



ETUDES

Eveline PORÉE-MASPERO

Jonques et *po*, *sampou* et *sampān*

Qui dit «jonque» pense, consciemment ou inconsciemment, à un bateau chinois. Et pourtant le mot ne peut, sans parti-pris évident, être ramené au chinois. Needham écrit que, «sans aucun doute» (*undoubtedly*), il dérive de *tch'ouan*, nom chinois pour le bateau, ou des mots «apparentés» (*cognate*) des Javanais et des Malais, *jong* et *ajong* ⁽¹⁾. Mais *tch'ouan* n'a jamais fini par une gutturale, toujours par la dentale *n* ⁽²⁾, et l'apparement au malais ou au javanais, qui n'appartiennent pas au même groupe linguistique, demanderait à être expliqué. On s'est aussi demandé si le nom de la jonque ne venait pas du chinois *tsong*. Mais le caractère, qu'on ne trouve pas dans les dictionnaires, apparaît seulement au XV^e siècle, et Rockhill ⁽³⁾ pense qu'il a été forgé pour rendre le malais *djung* ⁽⁴⁾. L'origine présumée chinoise du mot «jonque» a été depuis longtemps affirmée puisque, dans les premières années du XIV^e siècle, un auteur arabe parlait de grands vaisseaux dits *junk* dans la langue des Chinois ⁽⁵⁾. Or, tout ce qui se trouvait au-delà de l'Inde était facilement baptisé «chinois» et les auteurs du *Hobson-Jobson* pensent que les commerçants arabes de l'époque avaient dû apprendre le mot de pilotes malais, car il vient à n'en pas douter de *jong* et d'*ajong* qui, en javanais et en malais, désignent un grand vaisseau. Ils notent également que Javanais ou Malais nomment «constellation de la jonque» (*lingtang*, ou *bintang, jong*) notre Grande Ourse.

Voilà qui est fort intéressant, puisque les Khmers ont des «étoiles du *sampou*» et des «étoiles du crocodile» qui seraient la Grande ou la Petite Ourse, l'étoile polaire étant dite «pointe du nez du crocodile». La constellation cambodgienne du navire fait partie des vingt-sept ⁽⁶⁾ mansions lunaires et correspondrait à celle qui est nommée en sanscrit *punavarsū* puisqu'elle précède celle du crabe, c'est-à-dire le cancer ⁽⁷⁾. Je suis incapa-

ble d'imaginer quelles pourraient être les implications astronomiques de ces rapprochements, étant sceptique sur l'équivalence donnée par Guesdon de la constellation du crocodile et de la Grande Ourse: puisque l'étoile polaire est la pointe du museau du crocodile, son corps devrait bien plutôt être identifié à la Petite Ourse. Les documents relatifs aux idées que les Cambodgiens peuvent avoir sur la carte du ciel sont très pauvres ⁽⁸⁾. Pour ma part, je crois qu'il y a un grand écart entre une ancienne astronomie populaire des Cambodgiens et celle des astronomes ou astrologues de la cour, inspirée de modèles indiens. Dans la légende relative au Phnom Sampou de Battambang ⁽⁹⁾, vaisseau et saurien ont été définitivement soudés l'un à l'autre lors de la tragédie finale; s'il y a eu, comme je le crois, un rapport entre cette légende et des anciennes idées astronomiques ⁽¹⁰⁾, les étoiles du crocodile et celles du navire sont en étroite relation. Un coup d'œil sur le tableau des mansions lunaires publié par Faraut montre la constellation du *sampou* figurée par un bateau zoomorphe avec une étoile à la pointe de sa proue, et certains des *tuk kê hou* (bateaux d'apparat) modernes, sont donnés comme ayant tête et queue de *makara*. Cet animal plus ou moins mythique paraît avoir pour prototype le crocodile, et le *makara* du zodiaque indien correspond à notre Capricorne. Ne correspondent à ce signe ni la mansion lunaire du navire, qui d'après le tableau de Faraut correspond approximativement aux Gémeaux, ni la constellation du crocodile des Cambodgiens. Cela montrerait à mon avis que des érudits khmèrs ont à un moment donné tenté d'incorporer des notions populaires à une astronomie indienne. Le fait que Javanais et Malais connaissent eux aussi une constellation du navire laisse à penser qu'il y a eu peut-être un folklore commun aux marins naviguant sur la mer que bordaient leurs pays respectifs. En interprétant dans cette perspective l'histoire du Phnom Sampou de Battambang, on voit que le navire serait la Grande Ourse, le Crocodile la Petite Ourse, avec à la pointe de son museau l'Etoile Polaire.

La période où ce folklore commun aurait pu se former est impossible à déterminer, du moins avec les documents cambodgiens, mais quelques indices permettent de s'en faire une idée. Pour commencer, il faut souligner que le Phnom Sampou et les diverses localités qui lui sont associées dans la légende ont livré, avec des vestiges plus récents, des objets préhistoriques ou protohistoriques ⁽¹¹⁾, des inscriptions du VI^e ou VII^e, et possèdent encore des monuments préangkoriens, c'est-à-dire antérieurs aux premières années du IX^e siècle. L'une des versions de l'histoire du Phnom Sampou veut que l'héroïne ait été fille du roi de Chandrapurī, actuellement Chantaboun; des inscriptions khmères datant de notre VII^e siècle y ont été trouvées ⁽¹²⁾. Associé parfois aux récits en cours sur le Phnom Sampou de Battambang, le Phnom Sànlòón se trouve au centre d'une région où, dit-on, fut engloutie lors d'une tempête la flotte d'un roi de Java. Nous voici

donc amenés à constater des relations possibles entre Cambodge et Insulinde vers le VII^e siècle et ramenés, cette fois non pas à Java mais à Sumatra, avec la première mention d'un *sāmbau* sur un galet gravé en 682 de notre ère. Coedès, à propos de cette inscription et de trois autres datant des années suivantes, a noté plus d'un rapport entre leurs textes et ceux du Cambodge ou du Champa qui leur sont contemporains ⁽¹³⁾. Gabriel Ferrand ⁽¹⁴⁾, reprenant l'article de Coedès d'un autre point de vue, celui de «la parenté étroite du vieux-malais et du malgache» a donné une liste de mots apparentés à *sāmbau* ⁽¹⁵⁾ *sāmbu* et *ssāmbu* en malgache, d'où le bantou oriental *ssombo* pour le boutre, c'est-à-dire un «voilier de l'Océan Indien occidental», enfin l'arabe *sanbūk* qui «désigne le navire en général et, dans les textes nautiques arabes, une sorte de chaloupe».

Curieusement, la forme arabe ramène au chinois *po*, qui apparaît au III^e siècle comme le nom d'un navire voguant entre l'Indochine, l'Insulinde et Ceylan. Karlgren n'a pas noté le caractère, mais il en donne une série d'autres avec la même partie phonétique, et pour ainsi dire tous, en chinois du VI^e siècle, ou en cantonais, se terminent avec la gutturale *k*. De plus, le dictionnaire de K'ang-hi donne, à propos du *po*, deux citations d'un même ouvrage de la seconde moitié du XI^e siècle, l'une qui définit le *po* comme un bateau avec lequel les barbares du Sud voguent sur la mer, l'autre qui utilise une variante graphique *po* où la partie phonétique, de sens tout à fait différent, se prononce exactement de même ⁽¹⁶⁾. Autrement dit, on a forgé de toutes pièces des caractères chinois pour rendre le nom d'un bateau des «barbares» du Sud qui, en khmèr actuel, correspondrait à peu près à *bak* ⁽¹⁷⁾. Il n'y a pas, à ma connaissance, avant le VI^e siècle, d'inscription de ces «barbares du Sud» comportant un nom indigène de bateau, autre que les mots *duk* et *dok*, correspondant au khmèr moderne *tuk* (bateau en général). On ne doit pas oublier que les Chinois ont dû forger le caractère *po* quatre cents ans avant la première mention de *sāmbau* inscrite sur galet ⁽¹⁸⁾; le langage des Môn-khmèrs et des Malais de l'époque nous étant inconnu, il se peut qu'alors le nom rendu par le caractère chinois *po* ait été terminé par une gutturale et que cette gutturale finale ait été conservée à l'autre bout de l'Océan Indien par les marins auxquels aurait été emprunté l'arabe *sanbūk* ⁽¹⁹⁾. Ceci est conjecture, mais je me suis fixé comme but principal d'indiquer à quel point les problèmes étaient nombreux sur des sujets traités plus ou moins avec mépris.

Au III^e siècle, donc, forger un caractère pour désigner les navires des pays méridionaux était devenu apparemment nécessaire aux Chinois, qui devaient les connaître depuis longtemps déjà: nous le savons par un texte du *Ts'ien Han chou* terminé vers la fin du I^{er} siècle de notre ère. Il raconte que, depuis l'empereur Wou des Han (141-87 avant notre ère), les pays du Sud payaient le tribut – c'est-à-dire qu'ils expédiaient en Chine leurs

marchandises – et les Han envoyaient des interprètes qui, avec des volontaires, empruntaient les bateaux de commerce des barbares méridionaux, *man yi*, pour aller faire des achats divers. Dans son commentaire de ce texte, qu'il a été le premier à signaler, Pelliot écrit: «... ces pays où on arrive, en partant des côtes de l'Indochine, après un voyage qui dure toute une année [...] il faut bien admettre qu'ils sont en plein Océan Indien, et peut-être même, pour certains d'entre eux, à son extrémité occidentale» (20). Rien d'étonnant, de ce fait, à ce que le premier roi connu du Fou-nan se soit embarqué sur un *po* de marchands pour «mettre la patte» sur le pays en épousant sa reine, ou même que cette reine ait auparavant tenté, en montant sur un *po*, de s'opposer à l'étranger (21). Ceci devait se passer au I^{er} siècle au plus tard, donc à peu près à l'époque où les envoyés des Han, empruntant les bateaux des barbares du Sud, allaient chercher au-delà des mers des marchandises précieuses. Si, dans les textes relatant les débuts du Fou-nan, au lieu des bateaux indéterminés du *Ts'ien Han chou*, il est question de *po*, c'est probablement que la mission de K'ang T'ai avait attiré l'attention sur ces vaisseaux des mers du Sud.

Il n'est pas dans mes intentions de reprendre l'analyse des textes qui montrent qu'au III^e siècle le Fou-nan était une puissance maritime (22), mais étudier tout ce que, dès cette époque, on a pu connaître sur les *po* et sur les rapports entre les pays que baignait l'Océan Indien. Pour cela, il est indispensable de revenir à la mission de K'ang T'ai car c'est par lui que, brusquement, les Chinois apprennent l'existence de pays qui leur étaient auparavant inconnus. Lorsqu'il arrive au Fou-nan, des Yue-tche, Indo-Scythes en l'occurrence, sont amenés par la mission maritime que Fan Tchan avait envoyée jusqu'en Inde. Pourquoi vouloir qu'à cette époque rien n'ait subsisté de la flotte de mer construite sous le prédécesseur de ce roi (23)? Pourquoi, surtout, vouloir que la centaine, et plus, de royaumes dont K'ang T'ai a entendu parler n'aient été connus que des seuls Indo-Scythes qui, par surcroît, étaient venus pour la première fois en péninsule indochinoise grâce à une expédition founanaise? Les Chinois connaissaient par les voies terrestres des Yue-tche, des populations de l'Indus et des Iraniens, des peuples de l'Asie centrale ou septentrionale. Ils avaient, sans doute, par les envoyés des Han empruntant les bateaux des «barbares méridionaux», quelques vagues notions sur les pays que leurs envoyés avaient pu visiter. Mais K'ang T'ai décrit ces royaumes, ce que son compagnon Tchou Ying a fait aussi, peut-être à un moindre degré car il est beaucoup moins cité. Leur ambassade a dû avoir lieu vers 245-250, et l'intérêt des Chinois s'éveille, grâce à quoi de nombreuses citations de leurs ouvrages aujourd'hui perdus sont heureusement conservées.

L'ambassade envoyée en Inde par Fan Tchan était revenue avec deux personnages escortant des chevaux donnés en remerciement par le roi des

Yue-tche ⁽²⁴⁾. Peut-être y a-t-il quelque rapport entre cet événement et ce que raconte un extrait de l'ouvrage perdu de K'ang T'ai: le roi de Kia-ying – qui serait à situer en Malaisie – aimait beaucoup les chevaux; des marchands Yue-tche en transportaient «constamment» sur des grands *po* afin de les lui vendre ⁽²⁵⁾.

Eux aussi perdus, mais l'objet de nombreux extraits, les «Mémoires sur les merveilles des îles du Midi» dus à «un certain Wan Tchen dont nous savons seulement qu'il fut préfet de Tan-yang sous la dynastie des Wou (222-280 P.C.)» ⁽²⁶⁾: deux fragments de cet ouvrage donnent une description de *po* ⁽²⁷⁾. Longs de 46 à 50 mètres, hauts de 4 m 60 à 5 m ⁽²⁸⁾, avec d'importantes superstructures ⁽²⁹⁾, ils pouvaient transporter 600 à 700 hommes et mille tonnes métriques de marchandises ⁽³⁰⁾. Le second extrait nous apprend que les voiles, qui pouvaient être au nombre de quatre, étaient des feuilles «tissées».

« Ces quatre voiles ne sont pas disposées régulièrement face à l'avant, mais elles se succèdent obliquement pour recevoir le souffle du vent. Le vent les gonfle par l'arrière et est rejeté de l'une à l'autre, et ainsi toutes profitent de la force du vent. S'il est violent, on diminue ou augmente la voilure suivant le cas. Par cette disposition oblique permettant de recevoir d'une voile à l'autre le souffle du vent, on n'a pas le souci d'une mâture de hauteur dangereuse. Aussi ces navires voyagent-ils sans éviter les vents rapides et les vagues soulevées, et c'est pour cela qu'ils peuvent aller vite.»

L'ouvrage de Wan Tchen a fourni les éléments d'un conte taoïste ⁽³¹⁾ où un Chinois, s'embarquant au Fou-nan, dérive jusqu'au Ta Ts'in, c'est-à-dire l'Orient méditerranéen, où il se fait passer pour ambassadeur du Fou-nan. Le récit mérite d'être rapproché d'une phrase de K'ang T'ai où il est dit que, partant de Kia-na-t'iao, en montant dans un grand bateau *po* ⁽³²⁾ «et en hissant sept voiles, par mousson favorable, en un mois et quelques jours on arrive au territoire du royaume de Ta-ts'in». Malheureusement, on ne sait pas quel est le Kia-na-t'iao, point de départ du voyage, mais il est certain qu'en ce III^e siècle les *po* étaient capables d'accomplir de grands voyages en mer.

En 484, un missionnaire bouddhiste, appelé Nāgasena, était envoyé en Chine sur un *po* appartenant au roi du Cambodge, avec une missive dont la teneur nous a été conservée par les annales chinoises ⁽³³⁾. Celles-ci, dans la biographie d'un nommé Siun Po-yu, qui vivait au V^e siècle, rapportent également que des *po* des K'ouen-louen «exportaient principalement de la soie et du brocart sous le contrôle de la famille impériale. C'était l'époque où les Romains recevaient des soieries par voie de mer»... ⁽³⁴⁾. Un autre ouvrage plus tardif, puisqu'il serait du milieu du VI^e siècle, montre, une fois de plus, que les *po* ne craignaient pas les longues navigations. Pelliot n'a fait que brièvement le citer ⁽³⁵⁾. Laufer, heureusement, en a donné le

texte chinois avec une traduction et un long commentaire ⁽³⁶⁾. Un *po* du Fou-nan arrive en Chine, venant de l'Inde occidentale ⁽³⁷⁾; il avait à vendre un cristal de roche d'un pied cinq pouces pour lequel on demandait une somme énorme; d'un blanc pur et transparent sur la surface, il était multicolore au revers. La pierre venait d'une vallée où elle était enlevée par des oiseaux. L'histoire est célèbre, Laufer l'a retrouvée dans les écrits d'un Epiphanius du IV^e siècle; l'auteur chinois rapporte d'ailleurs une forme de cette légende antérieure aux versions arabes connues, où la vallée est située au Fou-lin, c'est-à-dire en Syrie ⁽³⁸⁾.

Cité dans un commentaire du IX^e siècle, un texte datant du III^e nous apprend que les bateaux de haute mer sont dits *po*. Ils peuvent «transporter plus de mille hommes, outre les marchandises», ce qui paraît bien exagéré ⁽³⁹⁾. Ce sont des bateaux cousus avec des cordes en «écorce de noix de coco», puis calfatés, clous et feuilles métalliques n'étant pas employés «de crainte que l'échauffement du fer ne produise du feu» ⁽⁴⁰⁾. Ces vaisseaux, on les dit aussi *po* des K'ouen-louen, et leurs équipages sont en grande partie composés de K'ouen-louen ⁽⁴¹⁾. Il est difficile de faire, dans l'ouvrage achevé en 817, la distinction entre les passages cités et ceux qui sont de l'auteur, Houei-lin. Par ce même Houei-lin, on sait que le plus grand des royaumes K'ouen-louen est le pays des Ko-mao, c'est-à-dire des Khmèrs ⁽⁴²⁾.

Avec la mention du pays khmèr, nous voilà fondés à constater une longue tradition maritime dans le sud de l'Indochine ⁽⁴³⁾, puisque l'histoire de cette région du monde s'ouvre avec le récit du possesseur d'un arc merveilleux qui navigue en *po* jusqu'au Fou-nan, où sa flèche traverse le *po* de la reine, ce qui lui permet de «mettre la patte» sur le pays.

Avant de poursuivre, je voudrais cependant attirer l'attention sur la nécessité qu'il y aurait, dans un travail pouvant intéresser divers spécialistes, d'au moins mettre entre parenthèses la transcription des termes techniques. C'est ainsi que Pelliot, dans sa traduction du texte sur le voyage en mer jusqu'à l'Orient méditerranéen, n'a pas signalé qu'il s'agissait de *po*, et que Malleret ⁽⁴⁴⁾, ignorant ce fait, a identifié la «jonque marchande» de Pelliot à l'un des *k'ouen-louen-tan*, eux-mêmes identifiés aux *kolandia* que le *Périple de la mer Erythrée* dit faire voile pour Chrysè ou les bouches du Gange, depuis une Limurie qui doit être en Inde méridionale. Du coup, il parle de «la marine indienne [...] maîtresse de la mer de Chine méridionale et de son annexe le golfe de Siam» et cherche «à désigner les mers de l'Asie du Sud-Est comme d'anciennes aires de navigation indienne». Il y a beaucoup d'objections à cela, dont je dirai le plus rapidement possible les principales. C'est M. Rolf Stein ⁽⁴⁵⁾ qui a proposé d'identifier *K'ouen-louen-tan* à *kolandia*, citant le *Chouei king chou* (fin du V^e et début du VI^e) à propos de la flotte d'un roi du Lin-yi, c'est-à-dire d'un pays situé sur la côte est de l'Indochine; mais, il le dit lui-même en note, on peut aussi lire

«navire isolé des K'ouen-louen». Reprenant la question une dizaine d'années plus tard, M. Christie note que Rolf Stein n'a pas considéré les rapports possibles des *k'ouen-louen tan* avec les *po* des textes chinois, et pense que le nom donné par le *Périple...*, et qu'il restitue en *kolandiphônto*, est une forme corrompue d'une expression analogue au chinois *k'ouen-louen-po* ⁽⁴⁶⁾. Qu'il s'agisse de *k'ouen-louen-po* ou de *k'ouen-louen-tan*, cela signifierait que les bateaux partant de Limurie étaient non-indiens: les navires qui partaient d'Amérique à partir du XVI^e siècle n'appartenaient pas aux indigènes et, même sans conquête, des bateaux peuvent arriver d'ailleurs pour commercer ⁽⁴⁷⁾. Rien, pour autant que je sache, ne prouve qu'il y eut des bateaux indiens capables de voyages en mer dans les tout premiers siècles de notre ère ⁽⁴⁸⁾.

L'une des raisons, je crois, pour lesquelles Malleret n'a pas mis en doute l'existence d'une importante marine indienne est que Pelliot a déclaré l'histoire du premier roi du Fou-nan, venu par voie maritime conquérir le pays en épousant la reine, comme celle de la première hindouisation. Or la seule base de cette affirmation est une expression employée dans les textes relativement aux croyances du héros et qui, par abréviation, désignerait le culte brahmanique; mais, telle quelle, cette expression se rapporte à des vieux cultes chinois, et ce que les textes mêmes disent par ailleurs ne confirme pas cette prétendue hindouisation ⁽⁴⁹⁾. Je crois avoir démontré que les influences indiennes au Fou-nan ont été antérieures à notre ère, qu'elles avaient pénétré par les terres, et qu'elles avaient été bouddhistes avant d'avoir été hindouistes ⁽⁵⁰⁾. Il est pour le moins curieux de constater que le site d'Oc-èò, port présumé du Fou-nan, dont les principaux vestiges peuvent être datés des II^e et III^e siècles, a livré des objets méditerranéens sans rapport avec ceux de style romain découverts près de Pondichéry et datant du début de notre ère ⁽⁵¹⁾; que les objets indiens, avant le IV^e siècle, proviennent du Nord-Ouest, et que les rapports avec les Indo-Scythes, Scythes ou même Sassanides sont nombreux ⁽⁵²⁾. Au reste Malleret, malgré sa conviction bien établie de la puissance maritime de l'Inde a dû écrire: «Mais il arrive parfois qu'une colonie devienne elle-même colonisatrice [...] Ici, c'est un vaste empire maritime que le Fou-nan a fondé...» ⁽⁵³⁾.

Dans cet empire se trouvait le Touen-siun, cité sous le nom de Tien-souen comme un des pays que Fan Man avait conquis, après construction de grands bateaux ⁽⁵⁴⁾. A l'époque où il en est question dans le *Leang chou*, c'est un territoire ⁽⁵⁵⁾ vassal du Fou-nan, un grand centre de commerce et, à ce propos, il nous est dit que «la Mer Immense est sans limites» et les bateaux *po* (*tch'ouan po*) n'ont pu la traverser directement ⁽⁵⁶⁾. Les historiens sont d'accord pour situer le Touen-siun sur la péninsule malaise, et la «Mer Immense», *tchang hai*, ne peut être restreinte au Golfe du Siam comme le veut M. Wheatley ⁽⁵⁷⁾, puisque le même *Leang chou* dit «qu'à l'est du Fou-

nan, c'est la grande Mer Immense»; Pelliot, qui donne cette traduction, estime que «c'était la partie de notre mer de Chine, y compris le golfe du Tonkin, qui s'étend de Hai-nan au détroit de Malacca» (58). Vu le document sur les navigations des «barbares méridionaux» aux premières années de notre ère, et ce que les textes cités plus haut montrent sur les voyages lointains que pouvaient faire les *po*, je pense qu'en fait la Mer Immense baignait les rivages des K'ouen-louen, nom qui, selon les termes de Sylvain Lévi (59), «désigne l'ensemble des pays des Mers du Sud, Indochine et Indonésie». On naviguait le plus souvent en vue des côtes, comme du reste le montre le récit de la mission envoyée par Fan Tchan en Inde.

Parmi les dépendances du Fou-nan, mais seulement connu de nous par une ambassade chinoise de 607 A.D., se trouvait sur la Péninsule malaise le pays de Tch'e-t'ou, la Terre Rouge. L'ambassade s'embarque à Canton sur un bateau, *tcheou*, et parvient jusque dans les eaux du Tch'e-t'ou; elle y est accueillie par trente *po* amenant le brahmane envoyé par le roi pour lui souhaiter la bienvenue. Le bateau des Chinois est durant un mois remorqué, ou halé (60), jusqu'à la capitale. Ce texte est intéressant parce qu'il montre un état vassal du Fou-nan pouvant disposer d'une trentaine de *po* pour ce qui semble avoir été une opération de prestige. Le Tch'e-t'ou doit correspondre au Kaktamṛttikā, Pays de la Terre Rouge, dont se disait être un certain Buddhagupta, patron de navire (*mahānāvika*): on a trouvé dans la région de Kedah une inscription en sanscrit datant du milieu du V^e siècle, où le marin formule un vœu pour la réussite d'un voyage (61).

En ce même V^e siècle, le Chinois Fa-hien revenait par mer d'un pèlerinage aux terres saintes du bouddhisme, où il s'était rendu par l'Asie Centrale (62). Il était parti de Ceylan sur un grand bateau, *tch'ouan*, qui pouvait emporter 200 hommes et plus; à l'arrière, un petit *po* était traîné par un câble, pour le cas où il arriverait malheur au grand. Deux jours plus tard le grand *po* fait eau, les marchands désirent entrer dans le petit *po*, mais ceux qui s'y trouvaient déjà tranchent le câble, craignant une surcharge qui les ferait couler... Après treize jours de tempête, on aperçoit une île où l'on peut réparer l'avarie du bateau, *tch'ouan*. Puis, après avoir longtemps navigué par mauvais temps, on arrive enfin à un pays que Fa-hien nomme Ye-po-ti, probablement au Nord-Ouest de Bornéo (63). Fa-hien y demeure environ cinq mois avant de s'embarquer sur un grand *po* de marchands qui, lui aussi, portait plus de 200 hommes. Le voyage dure plus de cent jours, au lieu des cinquante habituels pour arriver à Canton. Ainsi nous voyons que, de Ceylan à Bornéo, de Bornéo (ou Java) à l'Inde, les marchands empruntaient des bateaux que les Chinois disent avoir été propres aux K'ouen-louen, et qu'ils désignaient sous le nom de *po*. De même, un certain Wou-hing voyage en *po* de Chine à Çrīvijaya (Sumatra) puis à Kedah et, enfin, à Negapatam, le voyage par mousson du Nord-Est ayant duré moins

de six mois ⁽⁶⁴⁾. De même encore, un certain Tch'ang-min profite du départ d'un *po* qui le mène à Java, d'où il se rend à Malayu, puis en Inde. Le célèbre pèlerin Yi-tsing part de Canton sur un *po* des Po-sseu, ce que l'on a traduit par «un bateau persan» ⁽⁶⁵⁾ mais, de fait, le Po-sseu était un pays de la péninsule indochinoise ⁽⁶⁶⁾. Tout cela se passait avant la fin du VII^e siècle, c'est-à-dire vers l'époque où, à Sumatra, était inscrit sur galet un texte faisant mention de *sāmbau*.

De la fin du VIII^e siècle au début du IX^e, un itinéraire du géographe Kia Tan montre que ceux qui voyageaient en *po* craignaient les pirates les attendant à la sortie des détroits de Malacca ⁽⁶⁷⁾. De la Péninsule malaise, chaque année, on montait en *po* vers Canton ⁽⁶⁸⁾. Enfin, dans un récit légendaire on voit que, vers 730 A.D., un riche personnage du Kiang-sou reçoit du gouverneur de Canton une épée, un anneau et «un esclave K'ouen-louen des jonques de haute mer nommé Mahā»; le mot traduit par «jonque» est *po* ⁽⁶⁹⁾. On retrouve le mot dans un texte chinois disant qu'en 922 A.D. Java envoie un ambassadeur en Chine, qui embarque sur un grand *po*; le même terme apparaît quand les Chinois veulent rendre le titre javanais pour «commandant de navire», titre attesté dès 794 A.D. ⁽⁷⁰⁾. Needham ⁽⁷¹⁾ cite un texte de 1178 parlant de *po* étrangers, grands comme de vastes maisons, qui, sur les mers du Sud, parcourent des dizaines de milliers de *li* ⁽⁷²⁾. Dans la région de Malacca, selon un auteur chinois du XV^e siècle, quand les *po* des marchands arrivent, les femmes viennent faire du troc, et rendent malades les imprudents qui ont avec elles des relations sexuelles ⁽⁷³⁾. On pourrait sans doute trouver bien d'autres renseignements sur les *po*; j'en suis matériellement incapable ⁽⁷⁴⁾. Les recherches que j'ai pu faire m'ont paru montrer que le mot n'a jamais désigné des bateaux chinois, à l'exception de ceux construits en 1403 pour la célèbre mission de Tch'eng-ho ⁽⁷⁵⁾. Il a fini, me semble-t-il, par être employé pour tous les navires qui arrivaient par les mers du Sud: les annales dynastiques des Yuan, compilées à la fin du XVII^e siècle, parlent de *po* étrangers qui venaient à Canton vendre des tissus de plumes de Horat ⁽⁷⁶⁾ et à la même époque un navire européen figuré sur une carte porte la légende: «image d'un *po* de mer» ⁽⁷⁷⁾.

Les textes qui viennent d'être passés en revue montrent les *po* comme des voiliers qui, au III^e siècle, émerveillaient les Chinois par leur vitesse et leur taille; celle-ci leur paraît encore digne de remarque durant le dernier quart du XII^e siècle. Des précisions peuvent être glanées ici ou là. Ainsi Wan Tchen (III^e) dit que les voiles étaient en feuilles tissées, tandis que Tcheou Ta-kouan (fin du XIII^e) parle de voiles en palmes maintenues par des lattes également tirées du palmier ⁽⁷⁸⁾. De nos jours encore, dans la région de Raçh-giá, cambodgienne jusqu'à la seconde moitié du XVIII^e siècle, on pouvait observer des voiles «en feuilles de latanier séchées au soleil, découpées en lamelles et tissées en bandes d'environ 60 cm. de largeur.

Ces lamelles [...] sont souples, très résistantes et peuvent plier sans casser» (79). Un autre texte chinois rapporte que la coque des *po* des K'ouen-louen était faite de planches liées par des cordes. On observait encore, à l'époque moderne, des «bateaux cousus» de ce genre, mais avec des liens de rotin au lieu de fibres de coco, sur les côtes d'Annam, c'est-à-dire de l'ancien Champa (80). Les Dayak ont des bateaux cousus (81).

C'est encore un bateau cousu que l'effondrement d'une berge a découvert à Pontian, dans la partie méridionale de la Péninsule malaise. Les planches en sont liées avec des cordes de palmier (*Arenga pinata*) et, chose qui n'est pas attestée pour les bâtiments modernes, la coque en est recouverte de peau (82); mais sur trois sortes de barques de guerre décrites par Moura (83), l'une avait les côtés «blindés de peaux de buffle». Le bateau de Pontian «semble avoir porté un chargement de poteries constitué principalement de grandes jarres», et l'examen des tessons a permis à Mallet (84) d'écrire qu'il y a «de fortes présomptions pour que la barque de Pontian soit venue d'Oc-è». Nous voici donc ramenés au Fou-nan vers l'époque où les Chinois commençaient à décrire les *po*.

Il est probable, cependant, que les *po* n'étaient pas tous semblables, qu'ils ont différé suivant les régions et les époques. Si l'on s'en tient au seul Cambodge, Tcheou Ta-kouan parle de bâtiments pour lequel on employait des clous de fer (85); ils ont pu coïncider dans le temps avant que les uns aient remplacé les autres (86).

Peut-être Tcheou Ta-kouan faisait-il allusion à des bateaux semblables à celui que, plus d'un siècle avant lui, le sculpteur représentait au Bayon (voir illustr.). Georges Groslier, sans justification aucune, en a fait une jonque chinoise, ajoutant que, le château arrière étant «d'un dessin nettement cambodgien», on pouvait «préférer l'hypothèse d'un navire construit au Cambodge sur un modèle chinois» (87). Verdict qui, malheureusement, a été suivi depuis lors (88). Ainsi Paris a vu dans l'image du Bayon «le premier document sur la jonque à voiles» des Chinois (89) et Needham adopte la thèse d'enthousiasme (90). J'ai discuté ailleurs (91) les raisons, aussi contradictoires que variées, sur lesquelles les auteurs se basent pour voir la première image d'une «jonque chinoise» dans le bateau figuré au Bayon. Il suffira, je pense, de comparer les pl. 1 et 2 pour voir qu'on s'est leurré. Le bâtiment du bas-relief a des lignes fines, avec une étrave dont l'aspect suggère le «spathe», nom par lequel les Khmèrs désignent l'étrave et l'étambot, et possède à l'arrière un carrosse. Les bateaux chinois n'ont pas de carrosse mais un château arrière (92), et leurs formes trapues correspondent bien à ce qu'écrivent Paris et Needham sur les vieux bateaux chinois. Selon ce dernier (93), le bâtiment chinois ne dériverait pas de la pirogue (ce qui est le cas chez les Khmèrs) mais du radeau, et certaines images montrent la forme typiquement verticale et large de l'avant et de l'arrière, ainsi que le fond plat



Grand *sampou* khmer figuré sur un bas-relief du Bayon d'Ankor (Galerie extérieure Sud, fin XII^e - début XIII^e)

de la coque; au reste, il donne en conclusion comme propre aux bâtiments chinois, l'absence d'étrave, d'étambot et de quille. C'est bien le modèle habituel de la construction navale chinoise, que l'on retrouve dans les nombreux dessins d'Audemard ⁽⁹⁴⁾. Le bateau figuré au Bayon n'est donc pas chinois; il n'y a aucune raison pour que ce ne soit pas un *sampou* khmèr, un *po* des mers du Sud.

Le *po*, qui apparaît dans les textes à l'époque même où les Chinois commencent à connaître le Fou-nan, est pendant des siècles le navire où l'on embarque pour les mers du Sud. En l'absence de toute preuve du contraire, il est possible de supposer que le mot a la même origine que le *sāmbau* malais au VII^e, les *ghe bau*, *samphao*, *saṃpou* vietnamiens, thaïlandais et khmèrs au XX^e siècle et qu'il a été connu sous une forme dialectale à gutturale finale dont le souvenir s'est conservé avec le *sanbūk* arabe ⁽⁹⁵⁾.

En 413 ou 414 de notre ère, le bateau qui emportait le pèlerin chinois Fa-hien emmenait avec lui un «petit *po*», pour le cas où il lui arriverait malheur. Nous avons là un exact équivalent du *sampàn* khmèr, le secours du *sampou* selon un informateur. Il est probable que l'on a, dès les débuts des grands voyages maritimes, songé à se munir de petites embarcations, utiles non seulement pour les occasions graves, mais aussi chaque fois qu'il était dangereux pour un navire de trop s'approcher des terres. C'est le rôle dévolu au *sampàn*.

Chez les Cambodgiens, *sampou* et *sampan* sont associés dans un proverbe bien connu ⁽⁹⁶⁾ et quiconque connaît un tant soit peu la langue khmèr ne peut manquer d'être frappé par le parallélisme des noms, *sam* + *pou* et *sam* + *pàn*. Le préfixe *sam* est des plus usités ⁽⁹⁷⁾ et peut, dans le plus grand nombre des cas, être rendu par: «propre à, qui convient à». Pour *sampou*, la signification est facile à trouver car *pou* correspond à toute une série de mots qui désignent des récipients; le *sampou* est donc «ce qui sert de récipient», et l'on ne peut que songer au double sens du français «vaisseau» ou de l'anglais «vessel». La signification de *sampàn* est plus difficile à cerner, le mot *pàn* étant peu employé, Guesdon donne le sens d'«entourer» et les informateurs s'accordent à dire que le *sampàn* est le secours ou le protecteur du *sampou* ⁽⁹⁸⁾. Ces considérations linguistiques doivent être prises en compte lorsqu'on relit ce qu'ont écrit les auteurs qui ont tenté de trouver l'origine du mot «sampan». Noel Peri ⁽⁹⁹⁾ veut écarter une origine chinoise, vu les nombreuses façons de rendre le nom dans cette langue. A côté de *san pan* «trois planches», qui est la façon la plus répandue, on trouve *san pan*, «planche de pin (*cryptomeria*)» et *chan pan* dont l'ensemble signifierait «planche de *chan*», et encore *chan pan*, où le second caractère, qui «n'existe pas dans le dictionnaire de K'ang-hi», a dû «avoir été forgé pour les besoins de la cause et pour donner une apparence de signification à un caractère employé phonétiquement». Peri donne ensuite une

Illustration non autorisée à la diffusion

Une jonque chinoise en construction; détail d'une gravure intitulée : «Hong-Kong from Kow-Loon» in Clément Pellé, *L'Empire chinois*, illustré d'après des dessins pris sur les lieux par Thomas Allom, Fischer Fils et Cie, Londres (Angel Str., Newgate Str.) - Paris (Rue St Honoré), s.d. (c. 1850).

citation du *Pei hai ki yeou*, écrit à la fin du XVII^e ou au début du XVIII^e, avec une traduction que je reproduis en entier: «Le sampan est un navire transbordeur. Les bateaux de mer étant [trop] grands ne peuvent s'approcher du rivage; ceux qui veulent y aller et en venir montent en sampan; au moment de partir on élève [le sampan] et on le met sur le bateau». Fait important, le texte reproduit par Peri parle de bateaux, *tch'ouan*, de mer, tandis que l'édition du *Ts'eu yuan*, qui donne citation du même ouvrage, écrit «*po* de mer»⁽¹⁰⁰⁾; dans cette version le sampan est l'exact équivalent du «petit *po*» de Fa-hien et du *sampan* khmèr⁽¹⁰¹⁾. Peri, ensuite, note que Favre – auteur d'un dictionnaire malais-français –, qui donne le malais et le soundanais *sampan*, le makassar *sampang* (etc), Pijnappel, auteur d'un dictionnaire malais-hollandais et Hardeland, auteur d'un dictionnaire dayak-malais où figure le mot *sampan*, donnent tous une origine chinoise à ce mot. De tout cela, il y a «beaucoup de chances», dit Peri, que *sampan* ne soit «ni chinois ni malais», et il cite des textes modernes où il est question, en Colombie, de *champan*, «grande pirogue couverte». Le mot ne serait-il pas d'origine américaine, demande Peri, puisqu'on a adopté *piraga* et *canoa*? Car le *Hobson-Jobson*⁽¹⁰²⁾ a recueilli un certain nombre de textes où il est question de *champana* ou de *champan* dont le plus ancien, discuté par Peri est celui de Varthema «publié en 1510, deux ans après son retour des Indes». Cet écrivain, en effet nomme *ciampana* un «navilio piccolo»; il en «fallut deux pour transporter deux personnes avec quelques bagages et des vivres de Sumatra à Bantam».

Le *Hobson-Jobson* cite aussi Mendez Pinto, qui se trouve dans la mer de Chine au moment où il parle de «la Champana qui estoit le bateau de son Iunco»⁽¹⁰³⁾. La série des textes que le dictionnaire a réunis comporte l'extrait d'un ouvrage de 1618, où il est question de marchands de Java Major qui débarquent de leurs jonques, chaque jour, du riz dans leurs *champanas*. Un autre auteur, publié en 1648, fait mention du *champane* ou *champaigne*, bateau pouvant porter vingt hommes, mais en 1622 un auteur anglais parle de *sampan* chinois⁽¹⁰⁴⁾. L'emprunt à une langue de Colombie n'aurait pu avoir lieu qu'après la fin du XV^e siècle⁽¹⁰⁵⁾, Peri ne peut citer que des exemples modernes, et il me semble beaucoup plus probable que le mot y a été importé plutôt que d'en être exporté pour être employé dès le début du XVI^e siècle par des Portugais naviguant à l'est de Malacca et dans la mer de Chine, en ces régions où, depuis des siècles naviguaient les *sambau/sampou* des anciens habitants du Cambodge.

Reprenant l'article de Peri, Aurousseau⁽¹⁰⁶⁾ réaffirme l'origine chinoise du mot «sampan», avec la citation d'un poème. Quoi qu'il en dise, le sens du second vers n'est pas «très clair»⁽¹⁰⁷⁾, mais là n'est pas la question. L'auteur de la poésie vivait «vers 750 A.D.»; Fa-hien fit en 413-414 le voyage mouvementé dont nous avons parlé; l'ambassade chinoise au pays de la

Terre Rouge est accueillie en 607 par de nombreux *po*; l'inscription trouvée près de Palembang où il est fait mention pour la première fois de *sāmbau* est de 682: les Chinois ont eu amplement le temps de connaître le nom du *sāmbau* et du *sāmpàn* qu'il emportait. Aurousseau, qui n'a trouvé comme autre texte à citer qu'un vers datant «au plus tard du début du XIII^e siècle» pense que la rareté du mot *san-pan* dans les textes est due à ce que c'était «un mot spécial à la langue des marins chinois et, comme tel, peu connu». Il note que le mot se prononce *sam-pan* en cantonais et conclut que, vraisemblablement, les marins cantonais «répandirent d'abord le mot *sam-pan* au cours de leurs voyages maritimes et c'est d'eux que durent le tenir sous cette forme les premiers Portugais qui arrivèrent à Canton en 1514».

Je suis bien d'avis que le terme *san-pan* a dû être d'abord connu des Chinois par Canton, mais c'était un mot étranger, emprunté aux équipages des *po* qui, depuis le V^e siècle au moins, y débarquaient voyageurs et marchandises. Ils les débarquaient au moyen du *po* miniature dont parle Fa-hien, et les *po* étaient des *sāmpou*, leurs youyou des *sāmpàn* ⁽¹⁰⁸⁾.

NOTES

1. *Science and Civilisation in China*, tome IV, p. 380.
2. Karlgren, *Analytic Dictionary of Chinese...*, n° 232.
3. *Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago...* TP 1915, note p. 86-87.
4. Dans les textes où *tsong* apparaît, Pelliot, *Les grands voyages maritimes chinois au début du XV^e siècle*, *T'oung Pao* (1933), p. 446-447, voudrait traduire par «flotte», mais il n'est pas à mon avis bien convaincant.
5. Yule and Burnell, *Hobson-Jobson...*, Londres 1903, s.v. *Junk*.
6. C'est le nombre donné par Faraut, *Astronomie cambodgienne*, Phnom Penh 1910, comme par Leclerc, *Le buddhisme au Cambodge*, Paris 1899, p. 79, tandis qu'en astronomie indienne et chinoise il y en a 28.
7. Guesdon, *Dictionnaire cambodgien-français*, s.v. *phkây*, donne l'équation *phkây sāmpou* = *bôn pus*, l'identification *punarvasū* ne faisant aucun doute à cause de la position de la mansion du navire. Dans la liste de Faraut, le terme est donné «Bonnéa Phane».
8. On ne trouve de noms d'étoiles ni dans les œuvres de Janneau, Phnom-Penh 1898, ni dans le dictionnaire d'Aymonier. C'est, je crois, dans le dictionnaire franco-cambodgien de Tandart (1910) que, pour la première fois, on trouve la Grande Ourse et l'Étoile Polaire données comme les étoiles du crocodile et de la pointe de son museau. Il est possible que Guesdon ait repris sans les modifier ces indications, mais il est le seul, à ma connaissance, qui ait donné, s.v. *phkây*, une longue liste de noms khmèrs des étoiles ou des constella-

tions. Faraut, dans son *Astronomie cambodgienne*, s'est borné aux noms des vingt-sept mansions lunaires, avec planche hors texte. Adhémar Leclerc, *Le buddhisme au Cambodge*, p. 79-84, avait déjà publié la liste de ces mansions avec reproduction de quelques signes astronomiques trouvés dans un petit formulaire. Le dictionnaire khmèr est muet quant aux constellations.

9. L'histoire peut être résumée ainsi: une femme jalouse envoie son crocodile apprivoisé à la poursuite du bateau de son mari; par magie, l'animal et le navire sont brusquement figés en montagnes. J'ai analysé différentes versions de ce mythe dans *Etudes sur les rites agraires des Cambodgiens*, I (1962), p. 97-100, et dans *Bateaux du Cambodge*, à paraître.
10. L'un des lieux-dits de cette légende est le Phnom Bànan qui, selon une tradition rapportée par Delaporte, *Un voyage au Cambodge*, Paris 1880, p. 134, marquerait «le nombril du Cambodge». Voir mon ouvrage *Kron Pali...* in *Anthropos* 1961, p. 920, n. 158, où j'énonce la possibilité qu'on avait tenté d'établir en cette région une figuration du ciel. F. Bizot, *La grotte de la naissance*, BEFEO, LXVII (1980), p. 221-273, a publié une étude sur les rites où des néophytes vont au Phnom Sampou dans une grotte symbolisant un utérus, pour une renaissance religieuse. A mon avis, ces rites sont nouveaux car je n'en ai lu ni entendu la moindre allusion lors d'enquêtes personnelles ou faites par la Commission des Mœurs et Coutumes du Cambodge avant 1950. Ils me paraissent une transposition fort curieuse d'anciennes traditions sur lesquelles cf. *Etude...* p. 100.
11. Au Phnom Sampou, comme en d'autres stations préhistoriques ou protohistoriques du Cambodge, ont été trouvés des fragments de céramiques ayant des «affinités indiscutables avec des échantillons provenant des îles de la Sonde», cf. BEFEO XXXIX p. 341.
12. Cf. Coedès, BEFEO XXIV p. 352-358, INS V p. 23-24. Pour l'archéologie des cycles légendaires étudiés, cf. les tableaux publiés dans *Etude...*, p. 193-206.
13. Cf. Coedès, *Les inscriptions malaises de Çrīvījaya*, BEFEO 1930, p. 33-37; pour la date précise, voir *EH*, p. 156 n. 2.
14. *Quatre textes épigraphiques malayo-sanskrits de Sumatra et de Banka*, *Journal Asiatique* oct.-déc. 1932, p. 271-326.
15. P. 319. Il explique, p. 283, pourquoi la transcription *sāṃvau* de Coedès n'est pas possible.
16. Le *K'ang-hi* renvoie, pour cette variante, au caractère habituel; le *Ts'eu yuan* et le *Ts'eu hai* l'ignorent. Pour les prononciations, cf. Karlgren, *Analytic Dictionary of Chinese and Sino-Japanese*, Paris 1923, n° 685 et 752.
17. La voyelle notée par Karlgren avec un *a* renversé équivaldrait à l'*u* de l'anglais *but*.
18. Pelliot, en reproduisant dans les *Etudes asiatiques*, II, p. 224, un document où il est question de *po*, estime que c'est «le texte même de K'ang T'ai», l'ambassadeur qui se trouvait au Fou-nan au milieu du III^e siècle. L'analyse des documents chinois sur les débuts du Fou-nan m'a fait mettre en doute l'exactitude de cette information, cf. *Etude...* p. 790 sq., mais d'autres documents ramènent également au milieu du III^e siècle, ne serait-ce que le *Tsin chou*, il est vrai compilé entre 576 et 648, mais avec des chroniques commençant en 265, , donc peu d'années après le retour de K'ang T'ai. C'est au III^e siècle que Wan Tchen écrit sur les *po*. Le texte a une erreur manifeste, puisqu'il commence par une phrase qui reviendrait à dire que «les étrangers appellent bateau un bateau». La correction en *po* du premier nom a été faite par Rolf Stein, *Le Lin-yi...* p. 66; même correction par Needham, *Science and Civilisation in China*, IV, p. 600. Elle avait été rejetée par Pelliot, p. 256, en note, car, dit-il, «il serait singulier que Wan Tchen donnât à ce mot, dont l'histoire n'est pas faite (du moins par les Européens) une origine étrangère». Il se contredit lui-même en proposant la solution «très douteuse» que l'on aurait choisi le chinois *tch'ouan* «pour transcrire le mot javanais et malais qui doit être à la base de notre mot 'jonque'». Cela n'est phonétiquement guère vraisemblable, puisque *tch'ouan* se termine toujours par la dentale *n*. Cela n'est pas non plus vraisemblable historiquement, puisque seuls les «barbares» du Sud qui peuplaient la péninsule indochinoise étaient connus au

- III^e siècle par les Chinois, ceux-ci n'ayant eu qu'à partir du V^e siècle des relations directes avec des pays malais ou javanais, cf. *EH* p. 100 sq.
19. La forme avec un *m* a été plus d'une fois relevée par les voyageurs, cf. *Hobson-Jobson* s.v. *Sambook*.
 20. Pelliot, crit. *TP* 1912 p. 460, et Stein, *Lin-yi* p. 144-145. Voir aussi Wang Gungwu, *The Nanhai Trade... J. Mal. Br. R.A.S.*, July 1958, p. 19 et suiv., qui donne références pour les diverses discussions que le passage a suscitées et les reprend en détail. Le texte chinois est reproduit par Wheatley, *The Golden Khersonese*, p. 8. J'aurai plus d'une fois à me référer à ce dernier ouvrage, car il a le gros avantage de présenter d'abord en caractères chinois les textes qu'il traduit, ce qui m'a permis de vérifier si les bateaux dont il était question étaient ou non des *po*.
 21. Cf. Pelliot, *Le Fou-nan*, *BEFEO* III, p. 254-256, 265, ainsi que mon analyse comparative des textes dans *Etude...*, p. 790-797.
 22. Ils sont passés en revue dans *Bateaux du Cambodge*, chap. II.
 23. C'est ainsi que Wang Gungwu, *op. cit.* p. 38, suppose que la mission envoyée par Fan Tchan voyageait sur un navire indien, ce qui ne l'empêche pas, aussitôt après, de décrire les bateaux du Fou-nan (en donnant ce que dit Wan Tchen, voir *infra*) et de mentionner la flotte de Fan che Man. Néanmoins, il écrit, p. 39, que les navires qui voguaient dans les Mers du Sud «were probably Indian ships sailing directly between China and India, or Indian-built ships of the archipelago trading with China». Il persiste plus loin (p. 59): comme il n'y a pas mention au VI^e siècle de bateaux indiens, il l'explique en disant que, ceux-ci étant basés en quelque port de Java-Sumatra ou en Péninsule malaise, ou encore surtout montés par des insulaires, les Chinois les ont pris pour des bateaux des barbares de ces régions. Je l'ai dit ailleurs (*Etude...*, p. 802), il n'y a aucune preuve relative à des bateaux de mer indiens à cette époque.
 24. Au sujet de cette ambassade, voir *Bateaux du Cambodge*, chap. II.
 25. Pelliot, *EA* p. 249-250; il traduit *po* par «jonques».
 26. Henri Maspero, *Mélanges posthumes*, III, p. 98.
 27. Le mot n'apparaît pas, mais Pelliot, malgré ses restrictions (voir *supranote* 18), ne doute pas qu'il s'agisse d'eux.
 28. Les mesures données sont 20 *tchang* d'une part, 2 ou 3 *tchang* de l'autre. Pelliot a fait la conversion en estimant que le pied, qui est le dixième du *tchang*, équivalait à 0 m 23 ou 0 m 25.
 29. Le texte dit que «de loin» les *po* ressemblaient à des «chemins suspendus». Dans sa note, Pelliot pense que ceux-ci devaient «constituer des galeries couvertes» en bois. Cf. *EA*, p. 256.
 30. Toujours d'après les calculs de Pelliot: le texte parle de 10.000 *hou*; au III^e siècle, celui-ci «valait 100 *chang*, et on peut admettre en gros l'équivalence d'un *chang* à un litre». Pelliot paraît admettre que le navire pouvait porter à la fois ces quantités considérables d'hommes et de marchandises. Le texte, en fait, parle des hommes qu'il portait et des marchandises qui en sortaient, sans copule entre les deux.
 31. Henri Maspero, *op. cit.* III, p. 99 et 105 suiv.; dans *Bateaux...* j'ai montré que ce texte avait utilisé le récit de l'ambassade de Fan Tchan.
 32. Ce que Pelliot, *op. cit.*, p. 252, traduit: «une grande jonque de marchands».
 33. Cf. *Nan Ts'i chou*, k. 87; Pelliot, *Le Fou-nan*, *BEFEO* III, p. 258, a traduit *po* par «jonque».
 34. Demiéville, *Travaux de M. Jao Tsong-yi...*, année 1974, *BEFEO* LXIII (1976), p. 254. La biographie se trouve au chap. XXX du *Nan Ts'i chou*.
 35. *BEFEO* III, p. 283.
 36. Berthold Laufer, *Optical Lenses*, *T'oung Pao* 1915, p. 200-205. Son interprétation du texte

est suivie ici.

37. Comme Needham, *op. cit.*, IV p. 379, fait de ce bateau une jonque de commerce chinoise, je dois souligner que le texte chinois, tel que le donne Laufer, n. 3, p. 202, est sans ambiguïté; c'est bien d'un «grand *po* du Fou-nan», *fou-nan t'a po*, qu'il est question. Pelliot, *Le Fou-nan*, BEFEO III, p. 283, a traduit le début du texte; il dit : «une grande jonque du Fou-nan».
38. Laufer met en note qu'il a rencontré plusieurs exemples de folklore grec transmis en Chine par le Fou-nan. Pour Rolf Stein, *Le Lin-yi*, p. 218, Fou-lin = Früm = Rüm = Orient Romain.
39. La phrase précédente dit que les *po* «entrent de 60 pieds dans l'eau», et Pelliot, *EA*, p. 258. n. 4, y voit «une faute de texte», d'abord parce qu'il est question de «pieds» et non de *tchang*, ensuite parce que cela ferait «de 14 à 15 mètres de tirant d'eau, ce qui est absurde». On a peut-être lu 10 le caractère pour 7, ce qui est facile, «encore qu'un tirant d'eau de 1 m 50 paraisse peu pour ces grandes jonques de mer, même à vide».
40. Selon Pelliot, cette explication n'est peut-être pas courante, la légende voulant «qu'on n'employait pas de fer à raison des montagnes d'aimant» qui l'arrachaient «des flancs des navires». Pelliot n'a pas cherché quand la légende sur les «montagnes d'aimant» est apparue. On la trouve déjà chez Ptolémée (II^e siècle) à propos des îles Maniolai qui, selon Berthelot, *L'Asie ancienne centrale et Sud-orientale*, Paris 1930, p. 407, seraient les Nicobar. Là, peut-on lire, «les navires munis de clous en fer se trouvent retenus [...] aussi y construit-on les navires sur des glissières», cf. Coedès, *Textes d'auteurs grecs et latins relatifs à l'Extrême-orient*, p. 61-62. Si l'histoire n'a pas été interpolée, elle ne peut provenir que de gens connaissant les voyages des «barbares méridionaux» sur des *po*. La légende est rapportée au IV^e siècle, toujours à propos des mêmes îles, mais c'était Taprobane (Ceylan) qui produisait «la pierre de Magnésie, qui à la propriété d'attirer le fer [...] Aussi les navires qui vont dans cette grande île sont-ils construits d'une façon spéciale, sans fer, avec des chevilles de bois». Telle est la version grecque de Palladius (365-460 A.D.) tandis que dans la version de St Ambroise (340-397), c'est à Taprobane même qu'on bâtissait les dits navires, cf. Coedès, *op. cit.*, p. 99-107. Elle a été reprise quelques siècles plus tard par les Arabes, à commencer par Mas'ûdî (943) selon qui, dans les voisinages de l'île de Crète, on a trouvé «des planches de bois de teck, percées de trous et reliées ensemble par des attaches faites de filaments de cocotier» qui «provenaient de vaisseaux naufragés», les vaisseaux arabes étant munis de clous. L'explication donnée est que, «du côté de la Chine», l'eau de mer rouillait les clous (cf. Ferrand, *Textes de voyages...*, p. 101-102).
41. Pelliot, *EA*, p. 252-260, donne le texte en chinois avec sa traduction et ses commentaires. On a beaucoup écrit sur les K'ouen-louen, Kou-louen, etc., voir notamment Ferrand, *Le K'ouen-louen et les anciennes navigations interocéaniques*, JA 1939, I^e trim., p. 239-333 et 431-492, 2^e trim., p. 5-66 et 201-242; Rolf Stein, *Lin-yi* (1947), p. 209-240; *Etude...*, p. 785 sq.
42. *Deux itinéraires...*, BEFEO IV, p. 220. Pelliot, n. 4, hésite à voir le nom des Khmèrs, transcrit Ki-mao sous les T'ang parce que «*ko* est un ancien caractère à ancienne gutturale finale (**kak*)». Cela équivaut au khmèr moderne *kôk*, signifiant la terre ferme, qui fait partie du légendaire Kôk Thlok où aurait échoué le premier roi khmèr, cf. *Bateaux...*, chap. III. On aurait le choix entre Kôk Merâ et Kôk khmèr, la terre de l'aïeule éponyme Merâ, ou la terre des Khmèrs.
43. Pelliot, *op. cit.*, p. 254-255, rapporte une anecdote où il est seulement question de bateaux, *tch'ouan*, mais qui est intéressante car elle montre qu'au Fou-nan on pouvait en louer un avec un «temps fixé pour un prix d'une livre d'or». Elle est tirée d'un ouvrage du V^e siècle.
44. *L'archéologie du delta du Mékong*, III (1962), p. 402-405.
45. *Lin-yi*, p. 64-66.
46. Anthony Christie, *An Obscure Passage from the Periplus...*, BSOAS XIX (1975), p. 345-353.

47. Ferrand, *JA*, oct.-déc. 1932, p. 299, cite un texte du milieu du XII^e siècle où il est dit que les Zengs (de la côte orientale d'Afrique) «n'ont pas de navires pour naviguer. Il vient chez eux des navires de Omân et d'ailleurs» pour échanger «leurs marchandises contre celles des Zengs. Les gens des îles de Zabag», c'est-à-dire de Sumatra, viennent «sur des barques et des grands navires» prendre les marchandises des Zengs, «car ils comprennent la langue les uns des autres».
48. Voir *Etude...*, p. 802-809.
49. *Etude...*, p. 794-796.
50. *Ibid.*, p. 789-790.
51. Voir Malleret, *op. cit.* III, p. 414.
52. Il est difficile de donner des références précises; voir cependant *ibid.*, p. 371-376.
53. *Ibid.*, p. 409.
54. Pelliot, *BEFEO* III, p. 266. Wheatley, *op. cit.*, p. 15. Le caractère chinois est celui qui désigne les bateaux en général.
55. J'ai quelques répugnance à écrire «un royaume», comme on le fait d'habitude, puisque la notice parle de cinq rois.
56. Pelliot, *BEFEO* III, p. 263, n'a pas précisé quels navires; Wheatley, *op. cit.*, p. 15, a traduit par «ocean going junks».
57. *Ibid.*, p. 15, n. 2.
58. *BEFEO* III, p. 264 et 263, n. 2, où Pelliot s'appuie sur le *K'ang hi tseu tien* et sur le *P'ei wen yun fou*.
59. *Kouen-louen et Dvîpântara*, p. 392 in *Memorial...* Voir cependant *infra*.
60. Wheatley, *op. cit.*, p. 29, n. 6, dit que le remorquage n'est pas explicite dans le texte. Il n'y est en effet question que de chaînes de métal, sans en préciser l'emploi, mais il me semble que si tant de *po* avaient été envoyés au devant de l'ambassade, ce n'était pas pour lui faire simplement escorte, et le remorquage me paraît plus probable qu'un halage.
61. Cf. *EH*, p. 100.
62. Wheatley, *op. cit.*, p. 37-39, n'en donne le récit, en original et en traduction, qu'à partir de Ceylan. Le seul autre texte sur le voyage que j'aie à ma disposition est celui de Rémusat, *Foe koe ki...*, Paris, 1836, où les caractères chinois ne sont pas donnés. Parti de l'embouchure du Gange, il avait profité de grands vaisseaux marchands qui étaient en quatorze jours parvenus à Ceylan, où il est resté deux ans.
63. C'est l'opinion de Wheatley, *op. cit.*, p. 39. Voir *EH*, p. 100, 107-108 pour les discussions à propos de cette localisation.
64. Wheatley, *op. cit.*, p. 43.
65. Cf. Chavannes, *Mémoire... sur les religieux éminents...*, p. 116, et Ferrand, *op. cit.*, p. 633.
66. Voir *Bateaux...*, chap. XI.
67. Wheatley, *op. cit.*, p. 56-58. Cet auteur donne, p. 82, un récit plus circonstancié, tiré d'une compilation du XIV^e siècle, où il est dit que les riverains n'attaquaient les *po* qu'à leur retour.
68. *Ibid.*, p. 58, et Pelliot, *Deux itinéraires...*, p. 232, rendent tous deux *po* par: jonque.
69. Cf. Rolf Stein, *Le Lin-yi...*, p. 300. Sur l'importance des épées en Indochine, cf. *Etude...*, p. 685-695.
70. Damais, *Etudes sino-indonésiennes*, *BEFEO* L (1960), p. 17 et 25-27. Il donne les caractères chinois et traduit «grand *po*» par «grand bateau marchand».
71. *Op. cit.*, p. 645.

72. Cette mesure itinéraire a changé suivant les époques, mais on peut lui donner en moyenne une valeur de 500 mètres.
73. Schlegel, *Geographical Notes*, TP 1896, p. 372.
74. Dans plusieurs cas, il m'a paru que l'original devait parler de *po*, mais je n'étais pas à même de le vérifier. Ainsi, lorsque Amoghavajra part de Canton sur un navire k'ouen-louen (cf. Ferrand, *L'empire sumatranais de Çrivijaya*, JA juil.-sept. 1922, n., p. 4) il s'agit sans doute de *po*.
75. Cf. Needham, *op. cit.*, p. 478-487.
76. Groeneveldt, *Supplementary Jottings...*, T'oung Pao 1896, p. 115-116.
77. Needham, *op. cit.*, p. 512.
78. Les versions utilisées par Rémusat, *Nouveaux mélanges asiatiques*, I, p. 144, et Pelliot, *BEFEO* II, p. 172, ne correspondent pas exactement.
79. Jean Poujade, *Les barques de mer de Rachgia*, in *Documents d'ethnologie navale*, fas. 3, p. 9.
80. Cf. J.Y. Claeys, *L'Annamite et la mer*, in *Cahiers de l'Ecole Française d'Extrême-Orient*, I^e trim. 1938, ainsi que La Bissachère, *Etat actuel du Tunkin*, Paris 1812, p. 161-162.
81. Anthony Christie, *op. cit.*, p. 380.
82. Cf. Gibson-Hill, *Further Notes on the old Boat found at Pontian*, J. Malay. Br. R.A.S., aug. 1952, p. 111-133.
83. *Le royaume du Cambodge*, Paris 1883, I, p. 409.
84. *L'archéologie du delta du Mékong*, II (1960), p. 120-121.
85. Il donne à ces bâtiments le nom de *sin-na*, qui ne me semble correspondre à rien de connu chez les peuples marins d'Indochine. Chose curieuse, des auteurs du XVII^e siècle parlent de *cinga* ou de *sinjas* naviguant au long des côtes d'Indochine, et qui sont des bateaux cousus, cf. Pierre Paris, *Esquisse d'une ethnographie navale des pays annamites*, B.A.V.H. 1942 (XXIX n^o 4), p. 353-354.
86. Certains informateurs cambodgiens semblent décrire des coques dont les planches sont unies par un système d'arêtes et de cannelures dans leurs cans, cf. *Bateaux...*, chap. VI.
87. *Recherches sur les Cambodgiens*, Paris 1921, p. 113-114.
88. Gibson-Hill, *op. cit.*, p. 124 et 126, fait exception: il ne voit pas pourquoi le navire figuré au Bâyon serait «étranger».
89. *Quelques dates pour une histoire de la jonque chinoise*, *BEFEO* XLVI, p. 269. Manifestement, certaines remarques de Paris sont dues à ce qu'il travaillait sur une mauvaise photographie, voir *Bateaux...*, chap. X.
90. *Op. cit.*, p. 460-463.
91. *Bateaux...*, chap. X.
92. Poujade, *Fascicule introductif...* de la *Collection de documents d'ethnographie navale*, Gauthier-Villars 1948, p. 31, distingue nettement le château, «construction formée par l'ensemble du tableau, du gaillard et des logements», du carrosse qui «n'est pas aménagé dans la poupe mais construit à l'arrière du pont».
93. *Op. cit.*, p. 393, 448, 653.
94. *Les jonques chinoises*, publ. du Maritiem Museum Prinz Hendrik, Rotterdam, VII tomes (1957-1958). Selon Poujade, *Les bateaux d'Indochine*, p. 11, «la construction navale chinoise relevait à l'origine d'un procédé assez simple: un fond, un tableau à l'avant, un à l'arrière, deux murailles maintenues par quelques cloisons transversales et c'était tout».
95. Le *Hobson-Jobson*, s.v. *sambook*, donne de nombreuses citations, en commençant par Ibn Batuta (première moitié du XIV^e siècle). Les Khmèrs actuels connaissent un *pok cày*, bateau de fortes dimensions qui sert à *pok*, «ramasser», les marchandises, puis à les *cây*, c'est-

- à-dire à les «dispenser»; cf. *Bateaux*, chap. VI. Le mot *pok* correspond à un ancien *buk*. Serait-ce qu'à côté du *sambau/sampou*, qui désignait de façon générale des bateaux hauturiers, il y avait des *sampuk/sàmpok* désignant plus spécialement des cargos?
96. Voir *Bateaux...*, chap. III.
 97. J'ai relevé près de 350 mots commençant par ce préfixe dans le *Dictionnaire cambodgien-français* de Guesdon.
 98. Voir *Bateaux...*, chap. IX.
 99. *A propos du mot sampan*, BEFEO XIX (5), p. 13-19.
 100. A l'article *san pan*. Même citation dans le *Ts'eu hai*, où il s'agit bien de *po*.
 101. Le texte est une note qui suit un passage où il est question de prendre un sampan pour descendre aux Pescadores. Il est «digne de remarque», écrit Peri, que l'auteur ait fait suivre le mot *san pan* «d'une note explicative. L'auteur pensait évidemment que sans cette précaution il risquait de n'être pas compris».
 102. S.v. *Sampan*.
 103. *Les voyages aventureux de Fernand Mendez Pinto*, trad. de B. Figuiet, chap. LIX.
 104. *Hobson-Jobson*, s.v. *Sampan* et *Topaz*.
 105. Peri, p. 17, note que «les côtes de Colombie furent découvertes en 1499 par Oleja et peut-être Améric Vespuce».
 106. *Le mot sampan est-il chinois ?* BEFEO XXII, p. 139-142.
 107. La construction qu'il donne à la phrase est pour le moins insolite. Il traduit *San pan chouen feng tch'ouan* par «vent propice au bateau *sampan*», en donnant la construction: vent favorable (au) bateau (fait de) trois planches. Le mot *chouen* qu'Aurousseau traduit par «favorable» signifie en premier lieu «suivre», et quand il précède, comme ici, le mot *fong*, «vent», il faut traduire, selon Couvreur, par «naviguer dans le sens du vent». Si bien qu'on serait plus près du texte chinois en le traduisant par: «trois planches vont dans le sens du vent (qui pousse) le bateau»...
 108. Les Vietnamiens n'ont connu le mot que par la Chine: leur *tam bân* est une lecture savante du caractère pour «trois», qui est dit *ba* en langage courant, cf. Génibrel, *Dictionnaire annamite-français*, Saigon 1898, s.v. *tam*; Taberd, s.v. *bân*, traduit *tâm bân* par «Scapha sinica».

LISTE DES TERMES CHINOIS :

chan-pan 船板 , po 船綿 , san-pan 三板、杉板 , san pan chouan feng
tch'ouan 三板顺风船 , tcheou 舟 , tch'ouan 船 , tsong 踪