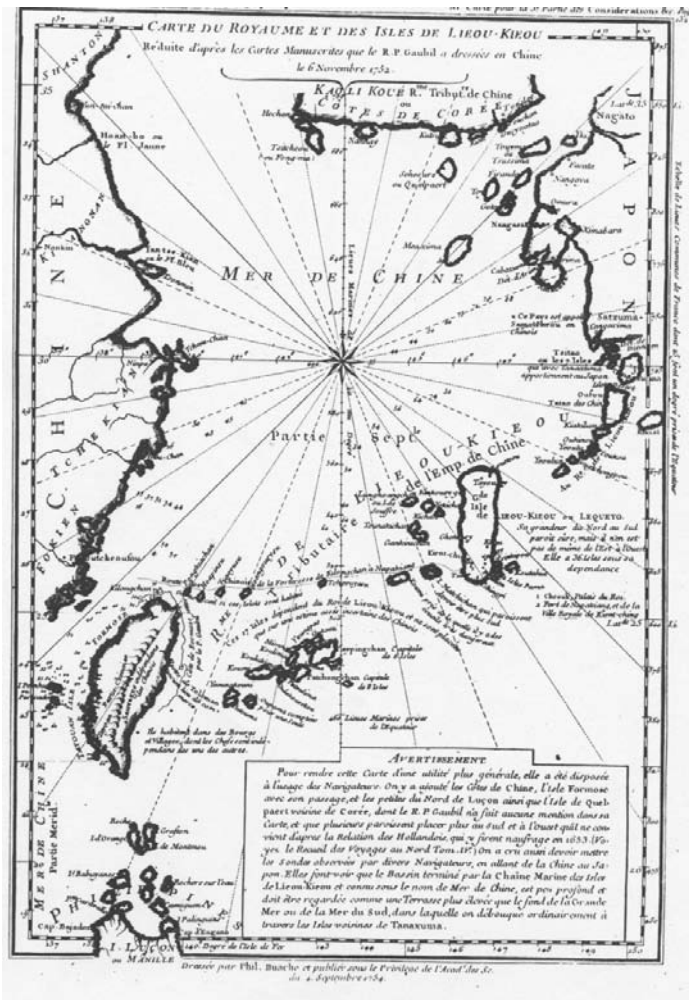
De plus, les nombreuses îles qui parsèment le détroit peuvent apparaître ou disparaître selon les cartes, au gré des représentations des différents cartographes. Ces fluctuations ne répondent à aucune chronologie ou relation d'influence entre les cartographes, et pas non plus à l'échelle des cartes. Par exemple, l'île de Tsushima est absente de la carte de Tavernier, alors que ses prédécesseurs à la V.O.C. l'ont mentionnée. L'exemple le plus criant du caractère aléatoire de ces représentations est sans doute celui de Bourguignon-D'Anville. Il dresse en effet plusieurs cartes de la Corée : tandis qu'une montre Tsushima mais pas Cheju-Do, une autre montre Cheju-Do mais pas Tsushima, sans raison apparente. La carte d'Adrien Reland représente quant à elle des îles tout autour du Japon, qui ne correspondent à rien de particulier dans la réalité. La présence ou l'absence d'îles de façon apparemment désordonnée montre que cette zone est très mal connue en Europe.

Autre élément, le tracé des côtes lui-même est révélateur de la faiblesse des connaissances exactes de cette donnée dans le cas de l'Extrême-Orient. Le dessin ne connaît pas d'unité réelle : chaque cartographe transmet ainsi ses habitudes personnelles. Le tracé des côtes peut donc être constitué de lignes relativement épurées, comme dans le cas de Tavernier ou de Bourguignon-D'Anville, ou au contraire de contours extrêmement dentelés, comme dans le cas de Reland. Ces différences apparentes ne révèlent pas pour autant un niveau de précision plus élevé dans un cas ou dans l'autre.

La carte de Philippe Buache témoigne bien des difficultés rencontrées pour représenter correctement ce secteur. Ses commentaires mettent en évidence ses efforts pour améliorer la carte de Gaubil, en ajoutant l'île manquante de Cheju-Do ; pourtant, la

localisation de cette île et ses dimensions par rapport à Meshima, toujours surestimée, montrent que l'exactitude des informations n'est pas encore possible.

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



Les connaissances, globales ou de détail, autour du détroit restent très parcellaires jusqu'aux années 1780. À l'échelle régionale, la méconnaissance de la Corée ne permet pas bien de percevoir le rapprochement avec le Japon ; à l'échelle locale, les variations observées dans le tracé des côtes et des îlots brouillent le schéma d'ensemble. Le détroit entre le Japon et la Corée n'est donc pas perceptible à travers la cartographie européenne de l'Extrême-Orient avant 1780, dans le dessin des cartes ; la toponymie employée doit être étudiée, pour plus de précision.

2) Les carences de la toponymie maritime :

En lien avec ces difficultés pour établir une carte précise de l'Asie orientale, la

toponymie apparaît comme extrêmement lacunaire. En effet, il semble délicat de nommer des espaces qui ne sont pas clairement représentés et délimités. La fluctuation des formes dessinées sur les cartes implique des problèmes conséquents pour fixer des noms : en effet, le fait de nommer un lieu suppose qu'il est connu, défini, délimité, voire approprié. Les flottements de la cartographie vont donc de pair avec une toponymie très incomplète : il faut donc se pencher sur la façon dont sont nommés les espaces maritimes extrême-orientaux, en dépit d'une connaissance encore très partielle.

a) La faiblesse du vocabulaire :

La toponymie maritime des cartes européennes de l'Extrême-Orient apparaît assez limitée, en particulier en comparaison de celle utilisée pour les espaces terrestres. Il est possible de recenser les noms employés dans les mers asiatiques à travers les cartes étudiées. Plusieurs zones peuvent être observées : le détroit lui-même, pour des raisons évidentes ; la mer du Japon ou de l'Est en parallèle de la mer de Chine Orientale, puisque ce sont les deux mers que le détroit sépare ; l'océan Pacifique dans son ensemble, car de nombreuses cartes ne mentionnent que cet espace. Ce découpage est artificiel et relativement difficile à mettre en place, étant donné que le tracé des cartes, faute de connaissances suffisamment précises, ne permet pas de placer chacun de ces espaces maritimes selon l'état actuel des connaissances : des approximations sont donc parfois nécessaires.

Toponymes maritimes autour du détroit, de 1600 à 1780 :

N.B. : les numéros des cartes correspondent à la liste de la fin, avec la référence complète.

Cartes.	Détroit.	Mer du Japon ou de l'Est.	Mer de Chine Orientale.	Océan Pacifique.
1 : Hondius, 1602.	X	X	X	Oceanus Eous.
2 : Teixeira, Ortelius, 1603.	X	X	X	X
3 : Blaeu, 1608.	X	X	X	Oceanus Chinensis (sud).
4 : Visscher, 1608.	X	X	X	Oceanus Chinensis (sud).
5 : Cardim, 1612.	X	X	X	X
6 : Mercator, De-La-Pop elinière, 1613.	X	Oceanus Chinensis.	X	Oceanus Chinensis.
7 : Hondius, 1623.	X	X	X	Oceanus Occidentalis (nord), Oceanus Chinensis (sud).

8 : Humble, 1626.	X	X	X	The West Ocean (nord), The Chinesean Ocean (sud).
9 : Jansson, 1630.	X	Oceanus Chinensis.	X	Oceanus Chinensis.
10 : Blaeu, 1635.	X	X	X	Oceanus Occidentalis (nord), Oceanus Chinensis (sud).
11 : Dudley, 1646.	X	Oceano Boreale del Giappone.	X	Oceano Cinese.
12 : Briet, 1650.	X	Océan Oriental.	X	Mer de la Chine.
13 : Sanson-D'Abbeville, 1650.	X	X	X	Océan Oriental, Mer de la Chine.
14 : Coronelli, ?.	Mare della China.	Mare della China.	Mare della China.	Parte del Mare Pacifico, Mare del Giappone.
15 : Martini, 1655.	X	X	Oceanus Chinensis.	X
16 : ?, ?.	X	X	X	X
17 : Sanson-D'Abbeville, 1656.	X	Mare della China.	X	Oceano Indico Orientale.
18 : Blaeu, 1659.	X	X	X	Oceanus Chinensis (sud).
19 : Visscher, ?.	X	X	X	Oceanus Occidentalis (nord), Oceanus Chinensis (sud).
20 : Blaeu, 1662.	X	X	X	Oceanus Occidentalis (nord), Oceanus Chinensis (sud).
21 : Sanson-D'Abbeville, 1667.	Oceanus Orientalis.	Oceanus Orientalis.	Oceanus Orientalis.	Oceanus Orientalis.
22 : Sanson-D'Abbeville, 1669.	X	X	Mer de la Chine.	Océan Oriental.
23 : Blaeu, 1670.	X	X	X	Mare del Zur, Oceano de la China.
24 : Tavernier, 1679.	Mer de	Océan Oriental.	X	Mer du Sud.

	Coreer.			
25 : Cantelli-Da-Vignola, 1682.	X	X	X	X
26 : De-Fer, 1696.	X	Mer Septentrionale de Japon.	Mer de la Chine.	Mer Orientale, Mer Méridionale de Japon, Partie de la Grande Mer Pacifique.
27 : Thornton, 1699.	X	X	X	X
28 : ?, ?.	X	X	X	X
29 : Psalmanazar, 1705.	X	X	X	Océan Oriental.
30 : Delisle, 1705.	X	Mer Orientale ou Mer de Corée.	X	X
31 : Henselius, 1710.	X	X	X	X
32 : Reland, 1716.	X	X	X	Mer du Japon.
33 : Maas, 1727.	X	De Japanse Zee.	De Cinase Zee.	Mare del Zur of Zuidzee.
34 : Bourguignon-D'Anvi lle, 1732.	X	X	X	X
35 : Bourguignon-D'Anvi lle, 1734.	X	X	X	X
36 : Bourguignon-D'Anvi lle, ?.	X	X	Mer Orientale.	Mer Orientale.
37 : Bellin, 1735.	Mer de Corée.	Mer de Corée.	X	Mer du Japon.
38 : Bourguignon-D'Anvi lle, 1737.	X	X	X	X
39 : ?, ?.	X	Mer de Corée.	X	X
40 : Bourguignon-D'Anvi lle, ?.	X	X	X	X
41 : Bourguignon-D'Anvi lle, ?.	X	X	X	X
42 : Gaubil, 1752.	X	X	X	X
43 : Buache, 1754.	X	X	Mer de Chine Partie Sept. ^{le} .	X
44 : Janvier, Longchamps, 1754.	X	Mer de Corée.	X	X

45 : Robert-De-Vaugondy , 1757.	X	X	Océan Oriental.	X
46 : Bellin, 1764.	X	X	X	X
47 : Bellin, 1764.	Mer de Corée.	X	X	Mer du Japon.
48 : Bonne, 1780.	X	X	X	Océan Oriental.

Le constat qui ressort de cette énumération est très clair : le détroit n'est jamais mentionné en tant que tel. En effet, les rares fois où un nom est inscrit à l'intérieur, c'est avec le terme de « mer » ou « océan », et il s'agit du prolongement de l'espace maritime adjacent, au nord ou au sud. D'une façon plus générale, il faut noter que de nombreuses cartes, pour la plupart françaises, et donc parmi les plus récentes, ne donnent aucun toponyme maritime. Parmi les cartes hollandaises surtout, généralement à l'échelle de l'Asie, seul l'océan Pacifique est mentionné, souvent en distinguant une zone au nord et une zone au sud, de part et d'autre du Japon : la limite entre les deux semble être l'archipel japonais, mais il s'agit d'une limite floue. En effet, la configuration du Japon ne permet pas d'être formel sur ce point ; le détroit lui-même n'apparaît pas nettement comme le passage entre ces deux ensembles océaniques. Quelques cartes, provenant des Jésuites ou des cartographes français, donnent un nom dans la mer du Japon ou de l'Est ou dans la mer de Chine Orientale : il importe de noter que, dans ces cas-là, il y a un toponyme dans l'une ou l'autre des deux mers, mais pas dans les deux. Ceci s'explique parfois par l'échelle de la carte, qui ne permet pas de faire apparaître les deux sur le document, mais plus souvent par le fait que le nom inscrit dans une de ces deux mers serve à désigner l'ensemble des deux d'un seul coup : le toponyme concerne la totalité de ces mers bordières comme un espace unique, sans limite interne. Au final, seules les cartes de Nicolas De-Fer et d'Abraham Maas utilisent explicitement des noms différents pour chacune de ces deux mers, ce qui suppose que la limite se trouve dans le détroit. Néanmoins, le tracé de ces cartes et la façon dont sont désignés les autres espaces maritimes laissent un doute à ce sujet : les noms ne correspondent pas forcément, chez De-Fer en particulier, à des bassins, mais plutôt à des zones longeant les terres, ce qui rend caduque l'idée d'une séparation par un détroit.

La toponymie maritime apparaît donc comme extrêmement lacunaire : les noms donnés aux espaces maritimes sont rares, d'une façon générale, et la désignation du détroit n'apparaît pas du tout. Le terme de « détroit » n'est jamais cité pour évoquer le resserrement, par ailleurs peu visible, entre le Japon et la Corée. Cette remarque ne se limite pas à la simple dénomination du lieu : c'est la perception qu'en ont les géographes européens qui est en jeu.

b) L'inexistence du détroit :

Compte tenu de ces observations, il semble que le détroit entre le Japon et la Corée ne soit pas perçu comme tel par les Européens jusque dans les années 1780. Plusieurs éléments viennent appuyer cette proposition.

Tout d'abord, en raison de la méconnaissance de cette région, l'éloignement entre la Corée et le Japon est presque systématiquement mal évalué, et surestimé. Le passage entre ces deux masses terrestres est parfois aussi vaste que les mers qui se trouvent de part et d'autre. De telles cartes ne permettent donc pas de supposer l'existence d'un détroit entre la péninsule et l'archipel. La proximité entre ces terres n'est pas perçue par les Européens ; la Corée apparaît comme une terre longeant la côte chinoise, tandis que le Japon se retrouve relativement isolé dans l'océan Pacifique.

Ensuite, les approximations sur les petites îles renforcent les incertitudes quant à la configuration globale du détroit. En raison de la surévaluation de petits îlots, comme Meshima, ou de la sous-estimation, voire l'absence, d'îles plus grandes, comme Cheju-Do ou Tsushima, il est difficile de cerner précisément la forme de la région. Ces hésitations sont palpables, puisqu'il arrive qu'un même cartographe change de représentation d'une carte à l'autre. C'est peut-être un des facteurs qui expliquent pourquoi ces cartographes sont dans l'impossibilité de nommer cet espace. De plus, pour les plus petits îlots, leur disposition apparaît encore plus aléatoire, et peuvent parfois aller jusqu'à boucher pratiquement le passage maritime, ce qui accroît encore les difficultés de perception du détroit.

Enfin, la toponymie est claire : le nom de « détroit » n'est pas envisagé pour désigner ce passage. Pourtant, ce terme est fréquemment évoqué par les cartographes, en particulier français, pour évoquer des espaces resserrés entre les terres : le nom de « Détroit de Sangaar », par exemple, est cité à plusieurs reprises au nord du Japon, dans un espace pourtant pas mieux connu, mais représenté comme plus resserré. La largeur excessive de cette zone est sans doute la principale raison pour laquelle le détroit n'est pas perçu et nommé comme tel. Le détroit apparaît ici comme la continuité des espaces maritimes de la région, sans marquer une rupture.

Tous ces éléments peuvent se comprendre par une simple raison : aucun des cartographes à l'époque n'a pu faire l'expérience directe de la navigation dans le secteur, ni effectuer de mesures précises. Il faut attendre 1787 pour que Lapérouse, le premier, traverse cette zone : dès lors, la perception de cet espace se trouve modifiée de façon irréversible.

II) L'INVENTION EUROPÉENNE D'UN DÉTROIT ENTRE LE JAPON ET LA CORÉE :

Au cours du XVIII^e siècle, sous l'influence de la philosophie des Lumières, les motivations scientifiques remplacent peu à peu les mobiles politiques, commerciaux et religieux à l'origine des grandes explorations des Européens sur les mers du monde. Les voyages de James Cook dans l'océan Pacifique entre 1768 et 1776, au profit de la marine anglaise, témoignent de cette évolution, mais ce dernier ne parcourt pas les mers d'Asie orientale. Le premier Européen à le faire est le navigateur français Jean-François Galaup-De-Lapérouse, envoyé par Louis XVI dans cette région afin de remplir les blancs de la carte du monde (De-Brossard, Dunmore, 1985a). Ce voyage est novateur par bien des aspects, et modifie de façon définitive la représentation européenne de l'Asie orientale. Le rôle de Lapérouse est particulièrement important en matière de toponymie maritime ; il fixe durablement les noms des espaces maritimes de la région, et c'est à partir de lui que le nom de « détroit de Corée » est employé pour désigner le passage entre la Corée et le Japon. Il faut donc comprendre comment ce choix s'est effectué initialement, et comment il s'est imposé sur le long terme par la suite.

1) Le voyage de Lapérouse, un tournant dans la prise de conscience du détroit :

La mission de Lapérouse est scrupuleusement préparée afin de permettre les meilleures observations possibles dans des zones inconnues jusqu'alors. Jean-Nicolas Buache-De-La-Neuille, neveu de Philippe Buache et Premier Géographe du Roi, est chargé de mettre à disposition les documents cartographiques utiles au navigateur, et destinés à être complétés par son travail (Pelletier, 1979). Lapérouse connaît donc les informations les plus récentes et les mieux actualisées, dans la mesure du possible, et son rôle, afin d'assurer l'amélioration des connaissances géographiques, est de suivre le même trajet que Cook, mais en parcourant les étapes dans le sens opposé pour ne rien laisser échapper, ou d'explorer le premier les quelques régions non encore découvertes, ce qui est le cas de l'Asie orientale.

a) La découverte du détroit :

Les cartes dont dispose Lapérouse pour son voyage sont réunies dans un atlas édité après son expédition, et contenant donc quelques modifications ; les cartes de ses découvertes y figurent aussi (Aubert). Les cartes de la préparation de la mission sont parfois retouchées, afin de montrer quelles sont les avancées dues au navigateur ; en particulier, des toponymes sont rajoutés par endroits par l'éditeur, alors qu'ils n'existaient

pas avant ce voyage d'exploration : l'exemple le plus évident est le nom de « détroit de Lapérouse », au nord du Japon, dont le nom a forcément été attribué après le passage du navigateur dans ces eaux. En ce qui concerne le détroit entre le Japon et la Corée, ces documents, même modifiés, permettent de se rendre compte de l'état précis des connaissances de Lapérouse avant sa découverte de la région.

Quatre cartes sont présentées comme ayant servi au navigateur pour organiser sa mission (cartes 49, 50, 51 et 52). Sur la première carte, quelques changements ont été apportés par l'éditeur à la suite du voyage de Lapérouse, mais les côtes du sud du Japon et de la Corée correspondent néanmoins à l'image connue des Européens jusqu'aux années 1780. Plusieurs détails utiles à la navigation sont mentionnés, comme les îles connues et des noms de mers, mais seul le nom de « Mer de Chine » est inscrit le long du continent asiatique : ni le détroit de Formose ni celui de Corée n'étant évoqué, il semblerait que cette mer désigne l'ensemble des mers bordières allant du Japon à l'Indonésie, sans séparations dans les différents resserrments maritimes. Le détroit n'est donc pas représenté comme une limite entre deux mers distinctes. Les deux cartes suivantes, plus anciennes mais provenant pourtant de la même source, montrent une grande variabilité dans la représentation de la zone : de nombreuses petites îles sont dessinées à proximité des côtes coréennes et japonaises, mais leur disposition semble aléatoire, plus ou moins géométrique. Ces écarts entre les documents sont la preuve de la méconnaissance précise de cette zone. Aucun toponyme maritime ne figure sur ces cartes, donc le détroit n'est *a fortiori* pas cité. La présence de ces nombreux îlots, comme autant d'obstacles à la navigation, gêne, à l'échelle locale, l'identification d'un détroit en tant que voie maritime pour passer d'une mer à une autre : les passages possibles sont nombreux, mais semés d'embûches. Pourtant, à une échelle plus globale, le Japon et la Corée apparaissent comme deux masses terrestres bien individualisées, donc l'axe général du détroit peut être perçu par Lapérouse. La quatrième et dernière carte montre le détroit de façon plus claire, mais ce n'est pas son objectif : le document, destiné à Louis XVI, est davantage centré sur la région de la mer Jaune, où les ambitions politiques et commerciales de la France ne sont pas totalement absentes ; le détroit, pourtant visuellement assez marqué, n'est pas traité spécifiquement.

Il est clair, au vu de ces cartes, mais aussi de l'ensemble des cartes européennes produites jusqu'aux années 1780, que le détroit n'est pas cité explicitement dans la géographie de cette région. Néanmoins, Lapérouse peut avoir connaissance d'autres cartes que celles fournies pour son voyage ; de plus, même sans mentionner clairement la présence d'un détroit, les cartes de l'Asie orientale montrent un resserrment des terres dans cette zone, que Lapérouse peut avoir repéré et identifié. En effet, avant d'atteindre ce point précis, il l'évoque dans son journal de bord comme un des projets les plus importants pour ses observations : « dans tous les cas il importoit au succès de mes

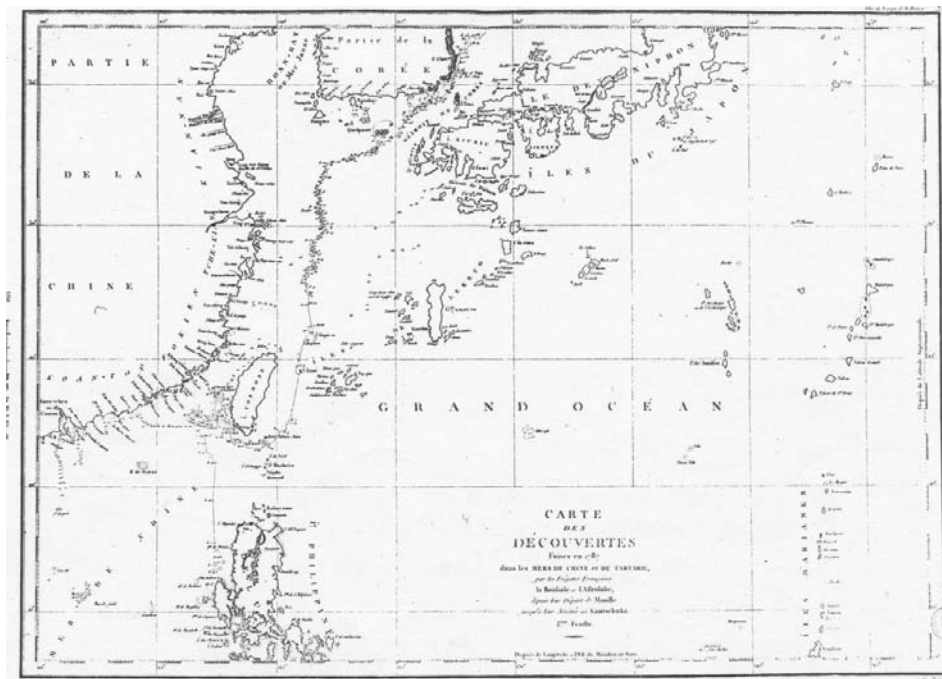
projets ultérieurs de me présenter à l'entrée du canal du Japon avant le 20 mai » (De-Brossard, Dunmore, 1985b). Ce nom de « canal du Japon » revient à trois reprises dans son récit avant son passage dans la zone. Par rapport aux exigences de la navigation, il paraît donc clair que Lapérouse envisage un passage spécifique entre les terres, d'où l'emploi du terme de « canal ». Le nom de « Japon » peut se comprendre par le fait que, malgré des connaissances très partielles, le Japon est tout de même mieux connu des Européens que la Corée, qui reste beaucoup plus approximative sur les cartes : ce nom permet donc de comprendre immédiatement qu'il s'agit de l'endroit où l'archipel japonais se rapproche du continent asiatique. Cette désignation de « canal du Japon » fait référence à son projet de navigation, mais elle est employée avant son expérience personnelle.

Au moment où il passe dans ces eaux, Lapérouse écrit dans son journal : « le 25 nous passames dans la nuit le détroit de la Corée ». Le nom de « détroit de la Corée » remplace donc, à quelques lignes d'écart seulement, celui de « canal du Japon » : Lapérouse ne justifie pas lui-même ce changement brutal de dénomination. Quelques explications peuvent toutefois être avancées. En effet, la côte coréenne longe davantage l'axe du détroit, donc c'est celle que Lapérouse garde le plus longtemps en vue ; de plus, comme la péninsule coréenne est moins bien connue des Européens, Lapérouse fait le choix de concentrer ses observations et ses mesures de ce côté-là du détroit, et non sur les côtes japonaises. Le fait que le nom de « Corée » remplace celui de « Japon » peut donc se comprendre facilement. Le terme de « canal » est quant à lui remplacé par celui de « détroit ». D'après le contexte, il semble que le terme de « canal » se rapporte plutôt à la navigation, en désignant l'ensemble d'un axe maritime allant d'une mer vers une autre ; celui de « détroit » désigne plutôt la ligne correspondant à l'endroit le plus resserré entre les terres de part et d'autre. Lapérouse passe donc d'une vision marine locale, due aux conditions de navigation, à une vision régionale terrestre, à travers la cartographie : ces deux perceptions, de navigateur et de géographe, induisent des dénominations adaptées. Dans la suite de son journal, Lapérouse revient sur ces toponymes, en parlant de « canal entre la Corée et le Japon » par exemple : l'emploi de telles périphrases témoigne de la prudence du navigateur, soucieux de ne pas s'impliquer dans des enjeux politico-économiques par le biais d'une dénomination jugée arbitraire. Son objectif est avant tout de mesurer précisément la région, mais pas de prendre position à travers la toponymie : si sa cartographie impose des noms nouveaux, c'est par nécessité, mais ce n'est pas la volonté même de Lapérouse d'opter pour un nom plutôt qu'un autre.

L'atlas du voyage de Lapérouse contient les cartes dressées par le navigateur, avec les toponymes qu'il propose (Aubert). Quatre cartes sont indiquées (cartes 53, 54, 55 et 56). La première carte émane en fait de l'éditeur : elle correspond à une carte plus ancienne sur laquelle sont seulement reportées en surcharge les zones mesurées par

Lapérouse. La deuxième carte représente l'ensemble de l'Asie orientale : l'échelle ne permet pas de voir les détails relatifs au détroit, qui n'est d'ailleurs pas nommé sur le document, mais les principaux ensembles terrestres sont bien identifiés. Cette carte mentionne la « Mer du Japon », et fixe les grandes lignes de la nouvelle carte de l'Extrême-Orient pour les Européens. La troisième carte indique dans le détail le parcours suivi par Lapérouse dans le détroit. Par rigueur scientifique, seules sont dessinées les côtes effectivement mesurées par le navigateur, tandis que le reste est laissé en blanc. Cette carte montre que les côtes coréennes étaient son principal objectif : il passe en effet entre Tsushima et la Corée, ce qui explique l'orientation de son choix vers le nom de « détroit de Corée ». La dernière carte représente, à une échelle régionale, les zones découvertes par Lapérouse en Asie orientale, avec les étapes de ses relevés. C'est sur ce document que, pour la première fois en Europe, le nom de « détroit de Corée » est inscrit entre la péninsule coréenne et l'archipel japonais. Ce nom, écrit sur l'axe de l'île de Tsushima, désigne donc l'ensemble du passage entre Japon et Corée. Ce choix toponymique semble spontané et logique pour le navigateur : son expérience le conduit à choisir un nom de façon pragmatique, et donne un éclairage nouveau à la lecture de cet espace par les Européens.

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



Ce document est donc essentiel pour la prise de conscience par les Européens de ce détroit. La connaissance est alors susceptible d'être améliorée et complétée, mais la compréhension même de cet espace est dorénavant fixée, par le travail de Lapérouse. Il faut donc se pencher plus précisément sur les raisons du succès de ses travaux en Europe.

b) Une avancée significative pour la connaissance de l'Extrême-Orient :

Le voyage et les observations de Lapérouse sont d'une importance capitale pour la connaissance de l'Extrême-Orient par les Européens. Les cartes qu'il établit comme résultat de son exploration de la région, complétées par les descriptions qu'il développe dans son journal de bord, marquent profondément la représentation européenne de cette partie du monde (Michoudet, 2002). Son influence est compréhensible pour plusieurs raisons, qu'il faut préciser.

L'arrivée des premiers Européens, des Portugais, dans les mers extrême-orientales et au sud du Japon date de la première moitié du XVI^e siècle, mais il faut attendre la fin du XVI^e siècle pour que des contacts réguliers s'établissent entre les navires portugais puis hollandais et le port de Nagasaki ; à la suite de la révolte de Shimabara en 1639, les Hollandais sont les seuls Européens autorisés à accéder à l'îlot de Dejima, à Nagasaki (Pelletier, 1997). La Corée étant elle aussi fermée aux contacts avec l'extérieur, la présence européenne dans la région est très réduite, et elle se limite à une zone située au sud du détroit. Cela signifie concrètement que, avant le voyage de Lapérouse, aucun Européen n'a pu franchir le détroit. Lapérouse n'accoste pas en Corée ni au Japon, mais, pour la première fois, il traverse un espace maritime inconnu des Européens. Avant lui, la connaissance de cette zone est indirecte : elle émane de quelques sources japonaises, par le biais des Hollandais de la V.O.C. ou des Jésuites. L'exploration de Lapérouse permet dorénavant de disposer d'une observation directe, dans un espace encore jamais atteint : en cela, la démarche de Lapérouse est novatrice, ce qui explique en partie l'impact de ses découvertes pour la géographie européenne.

De plus, Lapérouse est le premier navigateur dans l'océan Pacifique, après James Cook, à pouvoir utiliser du matériel fiable pour mesurer les coordonnées terrestres lors de sa navigation. Si la détermination de la latitude est une question réglée précocement dans l'histoire des explorations maritimes, le calcul de la longitude reste problématique plus longtemps : il faut attendre la seconde moitié du XVIII^e siècle voir apparaître les premiers chronomètres permettant de conserver l'heure au point de départ et d'évaluer l'écart avec la zone explorée ; cette nouvelle technique résulte d'une concurrence acharnée entre la France et l'Angleterre, avec une implication de ces deux États dans la science (Broc, 1975). Avec la possibilité de nouvelles mesures, plus précises et plus fiables, surtout pour les régions éloignées de l'Europe, la cartographie du monde amorce

un tournant de son histoire : les explorateurs bénéficiant de tels outils peuvent donc apporter une vision exacte des lieux qu'ils découvrent, ce qui était impossible auparavant. Lapérouse est lui-même parfaitement conscient des enjeux en cours : « 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). L'exactitude et la précision des relevés de Lapérouse confèrent à sa carte de l'Extrême-Orient une crédibilité nouvelle : ses observations sont suffisamment fiables, même si elles ne sont pas encore exhaustives, pour être admises par tous.

Ces deux aspects permettent de comprendre le changement décisif observable dans le tracé des cartes de la région : les mesures de Lapérouse fixent précisément dans la cartographie le tracé des côtes qu'il a pu observer. Il s'agit d'un progrès réel dans la connaissance, reposant sur des éléments concrets et objectifs : le dessin de la carte peut ensuite être complété, pour les zones qu'il n'a pas relevées, mais pas transformé, dans les zones qu'il a découvertes. Il n'en va pas de même pour la toponymie qu'il attribue, puisqu'il s'agit évidemment d'un élément beaucoup plus subjectif. Pourtant, l'impact que connaît sa toponymie est réel, et s'explique lui aussi. En effet, l'effort de neutralité politique de Lapérouse joue probablement un rôle non négligeable dans sa démarche et dans la façon dont elle est reçue en Europe. Certes, l'expédition n'est pas dénuée d'une forte connotation politique : si Louis XVI, par l'intermédiaire de son Secrétaire d'État à la Marine, Charles-Pierre Claret-De-Fleurieu, décide d'envoyer Lapérouse dans l'océan Pacifique pour compléter la carte du monde, c'est notamment pour faire concurrence aux explorations de James Cook au service de la Couronne d'Angleterre (Gaziello, 1984). Cependant, il faut distinguer cette dimension de l'état d'esprit du navigateur lui-même. Lapérouse ne se place pas dans une position de rivalité politique ou personnelle vis-à-vis de James Cook, mais plutôt dans une relation de complémentarité scientifique. La région du Japon et du Kamtchatka est donc présentée comme une priorité par Lapérouse lui-même, qui estime que « c'était la seule partie du globe qui eût échappé à l'activité infatigable du Capitaine Cook » (Broc, 1975). Cette volonté d'améliorer la connaissance géographique de l'Extrême-Orient est clairement visible à travers son journal de bord lorsqu'il explore la région : « nous avons pu faire les meilleurs observations de latitude et de longitude, ce qui étoit bien important pour la géographie, aucun vaisseau Européen connu, n'ayant jamais parcouru ces mers qui sont tracées sur nos mappemondes d'après des cartes japonnaises ou coréennes publiées par les Jesuites » ; « cette journée du 26 fut une de plus belles de notre campagne et des plus intéressantes par les relevements que nous avons faits d'un développement de côte de plus de trente lieues » (De-Brossard, Dunmore, 1985b). Le caractère exclusivement scientifique, et non politique, de la démarche de Lapérouse est un de ses principes. C'est justement au sujet de la toponymie

que les propos du navigateur sont les plus éclairants : « 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). Dans le cas du détroit, Lapérouse ne dispose pas d'un nom local connu, et aucun navigateur n'est passé par là avant lui. Le fait qu'il ait besoin de nommer l'espace qu'il observe le pousse à choisir un nom : le nom de « détroit de Corée » lui semble donc le plus naturel, mais il serait faux de voir dans ce nom une quelconque option politique.

Si ces choix peuvent *a posteriori* apparaître comme arbitraires ou tendancieux, il faut bien replacer les choses dans leur contexte. L'ampleur des découvertes de Lapérouse et son honnêteté intellectuelle affichée donnent à son travail une crédibilité et un statut particulier. Sa vision du détroit représente donc un tournant majeur : sa carte devient ainsi un nouveau point de départ servant de référence pour les travaux cartographiques ultérieurs.

2) La précision croissante dans les représentations de la région :

Dans le sillage de Lapérouse, les mers extrême-orientales font l'objet de nouvelles explorations, et les cartes qui les représentent s'enrichissent et se complexifient par ces nouvelles découvertes. D'une part, le tracé se fait de plus en plus précis, compte tenu des mesures répétées qui viennent compléter le travail entamé par Lapérouse ; d'autre part, la toponymie prend de plus en plus de place, par souci de précision, mais aussi au gré d'influences diverses et des choix des cartographes.

a) La poursuite de l'œuvre de Lapérouse :

L'héritage de Lapérouse est évident dans l'histoire de la cartographie en Europe, mais l'évolution de cette discipline est loin d'être linéaire. Les apports de Lapérouse ne sont jamais démentis par la suite, mais il peut exister des décalages ou des inerties dans les évolutions. Le tracé des cartes et la toponymie en fournissent de nombreux exemples. La question de la transmission du savoir légué par Lapérouse est donc essentielle : il faut voir comment sa conception est intégrée dans les nouvelles explorations et la cartographie de la région.

D'un point de vue pratique, les observations de Lapérouse sont rapidement enrichies par celles d'autres navigateurs européens, soucieux de compléter la connaissance précise de ce secteur. Le voyage de Colmet suit celui de Lapérouse dès

1789 ; viennent ensuite l'Anglais William-Robert Broughton en 1797, puis le Russe Adam-Johann Von-Krusenstern, à deux reprises, en 1804 et en 1805. De la même manière que Lapérouse cherchait à compléter les explorations de James Cook en repassant par les mêmes étapes mais sous d'autres angles, ces navigateurs viennent mesurer précisément les zones que Lapérouse n'a pas pu observer directement. Colmet commence donc par passer, contrairement à Lapérouse, à l'est de Tsushima : il longe la côte est de Tsushima, avant de poursuivre sa route plus au nord, en direction de la Corée. Broughton passe quant à lui du côté ouest, mais selon un nouveau trajet : il contourne en effet Cheju-Do par le nord, puis il achève de longer le sud de la côte coréenne laissé blanc par Lapérouse. Krusenstern, enfin, passe du côté est, mais plus proche des côtes de Kyūshū et d'Iki que ne l'avait fait Colmet. Ces différents voyages sont donc complémentaires, puisque chacun permet de découvrir une zone à laquelle aucun Européen n'avait eu accès auparavant. À l'issue de ces explorations, on peut considérer que l'ensemble des côtes du détroit est connu : Lapérouse a fixé les lignes générales, et ses successeurs ont complété les détails locaux. Le tracé de la carte est désormais connu pour les cartographes européens, ce qui n'empêche pas quelques latences de retarder l'uniformisation totale de cette région dans la production cartographique du début du XIX^e siècle.

D'un point de vue plus théorique, le rôle de Lapérouse est important là aussi. Fleurieu, qui a contribué à l'envoi du navigateur en Extrême-Orient, estime ainsi 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). Dans ce sens, la mission qu'il confie à Lapérouse est lourde de responsabilités. Compte tenu des nouveautés apportées par le navigateur et du rôle institutionnel essentiel de Fleurieu, ses propositions sont à prendre en considération pour leurs répercussions sur la toponymie, d'abord en France puis au niveau international. Fleurieu propose en effet une typologie des espaces maritimes, avec une nomenclature, après en avoir débattu auprès de l'Institut National (Carpine-Lancre, 1992). Après avoir défini chaque terme relatif à l'hydrographie, ce qui n'est déjà pas automatique, comme le montrent les variations employées par Lapérouse lui-même, Fleurieu explique sa volonté de mettre en place une nomenclature universelle, dégagée de toute orientation politique qui favoriserait un État plutôt qu'un autre ; pour s'affranchir de cette dimension, il part du principe que « la NOMENCLATURE de l'Hydrographie acquerra une grande simplicité, si jamais on obtient que, sur les Cartes des différentes Nations, chaque Terre, chaque Île, chaque Port, chaque Cap, ne porte qu'un même nom, le nom qui lui fut donné à l'époque de la Découverte, ou celui qu'il reçoit des Naturels du pays » (Claret-De-Fleurieu, 1799). Partant de ce principe, et s'appuyant sur l'exploration novatrice de Lapérouse, il postule,

à propos du détroit entre le Japon et la Corée, que « ce Déroit prendra le nom de DÉTROIT DE CORÉE ». L'implication de Fleurieu dans le projet du voyage de Lapérouse donne à ses propos une dimension particulière.

Ces différents aspects sont bien pris en compte par la suite, à la fois dans la cartographie et à un niveau plus institutionnel, mais ils sont intégrés à des niveaux différents. Si les découvertes jouent un rôle évident, malgré parfois des délais, les idées comme celles de Fleurieu ont un impact qu'il faut nuancer : ses principes universels sont globalement respectés, avec l'idée générale de ne pas faire de choix trop connotés politiquement, mais les résultats sont plus complexes qu'il ne paraît à se mettre en place définitivement.

b) La profusion des dénominations :

Après l'exploration détaillée des rives du détroit, une fois les côtes et les îlots bien fixés en latitude et en longitude, la production cartographique de cette région en Europe évolue essentiellement dans le domaine de la toponymie. En effet, à quelques exceptions près, la position des îles est stable dès le début du XIX^e siècle, mais on assiste à une importante fluctuation dans la dénomination du détroit. Accompagnant la précision croissante du tracé des cartes, les noms sont de plus en plus nombreux et précis eux aussi. Certaines cartes, en fonction des objectifs, ne mentionnent aucun nom de mer, donc rien non plus dans le détroit : c'est le cas notamment des cartes établies par les navigateurs Krusenstern et Broughton, qui s'attachent à décrire les côtes à une échelle plus fine. En revanche, les cartes qui emploient des toponymes pour les espaces maritimes traitent spécifiquement du détroit, le plus souvent en distinguant les deux passages.

Toponymes employés pour le détroit, après le voyage de Lapérouse et jusqu'en 1900 :

N.B. : les numéros des cartes correspondent à la liste de la fin, avec la référence complète.

Cartes.	Détroit entier.	Passage ouest.	Passage est.
57 : Von-Krusenstern, 1804.	X	X	X
58 : ?, 1805.	X	Strasse von Corea.	X
59 : Broughton, 1807.	X	X	X
60 : Bennet, Van-Wyk, 1829.	X	Straat van Korea.	X
61 : De-La-Roche-Poncié, Estignard, Delbalat, 1848.	X	X	X
62 : De-La-Roche-Poncié, Hacq, 1848.	X	Détroit de Broughton.	Détroit de Krusenstern.

63 : Von-Siebold, 1851.	Canal Korai.	Str. Broughton.	Str. Von Krusenstern.
64 : Mouchez, 1852.	X	Détroit de Corée.	D ^t de Krusenstern.
65 : Maury, Malte-Brun, 1855.	Mer du Japon.	X.	Mer du Japon.
66 : Rodgers, Brooke, 1859.	Korea Channel.	Broughton Straits.	Krusenstern Straits.
67 : Zegelbert, 1859.	Straat van Korea.	Broughton's Kanaal.	Straat van Korea.
68 : Clérot, 1861.	Dét. De Corée.	X	X
69 : ?, 1864.	X	Détroit Ouest de Corée.	Détroit Est de Corée.
70 : Carré, 1886.	Détroit de Corée.	Détroit Ouest de Corée.	Détroit Est de Corée.
71 : ?, ?.	Détroit de Corée.	Chenal Occidental (Canal Broughton).	Chenal Oriental (Tsushima Kaikyō).
72 : ?, 1894.	X	Broughton Strait.	Krusenstern Strait.
73 : Ritter, Pogio, 1895.	Koreanischer Canal.	Brouton Canal.	Krusenstern Canal.
74 : Bartholomew, ?.	Korea Strait.	Broughton-Str ait.	Eastern Chan.
75 : ?, ?.	Korean Strait.	Broughton Channel.	Krusenstern Channel.
76 : ?, 1900.	X	Проливъ Вроутона [Détroit de Broughton].	Пр. Крузенштерна [Détroit de Krusenstern].

Le premier élément qui apparaît à l'évocation de tous ces toponymes est une extrême confusion au niveau de la terminologie. Au-delà de la traduction dans différentes langues, trois termes sont employés : le « détroit », le « canal » et le « chenal ». L'utilisation de l'un ou l'autre de ces termes semble plus ou moins aléatoire ; en tout cas, il n'existe pas de rapport d'échelle entre ces termes. De fait, la consultation des dictionnaires spécialisés dans le vocabulaire de la navigation ne permet pas, au XIX^e siècle, de trancher sur ce qui relève de tel ou tel terme (Bonnafoux, Paris, 1856). En outre, aujourd'hui encore, la nuance entre les définitions de « détroit », « canal » et « chenal » est faible, et un nom peut facilement être employé pour un autre (De-Dainville, 1964 ; Brunet, Ferras, Théry, 1992). Globalement, le terme de « détroit » est le plus général et le plus utilisé en géographie ; « canal » et « chenal » relèvent davantage du vocabulaire technique de la navigation.

Ensuite, il faut remarquer que la nomenclature est abondante elle aussi, mais

quelques tendances se dégagent malgré tout. Après quelques tâtonnements au cours de la première moitié du XIX^e siècle, la carte de Philipp-Franz Von-Siebold apporte des éléments nouveaux dans la cartographie (Michel, 1994b). Il est le premier à désigner clairement l'ensemble du détroit par un nom, celui d'un pays, la Corée, et à distinguer chacun des deux passages en fonction du navigateur qui en a fixé la topographie, c'est-à-dire Broughton à l'ouest et Krusenstern à l'est. Cette méthode est ensuite fréquemment reprise par les cartographes européens. Au final, si l'on fait exception des cartes qui ne mentionnent pas les noms des espaces maritimes, et de celle d'Alfred Maury et V.-A. Malte-Brun qui n'identifie pas le détroit, quelques constantes s'affirment. Lorsqu'un nom est donné à l'ensemble du détroit, c'est celui de « Corée ». Pour chacun des deux passages, les toponymes sont plus fréquents, et font référence soit aux points cardinaux, avec « Ouest » et « Est », soit aux navigateurs, avec « Broughton » à l'ouest et « Krusenstern » à l'est.

Quoi qu'il en soit, il est clair qu'après le voyage de Lapérouse, l'existence d'un détroit entre la Corée et le Japon est massivement admise dans la cartographie européenne. La conscience des Européens au sujet de cet objet géographique est définitivement transformée : la représentation du détroit et ses dénominations multiples montrent bien l'évolution de la construction intellectuelle de cet espace. Toutefois, cette lourdeur toponymique, classique lors d'une découverte, doit être affinée par la suite, afin de simplifier la désignation de ce(s) détroit(s). C'est là un enjeu majeur pour la géographie du XX^e siècle.

III) UNE TOPONYMIE ENCORE PROBLÉMATIQUE ET MOUVANTE :

À la suite de la découverte de Lapérouse, les noms donnés au détroit sont de plus en plus nombreux, leur nombre augmentant au rythme des nouvelles mesures effectuées. Même si quelques tendances générales se dégagent, la multiplicité des dénominations proposées au cours de l'histoire ne permet pas une désignation aisée de cet espace. Au cours du XX^e siècle, après l'achèvement de la découverte du monde, il est nécessaire de faire le tri dans toutes ces appellations : la rapidité croissante des échanges d'informations implique une simplification des usages, et des accords internationaux pour une meilleure compréhension à l'échelle du monde. Il convient donc d'envisager les aspects officiels de la dénomination du détroit, mais aussi l'utilisation pratique qui en est faite.

1) Un détroit non reconnu officiellement :

La toponymie maritime fait l'objet de traitements particuliers. En effet, s'il est naturel et nécessaire de nommer tout espace de la surface de la terre, il n'est pas si évident

de délimiter et de nommer des espaces marins, dont les formes sont moins clairement identifiables. Des organismes spécialisés sont donc créés à cet effet. Cependant, à côté d'espaces maritimes que l'on pourrait qualifier de classiques, les détroits sont encore des zones à part, servant de transition ou de limite entre des mers ou des océans. La question est donc complexe, et le détroit entre le Japon et la Corée révèle bien ces difficultés.

a) Le rôle des conférences internationales :

La période allant de la fin du XIX^e siècle au début du XX^e siècle est marquée par un effort, à l'échelle mondiale, pour standardiser les connaissances géographiques, et ainsi uniformiser les normes cartographiques. En particulier, la Conférence de Washington de 1884 permet l'adoption du méridien de Greenwich comme méridien d'origine pour la production cartographique internationale (Chenuet, 2000).

Dans le domaine de la toponymie maritime, deux événements apparaissent comme fondateurs : ce sont les Conférences Hydrographiques Internationales de Londres en 1919 et de Monaco en 1926. C'est en parallèle de ces conférences qu'est créé, en 1921, le Bureau Hydrographique International, siégeant à Monaco. Le principal objectif de ces conférences et de cet organisme est d'établir une délimitation précise des espaces maritimes dans le monde, et ainsi d'en fixer la toponymie : ces propositions doivent s'appliquer en premier lieu à la cartographie. Les résultats de ces travaux font l'objet d'une publication spéciale de la part du B.H.I. dès 1928. Une deuxième édition voit le jour en 1937, et une troisième en 1953 ; une quatrième édition est publiée en 2001, avec des données réactualisées.

Parmi les principes respectés dans le cadre de cette démarche, il est précisé dans la préface que « ces limites n'ont aucune signification politique » (B.H.I., 1928). Cette volonté passe notamment par l'utilisation des méridiens et des parallèles pour les délimitations, ce qui montre l'effort de neutralité, en s'affranchissant, quand c'est possible, des repères terrestres, étatiques de fait. Outre cette remarque, d'ordre éthique, une précision méthodologique est apportée au sujet des détroits : « les détroits reliant deux mers ont été assignés à l'une d'elles conformément à la résolution de la Conférence Hydrographique Internationale tenue à Londres en 1919 ». Le cas échéant, un détroit est donc mentionné comme formant une ligne frontalière, inclus dans une des deux mers qu'il sépare. C'est le cas de plusieurs détroits, en particulier autour de la mer du Japon, comme les détroits de Tsugaru, de Shimonoseki ou de Lapérouse par exemple. Lorsqu'un détroit forme une zone maritime à part entière, il est défini en tant que tel : c'est le cas par exemple des détroits de Malacca ou de Singapour.

Le détroit de Corée-Tsushima se trouvant entre les mers Jaune, de Chine Orientale et du Japon, selon les noms donnés alors, il convient de considérer leurs délimitations. La

limite nord-est de la mer de Chine Orientale est indiquée en fonction des repères suivants : « une ligne partant de Nomo Saki (32°35' Nord) sur Kyusyu et passant par la pointe Sud de Hukae Sima (Goto Retto), traversant l'île jusqu'à Ose Saki (Cap Goto), allant à Hunan Kan, pointe Sud de Saisyu To (Quelpart), le long de la côte Sud-Ouest de Quelpart jusqu'à la pointe Ouest » ; la limite sud-est de la mer Jaune est décrite de cette manière : « de la pointe Ouest de Quelpart continuant par Ka Nyo ou West Pinnacle Island (34°13' Nord) dans le groupe Mengoru, puis par la pointe Nord de Oku To (34°22' Nord) jusqu'à la pointe Ouest de Small South Stone Island (Syo-Zyonan To) et la pointe Nord de Great South Stone Island (34°24' Nord), continuant par un point de latitude 34°25' Nord sur la côte de Tin To le long de la côte Nord-Ouest de cette île jusqu'au point Nord, puis en direction Nord-Est jusqu'à la côte de Tyosen (Corée) » ; la limite sud de la mer du Japon est quant à elle définie ainsi : « la limite Nord-Est de la mer de Chine Orientale » (I.H.O., 1953). Seules les délimitations de 1953 sont citées ici, mais, en ce qui concerne le détroit lui-même, il n'y a pas de changement par rapport au découpage de 1928.

D'après cette définition, la limite maritime passe au sud-ouest de la zone formant le détroit, ce qui ne constitue pas, d'ailleurs, le passage le plus étroit entre la Corée et le Japon. Le détroit représenté par les cartographes tout au long du XIX^e siècle est ainsi inclus dans la mer du Japon : il en constitue implicitement la frontière sud-ouest. De plus, le terme de « détroit » n'est pas employé pour marquer la limite entre ces mers ; *a fortiori*, aucun nom n'est donc utilisé pour l'évoquer.

À l'issue de ces tentatives internationales de standardisation et d'officialisation de la toponymie maritime, et malgré l'impact qu'a pu avoir la cartographie sur la connaissance géographique de l'Extrême-Orient, il apparaît que le détroit entre la Corée et le Japon n'est pas défini. Le passage se fait directement des mers Jaune et de Chine Orientale vers la mer du Japon, selon une ligne précise marquant la fin d'un espace maritime et le début d'un autre, mais sans la notion d'une zone de transition spécifique.

b) Les difficultés de la désignation de cet espace :

Malgré cette absence de reconnaissance officielle, il apparaît nécessaire, pour tout objet géographique, de pouvoir être défini et nommé précisément. Il ne s'agit pas là de faire valoir des questions politiques, avec des volontés d'appropriation sous-jacentes, mais d'une simple question pratique : un espace vécu et pratiqué doit pouvoir être désigné et identifié clairement, de façon compréhensible par tous. C'est déjà cette nécessité qui a conduit Lapérouse, le premier à en avoir besoin dans le cadre de la navigation, à proposer le nom de « détroit de Corée ». Le XX^e siècle a vu s'étendre le champ des utilisateurs de

la toponymie maritime de cette région à tous types d'acteurs : le domaine réservé des navigateurs et des cartographes s'est progressivement élargi vers le monde de la politique, du commerce et des transports entre autres, le tout à une échelle mondialisée. C'est pourquoi il n'est pas satisfaisant, pour les pays riverains comme pour le reste du monde, de se limiter à cette nomenclature officielle mais lacunaire, qui ne rend pas suffisamment compte des réalités pratiques. Dans les faits, le détroit entre le Japon et la Corée est donc bien identifié, mais sa dénomination pose encore un certain nombre de problèmes.

Un organisme américain est actuellement chargé de centraliser la toponymie mondiale : il s'agit du *U.S. Board on Geographic Names*. Ce comité a pour fonction de synthétiser l'ensemble des noms géographiques du monde, aussi bien terrestres que maritimes. Il fournit ainsi une vaste base de données, servant de référence pour les entreprises cartographiques internationales. Cette liste est accessible sur Internet (<http://gnswww.nga.mil/geonames/GNS/index.jsp>). Lorsqu'un nom géographique est attribué à un lieu et officialisé, il est inscrit sur cette liste : il est donc destiné à être employé de façon universelle. L'existence de ce bureau devrait donc impliquer une normalisation internationale des noms géographiques.

Pourtant, la consultation de cette liste révèle les difficultés inhérentes à la dénomination des lieux. Pour chaque lieu, plusieurs toponymes sont indiqués, dans deux catégories distinctes : le nom local et les variantes. Dans la rubrique « nom local » ne figure qu'un nom, en anglais : il s'agit en principe du nom qui a un caractère officiel. Dans la rubrique « variantes » sont inscrits plusieurs noms, qui peuvent correspondre aux traductions du nom local dans d'autres langues, mais pas uniquement. En particulier, pour les espaces maritimes servant de frontière à plusieurs pays, les traductions dans les différentes langues des pays riverains sont citées, mais aussi les éventuels autres noms donnés par ces pays. Cette présentation met en évidence un point important : si un nom est censé en théorie être utilisé de façon universelle, pour faciliter la compréhension par tous, d'autres toponymes sont potentiellement reconnus et tolérés dans la pratique.

Dans le cas du détroit entre le Japon et la Corée, le nom local est celui de « Korea Strait », tandis que plusieurs variantes sont présentées : « Tsushima Strait », « Taehan Haehyōp », « Tsushima Kaikyō », « Chōsen Strait » et « Chōsen Kaikyō ». Ce constat appelle quelques remarques. Tout d'abord, le nom local est surprenant, pour au moins deux raisons : il s'agit d'une version anglaise, ce qui n'est évidemment pas une langue locale, donc il ne peut s'agir du nom que donnent les pays riverains à cet espace ; de plus, même traduit, ce nom a été donné au détroit initialement par un Français, Lapérouse, suivi d'autres Européens, mais en aucun cas par les Coréens ou les Japonais. Ensuite, les variantes citées ici sont un mélange d'anglais, de japonais et de coréen, plusieurs langues pouvant d'ailleurs être mélangées dans un seul toponyme. En faisant abstraction de ces différentes langues, deux noms ressortent au final : « détroit de Corée » et « détroit de

Tsushima ». Si le nom de « détroit de Corée » est considéré comme officiel, l'usage du nom de « détroit de Tsushima » est néanmoins admis lui aussi.

Le *U.S. Board on Geographic Names* distingue ensuite les deux passages, de part et d'autre de Tsushima. Pour le passage ouest, le nom local est « Western Channel », tandis que les variantes sont « Westkanal », « Chōsen Kaikyo », « Tsushima Kaikyō », « Tsushima Strait », « Tsushima Nishi Suidō », « Taehan Haehyōp », « Sō Sudo », « Nishi Suidō », « Chosŏn Haehyōp », « Chōsen Strait », « Chōsen Kaikyō », « Chōsen Channel » et « Broughton Channel ». Pour le passage est, le nom local est celui de « Eastern Channel », et les variantes sont « Tsushima Kaikyō », « Tsushima Strait », « Tsushima Higashi Suidō », « Tsushima Channel », « Ostkanal », « Krusenstern Strait » et « Higashi Suidō ». En plus de l'anglais, du japonais et du coréen est utilisé ici aussi l'allemand. Les noms faisant référence aux seuls points cardinaux se rapportent en fait à la nomenclature employée pour l'ensemble du détroit ; les autres noms se réfèrent à la Corée, à Tsushima ou aux navigateurs, Broughton ou Krusenstern selon le cas. Il faut aussi noter que, pour la partie est, aucun nom coréen n'apparaît ; en outre, pour l'ensemble des deux passages, les noms en langue japonaise témoignent d'une plus grande variabilité.

Après l'absence de lisibilité du détroit au niveau du B.H.I., le *U.S. Board on Geographic Names* rétablit largement son identification : le problème viendrait même plutôt de la surabondance de dénominations différentes. Le fait que le détroit ne soit pas officiellement défini et nommé par le B.H.I. explique sans doute, au moins partiellement, pourquoi les toponymes indiqués sont si nombreux. Malgré l'abondance des noms proposés, celui de « détroit de Corée », qui constitue le fondement historique de la dénomination du détroit, apparaît en position dominante. Il faut cependant voir comment les usages cartographiques intègrent ces aspects, à différents échelons.

2) Des habitudes toponymiques pragmatiques :

Les détroits internationaux sont des lieux hautement stratégiques : ce détroit, séparant le Japon et la Corée, l'est particulièrement. Les dictionnaires de géographie ne s'y trompent pas en le citant, parfois à plusieurs reprises, dans les définitions du terme « détroit » : « on se bat pour les détroits et dans les détroits », comme l'explique Roger Brunet en évoquant la bataille de Tsushima (Brunet, Ferras, Théry, 1992). En raison de la vigueur des débats opposant les deux pays au sujet du nom de la « mer du Japon » ou de la « mer de l'Est », comme l'atteste l'organisation même de ce séminaire, la question de la toponymie du détroit peut s'avérer un sujet sensible pour le secteur ; en outre, la quantité de noms employés pour désigner cet espace peut constituer un obstacle pour les relations diplomatiques.

a) Au niveau mondial, la prédominance du « détroit de Corée » :

De la même manière que le *U.S. Board on Geographic Names*, les institutions cartographiques des différents pays dans le monde ont besoin de nommer tous les espaces mondiaux pour les désigner sur leurs cartes. D'après cette liste à vocation universelle, le nom de « détroit de Corée » devrait être le plus courant, mais pas le seul employé. La consultation des dictionnaires, généraux ou géographiques, devrait permettre de renseigner sur cet aspect.

Dans la pratique, les usages restent relativement flous, et une certaine ambiguïté demeure sur la façon dont le détroit doit être nommé. En effet, dans les dictionnaires toponymiques ou plus généralement dans les dictionnaires de noms propres, c'est bien à l'entrée « Corée » que le détroit est cité : il existe plusieurs définitions pour ce nom, désignant la péninsule, la Corée du Nord et la Corée du Sud, et enfin le détroit. En principe, à l'entrée « Tsushima » se trouve seulement la description de l'île, mais sans référence au détroit dans lequel elle se trouve. La définition donnée au terme « détroit », dans les dictionnaires géographiques, est en revanche moins catégorique ; les dictionnaires généraux ne donnent pas suffisamment d'exemples concernant ce détroit pour pouvoir se rendre compte. Pour des aspects assez généraux, comme les dimensions en longueur, largeur et profondeur, les exemples cités évoquent parfois ce détroit, en le nommant « détroit de Corée » ; par contre, lorsqu'il s'agit d'éléments plus spécifiques, comme la présence d'îles au milieu ou les aspects stratégiques, le nom de « Tsushima » est plus fréquemment cité, sans que l'on sache explicitement si ce nom désigne l'île ou le détroit (Brunet, Ferras, Théry, 1992). La bataille de Tsushima de 1905 permet, à partir d'une référence historique célèbre, de désigner cet espace sans hésitation. Pourtant, le nom est cité de telle manière qu'il reste un doute : « Tsushima » se retrouve sur le même plan que d'autres noms qui, eux, désignent bien des détroits. Il est donc difficile de savoir, à la lecture de ces ouvrages, s'il n'existe qu'un nom, « détroit de Corée », ou si les noms de « détroit de Corée » et de « détroit de Tsushima » sont équivalents : les auteurs eux-mêmes ne semblent pas trancher entre ces propositions.

Les atlas reflètent à peu près cette situation, mais les observations sont moins ambiguës. En effet, la typographie permet de voir plus facilement comment sont notés les espaces terrestres et les espaces maritimes. Sur les atlas occidentaux, de façon générale, le détroit est appelé « détroit de Corée », et le nom de Tsushima ne sert qu'à désigner l'île qui se trouve au milieu. Cependant, l'ambiguïté est déplacée, mais pas effacée : il arrive fréquemment que le nom de « détroit de Corée » soit inscrit du côté ouest de Tsushima. Dès lors, il est difficile de savoir s'il s'applique uniquement à ce passage ou au détroit dans sa totalité. Dans ces cas-là, il n'y a pas nécessairement de nom du côté est, qui se trouve uniquement entre des îles japonaises, en l'occurrence Tsushima et Kyūshū : le

nom de « Corée » à l'intérieur des eaux strictement japonaises pourrait surprendre, mais le nom de « Tsushima » n'est pas forcément rajouté pour autant. Toutefois, quelques atlas, plus rares, utilisent ces toponymes multiples pour désigner le détroit, avec toutes les combinaisons possibles, pour l'ensemble du détroit et pour chacun des deux passages.

En France, l'Institut Géographique National se sert, pour sa toponymie, de la liste établie par la Commission Nationale de Toponymie. Cette commission dispose d'une nomenclature spécifique pour les espaces maritimes : celle-ci s'appuie elle-même sur le découpage proposé par le B.H.I., mais avec une traduction française, et quelques enrichissements en fonction des besoins (Commission Nationale de Toponymie, 2004). Il est précisé que cette liste ne prétend pas à l'exhaustivité, mais qu'elle doit répondre à des exigences pratiques par rapport aux différents usagers des espaces maritimes. Le détroit est ici appelé « Déroit de Corée » : ce nom correspond à l'ensemble du détroit, et aucun autre nom n'est mentionné, ni pour l'ensemble, ni pour les passages secondaires. Les cartes françaises produites par l'I.G.N. obéissent donc à cette codification. À l'échelle de la France simplement, le nom de « déroit de Corée » fait autorité dans les documents officiels.

Lorsqu'elles existent, les réglementations nationales vont dans le sens du nom de « déroit de Corée » : les résultats ne sont vraiment perceptibles que dans la production cartographique nationale officielle. Pour les autres usages, une plus grande variabilité se maintient ; malgré l'ambiguïté sur la bonne façon de désigner ce déroit, ce qui constitue une gêne sensible dans un certain nombre de textes, la compréhension n'est pas affectée. Toutefois, même si des doutes subsistent, ces incertitudes ne sont pas des enjeux politiques majeurs pour des pays non riverains : le tout est de se faire comprendre. La question se pose évidemment de façon différente pour les deux pays baignés par les eaux du déroit, qui ont certes besoin de se faire comprendre, mais aussi de s'entendre sur un nom qui convienne aux deux intéressés.

b) Les moyens employés par les pays riverains :

En raison des nécessités matérielles actuelles, il est indispensable de désamorcer toute tension au sujet de la toponymie dans cette zone, ce qui constituerait un frein aux projets de coopération économique. Compte tenu de l'aspect polémique que recouvre la toponymie maritime pour le Japon et la Corée, il est important de voir quelles sont les pratiques toponymiques actuelles.

Dénominations employées par le Japon et la Corée :

	Toponymie japonaise.	Toponymie coréenne.
Ensemble du détroit.	Détroit de Tsushima.	Détroit de Corée. Mer du Sud.
Passage ouest.	Chenal Ouest. Chenal Ouest de Tsushima. Détroit de Corée.	Chenal Ouest.
Passage est.	Chenal Est. Chenal Est de Tsushima. Détroit de Tsushima.	Chenal Est.

Au niveau des usages nationaux, chaque pays adopte une toponymie faisant référence à son propre territoire. Côté japonais, l'île de Tsushima sert logiquement de base à l'identification du détroit. L'ensemble du détroit est systématiquement appelé « détroit de Tsushima », et les passages de part et d'autre sont appelés « chenal Ouest » et « chenal Est » par rapport à ce nom d'ensemble. Il arrive que le passage ouest soit appelé « détroit de Corée » aussi, sans pour autant que le nom générique de « détroit de Tsushima » ne se limite au passage est ; en outre, lorsque le nom de « détroit de Corée » est employé, il est généralement mis entre parenthèses, après « chenal Ouest de Tsushima ». Côté coréen, en revanche, le nom de l'île de Tsushima n'est pas employé pour désigner le détroit. L'ensemble du détroit est en principe appelé « détroit de Corée », et les deux passages « chenal Ouest » et « chenal Est », là aussi par rapport au détroit dans sa totalité. Il faut d'ailleurs noter que la distinction entre ces deux passages est moins fréquente que sur les cartes japonaises : il est certain que le fait de mentionner ces deux passages séparément donne davantage d'importance à l'île japonaise de Tsushima, d'où peut-être une attitude différente des deux pays à ce sujet. Il arrive toutefois, sur les cartes coréennes représentant uniquement la péninsule coréenne, que le nom de « mer du Sud » soit inscrit à la place du détroit : ce changement, à la fois dans la terminologie et dans la nomenclature, peut surprendre, mais il s'explique sans doute par l'échelle de ces documents. Dans tous les cas, le principal élément remarquable est la totale divergence de point de vue entre le Japon et la Corée au sujet du nom donné à ce détroit, quelle que soit l'échelle envisagée : plusieurs noms sont employés par les organismes cartographiques de chaque pays, mais aucun accord entre les deux n'apparaît.

Or, actuellement, des projets économiques d'importance sont en cours dans le secteur. La région de la mer Jaune est en effet le lieu d'initiatives dans plusieurs domaines, associant une partie du Japon, de la Corée du Sud et de la Chine. En particulier, les villes

sont le moteur économique régional, et la base des opérations de coopération entre les pays. La Conférence des Villes de la Mer Jaune réunit dix villes dans la construction d'une politique commune de développement : Fukuoka, Kitakyūshū et Shimonoseki pour le Japon ; Pusan, Incheon et Ulsan pour la Corée ; Dalian, Qingdao, Tianjin et Yantai pour la Chine (Collectif, 2005). Le détroit apparaît ainsi comme une zone névralgique, concentrant sur ses seules rives les trois villes japonaises et la ville coréenne de Pusan. À l'heure actuelle, quatre domaines font l'objet d'efforts particuliers de coopération entre les pays, et plus particulièrement autour du détroit : en effet, les échanges entre la Corée et le Japon semblent plus intenses que ceux avec la Chine, pour l'instant. Ces quatre secteurs d'activité sont l'innovation, l'environnement, la logistique et le tourisme. Il est prévu d'élargir ces compétences à d'autres domaines à l'avenir.

Dans chacun de ces domaines, les contacts autour du détroit ont un rôle structurant évident. En particulier, la logistique imprime sa marque très clairement sur l'organisation régionale. Il faut noter que les villes participant au projet sont toutes des ports internationaux, d'importance régionale, voire mondiale : côté japonais, Hakata, le port de Fukuoka, a pris le relais de Kitakyūshū parmi les grands ports japonais, et l'ensemble Shimonoseki-Kitakyūshū-Fukuoka constitue une façade portuaire majeure (Michoudet, Pelletier, 2004) ; en face, le port de Pusan est le troisième port à conteneurs mondial (Ducruet, Frémont, 2004). Compte tenu de la conteneurisation, seuls les ports ayant un potentiel suffisant peuvent se maintenir à un niveau international ; en raison de l'essor économique de l'Asie orientale, avec la Chine, cette région, au contact de l'Asie orientale continentale et du Japon, est stratégique : ces deux éléments aboutissent à la concentration des échanges sur l'axe Fukuoka-Pusan. L'évolution actuelle est en effet favorable à ces deux ports, au détriment des autres, nombreux mais plus petits, de la région. Le transport aérien, quant à lui, est plutôt en faveur de Incheon, nœud mondial, et de Fukuoka, pour la zone Asie-Pacifique. Plus généralement, les transports et l'ensemble des relations économiques entre le Japon et la Corée autour du détroit sont l'objet de l'attention de ces deux pays : des études communes ont été réalisées à ce titre, afin d'accroître les échanges. Les ouvrages ainsi publiés, en japonais et en coréen, ont donc besoin de faire référence au détroit, qui est le support de ces échanges. Ils le mentionnent en effet, par nécessité, mais sans lui donner de nom : il s'agit simplement du « Détroit » (Japan, Republic of Korea, 2004). Certes, il s'agit d'ouvrages spécialisés, et conçus conjointement par les deux pays, donc il n'y a pas d'ambiguïté possible sur l'espace ainsi désigné : le seul terme de « détroit » suffit à se faire comprendre.

Toutefois, cet usage est répandu plus largement qu'il n'y paraît. Dans le domaine du tourisme, qui est présenté là aussi comme un des points forts pour les échanges dans la région, les publications sont révélatrices. Des prospectus de promotion touristique, publiés par les préfectures riveraines du détroit en japonais, en coréen et en anglais, et

donc destinés à un large public, vantent les voyages sur les rives du détroit, avec des visites de part et d'autre : le détroit est cette fois désigné sous le nom de « Korea-Japan Channel » (Busan, Jeollanam, Gyeongsangnam, Jeju, Yamaguchi, Fukuoka, Saga, Nagasaki, 2005). L'appellation est plus précise, sans doute en raison du public auquel s'adresse ce type d'information, mais ne tranche pas, là non plus, entre les différents toponymes proposés jusqu'alors. Les noms des deux pays sont placés sur un pied d'égalité, mais le nom de Tsushima n'est pas cité : il s'agit donc simplement d'une indication topographique, signifiant que le détroit sépare la péninsule coréenne de l'archipel japonais, mais sans référence aux toponymes vus précédemment. La logique est ici différente, et les objectifs aussi. Lorsque le besoin de collaboration économique devient la priorité, les deux pays parviennent à un consensus. Certes, la méthode paraît un peu artificielle, puisque chaque pays fait abstraction de ses propres habitudes toponymiques, mais ce compromis permet d'éviter des tensions inutiles.

Le Japon et la Corée ont donc ici adopté une attitude pragmatique : le fait de fermer les yeux sur le nom du détroit, ou au contraire d'accepter au niveau international un nom qui n'est pas aussi avantageux, pour chaque pays pris individuellement, que le nom utilisé au niveau national seulement, est peut-être le signe que, dans la pratique, les problèmes liés à la toponymie ne sont pas insolubles. Les deux options, l'absence de nom ou un nom partagé, peuvent donc constituer des solutions efficaces.

CONCLUSION :

Il semble difficile pour l'heure de parler de standardisation au sujet du nom du détroit entre la Corée et le Japon. En outre, aucun nom n'apparaît comme étant véritablement le nom officiel du détroit. Le nom de « détroit de Corée » est certes dominant, mais il n'est pas le seul utilisé, et le nom de « détroit de Tsushima » permet lui aussi, avec autant d'efficacité, de désigner ce même espace. Le nom de « détroit de Corée » doit sans doute sa position prépondérante au contexte historique dans lequel il a été établi, mais, plutôt qu'un nom officiel, il semble plus correct de parler de nom d'usage : il s'est en effet imposé par l'habitude, sur le long terme, et non par des décisions officielles internationales.

Ce flou au niveau officiel quant à la dénomination du détroit ne constitue pas un handicap ; c'est peut-être même au contraire un atout, puisqu'il permet une certaine souplesse d'utilisation. Au niveau international, si les cartes parlent principalement de « détroit de Corée », le nom de « détroit de Tsushima » est parfaitement compris lui aussi. Au niveau local, chaque pays peut ainsi utiliser de son côté le toponyme qui lui convient, « détroit de Corée » en Corée et « détroit de Tsushima » au Japon : cela n'empêche pas,

finalement, aux deux pays de s'entendre, avec une désignation commune, en l'occurrence le « détroit », quand des projets économiques et politiques l'exigent. Cette mouvance toponymique est peut-être l'élément qui permet d'éviter une crise telle que celle qui concerne la mer juste au nord : le climat de consensus et de coopération qui règne autour du détroit, notamment par le biais de la toponymie, pourrait ainsi s'ériger en modèle régional...

Liste des cartes utilisées avec référence bibliographique ou cote à la BnF :

N.B. : les cartes sont ici présentées dans l'ordre chronologique ; lorsque la date n'est pas connue, le classement a été réalisé à partir de différents éléments connexes (auteur, influences, etc.).

Carte 1 : Jodocus Hondius, Asiae Nova Descriptio, 1602. (GeD8033.)

Carte 2 : Luís Teixeira, Abraham Ortelius, Iaponiae Insulae Descriptio, *Theatrum Orbis Terrarum*, 1603. (RésGeDD250 (110).)

Carte 3 : Willem-Janszoon Blaeu, Asia, 1608. (GeC4930.)

Carte 4 : Claes-Jansz Visscher, Asia, 1608. (GeD11873.)

Carte 5 : António-Francisco Cardim, Iaponiae Nova et Accurata Descriptio, 1612. (GeDD2987 (7438).)

Carte 6 : Gerhard Mercator, De-La-Popelinière, Iapon ou Iapan Isle, *Atlas Minor*, 1613. (GeFF9678 (615).)

Carte 7 : Jodocus Hondius, Asia Recens Summa Cura Delineata, 1623. (GeD7969.)

Carte 8 : George Humble, Asia with the Islands Adioyning Described, the Atire of the People, and Townes of Importance, 1626. (GeD22031.)

Carte 9 : Joan Jansson, Nova et Accurata Iaponiae Terrae Esonis ac Insularum Adjacentium, 1630. (GeD8733.)

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

Carte 11 : Robert Dudley, Asia Carta, 1646. (GeFcarte13048.)

Carte 12 : Philippe Briet, Royaume du Iapon, 1650. (GeD8732.)

Carte 13 : Nicolas Sanson-D'Abbeville, Asie, 1650. (GeDD2987 (6459).)

Carte 14 : Vincenzo-Maria Coronelli, Asia, sans date. (GeC7999 (2).)

Carte 15 : Martino Martini, Iaponia Regnum, *Novus Atlas Chinensis*, 1655. (GeDD1185 (17).)

- Carte 16** : Sans auteur, Imperii Sinarum Nova Descriptio, sans date. (GeDD1210 (1).)
- Carte 17** : Nicolas Sanson-D'Abbeville, La Chine Royaume, 1656. (GeDD2641 (15).)
- Carte 18** : Joan Blaeu, Asiae Descriptio Novissima, 1659. (GeDD5106.)
- Carte 19** : Nicolas-Joan Visscher, Asia, sans date. (GeDD5111.)
- Carte 20** : Willem Blaeu, Asia Noviter Delineata, 1662. (GeDD4796 (28).)
- Carte 21** : Guillaume Sanson-D'Abbeville, Asia Vetus, 1667. (GeDD2687 (49).)
- Carte 22** : Guillaume Sanson-D'Abbeville, L'Asie, 1669. (GeDD2987 (6460).)
- Carte 23** : Willem Blaeu, Totius Asiae Nova et Exacta Tabula, 1670. (GeC7991.)
- Carte 24** : Jean-Baptiste Tavernier, Carte des Isles du Japon, 1679. (GeDD2987 (7445).)
- Carte 25** : Giacomo Cantelli-Da-Vignola, Il Regno della China, 1682. (GeAFport192 (4851).)
- Carte 26** : Nicolas De-Fer, L'Asie, 1696. (GeDD2987B (6472).)
- Carte 27** : John Thornton, sans titre, 1699. (SHMport181 (4).)
- Carte 28** : Sans auteur, sans titre, sans date. (SHMport184 (11).)
- Carte 29** : George Psalmanazar, Carte du Japon, 1705. (GeDD2987 (7433).)
- Carte 30** : Guillaume Delisle, Carte des Indes et de la Chine, 1705. (GeDD2987 (6808).)
- Carte 31** : Henselius, Asia Polyglotta, 1710. (GeDD2987 (123).)
- Carte 32** : Adrien Reland, Le Japon Divisé en Soissante et Six Provinces, 1716. (GeDD2987 (7437).)
- Carte 33** : Abraham Maas, Nieüwe Kaarte van de Oostkusten van Groot Tartarië, 1727. (GeB2369.)
- Carte 34** : Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville, Carte Générale de la Tartarie Chinoise, 1732. (GeDD2987 (7270).)
- Carte 35** : Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville, Carte la plus Générale et qui Comprend la Chine, la Tartarie Chinoise, et le Thibet, 1734. (RésGeDD2035 (1).)
- Carte 36** : Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville, sans titre, sans date. (GeD10855.)
- Carte 37** : Jacques-Nicolas Bellin, Carte de l'Empire du Japon, 1735. (GeDD2987 (7441).)
- Carte 38** : Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville, sans titre, *Description de la Chine*, Jean-Baptiste Du-Halde (dir.), 1737. (GeDD2987 (7444).)
- Carte 39** : Sans auteur, Carte du Royaume de Kau-Li ou Corée, sans date. (GeDD2987 (7320).)
- Carte 40** : Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville, Royaume de Corée, sans date. (GeD10853.)
- Carte 41** : Jean-Baptiste Bourguignon-D'Anville, Carte de la Corée, sans date. (GeD10854.)
- Carte 42** : Antoine Gaubil, Deuxième Carte Manuscrite du Royaume et des Isles Dépendantes de Lieoukieou en Chine, 1752. (GeD16749.)

Carte 43 : Philippe Buache, Carte du Royaume et des Isles de Lieou-Kieou, 1754. (GeD10055.)

Carte 44 : Jean-Denis Janvier, Longchamps, L'Asie Divisée en tous ses États, 1754. (GeB6940.)

Carte 45 : Gilles Robert-De-Vaugondy, Didier Robert-De-Vaugondy, L'Empire de la Chine, 1757. (GeDD282 (93-81).)

Carte 46 : Jacques-Nicolas Bellin, L'Asie, Petit Atlas Maritime, 1764. (GeFF4695 (tomeIII) (2).)

Carte 47 : Jacques-Nicolas Bellin, Carte de l'Empire du Japon, Petit Atlas Maritime, 1764. (GeDD2987 (7442).)

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

Carte 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.

Carte 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.

Carte 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.

Carte 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.

Carte 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 Boubole et l'Astrolabe dans les Années 1785, 86, 87 et 88, Atlas du Voyage de Lapérouse, L. Aubert (dir.), sans date.

Carte 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 Boubole et l'Astrolabe, Atlas du Voyage de Lapérouse, 1787. (GeBB3vol66 (2) (n° 557).)

Carte 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 Boufole et l'Astrolabe, Atlas du Voyage de Lapérouse, 1787. (GeCC1216 (44).)

Carte 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 Boufole et l'Astrolabe, depuis leur Départ de Manille jusqu'à leur Arrivée au Kamtschatka, Atlas du Voyage de Lapérouse, 1787. (GeBB3vol66 (4) (n° 558).)

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

Carte 58 : Sans auteur, Carte du Japon pour le Voyage de Krusenstern, 1805. (GeD16359.)

Carte 59 : William-Robert Broughton, Carte de la Côte Nord-Est de l'Asie et des Îles du Japon, 1807. (GeFF7421 (1).)

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

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

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

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

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

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

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

Carte 67 : P.-F. Zegelbert, Kaart van Japan, 1859. (GeSH19^eport178div1 (18).)

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

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

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

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

Carte 72 : Sans auteur, Corea, 1894. (GeC2055.)

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

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

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

Carte 76 : Sans auteur, Корея [Corée], 1900. (GeC3372.)

BIBLIOGRAPHIE :

- 🌐 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.
- 🌐 BROC 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.
- 🌐 BUSAN METROPOLITAN CITY, JEOLLANAM-DO, GYEONGSANGNAM-DO, JEJU-DO, YAMAGUCHI PREFECTURE, FUKUOKA PREFECTURE, SAGA PREFECTURE, NAGASAKI PREFECTURE, *The Korea-Japan Channel. A Coastal Journey*, Tourist Guide, Corée & Japon, 2005, 34 p.
- 🌐 CAMPBELL Tony, « Japan. European Printed Maps to 1800 », *The Map Collectors' Circle*, STOCKWELL Robert (dir.), n° 36, Volume IV, Londres, 1967, 22 p.
- 🌐 CARLETON Chris-M., COOK Peter-J. (dir.), *Continental Shelf Limits. The Scientific and Legal Interface*, Oxford University Press, Oxford, 2000, 364 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.
- 🌐 CHENUET Gérard, *Le Monde. Atlas Universel. Édition du Millénaire*, Sélection du Reader's Digest-Le Monde, Paris, 2000, 290 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 IV, Imprimerie de la République, Paris, 1799, 154 p.
- 🌐 COLLECTIF, *Nihon Chimei Chizu-Kan [Atlas Toponymique du Japon]*, Shōgakukan, Tōkyō, 2002, 592 p.

- 🌐 COLLECTIF, *City Conference News. Pan Yellow Sea*, n° 9, Pan Yellow Sea City Conference Secretariat, Kitakyūshū & Shimonoseki, 2005, 10 p.
- 🌐 COMMISSION NATIONALE DE TOPONYMIE, *Pays et Capitales du Monde. Nomenclature des Espaces Maritimes au 01.01.2004*, Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, International Hydrographic Organization, Commission de Toponymie de l'IGN, Institut National de la Statistique et des Études Économiques, Paris, 2004, 14 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, 316 p.
- 🌐 DE-BROSSARD Maurice, DUNMORE John, *Le Voyage de Lapérouse. 1785-1788. Récits et Documents Originaux*, Tome II, Imprimerie Nationale, Voyages et Découvertes, Paris, 1985b, 514 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.
- 🌐 DUCRUET César, FRÉMONT Antoine, « Logiques Réticulaires et Territoriales au sein de la Ville Portuaire : le Cas de Busan en Corée du Sud », *L'Espace Géographique*, Volume 3, n° 4, Paris, 2004, pp. 193-210.
- 🌐 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.
- 🌐 INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION, *Limits of Oceans and Seas*, Special Publication n° 23, 3rd Edition, Imprimerie Monégasque, Monte-Carlo, 42 p.
- 🌐 JACOB Christian, *L'Empire des Cartes. Approche Théorique de la Cartographie à travers l'Histoire*, Bibliothèque Albin Michel Histoire, Paris, 1992, 540 p.
- 🌐 JACOB Yves, *L'Énigme Lapérouse*, Tallandier, Raconter l'Histoire, Paris, 2000, 296 p.
- 🌐 JAPAN, REPUBLIC OF KOREA, *Kaikyō-Ken Kenkyū [Les Études du Détroit]*, n° 4, Nikkan Kaikyō-Ken Kenkyū Kikan Kyōgikai, Saga & Pusan, 2004, 202 p.
- 🌐 KISH Georges, *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.), Association Lapérouse Albi, Rabastens, 1988, pp. 397-399.
- 🌐 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, 197 p.

🌐 MICHOUDET Cécile, PELLETIER Philippe, « Des Mers de Chine à la Mer du Japon : un Déroit sous Influences Nippo-Coréennes », *Cahiers de Géographie du Québec*, Volume 48, n° 135, *Les Déroits Maritimes*, Québec, 2004, pp. 335-356.

🌐 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, 158 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.

🌐 PELLETIER Monique, *À la Découverte de la Terre. Dix Siècles de Cartographie. Trésors du Département des Cartes et Plans*, Bibliothèque Nationale, Paris, 1979, 122 p.

🌐 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.), 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, 400 p.
- 🌐 PELLETIER Philippe, « Tumulte des Flots entre Japon et Corée. À propos de la Dénomination de la « Mer du Japon » », *Annales de Géographie*, 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, *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 & 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.