

Nos grandes découvertes maritimes n'eurent pas lieu par hasard, elles furent inspirées¹

Freddy PHILIPS

Journaliste maritime

Membre associé de l'Académie Royale de Marine de Belgique

Il fut un temps où la vision de notre histoire maritime et de nos grandes découvertes se limitait généralement aux prestations et exploits de marins occidentaux. Et encore, lorsque nous disons occidentaux, nous pensons inconsciemment à nos pays très limitrophes. Dans certains cas mêmes, la Scandinavie semblait faire partie d'un autre monde. Alors qu'il est évident que d'autres peuples, d'autres cultures que la nôtre ont également pris la mer pour guerroyer, commercer ou découvrir de nouvelles terres. Encore faut-il connaître leur histoire pour la propager.

Ainsi que nous a-t-il été enseigné par exemple, à propos :

- des Vikings ; si ce n'est leurs incursions barbares, leurs pillages, viols et massacres des populations. Alors qu'ils firent souche en Irlande parmi les Celtes et que des restes de campements datant des X et XI^{ème} siècles furent retrouvés à Terre-Neuve, preuve qu'ils découvrirent le continent nord-américain !

- voire des Basques, dont nous n'avions occasionnellement entendu parler avant les revendications de l'ETA² dans les années 1970. Or, ce peuple de marins, --dont on ignore encore de nos jours l'origine--

¹. Conférence présentée par l'auteur à l'académie en octobre 2007. Texte actualisé en 2014.

². Fondée en 1959 *Euskadi Ta Askatasuna* - ETA pour « Pays basque et liberté » (en basque), était une organisation armée basque indépendantiste d'inspiration marxiste, qui a évolué d'un groupe résistant à la dictature franquiste vers un groupe paramilitaire indépendantiste basque. En 2011 elle annonça l'arrêt définitif de ses activités armées.

voyageait déjà au X^{ème} loin vers le Nord (Islande, Groenland, Terre-Neuve) pour y chasser la baleine. S'est-on interrogé comment ces navigateurs avaient résolu le problème de l'avitaillement pour pouvoir effectuer de si longs déplacements ? Sait-on à ce propos qu'ils avaient déjà découvert, loin vers le Nord, les bancs de morues (*Gadus Morhua*), ces cabillauds qu'ils pêchaient, salaient ou faisaient sécher à l'air jusqu'à ce qu'ils perdissent 4/5^{ème} de leur poids. A preuve que souvent les transhumances des peuples étaient liées aux estivages des troupeaux ... et qu'ils suivaient les migrations des bancs de poissons !

Sait-on qu'aux XIII et XIV^{ème} siècles, alors que les Portugais s'aventuraient timidement le long de la côte ouest-africaine avec des caravelles de 50 tonneaux, aux antipodes, les Chinois mettaient à la mer une flotte de plusieurs centaines de jonques qui ralliaient le détroit d'Ormuz en 12 semaines.

Que les Arabes, à bord de leurs énormes *dhow*s, dominaient le transport maritime entre le Proche et l'Extrême-Orient depuis des siècles... Et que les Polynésiens naviguaient en haute mer. Preuve que d'autres civilisations étaient à la même époque, maritiment plus évoluées que la nôtre.

Les raisons pour lesquelles de tels faits ne sont pas intégrés dans notre culture occidentale sont multiples, mais en voici néanmoins trois essentielles :

Il y d'abord un sentiment occidental de supériorité -- que l'on pourrait qualifier d'*européano-centrisme de nos historiens* -- qui induit une certaine forme d'occultation.

D'autre part, on est souvent confronté avec une carence, occultée ou chronique, de documentation.

- Ainsi par exemple, des Polynésiens nous ne disposons d'aucune représentation de leurs bateaux ni de textes décrivant leurs navigations.
- les marins Arabes n'ont laissé que peu d'illustrations descriptives de leurs *dhow*s, leurs célèbres navires de commerce !

- et enfin, si en Chine la situation était plus favorable à certaines époques, les caprices des bureaucraties impériales firent disparaître des témoignages essentiels.

Et puis surtout, il existe une raison foncière, bien réelle, qui trouve son origine dans le fait que depuis 2.000 ans nos dogmes, préceptes et sources de connaissances sont conditionnés par le concept judéo-chrétien ...et par la sacralisation de toute chose qui renforce son pouvoir. Ce système de pensée nous situe non seulement comme étant le centre de référence de l'Univers, mais aussi façonne notre culture et la mémoire collective !

« *Les faits*, disait l'écrivain français Paul Valéry (°1871 - 1945), *ne pénètrent pas dans le monde où habitent les croyances !* »

Or, n'oublions pas que les religions ont de tous temps servi à régenter les diverses périodes de la vie des individus. A contrôler son évolution, sa sexualité, son développement intellectuel et surtout son degré de connaissances. Avec comme conséquence pour les non-initiés, que pendant des siècles, la perception du monde fut --intentionnellement-- limitée à une vision politiquement et moralement correcte, mais qui occulte forcément la réalité des choses.

Un système que l'historien Vincent Dujardin (Prof. U.C.L.) définit si judicieusement par ces termes : « *Morale et histoire ont souvent été sciemment confondus, dans le but de former de bons patriotes* »

Et lorsque l'on poursuit plus avant dans cette optique, on s'aperçoit également que nos programmes scolaires n'appréhendent que les seules civilisations anciennes qui bordent la Méditerranée et que curieusement il n'est jamais disserté sur les communautés chinoises, japonaises, birmanes, siamoise, sud-américaines (Incas, Mayas, etc.) ou ... indiennes.

Est-ce parce que ces dernières sont considérées comme inférieures aux normes coutumières ou composées de peuples ignorants ou ignorés de la religion chrétienne ? Allez savoir !

Quelques exceptions surgissent parfois, mais seulement lorsque ces pays ou cultures ont un rapport direct avec notre propre histoire. Ainsi il ne sera question du monde arabe que pour glorifier Charles Martel qui arrêta les Maures à Poitiers en 732 ou lors de prise de Grenade en 1492 par les Rois Catholiques espagnols --Ferdinand II d'Aragon (1452-1516) et Isabelle de Castille (1451 - 1504) -- qui marquait la fin de la domination musulmane dans la péninsule ibérique.

Cette doctrine du *politiquement correct* ou de *l'historiquement conforme* régit également la chronique des grandes découvertes maritimes de notre Moyen-âge européen qui, selon le cas et l'époque, sont mises en exergue ou volontairement ignorées. Et donc non enseignées !

En ces matières ou rien n'est plus grave que la pseudo-vérité, on pêche aisément par « bienveillante sélectivité » ¹

I. Colomb, Magellan, Vasco de Gama et les autres ...

Pour illustrer ce dernier propos, posons la question de savoir ce que la mémoire collective a retenu des exploits des grands découvreurs que furent Christophe Colomb (v.1451-1506), Magellan (1480-1521), Vasco de Gama (v.1469-1524) et autres James Cook (1728-1779).

¹. Lors d'une interview à *Radio Eén* (B) en février 2007, le prof. Wim Blockmans de l'Université de Leyde (NL.) rappelait que deux tentatives avaient été faites en 1950 et 1980 pour réaliser un seul livre d'histoire pour toutes les écoles d'Europe dans lequel serait abordée l'origine de chaque pays par rapport à ses voisins, les différents de concepts dans divers domaines et le cours interactif de leur développement respectifs. Ces deux essais se heurtèrent à des divergences de vue structurelles telles qu'ils échouèrent !

Il semble en effet que l'on ait trop souvent idéalisé leurs aventures, donné l'impression que ces navigateurs aventuriers quittèrent un beau jour leur havre familial, mirent le cap sur la haute mer et l'inconnu ... et arrivèrent triomphalement à bon port. Comme si l'on quittait Ostende à la voile en été, en mettant le cap au 265° ...

Non, tous les marins savent, et vous aussi, -que l'on ne s'embarque pas à la légère, sans biscuits. Il convient donc de replacer les divers paramètres dans leur juste contexte historico-temporel, d'expliquer les connaissances et moyens dont disposaient ces marins d'exception et d'analyser enfin pourquoi l'histoire a retenu (ou pas) leur nom !

II. *Les grandes découvertes*

Rappelons tout d'abord le contexte. Dans nos régions, les XV et XVI^{ème} siècles étaient particulièrement propices aux grandes explorations et ce, pour cinq raisons fondamentales :

- *militaires* : la péninsule ibérique longtemps occupée par les Maures se libère des « Infidèles » ; la Cour œuvre alors à la restauration de l'unité et de l'autorité souveraine.
- *économiques* : le dénouement des conflits internationaux (Guerre de 100 Ans, lutte entre les royaumes, etc.) implémente une reprise de la vie économique. En outre, les marchandises provenant d'(Extrême)-Orient n'empruntent plus les routes terrestres pour arriver dans les villes hanséatiques, ce qui engendre le développement des ports de la façade atlantique.
- *techniques* : les Portugais inventent un nouveau type de bateau, la caravelle qui est plus trapue que la galère et plus fine que la nef. Elle est munie d'un gréement double : voiles latines pour naviguer vent debout, un phare carré pour le vent portant. La coque n'est plus construite à clin, mais à pleins bords qui, bien calfatée, permet une marche plus rapide du navire.

- *scientifiques* : introduction à bord d'instruments de navigation (boussole, astrolabe, etc.), alliés à l'usage de cartes et planisphères et à une meilleure connaissance des vents et des courants.
- et *religieuses* : la *Reconquista* est dominée par la volonté de convertir à la vraie religion (!), les autres peuples ... à découvrir.

Comme nous le verrons plus loin, ces pierres angulaires se retrouvent également dans d'autres civilisations.

III. *Christophe Colomb revisité*

A propos des acteurs de ces grandes découvertes, considérons l'un d'entre eux en particulier, celui par exemple, dont tous les potaches ont retenu qu'il découvrit l'Amérique en 1492. Même s'il ne fut pas le premier à y débarquer, il convenait impérativement qu'il le fît à cette époque-là, car l'Histoire des rois était au rendez-vous !

Rendons tout d'abord gloire à ce découvreur ; c'était semble-t-il, un homme intelligent et travailleur, doué de connaissances nautiques approfondies.

De plus, il n'est pas étranger à la mer ; avec ses deux frères Diego et Barthélemy, il avait grandi sur les quais de Gênes parmi les fragrances de sel et d'épices et, jusqu'à ses 35 ans, avait briqué la Méditerranée de long en large avant de s'ouvrir sur l'Atlantique à destination de la Guinée, des îles du Cap Vert et même des Açores, cet « *avant-poste des hommes au bord de la mer des Ténèbres* ». Mais il est tout aussi évident que, comme dans bien des cas, sa vie et ses exploits ont de tous temps, ouvert la porte aux légendes et spéculations.

Toujours est-il que, venant de Gênes, il débarque dans la péninsule ibérique, il y arrive au bon moment, au bon endroit et y rencontre les gens qu'il faut. Et qui l'assistent.

Sur place, il sut saisir l'opportunité du moment pour convaincre la très catholique couronne d'Espagne de la faisabilité de son projet et des

fructueuses retombées financières et de gloire que ce projet engendrerait pour l'Espagne.

Ensuite, la bénédiction du pape Alexandre VI ayant été acquise, il eut accès aux archives exclusivement réservées aux initiés, entre autre celles du célèbre monastère franciscain de la *Rabiata*, sur l'embouchure du *rio Tinto*.

Car n'oublions pas l'adage : *l'information c'est le pouvoir* ! Il est dès lors évident que des archives secrètes comme celles du Vatican par exemple, permettent de distiller le savoir à quelques élus ou faire-valoir, qui seront utilisés comme instrument du pouvoir.

En outre, la position privilégiée de Colomb --ainsi que son mariage avec *Felipa Moniz Perestrello*, une dame issue de la noblesse-- lui permit également de côtoyer les plus érudits géographes de l'époque, qui lui firent découvrir tour à tour :

- le globe terrestre dessiné par l'astronome allemand *Martin Behaim* (°1459-1507) qui introduisit l'usage de l'astrolabe à bord des navires,
- le célèbre médecin et cartographe florentin de réputation européenne *Toscanelli*, dont il recevra une copie de sa carte marine. La route qu'empruntera finalement le Génois sera celle, via les Canaries en suivant le 28^{ème} parallèle, conformément à cette carte,
- le moine franciscain *Antonio de Marchena*, autre savant réputé, qui curieusement lui confia : « ... en partant [du Portugal] vers l'ouest, vous rencontrerez tout d'abord la grande île d'Antilia derrière laquelle se trouve le royaume du Grand Khan ». Et le moine de préciser que cette île (les Antilles ou les Caraïbes ?) avait été découverte en 1414 par le pilote *Alonso Sanchez*, mais qu'il n'y avait pas eu prise de position. Depuis cette découverte elle avait été oubliée, mais *Martin de Behaim* l'avait déjà mentionnée sur sa carte ¹.

¹. Rappelons qu'en 1439 (ou 1445) des commerçants brugeois en route vers le Portugal (chef d'expédition : Josué Van den Berg ou Van den Berghe) furent détourné de leur route par un violent ouragan et arrivèrent finalement, plusieurs jours plus tard, en vue d'une terre inconnue : l'île de Terceira, dans l'archipel des Açores, distante de 2.000 km des côtes européennes.

Cette découverte n'était pas impossible, compte tenu du fait que dans l'Atlantique-Nord, les vents dominants, les *alizés*, soufflent du Nord-est vers le Sud-ouest et poussent donc les voiliers vers l'Amérique centrale. Sans oublier qu'à certaines époques de l'année, ces voiliers doivent fuir devant de puissants ouragans, nés au Sahara et qui déferlent (sens antihoraire) vers le Golfe du Mexique.

Et puis nul doute qu'au cours de ses nombreux entretiens, il fut aussi rappelé à Colomb la légende (?) des sept évêques qui, au XIII^{ème} siècle, fuyant l'invasion des Maures, partirent vers l'ouest et évangélisèrent la lointaine *Antilia* !

Voire encore l'épopée de Brandan, le moine Navigateur qui toucha, dit-on, le continent américain au VI^{ème} siècle, et dont en 1976, l'irlandais Tim Severin et quatre compagnons en prouvèrent la faisabilité en débarquant aux Antilles avec leur *curragh* après avoir traversé l'Atlantique.

Mais toute légende ne comporte-t-elle pas un fond de vérité ?

Et enfin, pour constituer sa flotte, Colomb eut l'intelligence de recruter pour l'assister, de grands et riches capitaines issus de la très chrétienne dynastie des *Pinzon*.

- *Martin Alonzo Pinzon* (° Palos de Moguer 1440 – 1493) commanda la *Pinta* de 120 tx., deux de ses cousins furent l'un maître d'équipage à bord et l'autre, pilote.
- Son frère cadet *Vincente Januez* (ou *Yanez*), un cartographe éprouvé, qui découvrira plus tard l'embouchure de l'Amazonie, embarqua avec *Francisco Martin Pinzon* sur la *Nina* (100 tx.).
- Tandis que Colomb lui-même embarqua sur la *Santa Maria* de 150 tx. (ex- *Marie Gallante*) commandée par le capitaine - propriétaire *Juan de la Cosa*.

Autant de marins et pilotes de longue expérience, auxquels s'ajoute l'héritage de générations antérieures. Comme celui des Portugais par

exemple, qui eurent très tôt l'audace de se lancer sur la mer *Ténébreuse*, entendez l'Atlantique. Ces derniers avaient acquis une connaissance pointue des vents et des courants et savaient que leurs navires étaient poussés vers le sud-ouest par les courants et les alizés et qu'au retour, ils devaient faire un grand détour dans l'Atlantique, prendre du large en obliquant vers l'ouest et gagner la hauteur des Açores, avant de mettre le cap sur leurs ports lusitaniens.

A l'analyse, les routes qu'emprunta Chr. Colomb au cours de ses différentes expéditions se révèlent identiques à ces « routiers portugais » avant la lettre.

IV. Première conclusion

A l'issue de ce premier chapitre, compte tenu des arguments avancés, on peut affirmer sans ambages que jamais nos manuels scolaires ne mentionnèrent clairement que :

- la découverte de 1492 fut en grande partie rendue possible grâce à la symbiose dans laquelle vivaient les lettrés musulmans, chrétiens et juifs de la péninsule ibérique à l'époque. Rappelons que cette communion permit une fructueuse étude des textes géographiques de l'Antiquité et que déjà en 1262 furent publiées les premières tables astronomiques par l'université de Salamanca (Esp.), elles-mêmes d'inspiration arabe.
- que chaque société, chaque civilisation s'élabore et puise ses informations sur des cultures plus anciennes ; qu'elle se nourrit de substrats préexistants, allant parfois jusqu'à reprendre à son compte d'anciennes coutumes ou croyances locales pour mieux les juguler, tandis que des connaissances déjà acquises peuvent être occultées, peu ou prou, pour créer ainsi une forme d'autisme idéologique.¹

1. A telle enseigne par exemple, que notre calendrier, qui était initialement basé sur le système romain (Julius), fut adapté par le pape Grégoire XIII en 1582 (calendrier Grégorien) et s'est depuis imposé à l'ensemble de la planète! Même le calendrier « républicain » de 1793 ne fut utilisé que quelques années à peine.

- que Colomb, comme tant d'autres d'ailleurs, ne partit pas la tête et les mains vides. Selon certaines théories, il aurait même volontairement bourré son Journal de Bord (1^{er} voyage) d'erreurs, pour le cas où il aurait été fait prisonnier par les Portugais et d'autre part, Colomb aurait surtout disposé d'une carte maritime « secrète » ; ce qui à l'analyse confirmerait l'adage que souvent des entreprises laissent deviner des découvertes secrètes antérieures qui sont volontairement ignorées de l'histoire officielle. Et que parfois, dans le cas d'hommes déclarés célèbres, certains faits sont à dessein passés sous silence pour renforcer la performance ou le charisme du personnage. Tous éléments qui façonnent également la mémoire collective !
- Et de constater enfin que ce *Colomb*, qui fut l'instrument des puissants, le serviteur du glaive et du goupillon, mourut néanmoins ignoré de tous, à deux pas du souverain dont il avait fait la grandeur. Pareil à tant d'autres !

Il fut oublié au point qu'en 1507, un maître d'école allemand, *Martin Waldseemüller*, proposa d'appeler le nouveau monde du nom de son soi-disant « découvreur » : *Amerigo Vespucci* !¹

Mais pour d'autres sociétés, le recensement culturel des années varie, ainsi :
le 1^{er} septembre 2007 correspond au :

- 19 août 2007 dans le calendrier Julien,
- 26 masari 1723 dans le calendrier copte,
- 18 Cha'ban 1428 dans le calendrier musulman
- 18 Elloul 5767 dans le calendrier israélite, tandis que les Chinois sont dans l'année 4.075, qui est celle du Cochon !

¹. Par analogie, Gutenberg (Johannes Gensfleisch, dit- °1397-1468) lui non plus ne tira pas fortune de son invention et mourut pauvre et oublié. Mais il fut ressuscité dans la mémoire collective des hommes parce qu'à cette époque les imprimeurs voulant célébrer leur nouvelle profession, se dotèrent d'une icône : ce fut Gutenberg ! *Martin Henri-Jean – Prof. Hon. à l'Ecole pratique des Hautes Etudes (Paris)*

Tous ces éléments n'enlèvent certes rien à l'exploit et à la ténacité de ce Génois dont le seul défaut fut sans doute d'avoir eut le génie de la persévérance et de l'énergie et non celui de l'intuition.

Mais tout concorde à prouver au travers de cet exemple, que dans notre vieille Europe, où l'Eglise catholique fut de tout temps influente, les grandes découvertes, maritimes et autres, ne procédèrent pas du hasard !

V. A la découverte d'autres civilisations « maritimes »...

Dans cette première approche, notre propos considérait l'occident et sa chrétienté comme la balise référentielle. Mais le monde étant devenu un *global village* ¹ il n'est point d'excuses pour négliger l'enseignement des autres, nombreuses, civilisations.

Toutefois, pour ne point lasser le lecteur, nous nous limiterons à n'esquisser que deux de celles-ci dont l'histoire nous semble mal connue : la Chine, qui est devenue une entité concurrentielle socio-économique et militaire de notre planète ² et la Polynésie, pour son ancestrale et presque anecdotique science de la navigation.

¹. « Globalisation » est un anglicisme qui a commencé sa carrière à la fin des années soixante sous les auspices du spécialiste américain des « problèmes du communisme » Zbigniew Brzezinski et de l'essayiste et médiologue canadien Herbert Marshall McLuhan (1911-1980); c'est ce dernier qui inventa également l'expression *global village* qui a pour équivalent français : « mondialisation ».

². En 2014, la Chine disposait de la plus grand armée en nombre d'hommes et est deuxième quant à son budget de défense, avec 122 milliards de US \$ ou 98 milliards de euros. Mais ce budget est encore toujours inférieur à celui des Etats-Unis avec 600 milliards de US \$. Ce qui selon des experts occidentaux devrait rester le cas encore une dizaine d'années. *De Morgen* – 10 novembre 2014. Quant à sa flotte marchande, au 1^{er} janvier 2013, elle était propriétaire et/ou contrôlait 5.313 navires de charge représentant un total de 190.078 millions de port en lourd ; soit 11,78 % de la flotte mondiale. *Review of Maritime Transport 2014*.

N'en demeure que l'histoire maritime du monde arabe, longtemps négligée, pourrait à elle seule valoir un long développement.

Dans « l'Empire du Milieu », le troisième empereur de la dynastie des Ming Yong-Le (qui signifie *Joie éternelle* 1363-1424) régna de 1403 à 1424. Celui-ci se rendit célèbre en reconstruisant la Grande muraille après avoir repoussé les Mongols au Nord, en transférant la capitale de Nankin à Pékin (1409) où il fit construire la Cité Interdite (75 ha) et surtout en étendant l'hégémonie de son pays de la mer Jaune à Zanzibar (Tanzanie).

Pour réaliser ses ambitions et assurer sa suprématie et son prestige, il estima que la Chine avait besoin d'une grande et puissante flotte. Aussi dès 1403 il ordonna la mise en chantier de plus d'un millier de navires qui furent construits à Nankin (Nanjing - sur le *Yang Tsé Kiang*), dans des cales sèches. Une méthode qui existait depuis 1.070 environ et qui ne fut introduite en Europe qu'en 1495, soit 400 ans plus tard !

C'est un eunuque, le musulman Zeng He (ex- *Ma He*, °1371 – 1430, natif de Yunnan et ce qu'on appelle un Hui, un Chinois Han musulman) qui, ayant été promu amiral de la flotte --sans avoir jamais prit la mer-- fut l'ordonnateur de sept grandes expéditions exploratrices. Il dirigea lui-même les deux principales dont la première. Toutes ces expéditions quittaient Nankin en automne, profitant ainsi de la mousson humide soufflant du Nord-est et revenaient deux ans plus tard, à la fin du printemps, la mousson soufflant alors du Sud-ouest ¹.

Cette flotte --dont le navire-amiral mesurait dit-on, près de 130 m de long pour 56 de large et avait un millier d'hommes à bord-- comptait 27.000 hommes embarqués sur 317 navires dont 160 navires de guerre, des transports de troupes, des cargos divers pour l'avitaillement (80 m) des équipages et chevaux, des navires-citernes pour l'eau, des navires-écuries (60 m) et aussi de 62 *baochun* c.-à-d. des bateaux-trésors qui

¹ Il est à noter que les marins chinois du XV^{ème} siècle ne souffraient pas (plus) du scorbut, leur alimentation, composée en grande partie de (jet de) soja et de choux, contenait suffisamment de vitamines C. A titre d'ex.: Soja = 10 à 30 mg de vitamines C /100 g et les choux : 20 mg / 100 g.

naviguaient au milieu du convoi. Ainsi constituée, cette flotte avait une autonomie de trois mois et 4.500 nautiques.

Selon les experts nautiques, les plus grands de ces navires portaient jusqu'à 9 mâts et 15 voiles, mesuraient une centaine de mètres de long et jaugeaient de 2 à 3.000 tonneaux. Ce qui est énorme si on les compare à la Santa Maria de Chr. Colomb qui, construite 70 ans plus tard, ne mesurait que 30 m de long pour 8 de large et emportait un équipage de 90 hommes !

La première expédition quitta Nankin en 1405 à destination de Calicut (l'actuel port de Kozhikode, côte ouest de l'Inde) en passant par l'Indonésie et Sri Lanka. Un de ses objectifs principaux était d'y quérir du poivre, jusqu'alors inconnu en Chine, et qui allait y être utilisé comme épice alimentaire, remède contre les maux d'estomac (!) et ... monnaie d'échange.

Au cours de 28 années de campagne, ces impressionnantes flottes relevèrent les côtes de l'Asie du Sud-est, les îles de l'océan Indien (notamment l'actuelle Sri Lanka, le Bengale), Calicut jusqu'à La Mecque et remontèrent la mer Rouge jusqu'en Egypte. Elles descendirent les côtes est-africaines jusqu'en Mozambique, l'Afrique étant alors (comme à nouveau actuellement) l'Eldorado des Chinois. Elles escalèrent toutes à Aden, le point de départ des routes terrestres vers le Moyen-Orient et l'Europe. Le successeur de *Yong Le*, l'empereur *Hong Xi*, ne reconduisit pas ce type d'expédition pendant son règne éphémère, mais *Xuan De* qui lui succéda, commanda la septième et dernière expédition ¹.

Mais cela nous fut-il jadis enseigné ?

¹. 2^{ème} expédition : (sans *Zheng Hé*) 249 navires. Destination : Cochinchine, Java, Thaïlande et Calicut (Indes)
3^{ème} exp. : départ 1409 - 48 navires - 30.000 hommes. Mer de l'Ouest, Champâ, Java, Malacca, Sumatra, Sri Lanka et côte Ouest de l'Inde. Retour en 1411.
4^{ème} exp. : départ 1413, jusqu'au détroit d'Ormuz. Retour en 1415
5^{ème} exp. : départ 1417, retour des 19 ambassadeurs vers leur pays. Mogadishu fut l'escale la plus lointaine. Retour en 1419.
6^{ème} exp. : départ 1421 - 41 navires à destination du Golfe Persique.
7^{ème} exp. : (sous *Zhu Zhanji*, alias *Hsuan De*) départ : 1430 - 100 navires - 27.750 hommes, à destination des mers occidentales !

La Polynésie

L'océan Pacifique est constellé de milliers d'îles dont beaucoup furent découvertes au XVIII^{ème} siècle par James Cook (°1728 - 1779).

Curieusement, celui-ci constata que de la Nouvelle Zélande aux îles de Pâques, en passant par Hawaï, les indigènes parlaient la même langue. Ce qui prouvait disait-il, qu'il y eut des contacts entre des îles parfois distantes de plusieurs centaines de nautiques. Or, les premiers explorateurs européens ne découvrirent ni de grands bateaux, ni de cartes ou instruments de navigation (comme la boussole ou l'astrolabe pour mesurer la hauteur d'un astre) qui leur eut permis de tels voyages et doutèrent donc de l'authenticité de légendes de voyages recueillies en cours de route.

Mais il s'avéra que longtemps avant notre ère, les Polynésiens avaient déjà colonisé l'île d'*Aotearoa* (Nouvelle Zélande) dans le Sud, *Rapa Nui* (île de Pâques) dans l'Est et Hawaï dans le Nord, îles séparées par des distances considérables.

Et de rappeler que si l'Australie est peuplée depuis plus de 50.000 ans, pour atteindre cet immense territoire au départ des îles, il faut à chaque fois franchir des bouts de mer larges de plusieurs centaines de nautiques. Comment firent donc les Polynésiens qui ne savaient assurément pas marcher sur l'eau ?

On sait à présent qu'ils disposaient pour cela de canots à voile, bons marcheurs, qui remontaient bien au vent. Ils savaient en outre que les vents d'Est étaient dominants mais qu'ils changeaient de direction à certaines époques de l'année, ils connaissaient les courants (*El Nino*) et observaient dans le ciel, le vol et la direction des oiseaux migrateurs, les formations nuageuses suspendues au-dessus d'atolls et tous autres éléments révélateurs de leur environnement.

Et par ailleurs ces peuples migrateurs chantaient des mélopées dont les paroles disaient grosso modo : ... *pour aller de A à B, suivre l'étoile X jusqu'à ce qu'elle touche l'horizon, puis l'étoile Y jusqu'à ...*

Dans les notes du journal de bord du capitaine espagnol *José Andia y Varela* qui visita Tahiti en 1774, on trouve la description suivante ¹ :

« (...) Ils sont capables de longues traversées, de rallier Otahiti à Oriayatea (Raiatea) distant de 200 à 240 kilomètres et même plus loin encore. Ils ne disposent pas d'un compas mais partagent l'horizon en 16 secteurs avec comme points remarquables celui du soleil levant et couchant.

Lors du départ du port, le timonier examine l'horizon ; partant de l'Est, il effectue son partage et détermine ainsi la direction à prendre. Il examine s'il a le vent en poupe ou d'amure, ou entre les deux, ou plus sur l'avant. Il sait également lire l'état de la mer : les vagues viennent-elles de l'arrière ou de l'avant ou selon quel angle ? Alors, ayant collationné tous ces paramètres, il prend la mer.

Pour maintenir son cap il utilise donc tous les éléments et signes que lui fournit la mer et, étant donné que le vent change plus vite de direction que la houle, il utilise des 'penons' faits de plumes ou d'écorces de palmiers, pour mesurer les changements de direction et orienter les voiles en conséquence. Par nuit claire il se dirige sur les étoiles, ce qui est relativement facile vu la multitude d'astre dans le ciel. (...)»

Et le capitaine *Varela* de conclure en disant que : « la précision de navigation de ces indigènes était égale à celle de navigateurs dits « civilisés » !

Cette méthode de navigation n'est certes plus pratiquée aujourd'hui, mais il reste néanmoins quelques aborigènes qui la cultivent encore. L'un d'eux, *Mau Pialug*, se rendit célèbre en 1976, lorsqu'il rallia Hawaï à Tahiti, à bord d'un canot traditionnel, et ce, sans l'aide de cartes ou d'instruments de navigation. Sur les 4.000 km du trajet, il se repéra sur les astres et sur la houle pour garder sa direction. Par nuits noires, quand la lune n'éclairait pas la houle, il menait le canot en évaluant son tangage vis-à-vis de la houle ... Sachant bien sûr que de telles observations ne sont possibles qu'avec un catamaran et non avec un monocoque. N'empêche qu'en ces matières nous sommes sans doute une fois de plus et depuis longtemps, confrontés aux assertions de doctes historiens qui,

¹. Cuyvers L.: *Tien duizend jaar varen*. Uitg. Fontaine – Leuven 2003.

retranchés dans leur tour d'ivoire, décrétèrent un beau jour que naviguer était une aventure compliquée et donc hors de portée de peuples non civilisés... selon nos valeurs s'entend !

Conclusion générale

- Sur base de ces éléments, point n'est audacieux d'affirmer que toutes ces civilisations avaient de bonnes raisons d'effectuer d'aussi longues traversées. A l'instar de nos découvertes maritimes qui implémentèrent le développement de nos puissances occidentales, ce furent les même vecteurs de force --militaires, économiques, techniques, scientifiques et/ou philosophico-religieux-- qui présidèrent à leur évolution.
- Les grandes puissances ne sont des empires maritimes que dans des contextes particuliers qui se manifestent à des époques données ! A l'aube du XXI^{ème} siècle, c'est à nouveau le cas pour la Chine qui, très consciente de cela, met tout en œuvre pour concrétiser sa finalité ¹. Et elle ne se laissera jamais impressionner par la fébrilité occidentale !
- Il ressort que de tout temps, là-bas comme ici, les Chr. Colomb, Magellan, J. Cook et autres Marco Polo ; l'amiral *Zheng He*, les Tycoon de l'industrie moderne, voire les nouveaux *taïkonautes* ²

¹. Rappelons également que le premier vol de la fusée *Shenzhou* le 20 novembre 1999, et l'alunissage en douceur de la sonde spatiale *Chang'e-3* sur la lune, le 14 décembre 2013, ont permis à la Chine, non seulement d'accéder au statut de 3^{ème} puissance mondiale à disposer de la technologie d'envoi (et de récupération) d'un vaisseau habitable, mais aussi de poursuivre la recherche spatiale dans le but avoué, d'aller sur la Lune et sur Mars. Et moins avoué peut-être, dans le cadre d'une stratégie militaire de missiles intercontinentaux. La Guerre des Etoiles version Pékin !

². Le terme *Taïkonaute* vient du chinois *Tàikongrén* signifiant littéralement « homme du grand vide ». Cependant les professionnels du secteur spatial chinois lui préfèrent le terme *Yuhanyuan* signifiant littéralement « navigateur de l'univers ».

chinois œuvrent, ou ont tous œuvrés, consciemment ou non, comme instruments de la gloire et de la puissance d'autocrates.

- et que donc, assurément, toutes les inventions et découvertes, de quelle que civilisation qu'elles soient, au travers des siècles, ne procèdent jamais du hasard, mais furent inspirées par des raisons militaires, économiques, techniques, scientifiques et/ou philosophico-religieuses et par la volonté délibérée d'aucun, de s'assurer la suprématie dans l'ordre oligarchique du monde. Hier comme aujourd'hui.

Ainsi évolue notre planète depuis toujours ... quoiqu'en se réchauffant peu à peu !

* * *

Bibliographie

Monographies

- COLE Bernard : (Prof. of International History - National War College Washington D.C.) *Waterways and Strategy : China priorities*. Ed. Nat. Def. University - 2005
- COSARUTTO J ; (Expert ECTI) *L'Empire du Milieu ! Marines* - n° 201 Oct. 2003
- CUYVERS L. : *Tien duizend jaar varen* – Uitg. Fontaine – Leuven 2003
- De VOS H. : *Le destin du navire*. Ed. Driessen & Betz – Anvers 1965
- DYSON J. & CHRISTOPHER P.: *Columbus voor goud, God en glorie*. Uit. Fibula. Nl. 1991
- GEERAERT G. & HOLSLAG J.: *Macht of Mythe : Achter de schermen van het Chinese groeimirakel* –VUB-press – 2005.
- GRIBBIN J. : *The fellowship* – Penguin Books - 2006
- LANDSTRÖM B. : *The Ship*. Bokförlaget Forum Stockholm – 1961
- LEBLANC J. & PHILIPS Fr.: *Voiliers-pilotes sur les Bancs de Flandres*. Ed. Gerfaut (Paris) - 2004
- MENZIE Gavin : 1421 *Het jaar waarin China de Nieuwe Wereld ontdekte* - Uitg. Ambo Amsterdam 2002.

Évolution de moyens de lutte contre les mines

- WOETS L. : *Publications Min. de la Défense*. France – s.l. Nov. 2000.
- ZIEGLER J. : *Les nouveaux maîtres du monde. Et ceux qui leur résistent*. Ed. Fayard-2002

Articles de journaux et périodiques

- COLIN V. : *La carte embarrassante* Le Vif/Express 10.02.2006
- de DECKER J.M. : *La colonisation des Açores*. Neptunus déc. 1990 et mai 1991
- KOLLER Fr. : *Les Chinois avant Colomb ?* Le Soir 18.01.2006
- STEINGART G. : *Weltkrieg um Wohlstand*. Edito Knack du 01 novembre 2006
- United Nations Conference on Trade and Development : *Review of Maritime Transport 2014* – Geneva - November 2014

* *

*