



**HAL**  
open science

## Vancouver

Hervé Dumez

► **To cite this version:**

| Hervé Dumez. Vancouver. Le Libellio d'AEGIS, 2010, 6 (1), pp.53-60. hal-00546134

**HAL Id: hal-00546134**

**<https://hal.science/hal-00546134>**

Submitted on 20 Dec 2011

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Dumez Hervé (2010) "Vancouver", *Le Libellio d'Aegis*, volume 6, n° 1, printemps, pp. 53-60

---

### Sommaire

**1**

L'organisation en dehors des organisations, ou l'organisation incomplète  
*G. Ahrne & N. Brunsson*

**20**

Qu'est-ce qu'une thèse et comment la diriger ?  
Intervention d '*A. Noël*

**25**

Débat  
Notes prises par *H. Dumez*

**28**

L'économie de la gratuité  
*J. Baudinaud*

**36**

Complexité organisationnelle et responsabilité :  
que nous apprend Gunther Teubner  
*J. Bastianutti*

**53**

Vancouver  
*H. Dumez*

**61**

Filmer le travail

Les autres articles de ce numéro & des numéros antérieurs sont téléchargeables à l'adresse :

<http://erg.polytechnique.fr/v2/aegis.html#libellio>

---

## Vancouver<sup>1</sup>

### To a traveller

Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, la totalité des mers du globe a été explorée. La carte du monde est établie. Reste pourtant une seule inconnue : le nord ouest de la côte américaine, et une question majeure : existe-t-il un détroit permettant de passer d'une côte à l'autre du continent nord-américain et d'éviter ainsi d'avoir à passer le Cap Horn pour entrer dans le Pacifique ?

Deux indices laissent à penser que tel est bien le cas. Le récit d'un explorateur grec, Juan de Fuca, qui a parlé d'une grande passe dans laquelle il aurait pénétré et navigué durant vingt-et-un jours sans en avoir trouvé le fond, et une lettre de l'amiral de Nouvelle Espagne et Prince du Chili, de Fonte, dans laquelle il affirme être entré, en 1640, par 53 degrés de latitude nord, dans l'embouchure d'une rivière, qui l'a conduit à un lac, lequel l'a conduit à une nouvelle rivière, et ce jusqu'à ce qu'il soit ressorti dans l'océan Atlantique.

Beaucoup doutent de ces deux récits. Pourtant, comme il semble scientifiquement établi à l'époque que l'eau de mer ne gèle pas, l'interrogation demeure.

Les Espagnols, qui revendiquent la souveraineté sur cette côte au nom d'une bulle papale datant de 1493, lancent plusieurs expéditions depuis Monterey et leur dernier comptoir au nord, San Francisco. En 1775, sur le *Sonora*, une goélette d'à peine 27 pieds de long, Juan Francisco de la Bodega y Quadra remonte jusqu'en Alaska mais sans trouver le passage.

La couronne britannique, dont les navires sillonnent et contrôlent les mers, se préoccupe elle aussi du problème. En 1775, le parlement offre une récompense de 20.000 livres aux hommes qui le trouveraient.



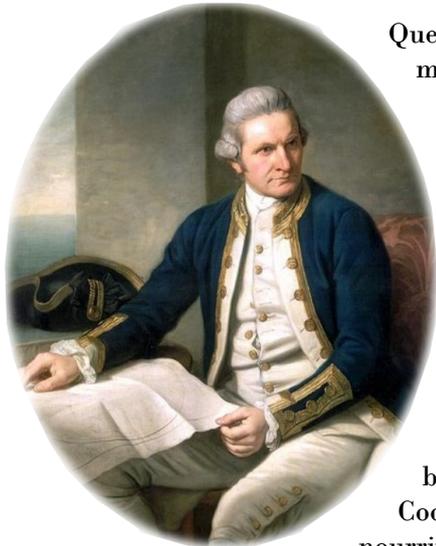
Un soir d'hiver du début 1776, trois lords de l'Amirauté dînent avec James Cook.

C'est le plus grand navigateur de son temps. Des années auparavant, il a commencé l'exploration côté est, passant sous le feu des canons français pour remonter le Saint-Laurent, cherchant ensuite plus haut encore, au niveau du Labrador. Il vient d'établir, lors de son précédent voyage, l'existence d'un continent dont on soupçonnait l'existence sans l'avoir jamais vu, l'Antarctique. En janvier 1774, il est en effet descendu jusqu'au 71° de latitude sud. Au moment où, faisant face à une effrayante barrière de glace, le HMS *Resolution* a viré de bord, un jeune officier-cadet de 16 ans, George Vancouver, s'est élancé sur le mât de Beupré, à l'extrémité de la proue, suspendu dans le vide et le froid, et, lançant en l'air sa casquette, s'est écrié :

“*Ne plus ultra.*” Aucun homme n’était allé aussi loin au sud de la planète auparavant.

Au retour, ils ont frôlé, au sens propre, le naufrage. Alors que le *Resolution* louvoie au milieu des glaces, cherchant à s’échapper, un soir à l’heure où l’équipage dîne sous le pont, l’officier de quart a en effet pris la décision aberrante de passer sous le vent d’un énorme iceberg. Toutes voiles fageyantes, manquant de l’élan nécessaire, le navire s’est mis à dériver vers les terribles arêtes. Cook, alerté, monte sur le pont, envoie des marins faire pivoter les vergues qui déjà crissent au contact de la glace, en aligne d’autres sur les plats-bords et leur ordonne d’amortir le choc avec des rames. Il fut sourd et sombre sous la coque, mais le vaisseau passa. Sains et saufs, ils ont touché l’île de Whight le 29 juillet 1775.

A son retour, Cook a été nommé directeur de l’hôpital militaire de Greenwich, poste rémunérateur. La Royal Society l’a élu membre et lui a décerné sa médaille d’or. Marié, père de trois enfants, il semble en avoir fini avec la mer. Un peu en aval pourtant, sur la Tamise, des charpentiers de marine réparent et accastillent le *Resolution*.



Capitaine James Cook  
1728 - 1776

Que s’est-il dit au cours de ce dîner ? Nul ne le sait. Mais le lendemain même, Cook est nommé commandant de la nouvelle expédition.

Le 12 juillet 1776, le *Resolution* et le *Discovery* quittent Plymouth pour Bonne-Espérance, la Nouvelle-Zélande, puis Tahiti.

En janvier 1778, Cook découvre, au milieu de cet océan immense et que l’on croit vide, des îles qu’il nomme Sandwich<sup>2</sup>. Cela signifie que ses navires pourront revenir pour y passer l’hiver, y trouver de la nourriture, de l’eau et du bois pour réparer. À l’aube du 1er février 1778, il reprend la mer. Le voyage, long et angoissant, dure plus d’un mois. Le 7 mars, pour la première fois de leur vie, les hommes d’équipage aperçoivent la côte nord-ouest de l’Amérique, au niveau de l’actuel Oregon, pays de collines boisées, sans port naturel. En l’absence de repère et de carte fiable,

Cook décide de mettre cap au sud pour trouver un abri et de la nourriture. Le 21 mars, après quelques jours de halte, le *Resolution* et le *Discovery* commencent leur exploration vers le Nord. Cook ne croit pas plus aux dires de de Fuca qu’en ceux de de Fonte. Ironie des éléments, des vents contraires et la brume l’empêchent d’apercevoir la passe de de Fuca et drossent les navires à la côte un peu plus haut. Alors qu’ils entrent dans une baie, qu’ils nommeront Friendly Cove, des canoës les entourent. Les Indiens, des Nootkas<sup>3</sup>, chantent de sombres chants. Les marins des deux navires répondent par des airs de fifre et de tambour. Le commerce commence aussitôt : fourrure de loutre de mer contre petits objets de métal. À terre, une brasserie portative est installée, qui produira bientôt de la petite bière à base de graines de sapins. Il s’agit de combattre le scorbut.

L’Amirauté est persuadée que si un passage existe, il doit se situer au nord du 65e degré de latitude, puisqu’aucun passage n’a été reconnu au sud de cette latitude côté est du continent. Cook a donc surtout pour mission d’explorer la côte au-dessus de cette ligne. Après des jours de mer, plusieurs tempêtes essuyées, une passe s’ouvre. Les navires s’y enfoncent. Le voyage continue sur plus de deux cents miles. Mais l’eau est devenue douce : c’est une rivière. Le désappointement succède aux espoirs

accumulés. Cook donne l'ordre de faire demi-tour, sans avoir pris la peine de faire explorer par ses canots le cours supérieur du fleuve.

Ils iront jusqu'en Alaska où Cook acquiert la conviction –sans que le fait soit encore démontré– que l'eau de mer peut geler. Il donne l'ordre du retour. Il est désormais persuadé que le passage n'existe pas.

Aux îles Sandwich, les choses tournent mal. Les besoins des navires et de leurs équipages sont importants. Les indigènes s'inquiètent et s'irritent des prélèvements de nourriture. Cook, qui a toujours manifesté un grand sang-froid, un constant souci d'ouverture, une volonté patiente de négociation, Cook en qui les indigènes ont cru voir leur dieu Lono, est finalement assassiné et son corps découpé en morceaux.

Orphelins, le *Resolution* et le *Discovery* repartent vers la Chine.

À Macao, l'histoire prend une nouvelle tournure. Les marins anglais s'aperçoivent que les fourrures y sont recherchées et se font une fortune avec la vente des peaux de loutre du pays Nootka. Une partie des équipages déserte pour se lancer dans ce commerce.

Les deux navires retrouvent l'Angleterre le 4 octobre 1780, quatre ans et trois mois après leur départ. La nouvelle de la mort de Cook, passant par la Sibérie, les a précédés de dix mois.



Sur la côte ouest viennent désormais aborder les navires des demi-flibustiers venus de Chine à la recherche de fourrures. C'est une sorte de ruée. L'un d'eux, John Meares, ex-officier de la Royal Navy, construit une cabane sur la terre des Nootkas. Les Espagnols commencent à s'intéresser plus sérieusement à cette partie nord de la côte et, chassant John Meares, implantent un comptoir sur place. L'Anglais retourne à Londres et expose devant le parlement sa version –très personnelle– des événements. Espagne et Angleterre se trouvent au bord de la guerre, avant de trouver un accord. Le traité stipule que les deux pays auront un accès égal à la côte située au nord de la Californie.

À Londres, le travail de Cook est critiqué pour son manque de rigueur : des convictions, des impressions, mais nulle certitude. Il y a bien présomption que le passage n'existe pas, mais la démonstration manque toujours.



Tout est à refaire. Le parlement maintient sa prime et l'Amirauté arme deux navires : le HMS *Discovery*, 330 tonneaux et 100 hommes d'équipage, et le HMS *Chatham*, 120 tonneaux pour un équipage de 45 hommes. Le commandant en chef de l'expédition est le *captain* George Vancouver R.N.

Il a embarqué à quinze ans sur le *Resolution* en tant qu'officier-cadet. Il a été formé par l'astronome du bord, William Wales, et par Cook lui-même à qui il voue une admiration et un respect sans bornes. A son retour en Angleterre, il a passé son examen de lieutenant, puis a servi dans les mers du sud sur le *Flame*, vaisseau de 74 canons. Il a participé aux combats qui ont défait la flotte française de de Grasse. Parce que son maître ne l'a pas trouvé, lui-même ne croit pas à l'existence du passage. Sa mission officielle est triple : trouver la passe si elle existe, reconnaître la côte, et réinstaller la souveraineté de la couronne britannique sur les anciennes possessions de John Meares. Il s'est lui-même fixé une mission plus personnelle : restaurer l'honneur de James Cook, terni par son échec. Il sera le seul explorateur à partir au bout du monde en espérant ne rien découvrir.

Le 1er avril 1791, l'expédition quitte Falmouth.

A Tahiti, Vancouver retrouve le jeune prince indigène auquel il s'était lié lors du voyage de Cook et qui est devenu entre-temps le roi Pomurey.

Sept semaines de traversée, et ils revoient les îles Sandwich, secouées par de terribles guerres tribales. Puis c'est le départ.

Pendant la traversée, Vancouver s'enferme dans sa cabine, des heures durant, face à ses cartes. Elles marquent la passe de de Fuca et celle de de Fonte, complétées des relevés opérés par Cook, mélange de réel plus ou moins précis et de vides comblés sur la foi de récits imaginaires. L'une d'entre elles vient de John Meares. Elle se démarque des autres par une étrangeté. Il y est en effet indiqué qu'un navire américain, le *Washington*, serait entré dans une passe, au sud des îles Queen Charlotte, pour ressortir plus bas dans l'océan par la passe de de Fuca.



Carte dressée par Juan Francisco de la Bodega y Quadra après la rencontre avec Vancouver. Les contours marron sont ceux relevés par les navires espagnols et les contours en rouge sont ceux relevés par Vancouver

Les deux navires aperçoivent la côte par 39°17' de latitude, à cent miles au nord de San Francisco et commencent à remonter. Le dimanche 29 avril 1792 au matin, dans l'embouchure d'une rivière, ils se trouvent face à un navire américain<sup>4</sup>. Vancouver lui demande de stopper, et envoie deux officiers à bord. Surprise : le capitaine du *Columbia* se trouve être le *captain* Gray qui, des années auparavant, commandait le *Washington*. Il explique que Meares a fabulé : les Américains sont bien entrés dans la passe de de Fuca mais, ayant parcouru cinquante miles environ, ils ont retrouvé l'océan par où ils étaient entrés. Des indiens, croisés en chemin, leur ont expliqué que la passe remontait loin au nord, mais peut-on leur faire confiance ?

Le *Discovery* et le *Chatham* lèvent aussitôt l'ancre, contournent Cap Flattery et entrent enfin dans la passe de de Fuca au soir de ce même dimanche.

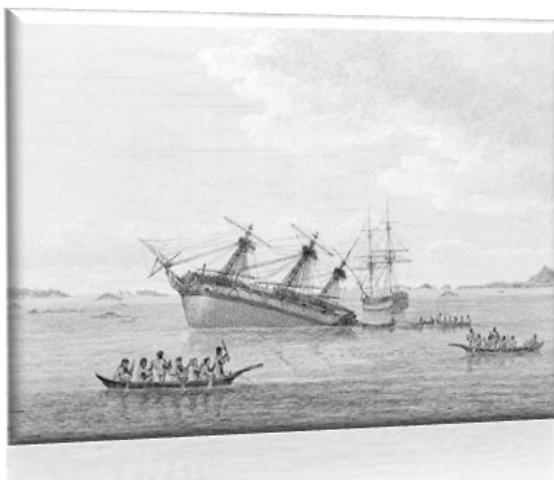
Quelques jours plus tard, ils mouillent dans une baie qu'ils nomment Port Discovery. Vancouver a décidé d'explorer la moindre parcelle de côte du 30° au 60° de latitude nord. La

méthode est simple : à la première baie rencontrée, un des deux navires jette l'ancre. L'autre continue jusqu'à la suivante et s'ancre à son tour. Les canots sont mis à la mer et chacun se voit attribuer une ouverture de la côte à explorer. Vancouver leur a donné l'ordre de prendre systématiquement à droite lorsqu'ils se trouveront à une bifurcation. Ainsi, aucun pouce de côte ne restera ignoré. Les cartes sont établies au fur et à mesure de la progression. La méthode sera appliquée avec toute la rigueur obsessionnelle possible.

Simplement, Vancouver et ses hommes n'ont pas idée de la difficulté d'une telle tâche, quasiment surhumaine, sur une côte aussi découpée. Chaque détail sera pourtant relevé et nommé. Un jour, les hommes rameront pendant dix heures et demi d'affilée. Il apparaît rapidement qu'il faudra plusieurs campagnes d'exploration, donc plusieurs années pour venir à bout du travail entrepris. A chaque fois, au fil de l'écoulement des jours, l'espoir grandit d'avoir enfin trouvé le passage et d'avoir décroché la prime. A chaque fois, la déception est terrible pour les hommes, et le retour sinistre. Et les cartes se remplissent, inexorablement, désespérantes dans leur précision. Mais Vancouver, quant à lui, se rassure de ne rien découvrir.

Généralement, il prend lui-même le commandement de la yole : six avirons, un mât à voiles carrées et un foc. Mr. Johnstone prend le cutter et Mr. Puget le launch. Aucune de ces embarcations n'est pontée : ils resteront donc exposés aux intempéries, de jour comme de nuit. Mr. Broughton garde les navires. La première baie porte le nom de Townshend, l'officier qui avait pris le commandement de l'armée anglaise après la mort du général Wolfe, lors du combat pour Québec. Puget donne ensuite son nom à la suivante<sup>5</sup>. Tout était mobilisé, en effet, pour nommer les lieux découverts : les officiers de l'expédition (Broughton, Johnstone, Mudge, etc.), les amis (Townshend, Burrard ou Rainier) et les Lords de l'Amirauté (Hood). Au total, plus de quatre cents noms.

Plus d'un mois après l'entrée dans la passe de de Fuca, les canots entrent dans un nouveau bras de mer. Ils sont accompagnés par des canoës. L'impression est oppressante. Pas un chant d'oiseau, pas d'autre bruit, de loin en loin, que celui, assourdissant, d'immenses cascades chutant en gerbes éployées dans la mer. D'énormes montagnes s'élèvent, abruptes, du rivage jusqu'aux nuages, y perdant leurs sommets. Brumes et froidure. Ils rament onze jours pour en faire le tour et en dresser la carte, couvrant plus de cinq cents kilomètres, alors qu'ils ne disposaient que de sept jours de ravitaillement. Affamés, épuisés, ils remontent vers Burrard Inlet<sup>6</sup> au matin du vendredi 22 juin 1792 lorsqu'ils aperçoivent les deux navires. Vancouver entre dans une rage froide, pensant que Broughton a enfreint ses ordres et fait avancer le *Discovery* et le *Chatham*. Mais se rapprochant, il passe de la colère à l'abattement – « *no small degree of mortification* », écrit-il avec son sens tout britannique de la litote. Il s'agit de deux goélettes espagnoles, le *Mexicana*, capitaine Dioniso Alcalà Galiano, et le *Sutil*, capitaine Gayetano Valdès y Florès. Les officiers de sa majesté très catholique leur servent un déjeuner qui leur permet de se restaurer. Ils leur montrent leurs cartes, dressées l'année précédente par Jose Maria Narvaez sur le *Santa Saturnina*. Chaque coin de la côte est nommé à l'espagnole. On servait du vin sur les navires du roi d'Espagne, et les deux capitaines étaient jeunes, gais, et pleins d'entrain. Dans ce lieu oppressant, de silence et d'escarpement, l'accueil des Espagnols surprit et réchauffa les Anglais<sup>7</sup>. Aucun homme de Vancouver ne parlait l'Espagnol, mais Galiano parlait un peu l'Anglais. L'exploration continua de concert, forces unies. Les navires étant ancrés à Desolation Sound, les canots furent mis à l'eau. Vancouver était resté à bord. L'absence prolongée de ses hommes l'angoissait : tout pouvait arriver, brusques rapides ou attaque soudaine des Indiens. Organiser une expédition de secours dans cette côte découpée prendrait des jours et risquerait



Le *Discovery* échoué

de mettre en péril l'expédition tout entière. Ce fut à Johnstone que revint la découverte. Six jours après avoir donné les premiers coups de rame, à cent vingt miles au nord des navires, les provisions épuisées, les hommes du canot aperçurent l'océan. Le 12 juillet, à deux heures du matin, Johnstone rejoignit Desolation Sound. Vancouver décida de faire avancer les navires. Les deux Espagnols, jugeant les leurs trop lents, repartirent vers le pays Nootka. Ils avaient fait part à Vancouver de l'arrivée sur place du commandant en chef de la flotte du Pacifique du roi d'Espagne.

Lorsque les navires se présentèrent devant ce qui s'appelait désormais Johnstone Strait, aucun doute ne fut plus possible : de l'autre côté se profilait l'océan. Le canot qui s'avança reconnut le goulot. Il y

avait des rapides, mais on devait pouvoir passer. Les deux navires s'engouffrèrent, sans savoir qu'un immense rocher barre le milieu du défilé, affleurant à quelques pieds de profondeur en période de basses eaux. Ils débouchèrent dans une sorte de large chenal, parsemé d'îlots et d'écueils. Le brouillard les enveloppait, le temps était désespérément calme. Le courant les emportait. Des troupes de baleines passaient, glissant vers le large. A 16h, le 6 août, le *Discovery* toucha. La marée était descendante. Peu à peu, la proue s'éleva. Le bâtiment prit du gîte. Vancouver fit abattre le haut des mats et s'en servit pour étayer le flanc alors que le bastingage commençait déjà à s'enfoncer. Il fit vider le navire. A 21 heures, la marée atteignit son point le plus bas. L'équipage savait que si la moindre vague accompagnait le flux, le *Discovery* disparaîtrait à jamais. L'eau monta, lentement et doucement. A deux heures du matin, le navire se redressa. L'équipage se reposa trois heures, puis Vancouver fit recharger les cales. A 13 heures le lendemain, un petite brise de sud-ouest se leva et ils repartirent. On progressait avec une extrême prudence. A 17 heures, le chenal parut s'élargir et l'on sembla sauvé. Mais le vent tomba, puis eut des sautes. La marée descendante poussa à son tour le *Chatham* sur les rochers. Il toucha. On parvint à le remettre à flot. Il fallut deux jours pour sortir.

Enfin, on prit la route du pays des Nootkas. Vancouver avait démontré que la passe de de Fuca ouvrait en fait un chenal séparant une île de plus de 450 km de long du continent<sup>8</sup>, et qu'aucune baie n'ouvrait le passage du nord-ouest à ce niveau.



Le 28 août 1792, le *Chatham* et le *Discovery* entraient dans Friendly Cove. Ils tirèrent treize coups de canon pour saluer le drapeau espagnol, et leur salut leur fut rendu par l'*Activa*, un *brick* portant le pavillon du *senor* Juan Francisco de la Bodega y Quadra, commandant en chef de la flotte Pacifique du roi d'Espagne.

Vancouver s'attendait à une mission courte et simple. En vertu du traité, l'Espagnol lui remettrait les terres et installations appartenant aux Anglais, proclamerait la souveraineté commune sur la côte au nord de San Francisco, et tout serait dit.

Les officiers anglais furent invités à dîner. Les uniformes fatigués par le voyage furent rafraîchis tant bien que mal et astiqués pour la circonstance. Lorsqu'ils débarquèrent, une haie d'honneur de soldats espagnols attendait de la plage au perron de la demeure où se tenaient Quadra et son état-major. C'était une bâtisse dans le style sévillan, de deux étages avec balcon. Le repas était fin, le vin brillait dans les carafes. Les Anglais n'avaient eu pour seule nourriture que du bœuf fumé, des légumes secs, de la choucroute et de la marmelade de carotte, que Cook avait imposées pour lutter contre le scorbut, faisant fouetter les hommes qui refusaient ce régime. Un jeune officier du *Daedalus*, le navire de liaison de l'expédition de Vancouver, Dobson, était seul à comprendre et parler l'espagnol.

Fêtes et invitations se succédèrent, tour à tour à terre et sur les bâtiments anglais. Puis les négociations commencèrent par une lettre de Quadra adressée à Vancouver. Lorsque Dobson lui en fit la traduction, Vancouver resta sous le choc. De tous les officiers supérieurs du roi d'Espagne, Quadra, ayant vu le jour à Lima, était le seul à être né en Amérique. Il avait parcouru la côte jusqu'en Alaska. Il ne pouvait supporter que des diplomates, à Londres et à Madrid, aient pu prendre des décisions concernant ce pays, sans le connaître. Lui avait mené une enquête et savait que Meares n'avait jamais eu à Nootka qu'une cabane. À ses yeux, la côte jusqu'à ce point appartenait au roi d'Espagne. Au Nord, il admettait la souveraineté partagée. Ces questions, lui fit répondre Vancouver avec autant de courtoisie et de fermeté

qu'en comportait la missive d'envoi, avaient été discutées lors des négociations. Le traité avait été signé. Il fallait référer le différend à Londres et à Madrid.

Les discussions n'entamèrent en rien l'estime que se portaient les deux hommes. Quadra ordonna que tout ce que pouvaient désirer les Anglais, tant en matière de ravitaillement que de matériaux pour réparer les navires, leur fut mis à disposition gracieusement. Il aurait pu dresser Maquinna, le chef des Indiens, contre les Anglais : Maquinna appréciait les Espagnols et se méfiait des nouveaux venus. Quadra, avec délicatesse, parvint à instaurer la confiance.

L'île que Vancouver avait reconnue et dont il avait dressé la carte fut nommée l'île de Quadra et Vancouver pour sceller l'amitié entre les deux hommes.

À l'automne, ne recevant de nouvelles ni de Londres ni de Madrid, ils décidèrent de partir vers le sud. Le *Discovery* fut le premier navire non-espagnol à passer le Golden Gate et à entrer dans la baie de San Francisco. A Monterey, les fêtes furent encore plus brillantes qu'à Nootka Sound. Au milieu de janvier 1793, les navires reprirent la mer. L'*Activa* était plus rapide que le *Discovery* et le *Chatham*. Quadra fit diminuer la voilure et ils naviguèrent un moment de conserve. Il y eut un dernier dîner. L'océan était d'un grand calme, scintillant sous le clair de lune. A minuit, leurs routes se séparèrent : Vancouver retourna vers les îles Sandwich pour y passer l'hiver. Quadra partit vers San Blas. Le fastueux train de vie qu'il menait, y compris à Nootka, l'avait progressivement ruiné.

L'année suivante, Vancouver fit explorer la cote au nord de l'île. Lui-même ne rejoignit le *Discovery* qu'après 23 jours sur la yole, ayant parcouru 700 miles pour seulement 60 de progression vers le nord. Au retour, entre San Francisco et Monterey, ils rencontrèrent le *Daedalus*. Il ne portait aucune instruction, comme si Londres les avait oubliés. À nouveau, ils repartirent vers les îles Sandwich.

En avril 1794, ils entamèrent leur troisième campagne. Vancouver avait choisi de débiter la saison au 60° de latitude nord, pour redescendre progressivement jusqu'aux endroits explorés l'année précédente. Ils remontèrent la rivière que Cook n'avait pas reconnue entièrement<sup>9</sup>. D'énormes blocs de glace tourbillonnaient dans le courant, poussés par le blizzard. Le temps était effroyable. Ils franchirent l'endroit où Cook avait fait demi-tour. Ils allèrent jusqu'au point où le *Discovery*, risquant l'échouage, dut ancrer. Les canots continuèrent, frêles et sans cesse menacés par les glaces dérivantes. Il fallut, une fois de plus, faire demi-tour.

De baie en baie, ils redescendirent. À la fin, ne resta plus que Cross Sound, dernier espoir du passage et des 20.000 livres. Le commandant-en-chef voulut prendre lui-même la tête de l'ultime expédition. Au bout de deux heures, on le reconduisit au navire. Il était de plus en plus malade. Whidbey prit le commandement. Plusieurs fois, il tira ses hommes de situations critiques. Le 12 août 1794, les canots rejoignirent le *Discovery*.

Tout était terminé. D'un bateau à l'autre, on se congratula en poussant un triple hurra. Vancouver fit servir du rhum à volonté, et se retira dans sa cabine. Il pria un moment puis, consciencieusement, légèrement tremblant, retranscrivit sur la carte qui s'étalait sur sa table de travail les derniers tracés. Le dernier point qu'il porta fut l'ancrage des deux navires. Il l'appela Port Conclusion. Il avait restauré l'honneur entaché de James Cook.

Revenu à Friendly Cove, il y apprit du nouveau gouverneur, Jose Manual de Alava, que Juan Francisco de la Bodega y Quadra était mort, en mars 1794, à San Blas. À Monterey, les autorités espagnoles lui firent part de l'accord intervenu entre les deux

pays : il confirmait la position de Vancouver. Ses équipages épuisés, ses navires endommagés et vieillissants, il donna l'ordre de retour le 2 décembre 1794 par le Horn.

\*  
\*\*



Juan Francisco de la  
Bodega y Quadra  
1743 - 1794

Insensiblement tout d'abord, plus nettement vers la fin du voyage, la santé de Vancouver avait décliné. Sans doute était-il atteint de tuberculose, peut-être avec des complications neurologiques. Même au regard des mœurs maritimes de ce temps, et de celles particulièrement dures de la Royal Navy, il commandait avec morgue. Fait rarissime dans l'histoire de la marine de guerre anglaise, il fit un jour fouetter un officier d'origine noble, Thomas Pitt, futur baron de Camelford. Vancouver n'avait vécu, depuis l'âge de quinze ans, que sur un navire de guerre. Il n'avait connu d'autres femmes que ses sœurs. Commandant en chef, il n'avait pu nouer aucun lien affectif avec ses officiers. Il vénérât le capitaine qui l'avait formé, qu'il avait vu mourir assassiné, et dont il avait rétabli la réputation. Le seul être avec qui quelque chose de ressemblant à une amitié s'était noué avait disparu en mars 1794. Encore ne s'étaient-ils jamais adressés directement la parole, ignorant chacun la langue de l'autre.

L'ambiance sur le navire était lourde et tendue. D'après le journal de Thomas Manby, un de ses officiers, Vancouver devenait sans cesse plus « orgueilleux, hautain et méprisant » (« *proud, haughty and insolent* »).

\*  
\*\*

Lorsqu'ils arrivèrent dans le Port de Sainte-Hélène pour y relâcher, ils apprirent que la guerre avait éclaté entre l'Angleterre et la France. Mais l'Assemblée Nationale avait ordonné aux bâtiments français de ne pas arraisonner les navires de Vancouver s'ils les rencontraient, en raison du travail effectué.

Sur le trajet du retour, lors d'une fausse manœuvre, la yole se fracassa contre la coque du *Discovery* et coula. C'était l'embarcation favorite du Commander, celle sur laquelle il avait mené ses explorations. Il dut se détourner pour dissimuler à l'équipage un sanglot.

En Angleterre, le retour ne fut guère triomphal. Le conflit avec la Révolution occupait les esprits. Début 1796, l'Amirauté demanda à Vancouver de faire le récit de son voyage et de le publier avec les cartes de la côte ouest. Il se retira dans le Surrey, à Petersham. Il travailla durant deux ans, eut juste le temps de relire les épreuves avant de mourir, en mai 1798.

Il n'avait perdu que six hommes sur les cent que comptait l'équipage du *Discovery*. Aucun du *Chatham*. Son regret était d'avoir eu à tuer des Indiens, malgré les précautions prises. Il avait quarante-ans, dont vingt-cinq passés à la mer. Il avait parcouru plus de cent mille kilomètres.

\*  
\*\*

La grande île fut débaptisée par la suite et ne porta plus que son seul nom – île de Vancouver. Une petite bande de terre, coincée entre le continent et elle, hérita de celui de Quadra. Les autres vocables hispanisants disparurent.

\*  
\*\*

Vancouver n'avait commis qu'une seule erreur cartographique : il n'avait pas su reconnaître l'embouchure d'une rivière, que l'on nommerait plus tard Fraser. Ayant



George Vancouver  
1757 - 1798

suivi cette vallée, le 23 mai 1887, à 12h46, la locomotive 374 de la Canadian Pacific Railways entra en gare de Vancouver. Parti de Montréal, le convoi avait mis 5 jours, 18 heures et 46 minutes pour traverser le continent. Le passage du nord-ouest s'ouvrait enfin, provoquant l'essor de la ville qui portait son nom, dans cette baie qui lui avait semblé si effrayante de désolation lorsqu'il y avait pénétré ■

**Hervé Dumez**

PREG — CNRS / École Polytechnique

1. Je remercie Brian Hunter Spence de l'Abbey Bookshop, librairie canadienne de Paris.
2. Aujourd'hui Hawaï
3. En réalité des Nuu-chah-nulth. Ces Indiens ont indiqué à Cook qu'il pouvait naviguer autour de leur havre (*nootka*) et Cook a compris par erreur que *nootka* était le nom de ce peuple.
4. La rivière se nomme depuis, du nom de ce navire, la Columbia River.
5. Puget Sound, où se trouve aujourd'hui Seattle.
6. Site actuel de la ville de Vancouver
7. « *Our time would have passed infinitely more heavily, had it not been relieved by the agreeable society of our Spanish friends* », écrivit Vancouver.
8. l'actuelle île de Vancouver.
9. Que Vancouver nomma la Cook River.