

# LA MARINE CHINOISE DU X<sup>e</sup> AU XV<sup>e</sup> SIÈCLE<sup>1</sup>

*Philippe CHE*

Si l'apparition de la marine de guerre chinoise, et en particulier de la marine fluviale, remonte aussi loin que les débuts de l'ère chrétienne (dynastie Han), l'émergence de la Chine comme véritable puissance maritime, à la fois commerciale et militaire, date du X<sup>e</sup> siècle après J.-C. (dynastie Song). Il faut sans doute chercher parmi les raisons de cet essor la fermeture plus ou moins définitive des frontières de l'Ouest, donc de la route de la soie, dans le courant du siècle précédent, ainsi qu'un développement important des produits manufacturés et de leur commercialisation, entraînant un début de négoce actif et prospère, en particulier par voie maritime. Nous examinerons successivement les progrès des techniques maritimes sous les Song (960-1278), les principaux types de bateaux, les particularités techniques des bateaux chinois, les campagnes outre-mer sous la dynastie mongole (1271-1368), et enfin les expéditions maritimes de l'amiral Zheng He au début de la dynastie Ming (1368-1644), qui marquent à la fois l'apogée et la fin de la puissance maritime de la Chine.

## 1. NAVIGATION ET MARINE EN CHINE À PARTIR DES SONG

La dynastie Song (960-1278) a souvent été comparée à la Renaissance européenne. Cette période connaît en effet, grâce à l'imprimerie, apparue sous la dynastie précédente, une diffusion sans précédent des connaissances. Dans le même temps, l'on assiste à un foisonnement lui aussi sans précédent de théories et d'inventions dans différents domaines : politique, mathématiques, astronomie, médecine, sciences naturelles, archéologie, arts, techniques... Citons à titre d'exemple la publication, en 1010, d'une encyclopédie géographique illustrée en 1566 chapitres (sic), le *Zhudao tujing* de Song Zhun, couvrant l'ensemble de l'empire chinois, et d'une précision jamais atteinte auparavant. C'est également sous les Song qu'est mentionnée pour la première fois l'utilisation de la boussole marine : « Les pilotes connaissent leur position ; la nuit, en observant les étoiles, et le jour, en regardant le soleil ; par temps couvert, ils observent l'aiguille montre-sud. »<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Mes sources françaises sont essentiellement la thèse de Jacques Dars, publiée en 1992 sous le titre *La marine chinoise du X<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle* par la Commission Française d'Histoire Maritime.

<sup>2</sup> *Pingzhou ketan* de Zhu Yu, ouvrage rédigé en 1119. La boussole, qui servait essentiellement aux

Ces progrès se confirmeront sous la dynastie mongole des Yuan (1271-1368), où l'unification de l'Asie et le développement des échanges avec l'Occident créeront les conditions d'échanges fructueux entre Chinois, Persans, et Arabes, en particulier dans les domaines de l'astronomie, des mathématiques et de la géographie. Cette période est celle de l'apogée de la cartographie chinoise, alors très en avance sur l'Europe et le monde arabe.

D'autres progrès marquent l'essor de la marine sous les Song et les Yuan : en astronomie, l'on commence à utiliser au début du XII<sup>e</sup> siècle des tubes de visée polaire, servant à déterminer la position des étoiles de la Grande Ourse ; d'autre part, des portulans de plus en plus détaillés donnent des descriptions précises des côtes de la Chine orientale ; enfin, sous les Yuan, l'administration impériale installe le long des fleuves et des côtes, afin de faciliter la navigation fluviale et maritime, des balises, signalées dans la journée par des drapeaux, et la nuit par des feux ou des lanternes.

## 2. TYPES DE BATEAUX

Les textes, assez nombreux, qui nous sont parvenus sur la construction navale et la navigation nous permettent d'avoir une idée précise des différents types d'embarcations utilisées à partir du X<sup>e</sup> siècle. Il existait en réalité, dès les Song, une multitude de bateaux, de types et de tailles extrêmement variés. Chaque région possédait ses types propres, correspondant aux conditions naturelles. Les deux types d'embarcations les plus caractéristiques sont la grande jonque de mer, fabriquée dans le Sud (Guangdong et Fujian), et le « bateau des sables » (*shachuan*), sorte de grosse péniche ventrue à fond plat, dépourvue de quille, et mue à la voile, comme la quasi-totalité des bateaux chinois, du fait du régime constant des vents de mousson. Nous examinerons ici le premier type, ainsi que quelques exemples de navires de guerre.

### Les grandes jonques de mer

Si les premières descriptions précises de ces navires datent du XII<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>, ils semblent exister dès le IX<sup>e</sup> siècle. Il existait plusieurs types de jonques de haute mer. Destinées aux voyages intercontinentaux, ces navires étaient en général de fort tonnage (environ 1250 tonnes). Certains dépassaient les cent mètres de long, et transportaient plusieurs centaines de personnes, parfois jusqu'à mille. Ils croisaient régulièrement en mer de Chine, dans l'Océan Indien, et jusqu'au golfe persique. Un texte datant de la fin des Song, le *Menglianglu* de Wu Zimu, nous parle de ces jonques et de leurs voyages :

---

géomanciens avant le X<sup>e</sup> siècle, était connue depuis l'antiquité. Elle est décrite dans le *Hanfeizi*, texte du III<sup>e</sup> siècle av. J.-C.

<sup>3</sup> Les meilleures descriptions sont fournies par le *Xuanhe fengshi Gaoli tujing* de Xu Jing, relation d'une ambassade chinoise en Corée par la mer, datée de 1124.

« Le Zhejiang est le grand carrefour des voies fluviales et maritimes. Il y a là, par exemple, les grands navires des marchands de la mer, et ils sont de tailles diverses. Les grands ont un tonnage moyen de 5 000 *liao*<sup>4</sup> et peuvent emporter 500 à 600 personnes ; les moyens, d'un tonnage variant entre 1 000 et 2 000 *liao*, peuvent emporter 200 à 300 passagers ; les autres, on les appelle *zuanfeng*, perce-vent ; selon leurs dimensions, ils ont six ou huit rames et chaque bateau peut emporter une centaine de personnes. Quant aux bateaux des pêcheurs et commerçants, plus petits, certains sont appelés sampans (*sanbanchuan*) ; mais laissons ces bateaux-là pour parler plutôt des navires des grands armateurs. Dès que l'on franchit Haimen (les Portes de la Mer), on se trouve en plein océan, étendue sans rivage à perte de vue, dont l'aspect fait véritablement frémir. C'est là, en effet, que nichent les serpents de mer surnaturels et les étranges monstres marins ; que les vents et les pluies de tempêtes obscurcissent le ciel : ce n'est qu'en s'en remettant à la boussole que l'on peut naviguer. C'est le capitaine qui la tient, sans se tromper ou dévier d'un cheveu, et c'est à cela qu'est suspendue la destinée de tous ceux qui sont à bord du navire. J'ai maintes fois eu l'occasion de rencontrer de grands marchands qui m'ont parlé de ces choses très en détail. Si l'on veut s'embarquer à destination des pays étrangers pour faire du négoce, alors, c'est à Quanzhou qu'il faut prendre la mer pour partir ; après un long voyage, on passe l'océan des Sept Îles (Qizhouyang, les Paracels) ; quand là on sonde depuis le bateau la profondeur de l'eau, on trouve plus de 700 pieds ! Si l'on traverse les mers de Kunlun, Shamo, Shelong et Wuzhu, des créatures surnaturelles font fréquemment surgir des pluies dans les parages : une sorte de nuage s'élève au-dessus d'elles, et alors on voit émerger tout le corps de ces dragons, dont les yeux lancent des éclairs et qui font jouer leurs griffes et leurs écailles – mais la seule chose qu'on ne voit pas, c'est leur queue ! En un instant, une pluie torrentielle s'abat, les vagues montent jusqu'au ciel, et vraiment, le péril est extrême. Quand en pleine mer on s'approche des côtes et des récifs, alors la profondeur des eaux devient faible et, si l'on heurte le fond, le navire est irrémédiablement perdu. On s'en remet entièrement à l'aiguille du sud, mais à la moindre erreur, on finit dans le ventre des poissons. Depuis longtemps, les marins ont une dicton : « À l'aller, craignez Qizhou, au retour, craignez Kunlun ». »<sup>5</sup>.

De nombreux témoignages d'étrangers, essentiellement de l'époque mongole, confirment les descriptions que donnent les textes chinois. Ainsi, Nicolo Conti parle de « navires beaucoup plus forts que les nôtres, capables de contenir deux mille muids, avec cinq mâts et cinq voiles. » Ibn Battûta mentionne lui des bateaux emportant mille hommes, six cents marins et quatre cents soldats, construits à Quanzhou et à Canton.

### Les navires de guerre

Moins impressionnants que les jonques de haute mer par leur taille, certains d'entre eux n'en sont pas moins intéressants par l'ingéniosité de leur conception. Là aussi, de nombreuses descriptions et illustrations nous permettent d'en avoir une idée précise<sup>6</sup>. Nous en examinerons quelques uns à titre d'exemples.

<sup>4</sup> Un *liao* égale environ 70 kg.

<sup>5</sup> Traduction de Jacques Dars, *op. cit.*, p. 94-95.

<sup>6</sup> Les illustrations et descriptions présentées ici proviennent en particulier du *Wujing zongyao*, compilé en 1044 par Zeng Gongliang. Les navires décrits ici sont anciens pour certains : les bateaux à tours et les cuirassés de choc remontent à l'époque Han (206 av. J.-C., 220 apr. J.-C.) et servaient essentiellement dans les batailles fluviales.

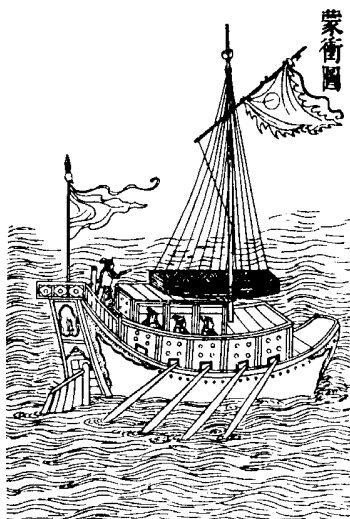
- Cuirassé de choc (*mengchong*) :

« La poupe de ces bateaux est cuirassée avec des peaux de bœuf fraîches ; à droite et à gauche sont aménagées des cavités pour les rames, que ni flèches ni pierres ne peuvent endommager ; devant et derrière, et sur les côtés, il y a des créneaux pour les arbalètes et des ouvertures pour les lances : quand l'ennemi s'en approche, on les utilise. »

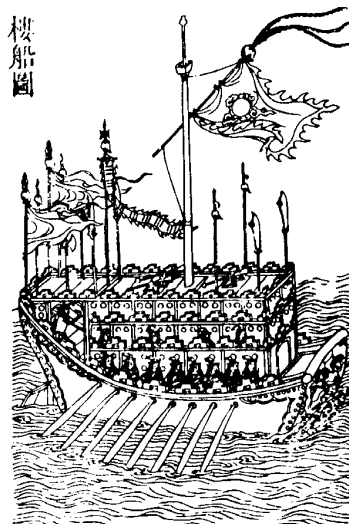
- Bateau à tours (*louchuan*) :

« Sur ces bateaux sont érigés trois ponts superposés avec des remparts ; pour la bataille, on plante un mât avec des étendards, et on ouvre les fenêtres à arbalètes et les orifices à lances ; à l'extérieur, on met du feutre et du cuir contre l'incendie ; sur le pont supérieur, sont disposés des trébuchets pour lancer pierres et fer fondu. Le pont a l'allure d'une muraille fortifiée. »

CUIRASSÉ DE CHOC



BATEAU À TOURS



- Bateau « mère et enfant » (*zimuzhou*) :

« Le petit est caché dans les flancs du gros. Les avirons sont sur le bateau mère et sont pourvus de longs dards de fer qui se fichent dans les coques ennemies ; on donne l'assaut, éperonne l'adversaire, incendie la mère et prend la fuite sur l'enfant. »

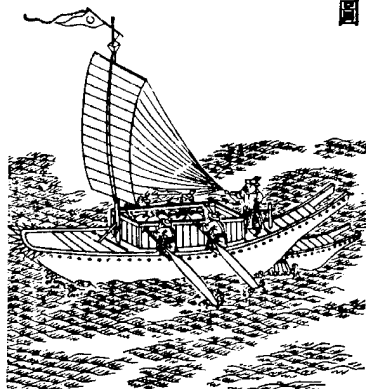
- Bateaux associés (*lianhuanzhou*) :

« Le bateau se scinde par le milieu, abandonnant l'avant, bourré d'explosifs (des crochets se défont automatiquement) tandis que l'arrière seul prend la fuite. »

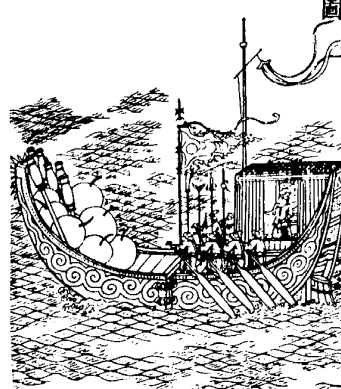
- Dragons rouges et dragons de feu (*chilongzhou, huolongchuan*) :

« Bourrés d'explosifs et pilotés par quatre malheureux qui doivent se jeter à l'eau lors de l'attaque. »

BATEAU « MÈRE ET ENFANT »

子  
母  
舟  
圖

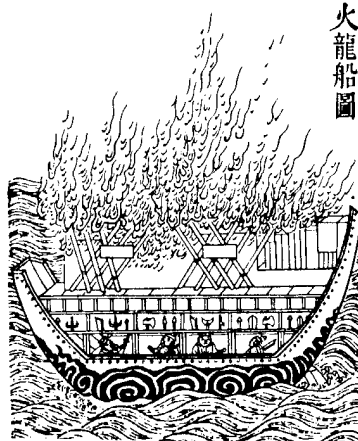
BATEAUX ASSOCIÉS

聯  
環  
舟  
圖

DRAGON ROUGE

赤  
龍  
舟  
圖

DRAGON DE FEU

火  
龍  
船  
圖

### 3. PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION DES BATEAUX CHINOIS

Les navires chinois présentent un certain nombre de caractéristiques, dès avant les Song pour la plupart, dont certaines, comme les compartiments étanches, seront adoptées en Europe au XIX<sup>e</sup> siècle. Marco Polo décrit ces derniers, à l'époque mongole :

« Certaines nefs, et ce sont les plus grandes, ont en outre bien treize compartiments, c'est-à-dire des divisions de l'intérieur, faits de fortes planches bien jointes. Ainsi donc s'il advient

d'aventure que la nef soit crevée à quelque endroit, soit qu'elle se cogne à un rocher, soit qu'une baleine la frappant en cherchant sa nourriture la crève... alors l'eau entre par le trou et envahit la cale, qui n'est jamais occupée par autre chose. Les navigateurs trouvent l'endroit où la nef est crevée : les marchandises du compartiment qui correspond à la voie d'eau, on les vide dans les autres ; car, l'eau ne peut passer de l'un à l'autre, tant ils sont solidement fermés. Alors, ils réparent le bateau et remettent en place les marchandises qu'ils avaient ôtées. »

Cette invention a certainement été facilitée par la forme de la coque des jonques : celle-ci ressemble, en simplifiant un peu, à un tube de bambou coupé en deux dans le sens de la longueur. Le fond est en général arrondi ou plat, et proue et poupe se terminent abruptement en forme de rectangle. Cette forme de coque présente plusieurs avantages : simplicité de conception et de fabrication, grande solidité, et faible résistance à la surface portante : l'attaque de l'eau se faisant sous un angle très faible, le navire se déplace par glissement et non par division de l'eau. Mais ce dernier avantage a son revers, et c'est le principal défaut de ce genre de coque : elle présente une forte tendance à la dérive, que l'on compense par le gouvernail, des semelles de dérive ainsi que des ancres flottantes.

Le gréement des jonques de mer est en général composé de trois mâts, plus rarement quatre. Les voiles sont, comme la coque, très différentes des voiles européennes, puisqu'elles sont faites la plupart du temps de bambou tressé ou de jonc. Ces voiles présentent de nombreux avantages, et en particulier une grande simplicité de manœuvre : le pliage est rapide et s'opère à partir du pont. Grâce aux vergues intermédiaires, elles se hissent et s'amènent facilement par n'importe quel temps. Enfin, une voile endommagée conserve une surface rigide portante, alors qu'un trou dans une voile de toile la rend en général inutilisable.

Les avirons présentent eux aussi une originalité, non pas dans leur forme, mais dans la façon de les manœuvrer. Ibn Battûta en donne une description intéressante :

« Chaque jonque a environ une vingtaine d'avirons aussi grands que des mâts ; chacun d'eux est manié par une équipe de trente hommes (il s'agit de grandes nefes ayant six cents navigateurs) qui se tiennent debout sur deux rangs, l'un en face de l'autre. À chaque rame sont attachées deux énormes cordes, aussi épaisses que des câbles ; un des deux rangs d'hommes tire sur un câble (de son côté) puis le lâche tandis que l'autre rang tire sur le câble (qui est de son côté)... Ce faisant, ils chantent d'une belle voix en disant très généralement : la la, la la (tire, tire). »

Le gouvernail présente deux particularités : il est vertical et mobile. Il peut ainsi être relevé ou abaissé selon les parages : position normale par petits fonds, ou descendu largement au dessous du plan de carène par grands fonds, de façon à augmenter son efficacité, et à constituer un plan de dérive.

Enfin, les ancres ont elles aussi leur originalité : elles ne sont pas faites de métal. Ce sont pour les navires de mer des ancres en bois, ou parfois de grosses pierres tout simplement. À noter que les petites embarcations étaient munies en guise d'ancre d'un espar, ou d'une simple perche passant dans une cavité ménagée à la proue.

#### 4. LES CAMPAGNES OUTRE-MER SOUS LES YUAN ET LES MING

Les plus grandes campagnes maritimes chinoises ont lieu au début de la dynastie mongole des Yuan, c'est-à-dire dans le dernier quart du XIII<sup>e</sup> siècle, et au début de la dynastie Ming, dans le premier quart du XV<sup>e</sup> siècle.

Après la conquête difficile du sud de la Chine, les Mongols disposent d'une importante flotte de mer, de plusieurs milliers de navires. Passé maître de la Chine entière, Qubilai réclame la soumission des autres pays d'Extrême-Orient, qu'il considère comme ses vassaux. Ayant obtenu l'alliance de la Corée, il envoie ambassades et expéditions, peu fructueuses dans l'ensemble, vers le Japon, l'Annam, la Birmanie et Java. Les deux expéditions les plus impressionnantes ont pour but de soumettre le Japon par la force, après l'envoi resté sans réponse de plusieurs ambassades. Les préparatifs d'invasion commencent au début de l'année 1274 : une armée de 15 000 hommes, composée essentiellement de Chinois, de Coréens et de Jürchens, est rassemblée, ainsi qu'une flotte de neuf cents navires. Cette armada quitte le port de Masan à l'extrémité sud de la Corée, et débarque deux jours plus tard sur l'île de Tsushima. En moins de quinze jours, Ikishima et Hizen tombent à leur tour sous la puissante artillerie des armées mongoles. C'est alors qu'un typhon détruit la plus grande partie de leurs escadres, contraignant les rescapés à regagner la Chine en catastrophe. Mais Qubilai ne s'avoue pas vaincu, et après l'envoi de nouvelles ambassades (trois ambassadeurs seront décapités en guise de réponse), décide, en 1279, la préparation d'une nouvelle expédition, d'une beaucoup plus grande envergure cette fois : plusieurs centaines d'ingénieurs canonniers musulmans et chinois sont transférés à la capitale, pendant que la construction de trois mille navires est ordonnée. À la fin de l'année, des troupes recrutées dans tout le pays se mettent en route vers la Corée, et ce sont cette fois-ci cent mille hommes qui embarquent pour le Japon, à la cinquième lune de l'année 1281. Les Japonais, préparés à cette offensive, opposent une résistance acharnée. Moins d'un mois plus tard, trois cent quarante-cinq navires arrivent en renfort de Ningbo (au sud de l'actuelle Shanghai). Les combats durent encore cinq semaines, jusqu'à l'arrivée d'un nouveau typhon qui engloutit plusieurs milliers de soldats avec leurs navires. Trente mille hommes échappent néanmoins à la tempête (que les Japonais baptiseront « kamikaze », c'est à dire le « vent des dieux »). Ils sont poursuivis et massacrés. Les Japonais font un millier de prisonniers, qui seront tous exécutés. Il n'y aura pas d'autre tentative d'invasion du Japon.

C'est un siècle et quelques plus tard, de 1405 à 1433 exactement, que de nouvelles expéditions maritimes d'envergure, les dernières de l'histoire de la Chine, seront entreprises par les empereurs Ming. Ceux-ci entendent en effet réaffirmer leur grandeur après un siècle d'occupation mongole, et désirent reprendre le contrôle du trafic maritime. À la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, cinquante millions d'arbres sont plantés dans la région de Nankin, en prévision de la construction d'une nouvelle flotte impériale. Une fois cette flotte prête, l'Empire lance durant un peu moins de trente ans, sous le commandement de l'amiral Zheng He, sept expéditions de grande envergure. Il ne

s'agit plus cette fois de simple conquête, mais d'opérations de prestige à caractère à la fois militaire, diplomatique et commercial. Ces expéditions, dont les principales escales seront le royaume de Champâ (actuel Viêt-nam), Java, Sumatra, Malacca, Ceylan, les côtes indiennes, le Siam, Hormuz, Aden, Djeddah et les côtes de l'Afrique orientale, sont composées de soixante-deux jonques de haute mer géantes de cent quarante mètres de long, accompagnées de deux cents bateaux de taille moindre. Elles emportent à chaque voyage près de trente mille soldats, plus les équipages, les ingénieurs, les interprètes, etc. Cette entreprise sans précédent assurera à la Chine un prestige immense dans toutes les mers d'Asie orientale et dans l'océan Indien, et provoquera une expansion considérable du commerce maritime, et en particulier l'exportation de denrées telles que la porcelaine, les soieries, la quincaillerie de fer et de cuivre. Mais les expéditions de Zheng He marquent en même temps la fin d'une époque : confronté à des difficultés de tous ordres – concurrence de plus en plus vive des pirates dans le trafic maritime, puis des premiers navigateurs occidentaux, incursions répétées de peuplades nomades dans le nord du pays – l'Empire Ming adopte dès le milieu du XV<sup>e</sup> siècle une politique de repli, aussi bien sur mer que sur terre, et scelle la disparition définitive de la puissance chinoise sur les océans.