HAL
open science

Les expéditions de Zheng He ou le rêve chinois d'un empire maritime

Jérôme Kerlouegan, Bing Zhao

To cite this version:

Jérôme Kerlouegan, Bing Zhao. Les expéditions de Zheng He ou le rêve chinois d'un empire maritime. IMA/MUCEM. Aventuriers des mers (VIIe-XVIIe siècle), pp.118-123, 2016. hal-04301233

HAL Id: hal-04301233

https://hal.science/hal-04301233

Submitted on 24 Nov 2023

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.

Jérôme Kerlouégan et Bing Zhao

LES EXPÉDITIONS DE ZHENG HE OU LE RÊVE CHINOIS D'UN EMPIRE MARITIME

Bien loin de l'image d'Épinal d'une Chine refermée sur elle-même, les découvertes archéologiques récentes mettent en lumière les apports étrangers dans la culture chinoise, dès la période néolithique et de manière continue au cours de l'âge du bronze et de l'âge du fer. Dans les conceptions chinoises, le commerce extérieur relève du système tributaire, qui dérive lui-même d'idées politiques remontant aux premiers temps de la royauté chinoise (le roi au centre, ses vassaux en périphérie). Cette vision du monde n'est pas sans analogie avec le sentiment de supériorité culturelle qui a longtemps animé le monde européen.

L'encadrement, par l'administration chinoise, du commerce extérieur remonte au Ier siècle de notre ère, au moment où sont attestés des échanges plus réguliers avec l'extérieur, tant par voie terrestre que par voie maritime. Profitant des troubles politiques en Chine, les Tibétains et les Ouïghours parviennent vers 780 à prendre le contrôle de la zone la plus orientale de la route de la soie. Afin de répondre à la demande en produits exotiques de luxe venant d'Arabie et d'Afrique, qui ne se cesse de s'accroître à Chang'an, la capitale de la dynastie des Tang (618-907), une ville de plus de deux millions d'habitants, la cour chinoise est contrainte de s'appuyer sur les réseaux côtiers. Cette réorientation de la politique du commerce extérieur chinois va par ailleurs de concert avec la dynamique des réseaux commerciaux dans l'océan Indien, portée par le royaume javanais de Srivijaya à partir du Ve siècle, auquel se joindront deux siècles plus tard les réseaux des commerçants musulmans. Dès la fin du VIIIe siècle, des quartiers de marchands étrangers apparaissent dans les ports chinois, notamment à Canton, qui restera le port chinois le plus important pour les échanges avec les pays de l'océan Indien jusqu'au milieu du XIIe siècle. L'archéologie et les textes attestent la présence importante des bateaux arabes de type dhow dans les mers de Chine et dans les eaux de l'Asie du Sud-Est aux VIIIe-IXe siècles. Ces derniers seront progressivement remplacés jusqu'au XIIe siècle par des bateaux chinois de 250-300 tonnes en moyenne pour les trajets entre les mers de Chine et les côtes indiennes.

La mise en place effective du contrôle du commerce extérieur chinois, fondé sur le système tributaire, date de l'essor maritime de la Chine, sous les Song (960-1279). Ce système a pour but ultime d'assurer la souveraineté de la Chine dans ses échanges avec l'extérieur. Les pays liés à la Chine par ce système sont pour la plupart

Cat. 58
Présentation de la girafe du Bengale offerte à l'empereur Yongle en 1414, anonyme, XVIe ou XVIIe siècle, Chine
Encre de Chine, peinture sur soie, 80 × 40,6 cm

des pays d'Asie orientale, du Sud-Est et du Sud. Concrètement, l'administration centrale ou régionale supervise et réglemente toutes les transactions avec l'extérieur en prélevant des taxes tout en se réservant le monopole des produits les plus lucratifs. Toutefois, les mesures de contrôle reposent en réalité plutôt sur un équilibre constamment réajusté au gré du contexte commercial régional, interrégional, voire global. Les biens échangés sont divisés par l'administration en deux grands ensembles : les cadeaux à offrir et à recevoir d'un côté, et les marchandises à vendre et à acheter de l'autre. Les premiers, servant à rappeler régulièrement les rapports de puissance respective et à légitimer le commerce, demeurent infimes comparés aux volumes des transactions commerciales, lesquelles s'opèrent toujours sous le contrôle strict d'intermédiaires – des marchands privés travaillant pour le compte des bureaux des Affaires maritimes implantés dans les ports les plus importants. Malgré un encadrement administratif conséquent, ces échanges relèvent d'un commerce essentiellement privé, régulé et toléré, dont l'administration chinoise retire le plus de profit possible.

L'administration chinoise ne se limite pas au seul contrôle. Elle cherche à s'engager activement, dès le XIIe siècle, dans l'aventure maritime en fournissant les bateaux aux marchands privés et en imposant qu'en retour lui soit versée une part variable des bénéfices, le plus souvent de l'ordre de 30 %. Dans le but d'augmenter les gains de ce lucratif commerce maritime, le système dit des « bateaux officiels » est mis en place en 1285 par Kubilaï Khan (reg. 1279-1294). Ce système, qui fonctionnera réellement à partir de 1298, a largement favorisé la formation et le maintien de grandes familles de fonctionnaires/commerçants disposant d'importantes flottes privées. Dans ce commerce maritime à moitié officiel et à moitié privé, les marchands originaires du Moyen-Orient et de religion musulmane, en particulier ceux installés dans la région du port de Quanzhou (province du Fujian), jouent un rôle très important.

Rompant avec la politique isolationniste du fondateur de la dynastie des Ming (1368-1644) pour renouer avec l'universalisme mongol de Kubilaï, l'empereur Yongle (reg. 1402-1424) désirait replacer la Chine au centre d'un empire-monde. Les expéditions maritimes lancées entre 1405 et 1433 ne furent à cet égard qu'un des multiples volets de sa politique extérieure. Il en confia la réalisation aux eunuques et soldats qui l'avaient aidé à accéder au trône. Reste que sitôt après sa mort, les expéditions furent arrêtées, étant

Cat. 59
Céramique chinoise pour le marché musulman, anonyme, 1506-1512, Chine
Céramique, H. 16,8 cm

jugées inutiles, dispendieuses et moralement condamnables par la classe lettrée. On n'en trouve que de brèves mentions dans les annales du règne de Yongle et si quelques lettrés des Ming y firent ensuite allusion, elles ne relevèrent plus que d'une sorte de « folklore » exotique. On ne devait les tirer de l'oubli qu'au début du XXe siècle, dans le contexte de la naissance du nationalisme chinois moderne.

Les expéditions commandées par l'eunuque Zheng He (1371-1433) n'ont donc pas surgi *ex nihilo*. Bien au contraire, elles ne firent que perpétuer le savoir-faire marchand et maritime des Chinois et représentèrent l'apogée du système des « bateaux officiels ». De nos jours, ces grandes navigations, qui menèrent les « bateaux-trésors » de Nankin, première capitale des Ming, jusque sur les rives orientales de l'Afrique, sont toutefois source de nombreux malentendus. Le manque de données textuelles, épigraphiques et archéologiques autorise une variété d'hypothèses. Les chiffres des sources chinoises relatifs à la taille et au tonnage des navires, ainsi qu'au nombre de marins et marchands embarqués (27 000), sont soit fantaisistes, soit peu exploitables. On attribue aujourd'hui une longueur maximale de soixante mètres aux plus gros vaisseaux de la flotte.

Les historiens chinois contemporains tiennent à présenter Zheng He comme le précurseur d'une mondialisation pacifique, mais cette analyse est contestée par certains historiens occidentaux, qui y voient un projet plus « impérialiste ». Les visées diplomatiques et commerciales paraissent avoir été prépondérantes, sans qu'on puisse totalement négliger le motif officiel, à caractère politique : la volonté de Yongle de retrouver la trace de son jeune neveu, qu'il avait renversé et dont il avait soigneusement écarté la descendance. Ce qui semble certain, c'est que le modèle des navigations ibériques – qui commencèrent précisément au moment où les flottes de Zheng He cessèrent de naviguer – ne saurait servir de point de comparaison. Ainsi, si une certaine curiosité pour des mondes méconnus a prévalu alors pour les Chinois, leurs intentions colonisatrices, en revanche, paraissent avoir été faibles, voire inexistantes.

Bien qu'il n'en soit nullement question dans les annales chinoises, l'islam semble avoir joué un rôle important dans les expéditions ming. Zheng He a été décrit comme un passeur

Cat. 60
Céramique chinoise pour le marché musulman, anonyme, 1506-1512, Chine
Céramique, H. 10,5 cm

officiel entre la Chine et le monde musulman. Il était lui-même issu d'une famille musulmane, les Ma – un patronyme d'adoption courant parmi les musulmans chinois. Au siècle dernier, les intellectuels musulmans chinois ont attribué à Zheng He une ascendance prestigieuse au sein de la communauté musulmane du Yunnan, sa province d'origine. Son père avait fait le pèlerinage à La Mecque et bon nombre de ses compagnons de navigation étaient également musulmans. L'un d'eux, Ma Huan, rédigea un récit de voyage qui présente une description idéalisée des comptoirs musulmans visités par la flotte. Il y décrit notamment La Mecque, visitée lors de la septième expédition. Il a même été avancé que le fondateur des Ming aurait demandé à ses descendants de faire le pèlerinage à La Mecque. Quoi qu'il en soit, des sources yéménites attestent la venue d'émissaires chinois à Aden autour de 1420. Dans les annales javanaises, les expéditions de Zheng He ont été largement embellies pour accréditer l'idée d'une « internationale » islamique en Asie du Sud-Est. Il n'apparaît pas impossible, en tout cas, que Yongle ait confié l'organisation des expéditions à quelques-uns de ses eunuques de confession musulmane. Cela afin de faciliter les contacts, à une époque où l'arabe demeurait la *lingua franca* dans l'océan Indien, où l'islam gagnait du terrain en Asie du Sud-Est et où commençait d'essaimer le modèle du « sultanat maritime ».

Les navigations des Ming contribuèrent largement à développer les échanges. En effet, les marchands des pays visités embarquaient sur les bateaux de Zheng He (ou sur les leurs) pour aller en Chine où, sous le couvert du « tribut », ils faisaient des affaires. Nombre de ces marchands étaient d'ailleurs des Chinois qui s'étaient établis outremer pendant la guerre civile de la transition Yuan-Ming, au milieu du XIVe siècle, et les expéditions ming ont probablement contribué à leur tour à alimenter la diaspora chinoise, tout en stimulant par ailleurs certaines productions, en particulier celle des épices, en Asie du Sud-Est. En Chine, le poivre importé devint ainsi au XVe siècle un produit de consommation courante, et même un moyen de paiement.

Enfin, une lecture attentive des sources européennes liées d'une façon ou d'une autre à l'expansion des Portugais en Asie suggère une sorte de continuum dans la matrice politique des relations internationales entre l'empire chinois et la couronne portugaise. L'héritage des « hommes à la peau blanche » (les Chinois) est en effet perceptible dans la mémoire collective de certains peuples asiatiques sous la forme d'un transfert des relations de subordination.

Cat. 61
Coupe en corne de rhinocéros, Wen Shu Zhou, vers 1600 (dynastie Ming), Nanjing, Chine
9,4 × 11,2 × 9,6 cm

Page de droite : cat. 62
Extrait d'une carte montrant les mers et les pays visités par Zheng He (ici : le sud de l'Inde, le Sri Lanka, les Maldives et la côte est de l'Afrique), dans *Wu bei Zhi* (monographie de la préparation au combat) de Yuanyi Mao, 1621, Chine, détail
Imprimé xylographique, 35 × 19,5 cm

買列補
芝蘭
翼城
小葛蘭
第一赤泥
甘巴里頭
佛堂
禮金務
錫蘭山
高郎務
別羅里
佛堂
麻里溪溜
起來溜
任不知溜
用庚酉針四十五更收官嶼
華蓋七指二角
官嶼
華蓋六指一角
沙剌溜
十剌哇
華蓋八指
慢八撒
華蓋七指
門肥赤
麻林