

La Chine et la mer : La **dynastie Ming**



Situons l'époque :

Porto, 4 mars 1394, naissance d'un Prince du Portugal, l'Infant Henrique que l'on appellera « Le Navigateur » alors qu'il ne règnera ni ne naviguera. Mais il est à l'origine des vocations des découvreurs des nouvelles routes maritimes vers les épices de l'orient, et les richesses d'un nouveau continent.

A la même époque, la Chine n'est pas d'une découverte : Le « Livre des Merveilles » de **Marco Polo** avait fait connaître la richesse de la cour de **Kublai Khan** en Chine où il vécut jusqu'en 1295.

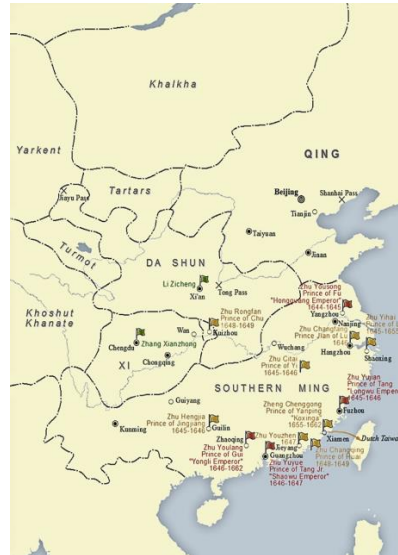
En 1368 la dynastie Qing, d'origine mandchoue est renversée par des Han : La **dynastie Ming** fondée par l'empereur Hongwu règne alors sur la Chine jusqu'en **1644** et le suicide de l'empereur Chongzhen.

Il s'agit à cette époque de la première puissance économique du monde. Les produits de luxe sont recherchés par l'occident et transitent par les « routes de la soie » vers l'occident.

Mais la Chine n'a pas d'histoire maritime, sauf cette exception : les voyages le long des côtes de l'océan indien de l'amiral **Zheng He**.



鄭和



Zheng He (1371 – 1433) est un eunuque chinois musulman et un explorateur maritime célèbre, que ses voyages amenèrent jusqu'au Moyen-Orient et en Afrique de l'Est.

Né en 1371 dans la province du Yunnan, dans le sud-ouest de la Chine, **Zheng He** était un *Hui*, un Chinois Han musulman. Le préfixe honorifique *Hadji* indique qu'il est allé à La Mecque.

Âgé de 13 ans, il est capturé et castré, comme il est de coutume pour les fils des chefs de guerre rivaux prisonniers, destinés à faire partie des eunuques de la Cour impériale, un rôle offrant une relation privilégiée avec l'empereur. Il gravit peu à peu les échelons. Entré dans les faveurs de Zhu Di, Prince de Yan, ce prince ambitieux dont il est l'un des stratèges usurpe le trône impérial de Chine en 1402 et devient le troisième empereur de la **dynastie Ming**.

Mǎ Sānbǎo change en 1404, son nom en **Zheng He**, et c'est ce titre qui lui vaut d'être choisi pour commander plus tard la plus imposante marine du monde.

Le troisième empereur Ming reste unique dans les annales de l'histoire de la Chine : **Yongle** désire étendre les limites de la Chine, aussi bien vers le Nord (transfert de la capitale de Nankin à Pékin en 1409) que vers le sud. Il fait de Zheng He l'amiral de la flotte impériale, sans que celui-ci ne soit jamais allé en mer. Il lance la construction de centaines de navires à **Nankin** et ordonne de grandes expéditions exploratrices dans tout l'océan Indien.

En tant qu'amiral, Zheng He effectue sept voyages de 1405 à 1433.



Le successeur de Yongle, Hongxi, éphémère quatrième empereur Ming (1424-1425), interrompt ces expéditions pour des raisons budgétaires.

Après la mort de l'empereur Hongxi en 1425, son successeur, Xuande (1425-1435), reprend les idées de Yongle et commande une septième expédition, la plus importante de toutes et celle qui ira le plus loin.

Les expéditions chinoises authentifiées

Zheng He explore, durant toutes ces années de voyage les côtes de l'Asie du Sud-Est (notamment Java et Sumatra) et de nombreuses îles de l'océan Indien (notamment l'actuel Sri Lanka).

Les échanges commerciaux sont nombreux. D'un de ces voyages, il ramène une girafe de Malindi, un bourg swahili (actuel Kenya).



La girafe ramenée par Zheng He en 1414 fut qualifiée de *qilin*.



Le *qilin*, est un animal composite fabuleux. Il tient généralement un peu du cerf et du cheval, possède un pelage, des écailles ou les deux, et une paire de cornes ou une corne unique semblable à celle du cerf. Créature cosmogonique, symbole d'harmonie et roi des animaux à pelage, il ne réside que dans les endroits paisibles ou au voisinage d'un sage, et en découvrir un est toujours un bon présage. Il apparaît dans les textes (mais pas toujours dans les représentations) avec une corne unique, et son nom est souvent traduit par *licorne* dans les langues occidentales, bien qu'il ne s'agisse pas d'une caractéristique essentielle de la créature.

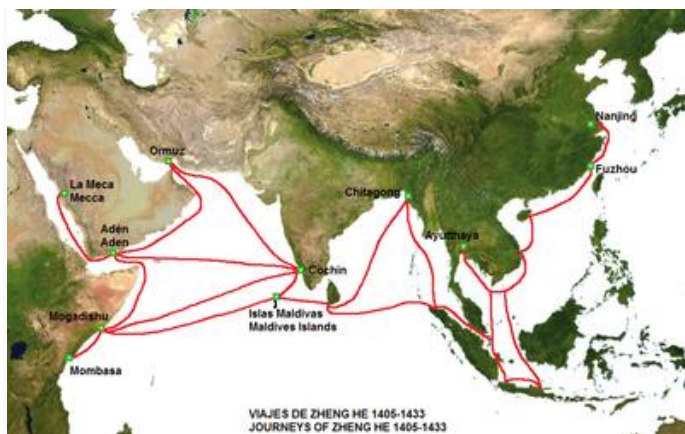
De l'or, de l'argent, de la porcelaine et de la soie sont échangés contre de l'ivoire et des animaux exotiques, tels le zèbre, le dromadaire ou l'autruche.

Il remonte la mer Rouge jusqu'en Égypte et descend les côtes africaines jusqu'au Mozambique.

C'est à la suite d'une de ces expéditions qu'en 1414, le sultan de Malindi (dans l'actuel Kenya) inaugure des relations diplomatiques avec la Chine, et offre la fameuse girafe.

Ces expéditions offrirent des occasions militaires : Zheng He mit un terme aux raids du pirate Chen Zuyi dans le détroit de Malacca, qui relie l'océan Indien à la mer de Chine méridionale. Par ailleurs, il affronte avec succès, sur terre, les forces du Royaume de Kotte (actuel Sri Lanka).

À la différence des Portugais, les voyages d'exploration entrepris par les Chinois ne débouchèrent pas sur une entreprise d'expansion outre-mer.



Itinéraire des voyages de Zheng He de 1405 à 1433.

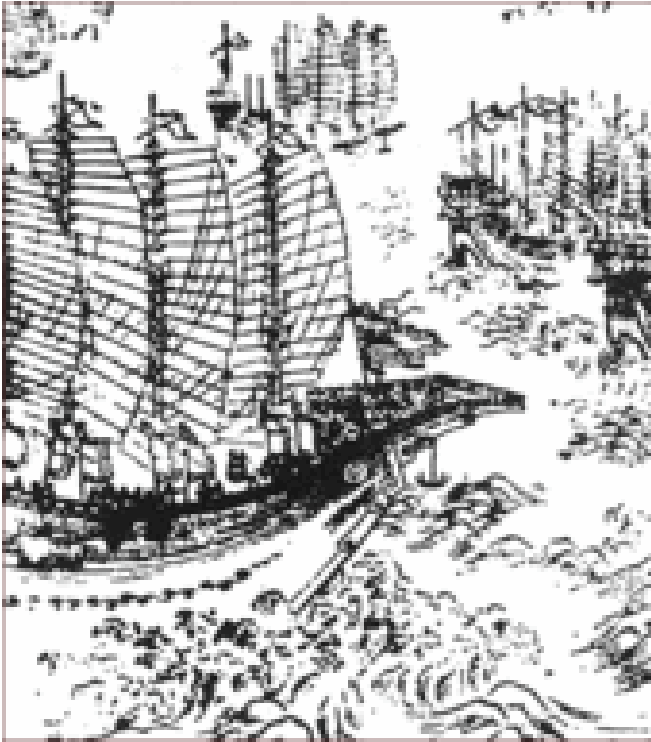
Les récits **destinés à l'empereur**, relatent notamment trois des sept expéditions dans les « océans occidentaux »

NB. Détail des voyages issu de la documentation sur WIKIPEDIA.

Chronologie	Date	Régions parcourues
1 ^{er} voyage	1405-1407	Champā, Java, Palembang, Malacca, îles Aru, Sumatra, Ceylan, Cochinchine, Calicut
2 ^e voyage	1407-1409	Champā, Java, Siam, Cochinchine, Ceylan
3 ^e voyage	1409-1411	Champā, Java, Malacca, Sumatra, Ceylan, Quilon, Cochinchine, Calicut, Siam, Lambri, Kaya, Coimbatore, Puttanpur
4 ^e voyage	1413-1415	Champā, Java, Palembang, Malacca, Sumatra, Ceylan, Cochinchine, Calicut, Kayal, Pahang, Kelantan, Aru, Lambri, Ormuz, Maldives, Mogadiscio, Malindi, Aden, Mascate, Dhofar
5 ^e voyage	1416-1419	Champā, Pahang, Java, Malacca, Sumatra, Lambri, Ceylan, Sharwayn, Cochinchine, Calicut, Ormuz, Maldives, Mogadiscio, Brawa, Malindi, Aden
6 ^e voyage	1421-1422	Ormuz, Afrique de l'Est, Péninsule arabique
7 ^e voyage	1430-1433	Champā, Java, Palembang, Malacca, Sumatra, Ceylan, Calicut, Ormuz...

La flotte chinoise :

La flotte compte environ 70 grands vaisseaux et 30 000 hommes à son apogée.



Un **baochuan** : Un **bateau-trésor** était un type de grande jonque en bois de la flotte du grand amiral chinois Zheng He qui mena sept voyages d'exploration dans l'océan Indien au début du **xv^e** siècle, sous la dynastie Ming. Un parchemin bouddhiste datant de l'époque de Zheng He représente des vaisseaux à quatre mâts : ceux-ci n'auraient alors mesuré qu'une soixantaine de mètres de long.

Après la découverte d'un gouvernail énorme lors de fouilles dans le sud-est de la Chine et en se fondant sur un récit datant de près de 100 ans après l'époque de Zheng He, certains spécialistes affirment que ces vaisseaux pouvaient atteindre 138 mètres de long et 55 mètres de large et comptaient neuf mâts.

Les historiens ne sont pas d'accord sur le nombre et les dimensions de ces navires dont la légende rapporte un nombre et une taille exceptionnels pour leur époque : ainsi soixante navires-trésor (sur une flotte totale de 250 navires) auraient mesuré 135 mètres de long pour 55 mètres de large, avec un déplacement de 3 000 tonnes et un gréement de neuf mâts.

Ces chiffres fréquemment avancés pour les **baochuan** semblent tenir de la légende et sont désormais remis en cause. Si les navires européens de l'époque ne dépassent pas les 30 mètres de long, trois siècles plus tard, au **XVIII^e** siècle, dans la forte compétition maritime européenne, les ingénieurs n'arrivent pas à construire des navires de plus de 60 mètres de long dont la structure résiste à la houle.

Ces dimensions sont comparables à celles des grandes « caraques » des marines européennes, à la même époque (les navires d'exploration sont nécessairement plus petits et plus maniables, comme la caraque *Santa Maria* de Christophe Colomb, construite environ 70 ans plus tard, qui mesurait trente mètres de long et huit mètres de large).



La **caraque** ou **nef** est un grand navire, caractérisé par sa coque arrondie et ses deux hauts châteaux avant et arrière. Elle fut l'un des premiers types de navires européens à pouvoir s'aventurer en haute mer et fut, avec la caravelle, le navire des grands explorateurs.

Le **gouvernail d'étambot** et la **boussole** ont permis la navigation hauturière qui n'intéressait pas la Chine impériale, mais qui a permis à l'Occident de faire ses découvertes.

*Le **gouvernail d'étambot**, fixé à l'arrière d'un navire par des charnières, donnait un meilleur contrôle sur sa direction que l'aviron de gouverne et réduisait l'espace nécessaire aux manœuvres tournantes.*

*Le gouvernail d'étambot est apparu en Europe du Nord au début du **XI^e siècle** sur les cogues. Jugé plus stable pour la navigation, il est fixé à la poupe, sous le château. Il est aussi appelé « timon à la bayonnaise » car on suppose qu'il a été inventé à Bayonne. Ce sont les Basques qui l'ont répandu en Europe.*

*Son utilisation est attestée dans la flotte dirigée par l'amiral **Zheng He** (1405 à 1433) ainsi que dans marine occidentale à partir de la Renaissance. Il est utilisé lors des colonisations portugaises et espagnoles des **15^e** et **16^e** siècles.*



Statue de Zheng He au temple de Sam Po Kong (le « Maître des Trois Joyaux »)

à Semarang en Indonésie.

Le 11 juillet 2005, la Chine a célébré le 600^e anniversaire des voyages maritimes de l'amiral Zheng He. À cette occasion, de nombreux articles, publiés par *Renmin Ribao (Le Quotidien du Peuple)*, ont souligné le « caractère essentiellement pacifique » de la Chine d'hier comme d'aujourd'hui. (!).

Zheng He est mort en 1433 à **Calicut** (Côte Ouest des Indes). C'est dans ce même port que **Vasco de Gama** après avoir pour la première fois contourné l'Afrique va mettre le pied aux Indes.



Le 20 mai 1498, **Vasco de Gama** aborde à **Calicut**, en Inde. Le navigateur portugais a été mandaté par le roi du Portugal Manuel Ier, pour achever la mission entamée dix ans plus tôt par Bartolomeu Dias. À 29 ans, il devient ainsi le premier Européen à rallier l'Inde **par la mer**, en contournant l'Afrique.

Mais si les routes se rejoignent, il y a près d'un siècle que **Zheng He** a exploré les côtes de l'océan Indien et les souvenirs de sa flotte ont depuis longtemps disparus.

En occident, on ne retiendra que les expéditions maritimes à la découverte du nouveau monde.

1488, Bartolomeo Diaz contourne l'Afrique et atteint le cap de Bonne-Espérance.

1492, Christophe Colomb (1451-1506) touche les Antilles.

Amerigo Vespucci (1454-1512) comprend que ce ne sont pas les Indes mais un nouveau continent.

1498, Vasco de Gama (1460-1524) rejoint les Indes par le cap de Bonne-Espérance.



Enfin, 1519-1522, l'expédition entreprise par **Fernand de Magellan (1480-1521)** cherche les Indes **par l'ouest**. Il meurt dans les îles Moluques mais les rescapés de son expéditions commandés par **Juan Sebastian Elcano** retrouvent l'Espagne et sont les premiers à avoir fait le **fait le tour du globe**.

Les expéditions maritimes des XVIème et XVIIème siècles ont permis de découvrir la presque totalité des continents. L'existence d'un mythique continent austral dans l'hémisphère Sud était soupçonné pour équilibrer le poids des terres de l'hémisphère nord.

Mais il faut attendre encore plus d'un siècle et **Abel Tasman** qui, le premier, a fait le tour de l'**Australie** en 1642 et en a dessiné ses côtes. Et encore plus longtemps pour savoir les retrouver tant que l'on n'aura pas trouvé le moyen de les situer en longitude.

Dominique ROUILLARD Déc.21

A suivre : « LE BATEAU TRESOR »