

Le regard porté au XIX^e siècle sur les objets d'Extrême-Orient

Les expositions universelles inaugurées au XIX^e siècle (Londres proposa la première manifestation de ce type en 1851) n'étaient pas simplement conçues comme des fêtes du progrès de l'industrie, des sciences et des arts. Elles offraient à la curiosité et à l'étonnement des visiteurs, marchandises et produits « typiques » provenant de pays étrangers, proches et lointains. Par ce biais, les visiteurs étaient confrontés à de nouveaux horizons géographiques et culturels, les rapports à un « Autre » exotique se modifiant dans ce climat cosmopolite.

Ces expositions ont aussi été un extraordinaire amplificateur de la vague orientaliste très à la mode dès le début du XIX^e siècle. Après l'Égypte, l'Inde et les pays arabes, c'est l'Extrême-Orient, relativement peu connu à cette période, qui suscite un véritable engouement. Alors que les riches soieries et la céramique fine ornaient la demeure des élites depuis le XVI^e siècle, ces produits se démocratisent au XIX^e siècle : ombrelles et paravents, parapluies et babioles, s'achètent bientôt dans les magasins spécialisés dans l'importation et entrent dans les intérieurs bourgeois où ils intègrent le code de bon goût.

Les expositions universelles sont aussi –et surtout– des événements qui rendent manifeste l'état des relations politiques et économiques entre les nations exposantes. Ainsi, certains pays, tels le Siam ou le Japon, sont-ils représentés par des collections et des délégations officielles ce qui leur confère *de facto* une reconnaissance en tant que « nations du monde civilisé ». Il n'en va pas de même pour la Chine. Suite à des tensions avec les troupes anglo-françaises en 1860 et le sac du Palais d'Été, elle ne participe officiellement à aucune exposition parisienne avant 1900.

Du fait de la défection de l'état impérial chinois, les organisateurs vont s'appuyer, pour l'exposition de 1878, sur les comptoirs européens implantés localement (firmes commerciales, administrations coloniales...) : maquettes d'outils et de machines, échantillons divers, exemples de produits chinois sont rassemblés sous le nom de « Collection des douanes chinoises ». Parmi les tissus et les accessoires, le mobilier et les outillages ne figurent pas moins de trente modèles de navires, dénommés « jonques » dans le catalogue officiel. L'étude de ces objets montre que tous ne sont pas nécessairement les modèles fidèles de la réalité, mais que l'ensemble vise à témoigner de la diversité de la flotte chinoise et des techniques navales alors peu connues des Européens.

Un regard rétrospectif est posé, aujourd'hui, sur cette collection arrivée à Bordeaux vingt trois ans après l'Exposition Universelle de 1878. Avec le temps, ces objets ont en effet gagné une nouvelle dimension : à la documentation technique, à la promotion stimulant jadis les échanges marchands avec la Chine, à l'éveil de l'imaginaire occidental, à l'illustration d'une forme particulière de l'emprise coloniale, s'ajoute désormais l'importance de cette collection de jonque pour l'éclairage qu'elle apporte à la constitution des collections ethnographiques rassemblées dans les musées français à la fin du XIX^e siècle.

Origines et usages du terme « jonque »

« Les navires chinois sont connus dans les pays étrangers sous le nom de *jonque* en français, *junk* en anglais, *junco* en portugais et en espagnol. Ce nom inconnu des Chinois apparaît depuis longtemps dans les récits des voyageurs et figure dans les souvenirs d'Ibn Batoutah au XIV^e siècle. On ne paraît pas fixé sur l'origine du mot *jonque*. Certains auteurs le font venir du mot portugais *junco* qui serait une adaptation du mot javanais *djong* ou du malais *adjong* et par abréviation *jong* qui désignait le bâtiment de mer ou grand vaisseau. D'autres auteurs le font dériver simplement du mot chinois *tch'ouan*, prononcé à Amoy et à Foochow, dans le dialecte local, respectivement *ch'un* et *ch'iong*. » (L.Audemard, 1957, t.I, p.19)

Il n'en reste pas moins que le mot *jonque* et les termes chinois qui pourraient en être l'origine ne sont guère employés par les Chinois. Audemard (1957, t.1, p.19) précise à cet égard :

« Les divers noms sous lesquels sont désignées les jonques de mer et de rivières atteignent un chiffre très élevé, un millier environ si on se réfère aux statistiques données par les « *Decennial Reports* » des Douanes Impériales Chinoises, alors que chez nous, en France, de même que chez les autres nations, le nombre des appellations des bâtiments de toutes catégories est relativement minime. Il est vrai qu'en Chine, tout ce qui a rapport à la navigation donne une impression de grandeur que l'on ne trouve nulle part ailleurs. »

Mythe d'origine du bateau en Chine

« Un récit attribue cette invention [celle des premiers navires] à une femme pieuse nommée Ho Sieou Kou, qui fut divinisée et prit place parmi les « Huit Esprits » nommés Pa Cheu. Cette femme avait la faculté de se déplacer très rapidement sur terre comme sur l'eau. Son premier bateau fut un simple radeau sans aucun moyen de propulsion. Mais un jour qu'elle lavait ses vêtements dans la rivière elle observa un poisson qui marchait avec ses nageoires et gouvernait avec sa queue ; elle eut ainsi l'idée de l'aviron et du gouvernail qu'elle adapta aussitôt à son bateau. »

(L. Audemard, t.II, p.7)

Une classification impossible...

Il existe une infinie variété d'embarcations en Asie, toutes généralement regroupées dans les typologies occidentales sous l'appellation de « jonques » ou de « sampans ». Face à cette diversité extrême, à la richesse des formes et des choix techniques, des usages et des pratiques associées, les ouvrages scientifiques sur le sujet sont rares et toujours partiels de telle sorte que seules des synthèses régionales, souvent anciennes, sont consultables. L'un des plus remarquables est présenté sur le diaporama montrant des extraits des cahiers manuscrits d'Etienne Sigaut relatifs à l'étude des jonques chinoises.

Il convient tout d'abord, si l'on suit les propositions d'Evelyne Porée-Maspéro (1986), de distinguer deux types de grandes embarcations de haute mer dans l'histoire de la navigation en Asie du Sud :

- Les premières trouveraient leur origine sur les côtes du Fu-nan, vaste empire constitué sur la péninsule indochinoise au début de notre ère : ces grands voiliers, appelés *sambau* en malais, *sampou* en cambodgien, étaient cousus avec des cordes en bourre de coco puis calfatés. Aux mains des marchands, ils ont sillonné la région durant des siècles, assurant l'essentiel des transports de Ceylan à Bornéo, de Java aux côtes chinoises où on les appelait *po* ou *tch'ouan po*. Ils embarquaient à leur bord de petits « transbordeurs » *sampan* dont les Chinois adoptèrent ultérieurement l'idée et le nom.
- Les secondes sont les jonques dont le modèle initial ne serait pas la pirogue cousue, mais un développement du radeau. Plus lourdes et moins maniables, on peut penser qu'elles ont progressivement pris le relais sur les côtes du continent chinois.

Bien que la typologie des jonques soit difficile, les classifications disponibles croisent deux axes : l'un géographique (lieu d'usage), l'autre fonctionnel (type d'emploi). La documentation initiale est très parcellaire, mais la plupart des maquettes présentées ici trouvent place dans ce cadre typologique simple sans qu'il soit possible pour l'instant de vérifier les données ou d'affiner l'identification. Ainsi, un travail de recherche documentaire considérable reste à faire pour vérifier les usages et les fonctions des bateaux présentés ici car les informations d'origine sont souvent contradictoires, probablement très

approximatives : habitations, transport de marchandises, de passagers, bateaux de surveillance et d'assistance, bateaux de guerre, de pêche et de plaisance... Les usages n'ont pas toujours été uniques et ils ont probablement varié selon les armateurs, les circonstances ou encore au sein de zones culturelles limitrophes...

De même, manquent les références permettant d'évaluer les rapports d'échelle, y compris pour celles des maquettes paraissant avoir été réalisées dans le même atelier.

Ces lacunes sont révélatrices de l'intérêt sélectif des érudits occidentaux qui, souvent tournés vers ce qu'ils ont perçu comme étant les formes les plus abouties de la civilisation, ont laissé dans l'ombre les savoirs et les pratiques jugés commerciaux ou populaires.

Quelques caractéristiques techniques

Toutes les jonques chinoises ont pour caractéristique une coque en forme de barge, c'est-à-dire un fond plat permettant la navigation fluviale et l'accès aux hauts fonds des côtes découpées. Les jonques de haute mer, construites sur ce modèle général, ont des aménagements spécifiques. Certaines pouvaient être de très grande taille, montées de murailles latérales et de cabines sur plusieurs étages. Stables, mais lentes et peu manœuvrables, certaines étaient accompagnées d'une escorte, plus légère et dotée de rames, capable de les remorquer par temps calme ou pour les appontages.

Au XIII^e siècle, Marco Polo indique que les Chinois construisent, pour leurs embarcations, des coques à caissons étanches. Au XIX^e siècle, cette solution technique est intégrée dans la structure même des navires : à la place des couples, régulièrement espacées pour recevoir le bordé, ils utilisent « de solides panneaux de bois découpés selon le gabarit désiré. Le bordé [est] ensuite cloué sur les cotés de ces panneaux qui sont soigneusement calfatés et constituent ce que l'on appelle des « cloisons étanches »

(L. Audemard, 1957, t.I, p.30).

Sur les grandes jonques de commerce, ces caissons autonomes constituent en outre autant d'entrepôts que les armateurs multiples se réservent pour stocker à part les marchandises qu'ils emportent durant les voyages commerciaux.

En Occident, l'ingénierie navale ne trouvera cette solution contre les voies d'eau que dans le courant du XIX^e siècle pour l'appliquer dans la construction des coques métalliques, notamment celles des bateaux à vapeur.

Ibn Batoutah, qui visita les Indes au XIV^e siècle, décrit de grands vaisseaux chinois issus des ports de Zeitoum (probablement Amoy, lieu de provenance des jonques présentées ...), et de Canton : « Il y a sur ces grands navires, douze voiles et au-dessous jusqu'à trois.

Ces voiles sont faites de baguettes de bambous tissées en guise de nattes ; on ne les amène jamais et on les change de direction, selon que le vent souffle d'un côté ou de l'autre. Quand ces navires jettent l'ancre, on laisse flotter les voiles au vent. Chacun d'eux est manœuvré par mille hommes à savoir six cent marins et quatre cent soldats parmi lesquels il y a des archers, des hommes armés de boucliers, des arbalétriers, c'est-à-dire des gens qui jettent du naphte. »

(Audemard, 1957, t.I, p.28)

Importance de la flotte chinoise

« L'immensité de la flotte chinoise est restée proverbiale depuis l'Antiquité jusqu'à nos jours. Pour exprimer la quantité prodigieuse de ses bâtiments, les plus anciennes Annales les comparent en nombre, aux feuilles de la forêt et leur variété, à la diversité du feuillage des plantes qui poussent sur la terre de Chine !

Cette figuration poétique s'énonce d'une manière plus concrète, en disant, avec les nombreux voyageurs tant anciens que modernes, qu'il existe plus de bateaux en Chine que dans le reste du monde. » (L.Audemard, 1957, t.1, p.19)

« Tout voyageur qui se rend sur les côtes est frappé par le grand nombre de navires à voiles de formes si diverses et si différentes de celles qu'il a rencontrées partout ailleurs : grandes jonques aux coques massives surmontées de galeries élevées sur des murailles, peintes de couleurs parfois vives, l'œil dessiné à l'avant leur donnant l'aspect et la vie de quelque animal préhistorique, leurs grandes voiles pesantes soutenues par des mâts volumineux à peine dégrossis au sommet desquels flottent bannières et oriflammes multicolores ; jonques de pêches aux formes sveltes, également rehaussées de couleurs vives, s'avancant toutes voiles déployées, par centaines, en rangs serrés, comme prêtes à s'élancer sur un ennemi invisible.

Pénétrant ensuite dans les ports, l'étonnement du voyageur s'accroît encore par la vision d'une multitude de bateaux, grands et petits, qui grouillent le long des rives et dans les moindres recoins des cours d'eau. Leurs formes sont plus variées encore que celles des jonques de mer.

Bateaux de pêche et de transport, bateaux de fleurs ou de plaisance, bateaux à roue actionnés par la force humaine, et une infinité d'autres bateaux de toutes dimensions, de toutes formes, affectés aux usages les plus divers. Tout cela circule dans une activité et un désordre indescriptibles avec force cris et disputes de la part de cette population aquatique, composée de familles entières, hommes,

femmes et enfants qui durant toute leur existence vivent sur les cours d'eau sans avoir d'autre habitation que leur bateau. » (L.Audemard, 1957, t.1, p.19-20)

Importance de la flotte chinoise (suite)

« Dans le seul port de Canton, les résidents anglais estimaient, en 1840, à plus de quarante mille le nombre de jonques et sampans circulant dans ce port et les environs, avec une population d'au moins deux cent mille habitants des deux sexes » précise Audemard (1957, t.I, p. 21).

Tous les témoignages anciens convergent sur l'immensité et la diversité de la flotte chinoise. « Dès le XIIIe siècle, Marco Polo signale que devant la ville de Singui (probablement Kiou Kiang, sur le Yang Tse) il vit non moins de quinze mille navires et encore, ajoute-t-il, il existait le long du fleuve d'autres villes où le nombre des navires était encore plus considérable.

Ces navires avaient tous de forts tonnages variant de deux cent à six cent tonnes.

Non loin de l'embouchure du fleuve jaune, il existait toujours d'après Marco Polo, une flotte de quinze mille navires que le grand Khan entretenait là afin d'être toujours en état de mener une armée dans les îles de la mer qui étaient sous sa domination, dans le cas où cela eut été nécessaire. Parmi ces vaisseaux il y en avait de si grands qu'ils étaient susceptibles de porter quinze chevaux et autant de cavaliers avec les vivres et le fourrage et vingt hommes d'équipage. » (L. Audemard, 1957, t.I, p. 21)

Un empire fermé à l'étranger

L'Empire chinois nourrit fort peu de projets expansionnistes, les Empereurs mettant tout en œuvre pour limiter le contact avec l'étranger, jugé nocif et dangereux. Le strict contrôle du commerce lointain et l'entrave aux initiatives marchandes passaient par l'imposition, aux constructeurs et aux armateurs de navires, de dimensions et de formes qui rendaient les bâtiments impropres à la

navigation au long court. Ces directives ne souffraient pas la moindre modification sous peine de sanctions sévères.

Ainsi, à la charnière des XIX^e et XX^e siècles, Audemard constatait ainsi encore que « l'Empire le plus grand du monde, par son étendue et sa population, s'interdit tout contact maritime avec l'étranger ; que ni les bâtiments de commerce ni les navires de guerre chinois ne montrent le pavillon national au dehors. »

(L. Audemard, 1957, t.I, p.89)

Contraintes historiques et choix techniques

Dans le courant du XIX^e siècle, la marine chinoise connaît des mutations notables. Ces changements opèrent moins par emprunts techniques que par substitution d'une forme de navigation à une autre.

Les constructeurs navals chinois avaient inventé, bien avant les Occidentaux en leur temps, les caissons étanches, le gouvernail compensé, les semelles de dérive, les navires à roues et, semble-t-il pour la haute antiquité, les coques métalliques... Pour ce qui concerne les instruments de navigation, l'usage de l'aiguille aimantée était connu avant l'ère chrétienne. Cependant, une fois établis, ces choix techniques semblent avoir peu évolué au cours des siècles. Audemard (1957, t.II, p.10) donne une explication à cette relative stabilité :

« Les rares emprunts faits à l'étranger sont de date récente, encore se bornent-ils à des accessoires peu importants qui ne modifient en rien le principe de la construction. Cette immutabilité n'est pas due seulement à l'insouciance native du Chinois, à la pauvreté de son imagination ou encore à son respect de la tradition, elle lui a été imposée, depuis de lointaines époques par des édits Impériaux pour faciliter le contrôle des transports, mais aussi, et surtout, pour décourager les innovations ou le perfectionnement qui eussent permis aux jonques de s'éloigner des côtes et d'entrer en relation avec les pays étrangers. Très sagement, les Empereurs des anciennes dynasties ont su éviter la

concurrence et l'immixtion étrangère pensant écarter ainsi, les risques de guerre qui pouvaient en résulter pour leur pays. Il ne faut donc pas s'étonner de rencontrer au large des côtes chinoises des navires ayant tous les caractères de la jonque de rivière. En réalité la jonque dite de mer, au vrai sens du mot, n'existe pas et sans doute n'a-t-elle jamais existé. Le Chinois préoccupé avant tout de ses intérêts et du profit qu'il peut retirer de son outil de travail avec le minimum d'efforts, reste fidèle à sa modeste jonque de rivière, qui grâce à son fond plat et à son modeste tirant d'eau peut pénétrer dans les mille sinuosités de la côte, remonter très loin à l'intérieur des terres et élargir ainsi le champ de son activité, sans se lancer dans l'inconnu d'une navigation lointaine. »

A la fin du XIX^e siècle, Audemard fait donc le constat suivant :

« Exception faite des bâtiments à vapeur qui sillonnent les côtes et les principales artères intérieures, la Marine de commerce chinoise est composée exclusivement de navires en bois construits suivant les méthodes particulières à chaque localité. Ces navires sont actionnés par la voile, l'aviron ou la godille et même par la roue à moteur humain. » (*L. Audemard, t.I, p.23*)

Toutefois, les limites techniques de cette marine la rendent progressivement obsolète, tout au moins dans ses missions commerciales, et les embarcations de type occidental dotées d'un moteur se multiplient.

« Certes, poursuit Audemard, il serait exagéré de dire que le moteur supprimera la jonque. Le Chinois est trop soucieux de ses intérêts pour négliger un instrument de travail qui, dans maintes circonstances, lui apporte à bon compte un rendement productif. Bien des régions conserveront longtemps encore leurs anciens moyens de transport ainsi que cela a lieu chez nous où la vapeur n'a pas complètement fait disparaître la voile ni le navire en bois. Il est cependant certain que l'ère de la lourde jonque de mer, aux formes archaïques, est à peu près close aujourd'hui. La sécurité du commerce en haute mer, la continuité des échanges de port à port ne peuvent être subordonnées aux époques des moussons que les jonques doivent attendre pour entreprendre leur voyage. D'autre part la présence de nombreux repères de pirates et aussi l'insuffisance professionnelle des patrons de jonques dont les connaissances nautiques sont le plus souvent nulles, constituent de sérieux obstacles au transport de marchandises par jonques qui ne trouvent pas d'assureurs.

Quant à la navigation intérieure, quelle perspective peuvent avoir ces milliers de jonques qui luttent péniblement contre vents et courants le long des rives d'un fleuve, ou restent en panne sur les lacs pendant les périodes de calme, leurs flancs bondés de marchandises et de voyageurs, tandis que les navires à moteur peuvent circuler en tous temps avec des équipages réduits, sans trop se soucier des obstacles de la route ?

[...] Ainsi se poursuit à un rythme toujours plus rapide, la disparition de ces nombreuses jonques qui s'imposent à notre admiration sinon à notre curiosité, par l'originalité de leurs formes et de leurs procédés de navigation. » (*L. Audemard, t.I, p.23*)

De fait, la guerre sino-japonaise détruisit des milliers de jonques et précipita la disparition des grandes jonques de marine hauturière.

Les « jonques de fleurs », jonques des mandarins

Les jonques fournissaient en Chine un moyen de transport confortable et sûr, tout au moins sur les grands fleuves navigables.

Destinées au déplacement des aristocrates, hauts responsables de l'administration impériale (mandarins), les « jonques à fleurs » sont très différentes, par le soin de la décoration et le raffinement de leur aménagement, des innombrables jonques de transport et d'habitation qui, agglutinées au bord des fleuves, servaient au commerce et aux activités du petit peuple. Parées d'or et de brillantes couleurs, d'oriflammes et de lanternes multicolores, elles étaient repérables de loin et charmaient le regard. Pourtant, le lourd décor pouvait cacher des canons placés à bord, et les jalousies des fenêtres, la richesse des appartements : chambres, cabinets et salons, sans compter les espaces réservés aux domestiques, cuisines, offices et celliers... L'accès des étrangers y était rigoureusement interdit et sévèrement puni.

Les superbes jonques présentées ici donnent une bonne idée de la finition de ces bateaux, jusque dans les détails de leur aménagement intérieur. Outre le mobilier et l'ornementation représentés en détail, la restauration a permis de reconstituer une scène d'intérieur jouée par de petites figurines à l'échelle et l'autel domestique devant recevoir les dévotions quotidiennes.



Jonques armées

L'ancienne marine marchande est surtout connue par l'intermédiaire des récits de voyageurs, mais les navires militaires ont fait l'objet d'une attention réelle de l'administration chinoise. Ainsi, les vaisseaux de guerre sont mieux documentés, tout au moins pour la période Ming (1368-1644).

Iconographie et textes de l'époque montrent que les jonques utilisées à des fins militaires n'étaient, le plus souvent, que des jonques de commerce armées de « quelques instruments de combat » servis par des militaires.

Certains témoignages précisent que, pour le commerce lointain, une petite armée (jusqu'à quatre cent soldats) montait à bord des grandes jonques marchandes. A l'idée de polyvalence, qui autorise une grande souplesse dans la mobilisation d'une marine nombreuse en cas de besoin, se combine celle de l'étroite imbrication entre le commerce au long cours et la garantie de sa sécurité.

Les navires armés présentés ici sont probablement des adaptations récentes de la marine chinoise sous l'influence et les contraintes d'un contact grandissant avec les puissances étrangères au XIX^e siècle. Sous l'effet d'une piraterie harcelante, une partie des navires de haute mer s'équipèrent de canons afin de défendre passagers et marchandises.

Une alternative, initiée par les Portugais installés à Macao, fut de construire des embarcations de type « hybride » (sino-européen) appelées *lorcha* qui, sous équipage portugais, escortaient les jonques de commerce moyennant finances. Il se peut que les jonques de la collection relèvent de ce type de bâtiment, comme en témoignent la présence de canons, mais aussi certains aspects techniques tels la taille réduite et la forme effilée des coques augmentant vitesse et manœuvrabilité.

Jonques du port d'Amoy

« Le port d'Amoy est l'un des meilleurs et le plus facilement accessible de toute la côte de Chine » (Audemard, t.IV, p.52)

« Il existe quatre variétés de jonques dont les noms chinois sont les suivants :

1. Hsiang chin pei (siang tche pei) ;
2. Ta pei (ta pei) ;
3. Hsiao pei (siao pei) ;
4. Po tzu (pou tse).

La plus grande partie de ces jonques est affectée au transport des marchandises et des voyageurs entre Amoy et l'île Formose [Taiwan] ; les autres trafiquent avec Ning po, Changhai, Tchefou et Tien tsin. Ces dernières quittent Amoy en mai ou juin en pleine mousson de Sud-ouest et retournent avec celle de Nord-est en novembre ou décembre. Durant le reste de l'année elles restent au mouillage, faisant ainsi annuellement deux voyages de 2.300 milles. Elles ont un fort équipage de quatre-vingt à cent vingt hommes et leur chargement est considérable.

Cette classe de jonques est appelée à disparaître devant la supériorité reconnue par les Chinois des navires étrangers. » (Audemard, t.IV, p.53)

« Dans le catalogue de l'Exposition universelle de Paris (1878) nous trouvons de brefs renseignements sur les divers modèles de jonques de mer et de rivière employés à Amoy à cette époque. Parmi les vingt types énumérés nous ne signalerons que la jonque marchande qui, selon le catalogue, serait la plus grande construite en Chine et dont les caractéristiques sont les suivantes : Longueur sur quille, 86 pieds ; largeur : 32 pieds ; creux : 11 pieds ; capacité de transport : 7.500 à 8.000 piculs (400 à 420 tonnes). Prix de la construction : 15.000 taëls, soit 128.300 francs. » (Audemard, t.IV, p.54)

Les jonques de commerce

La marine de commerce chinoise n'est connue en Europe qu'au retour de Marco Polo (fin du XIIIe siècle). Les annales chinoises anciennes mentionnent toutefois des relations très anciennes entre Canton, le Golfe persique, les Indes et l'Égypte. Entre les Xe et XIIIe siècles, de lointains voyages sont attestés et la côte africaine est reconnue jusqu'au Cap de Bonne Espérance.

A cette époque ancienne, trois types de vaisseaux existaient :

- Les grands vaisseaux nommés gonouk, gonk (du chinois Tchouan, « jonque »)
- Les vaisseaux de taille moyenne nommés zaou (siao en chinois)
- Les petits vaisseaux nommés ca-cam (houa-hang)

(Typologie établie par L. Audemard (1957, t.I, p.28) à partir d'un document intitulé Voyage D'Ibn Batoutah)

Peu d'informations restent sur le trafic et le type des embarcations anciennes. Il semble que les formes et les techniques aient peu changé bien que la taille se soit considérablement réduite entre les XIIIe et XIXe siècles.



Décor et ornementation des jonques

Toutes les jonques chinoises ne portent pas une ornementation élaborée. Seules les jonques à voile, essentiellement marchandes, des grands ports du Tche Kiang et du Fou Kien portent à l'avant des yeux peints à fonction prophylactique. Cette pratique, qui n'existe nulle part ailleurs en Chine, permet d'identifier aisément les embarcations venant des grands centres faisant commerce avec le Moyen-Orient (Golfe Persique, Mer Rouge, Océan Indien) où ce type de pratique s'est transmis depuis l'antiquité égyptienne.

Historiquement, animaux fantastiques et figures issues de la mythologie chinoise dominent la proue des jonques les plus anciennes. Avec le temps, la complexité de l'iconographie se simplifie, s'appuyant sur le seul contraste du rouge et du blanc. C'est à la poupe du bateau qu'une iconographie plus complexe et codée se déploie.

Le décor des jonques d'Amoy présentées ici correspond à celui que décrit Audemard (1957, t.III, p.11) pour la jonque de Fou tcheou : « L'ornementation, de caractère strictement symbolique, ne laisse aucune place à la fantaisie de l'artiste ; sa vue est moins de satisfaire la vue du passant par des sujets attrayants que de créer autour du navire une atmosphère favorable aux divinités de la mer. C'est ainsi que l'on voit au-dessous de la galerie qui surplombe l'arcasse un grand phœnix aux ailes largement ouvertes dominant, dans des encadrements de fleurs et de nuages, des animaux fantastiques tels que dragons, dauphins et autres sujets emblématiques aux couleurs éclatantes. »

Le décor des jonques présentées ici suit la disposition générale qu'Etienne Sigaut observe dans les années 1850 et décrit dans ses carnets (voir le diaporama dans cette salle). « Le cadre de la poupe associe de part et d'autre des oiseaux de mer et des motifs floraux surplombés de guirlandes ». Dessous, se succèdent les représentations du Phoenix, de dragons ou de lions chinois, avec la lune ou le soleil stylisés. Suivent les « douze immortels » accompagnés d'autres animaux symboliques tels le cerf, la biche ou la grue.

Cette ornementation extérieure aux couleurs vives, accompagnée de drapeaux et d'oriflammes, tranchait avec un aménagement intérieur rigoureux, mais simple. La situation est inverse pour les embarcations de plaisance telles que les « jonques à fleur ».



ⁱ Crédits photos, Anaïs Gailhbaud, 2010