

Les Pâris et les bateaux d'Extrême-Orient

Roland Pintat
Conservateur des bibliothèques

L'Extrême-Orient a longtemps été marqué par de fortes cultures navales, aux origines très anciennes, étudiées par François-Edmond Pâris et son fils Armand. Pourtant, les guerres du ^{xx}e siècle ont détruit par dizaines de milliers des bateaux de travail profondément étrangers à la tradition européenne. Que reste-t-il aujourd'hui de ces cultures navales millénaires ? Il semble, comme on le verra, que la spiritualité en soit devenue le dernier refuge.

Vietnam et bassin du Mékong

Une grande diversité de bateaux¹

Les bateaux vietnamiens et de la péninsule du sud-est asiatique témoignent de l'adaptation des hommes à un environnement difficile, peu propice à la pérennité des matériaux de construction. Les eaux très chaudes de la Mer de Chine encouragent la prolifération de tarets qui rongent en quelques mois les coques en bois les plus solides. Les Vietnamiens ont donc imaginé des coques mixtes : à des bordés de bois sont accrochées des coques en lattes de bambou. Elles sont remplacées régulièrement, au rythme rapide de leur détérioration. Par ailleurs, les rivages linéaires et sablonneux du Vietnam, offrent peu de sites favorables à l'aménagement de ports. Les Vietnamiens



Ghé ca vom sur le Mékong



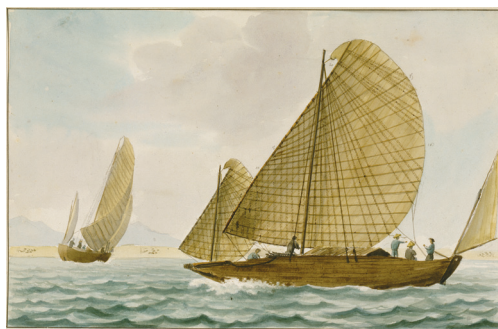
Sampan de la rivière de Saïgon

¹ Contributions iconographiques : L. Bogani, P. Dantec, A. Fux, MNM.

Les Pâris et les bateaux d'Extrême-Orient



ont conçu des formes de coque cousues et souples : elles limitent les risques d'échouage et facilitent le halage des bateaux sur les plages. Au cours de ses escales à Tourane (actuelle Danang), François-Edmond Pâris identifia les familles les plus caractéristiques des bateaux vietnamiens. Au sud, des caboteurs appelés tantôt *gay-bau* ou *gay-diang*, reconnaissables à leurs voiles en houari², assuraient des liaisons commerciales avec les ports de la capitale Hué. Dans la partie centrale du pays, les *gay-yew*, voiliers de pêche à fonds plat, se caractérisaient par des bordages assemblés par une série de ligatures. Le gréement était constitué de deux mâts portant des voiles au tiers. L'amiral Pâris fut aussi frappé par des bateaux à coques mixte, fréquents dans la région de Tourane. Leur carène était formée d'un bordé en lanières de rotin tressées recouvertes d'un enduit. Cette



Bateaux caboteurs de la côte de Tonkin, Vietnam

coque légère et souple était fixée à deux bordages en bois, renforcés transversalement par des barreaux à extrémités saillantes. Enfin les bateaux de transport du golfe du Tonkin, malgré leur coque basse et élancée proprement vietnamiennes, déployaient des voiles lattées et pesantes d'inspiration chinoise. Plus tard, Armand Pâris, lors d'une escale à Saïgon, aperçut un dernier type d'embarcation caractéristique du Mékong, le *ghe ca vom*. Ces bateaux étaient découpés dans de grands troncs d'arbres, généralement de teck, creusés et ouverts au feu, puis maintenus écartés par des barrots. Leur coque était ensuite élargie par l'adjonction de planches. Souvent qualifiés de « sampans » par les Européens, ces bateaux se pressaient par centaines dans l'arroyo de Saïgon.

Ainsi, à en juger d'après les travaux de Pâris, l'Asie du Sud-Est apparaissait, au début du XIX^e siècle, comme une région à la culture navale originale, aux types fortement caractérisés. Qu'en reste-t-il aujourd'hui ? Les voyageurs qui traversent le Vietnam font tous le même constat : les voiliers ont à peu près disparu avec la motorisation, même si l'on aperçoit encore des épaves de *gay-yew* ou de *gay-bau* pourrissant dans la vase. Si les *ghe ca vom* sont toujours en usage au Vietnam, l'élargissement extrême de leur carène, les rend méconnaissables. Pour le grand cabotage et la pêche au gros, les Vietnamiens utilisent souvent des modèles modernes d'origine chinoise, japonaise, ou occidentale. Pourtant, des travaux contemporains d'ethnologues, comme ceux de Mme Laura Bogani, témoignent de la persistance des croyances et des rites associés aux bateaux en Asie du Sud-Est.

2 On appelle voile en houari ou voile houari une voile de forme triangulaire hissée sur une longue pièce de bois ou vergue, qui glisse parallèlement au mât.

Les Pâris et les bateaux d'Extrême-Orient



C'est dans l'immense bassin du Mékong que la persistance des formes anciennes de spiritualité est la plus marquée. En dépit de frontières politiques, ethniques ou linguistiques, les populations partagent une même culture fluviale qui se traduit par des pratiques communes comme les courses de pirogues sacrées³. Du Vietnam au Laos en passant par le Cambodge, la mise à l'eau de ces pirogues est scandée par de mêmes rites. Le jour de la mise à l'eau, les villageois assistent à la pagode à une séance de possession. Un médium entre en transe jusqu'à être possédé par l'esprit mâle des piroguiers. C'est à ce moment précis que la nouvelle pirogue est mise à l'eau pour essai. Cette première navigation révèle l'esprit de la pirogue, dont dépendra sa décoration et sa couleur. La mise à l'eau se fait toujours avec la proue dirigée vers l'est : conformément à la conception bouddhique, l'est est la direction valorisée par excellence, celle de l'illumination



du bouddha. Au Cambodge, les yeux sont posés seulement au cours du mois de *kattik*



(octobre-novembre selon le calendrier lunaire). La pose des yeux, au cours de laquelle un *néak ta* (génie protecteur) vient prendre possession de la pirogue, est une opération aussi délicate que dangereuse. Il existe en effet des esprits féminins malfaisants, les *priey*. Ils élisent leur demeure permanente dans les pirogues de course. Afin d'éviter les méfaits de la *priey*, la pirogue doit être installée dans la pagode, sans contact avec le sol. On ne doit ni la toucher, ni glisser dessous. Il est interdit aux femmes enceintes de passer devant une pirogue sous peine d'avoir une fausse couche. Pour autant, une fois la pirogue mise à l'eau, la *priey* devient un *néak ta* très puissant. Au cours des régates, elle donne aux payeurs l'énergie nécessaire à la victoire. Mais dès la fin de la course, afin de limiter son agressivité, il faut enlever les yeux à la *priey*. Ce sont les moines bouddhiques qui prennent soin de la conservation et de l'entretien des pirogues et qui sont chargés du contrôle de leurs forces spirituelles. La pirogue s'identifie totalement à l'esprit qui l'habite. La disparition des bateaux observés par Pâris au XIX^e siècle n'a ainsi pas signifié la disparition des croyances maritimes et fluviales anciennes, phénomène que l'on observe aussi en Chine.

Chine

François-Edmond Pâris et les bateaux de Canton.

L'amiral accosta plusieurs fois Canton, seul port de commerce ouvert à l'époque aux Européens. À travers son étude des bateaux observés sur place, Pâris révélait

³ Laura Bogani – *La batellerie sur le Mékong* – Tome II – Paris : MNHN, 2005 – thèse inédite.

Les Pâris et les bateaux d'Extrême-Orient



les difficultés dans lesquelles se débattait la Chine des années 1830. La morphologie ou l'utilisation de certaines jonques témoignaient de la surpopulation qui touchait un

Empire du Milieu par ailleurs appauvri par son commerce avec l'Angleterre. Le cas des grandes jonques de pêche frappa particulièrement Pâris. Ces bateaux longs parfois de 20 à 25 mètres présentaient la particularité de « rester presque constamment au large ». La misère de la population du sud de la Chine rendait nécessaire une pêche intensive, où trouvait à s'employer une population déshéritée, attachée à demeure à des bateaux mouillant constamment au large. « Des familles entières passent ainsi leur vie sur l'eau, les patrons seuls allant de temps en temps à terre pour vendre



Jonque du Tchekiang - Étienne Sigaut, (1887-1983) 1944

leur pêche et acheter des provisions. » L'alimentation d'une population en plein accroissement devenait une question insoluble, même si les Chinois concevaient des bateaux adaptés à un élevage de masse, les « bateaux-canards ». Toute l'activité économique de Canton était organisée autour du commerce du thé avec l'Angleterre. Des jonques spécialisées dans le transport du thé, aux carènes pansues, et reconnaissables aux roofs qui protégeaient la précieuse cargaison, arrivaient sans cesse dans le port. Dans cette économie pré-coloniale, des bateaux de fleurs étaient conçus spécialement pour les plaisirs des Européens. « Au milieu se trouve une salle élégante entourée de sculptures à jour, dorée et peinte de couleurs éclatantes, dans lesquelles se retrouvent la délicatesse et la bizarrerie de la menuiserie chinoise [...] Ces bateaux sont mouillés devant les quartiers riches, près des factoreries européennes, où se concentre tout le commerce. » Le contrôle du trafic de l'opium, introduit frauduleusement par les Anglais, devenait à cette époque une obsession pour le pouvoir chinois. Mais comment intercepter les navires suspects, au moyen de jonques par nature lentes et dérivant au moindre courant ? Des galères rapides, ou *kauntchine*, assuraient la police du port de Canton. Enfin, l'Empire chinois était traversé de fortes

Les Pâris et les bateaux d'Extrême-Orient



tensions ethniques et sociales. Une minorité, les Miaos, était contrainte par les autorités chinoises de vivre sur des sampans servant d'habitation, avec interdiction d'aller à terre. « *Beaucoup de bateaux de transport étaient transformés en maison flottante d'habitation quand ils devenaient vieux, et amarrés entre eux.* »

L'art de la jonque

François-Edmond Pâris eut ainsi tout le loisir d'étudier à Canton la grande diversité des jonques chinoises. Un premier coup d'œil pouvait laisser penser que ces embarcations étaient au fond très semblables aux bateaux européens et ne s'en distinguaient que par des voiles lattées. Comme le soulignait l'Amiral Pâris, il fallait prendre garde à cette fausse parenté⁴ : « *Ils [les Chinois] continuent à se servir de ces navires si différents des nôtres que, si l'un d'eux était par hasard jeté sur nos côtes, nous le ferions certainement marcher par l'arrière, en plaçant le gouvernail où est la proue.* » Qu'est ce qui distinguait une jonque d'un bateau européen ? La plupart des jonques ne comportent pas de quille disposée à la manière européenne où elle forme la base principale de la membrure. Pour compenser le risque de dérive induit par l'absence de quille, les Chinois utilisent de gigantesques gouvernails, suspendus de tout leur poids à un ou deux forts câbles. Ils sont souvent descendus largement au-dessous du plan de carène et évitent le recours d'un panneau dériveur. Autre différence fondamentale, l'ossature du navire est constituée par des cloisons pleines. Elles sont clouées au bordé du fonds puis maintenues ensemble par les préceintes. Ces cloisons étanches limitent le risque des voies d'eau. Enfin, la voile lattée au tiers constitue la voile traditionnelle par excellence des jonques chinoises. Cette voile est constituée de laizes nattées de joncs qui donnent à la voile une grande rigidité. Une série de lattes en bambous superposées et disposées sur toute la largeur de la voile renforce sa rigidité et réduit les déformations préjudiciables au bon écoulement des filets d'air et à la force propulsive.

Une spiritualité maritime taoïste encore vivace

La presque totalité des jonques chinoises observées par Pâris ont disparu entre l'invasion de la Mandchourie et la Révolution Culturelle (1931-1976). Des formes de spiritualité maritime d'inspiration taoïste ont pourtant subsisté dans le sud de la Chine. Les pêcheurs du Fujian ou de Macao ne prennent jamais la mer sans avoir sacrifié une offrande aux esprits de l'eau. À Taïwan, le culte de Mazu, déesse bienveillante et réputée

⁴ François-Edmond Pâris – *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens* – Paris : Arthus-Bertrand, 1843 - pages 51 et suiv.

Les Pâris et les bateaux d'Extrême-Orient



Vuong-lao, bateau de plaisance, Chine - F. Pâris

Meishou dans le Fujian. La spiritualité demeure aussi au Japon l'ultime sanctuaire d'une culture navale millénaire.

Japon

Au début de l'ère Meiji

Armand Pâris⁵ arriva au Japon en 1868 au tout début de l'ère Meiji⁶. Le pays avait vécu replié sur lui-même pendant toute la période d'Edo autorisant seulement un commerce limité avec l'étranger à Nagasaki. L'œuvre d'Armand Pâris constitue un témoignage exceptionnel de la marine japonaise de la fin d'Edo, avant une période de profonds bouleversements techniques et culturels. De façon générale, les bateaux japonais de cette époque présentaient des points communs avec la marine chinoise, mais avec une forte tonalité archaïque. Dénuées de quille comme de membrure, les coques avaient la forme d'un parallépipède ; des murailles presque verticales s'élevaient au dessus d'une vaste plate-forme à peu près horizontale ; les mâts étaient situés très en arrière et dotés de voiles carrées ; le pont était prolongé de galeries latérales qui couraient jusqu'au château arrière. Ainsi conçus, les bateaux japonais apparaissaient aux Européens dépourvus de qualités nautiques ; ils n'étaient pas sans rappeler les galions espagnols du XVI^e siècle, tant par leur lourdeur que par leur manque de maniabilité.

Il faut reconnaître que leur conception était subordonnée à une puissante logique de représentation sociale. Les galères étaient par excellence les symboles de la grande aristocratie, caste d'origine militaire, séparée du reste de la population, qui affichait dans ses navires sa domination politique et son luxe ostentatoire. La galère du prince Wasima, observée par Armand Pâris, abritait six chambres somptueuses pour le prince et sa suite, ornées de rideaux en toile bleue. Le bateau devait pouvoir être vu de loin, et refléter le rang du

⁵ Armand Pâris, né en 1843, est le fils aîné de l'amiral. NDR

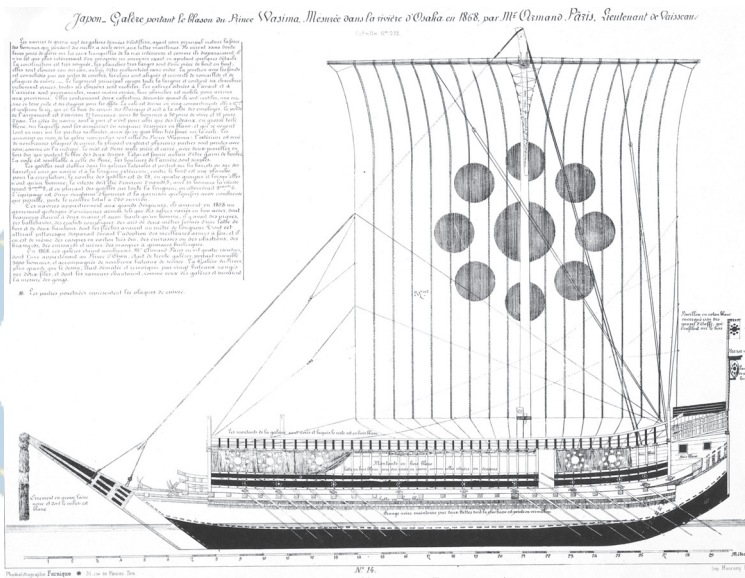
⁶ Armand Pâris – *Une excursion à Kioto, capitale du Japon* – Paris : Arthus Bertrand, 1869.

Les Pâris et les bateaux d'Extrême-Orient



prince, l'extérieur étant décoré de nombreuses plaques de cuivre. La fonction héraldique du bateau ne faisait pas de doute : les armoiries du prince étaient figurées sur la grand-voile, sculptées dans le bois des galeries, affichées sur leurs rideaux, hissées sur un pavillon de poupe. Mieux, l'alternance des bois blancs et noirs utilisés dans la construction du bateau reproduisaient le contraste des couleurs absolues des armoiries. À ce bateau sym-

bole de l'aristocratie s'opposait le grand caboteur étudié par Armand Pâris, et qu'il désigna du terme vague de *funé* (bateau en japonais). Ce bateau qui témoignait de la puissance grandissante des marins et des marchands, longtemps marginalisés par le pouvoir shôgunal, remplissait aussi une fonction de représentation sociale. Orné de plaques de cuivre rutilantes, il portait à la proue les armoiries de son armateur.



Bateaux et spiritualité au Japon.

Le shintoïsme a marqué de son empreinte profonde toute la spiritualité maritime et navale japonaise. Pour mesurer cette influence, on peut partir de l'étude des estampes du XIX^e siècle. Chez les graveurs de l'Ukiyo-e, comme Hokusai et Hiroshige, les bateaux, fondus dans le paysage, n'existent pas à la manière d'artefacts, de produits issus de la technique et de l'esprit humain ; ce sont des éléments de la nature qui contribuent à l'ordre du monde au même titre que les montagnes, la mer, les îles ou les cioux. Dans les conceptions shintoïstes, le bateau, comme le reste de la nature, était habité par un *kami*, une entité qui participe du divin (souvent l'esprit d'un ancêtre). Pour ne pas froisser les ancêtres et les forces surnaturelles de l'univers, les constructeurs navals japonais évitaient au maximum de percer le bois pour y introduire des chevilles, préférant recourir à des techniques d'emboîtement.

Les Pâris et les bateaux d'Extrême-Orient



Le principal *kami* de la mer était, depuis une période reculée, Ô-wata-tsu-mi-no-mikoto. Il avait été engendré par l'un des deux *kami* créateurs de la terre, Izanagi, lorsque celui-ci revint des Enfers. Il commandait les marées, les poissons et les créatures océaniques lui obéissaient. Il se présentait sous la forme d'un vieil homme bienveillant, même si sa vraie nature était celle d'un dragon serpentiforme de couleur verte. Son principal sanctuaire était situé près d'Osaka à Sumiyoshi. Beaucoup de marins effectuaient aussi le très populaire pèlerinage de Konpira-San. Ce sanctuaire, isolé au sommet du mont Zôzu, surplombant la mer intérieure du Japon, semble avoir été un lieu de culture shinto depuis la plus haute antiquité. Le Konpira-San abrite officiellement la demeure de Ômononushi-no-kami. Cette divinité, qui occupe une place centrale dans la mythologie japonaise depuis l'époque Edo, est vénérée dans de nombreux sanctuaires comme dieu de l'industrie et de la technique, mais aussi comme la divinité protectrice des marins et des pêcheurs. Pour faciliter le pèlerinage, il existait des dessertes régulières entre Osaka et le sanctuaire. Même si les grands bateaux japonais observés par Armand Pâris ont disparu dès les années 1890, des formes de spiritualité maritime liées au shintoïsme ont perduré au Japon jusqu'à nos jours.