

Schottenhammer Angela (ed.),
The Emporium of the World.
Maritime Quanzhou, 1000-1400

Leyde-Boston-Cologne, Brill, 2002. 449 p. + XII

Ce livre, constitué de huit contributions, se compose de quatre cent vingt-huit pages de texte et de vingt et une pages d'index généraux. Les bibliographies et glossaires sont indiqués à la fin de chaque contribution, comportant tableaux (13), cartes (11), illustrations (céramiques « Minnan » Song et Yuan : 7 + 17 planches), photographies (10) du temple de Kaiyuan et de l'inscription bilingue en tamoul et en chinois.

Ce livre doit réjouir les chercheurs arabisants et les archéologues qui, travaillant sur le monde arabo-musulman médiéval, sont intéressés par les échanges (surtout des marchandises dans ces contributions) entre États médiévaux bordant l'océan Indien et reliés par ce dernier, bien que de contacts avec le monde arabo-musulman il en soit très peu question dans ce livre. Toutefois, le matériel dégagé lors des fouilles de Satingpra, Thaïlande méridionale, ou des cent soixante-dix sites de production (fours) de la région de « Minnan » (sud du Fujian) en activité sous les Song et les Yuan ne peut qu'attirer l'attention et la curiosité d'archéologues fouillant des ports (al-Šiḥr, Šarma) de la côte sud de la péninsule Arabique.

Toutefois, les échanges ne sont pas constitués uniquement de marchandises à lire ces contributions. La présence d'échanges culturels se fait également sentir : au milieu du XI^e siècle, la mosquée Qingjing pourvue d'arches et d'inscriptions arabes remplace l'ancienne mosquée Ashab datant de 1009-1010 de notre ère, tandis que le temple Kaiyuan, reconstruit à la période Ming avec ses deux pagodes, comporte des sculptures en bas relief représentant des scènes tirées de l'épopée du Ramāyana ; il faut encore signaler l'existence d'une inscription bilingue en tamoul et en chinois datée de 1281 de notre ère et consacrée à l'érection d'un temple hindou dédié à Hara (= Siva).

Quanzhou, situé au sud-ouest de la province maritime du Fujian/Fukien (Chine), est devenu le port le plus important de cette côte et le pivot du commerce régional (liens de plus en plus étroits et étendus avec l'intérieur) et international (liens avec les mers du Sud et du Sud-Est ou *Nanyang*) entre le début du XI^e siècle et les années 1400 sous les Song et les Yuan, après avoir connu un déclin relatif. Quanzhou a dépassé et laissé à sa périphérie sud-ouest le port encore actif de Zhangzhou, jusqu'alors (c'est-à-dire le début du XI^e siècle) l'ouverture vers l'extérieur de la province du Fujian.

Quanzhou fait référence chez les géographes arabes médiévaux à Zaytūn. Le premier géographe à le mentionner est Ibn Sa'īd al-Mağribī, m. en 685/1286, *K. baṣṭ al-arḍ fi'l-ḥul wa'l-arḍ* ou encore *K. al-ğūḡrāfiyā*, éd. et trad. G. Potiron, Paris, 1972, thèse de 3^e cycle, Paris IV-Sorbonne, I, 101-102, deuxième « climat », neuvième section : « à l'est de [Ḥanaba]

se trouve la montagne de Chine qui sépare [Qāqullā] du pays de Ḥanaba. De là à ... (toponyme non identifié) s'étendent les fleuves et les montagnes en Chine, douze fleuves et douze montagnes. Entre deux montagnes coule un fleuve. Le premier qui se trouve dans cette neuvième section est le fleuve de Zaytūn/Zitūn. À son embouchure ('alā ra'si-hi) se trouve le port de Zaytūn (*furḍa Zaytūn*) célèbre chez les marchands qui se rendent en Chine. Les bateaux, qui viennent de la mer de Chine, y pénètrent sur une distance de quinze mil [en amont]. La ville de [Zaytūn] est sise par 154° de longitude et par 17° et des poussières de latitude. » Voir aussi G. Ferrand, *Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans...*, Paris, 1914, II, 349. Ibn Baṭṭūṭa l'a visité en 1346-1347 : cf. *The Travels of Ibn Battuta*, trad. H.A.R. Gibb, The Hakluyt Society, Kraus Reprint, 1972, IV, s.v. et les routiers nautiques arabes de la seconde moitié du XV^e siècle en font état. Par ailleurs, Čaiton de Marco Polo lui correspond également. Avant que ne fût rédigé le *K. baṣṭ al-arḍ*... par Ibn Sa'īd al-Mağribī, donc avant 685/1286, le modèle des voies d'accès maritimes à la Chine qui prévalait chez les Arabes, mais déjà avec des modifications mineures, était hérité d'Ibn Ḥurdādhbih, (*K. al-masālik wa'l-mamālik* (rédigé vers 272/885), VI, Brill, Leyde, 1889, reimp. 1967, 68 : « de Ṣanf (= Champa, un royaume au niveau de Hué) à Lūqin, qui est la première échelle (*awwalu marāqī*) de Chine, il y a cent *parasanges* par terre et par mer... De Lūqin à Ḥanfū, l'échelle la plus grande (*al-mirqā al-akbar*), il y a une distance de quatre jours par mer et de vingt jours par terre ... De Ḥanfū à Ḥanḡū il y a une distance de huit jours... »). Ḥanfū/Canton, en face de l'actuelle île Amoy, est identifié à Kouang-fou/Guanzhou. Il faut donc attendre un siècle et demi au moins pour voir le rang nouvellement acquis par Quanzhou/Zaytūn se traduire dans la représentation des voies d'accès maritimes de la Chine que possèdent les Arabes, bien qu'Ibn Baṭṭūṭa mentionne encore l'activité commerciale et maritime de Guanzhou/Canton.

Les contributions (huit au total) rassemblées dans ce volume sont le fruit d'une table ronde (« *conference* ») qui s'est tenue à Leyde les 26 et 27 septembre 1997 sous l'égide de l'IIAS et a regroupé huit chercheurs venus de disciplines et d'aires géographiques de recherche différentes. Elle a été sponsorisée par les institutions suivantes : the International Institute of Asian Studies (IIAS), the Royal Dutch Academy of Arts and Sciences (KNAW), The Netherland's Organization for Scientific Research (NWO) et the Leiden University Fund.

Ces chercheurs ont bénéficié de sources littéraires chinoises : chroniques, le célèbre *Zhufan zhi* ou « Description des peuples étrangers ⁽¹⁾ », ..., de nombreuses sources épigra-

(1) Voir F. Hirth and W.W. Rockhill, *Chau Ju-kua : His Work on the Chinese and Arab Trade in the 12th and the 13th Century, Entitled chu-fan-chi*, Saint-Petersbourg, 1911, reimp., 1970. Il a été rédigé par Zhao Rugua qui, en 1224-1225, cumulait en sa seule personne les trois principales fonctions mandarinales à Quanzhou : *superintendent, préfet et administrateur du bureau Sud*.

phiques (inscriptions funéraires en arabe, persan et parfois en chinois sur des pierres tombales..., des inscriptions dédiées à la construction de temples...), de sources architecturales (temples hindous, bouddhistes, autels taoïstes, cimetière musulman de Li-Shan et quelques restes de mosquées), de sources archéologiques (céramiques et poteries de la région « Minnan »). Ils ont eu l'insigne bonheur de disposer d'un bateau naufragé à la fin du XIII^e siècle de notre ère et retrouvé dans la baie de Quanzhou en 1973 ⁽²⁾, dépositaire d'une cargaison de bois précieux et odoriférants et surtout de poivre..., marchandises convoyées depuis les mers de Nanyang, soit le sud-est *lato sensu*, en fait le Coromandel, habité par des populations de langue tamoule et aux mains, à l'époque, des Cholas qui, s'ils créèrent un royaume entre 960 et la fin du XII^e-début du XIII^e siècle, étaient des pilotes hors pair dans les mers du Sud-Est asiatique. Ahmad b. Mağid, auteur d'une trentaine de routiers nautiques concernant l'océan Indien et composés dans la seconde moitié du XV^e siècle, les louent pour leurs qualités de marin et de pilote et leur attribue un système de coordonnées orthonormées, quadrillant nombre de toponymes et graduées en *işba'* ou « doigt » — unité de mesure standard, pour relever la hauteur des étoiles héliaques et autres à l'aplomb des lieux, retenue par les pilotes arabes — qui leur permettait de relier les points de repère, nécessaires à la navigation, entre eux et de situer de façon géométrique le lieu où se situait le pilote à tout moment, mais il n'hésite pas à souligner qu'ils se trompent dans leur estimation des mesures latitudinales, surtout lorsqu'elles deviennent de plus en plus méridionales ou orientales, en gros à partir des îles Andaman et une fois la zone du Détroit de Malacca dépassée.

Les huit contributeurs montrent tous peu ou prou que Quanzhou participe tant du commerce intérieur (c'est l'empire Song, puis des Song méridionaux et enfin des Yuan qui est à l'œuvre derrière cet entrepôt, centre de production — surtout la région de « Minnan » qui fabrique des céramiques exportées — et centre de réexportation) que du commerce international (relations avec la Corée, le Japon et les pays des mers du sud ou *Nanyang*). Cependant, Janice Stargardt (« Commerce entre Quanzhou et Satingra, sud de la Thaïlande ») ou John Guy (« Les corporations/guildes de marchands tamouls et le commerce avec Quanzhou ») insistent davantage sur les relations d'échanges au long cours, tandis que Ho Chuimei (« Le boom de la céramique dans le « Minnan », ou moitié méridionale du Fujian, aux époques Song et Yuan ») cerne l'accroissement de la production de céramique de toute cette région en cartographiant les lieux de production (cent soixante-dix fours), boom alimenté par la demande externe. Les autres contributeurs, à part Hugh Clark qui trace un tableau général du développement du commerce régional en mettant l'accent sur le rôle de ce commerce dans les changements sociaux dus à la mobilité sociale accrue de certains clans, partie prenante de ce commerce, s'attachent plus à situer Quanzhou dans son hinterland immédiat et dans ses relations avec le pouvoir.

Les problématiques retenues par certains contributeurs pour analyser l'*impetus* donné aux relations commerciales entre les partenaires s'avèrent différentes.

Pour John Guy, qui tend à considérer Quanzhou comme un entrepôt de biens de luxe (cf. ci-dessous la liste de la cargaison du bateau naufragé) fournis par l'Inde *lato sensu* et demandés par la cour impériale chinoise, les incitations proviennent tant des Cholas que du gouvernement Song. Schottenhammer s'en tient à la thèse qui veut que les lois du commerce se suffisent à elles-mêmes et s'opposent même aux volontés de l'État, tandis que R. Pearson *et alii* inclinent à penser que seuls sont à l'œuvre des facteurs sociaux propres à Quanzhou, mais aussi une politique, une économie et une idéologie spécifiques à la Chine.

Il est possible de regrouper les communications sous trois thèmes (cf. la présentation de A. Schottenhammer) :

- les thèmes liés aux études portant sur la céramique chinoise « Minnan » des Song et Yuan ou sur des réalisations architecturales et épigraphiques : contributions de R. Parson *et alii*, de Ho Chuimei, de John Guy et de Janice Stargardt ;

- les thèmes liés à l'histoire de Quanzhou et de son commerce maritime qui évoluent dans le cadre des systèmes administratifs Song et Yuan, mais aussi dans le cadre du commerce au long cours avec le *Nanyang* : contributions de John Chaffee, d'Hugh Clark et de Schottenhammer ;

- les thèmes liés à un essai de géographie politique et maritime : contribution de Roderick Ptak (fin de l'ouvrage).

R. Ptak (« Quanzhou : at the Northern Edge of a Southeast Asian « Mediterranean » ») atteste que l'on ne peut transposer dans l'espace maritime chinois (« Greater Southeast Asia ») des concepts braudeliens qu'avec une très grande circonspection (sur un exemple appliqué à Java : voir Denys Lombard et son *carrefour* javanais), car il faut réfléchir sur la *longue durée*, un millénaire au moins, ce dont il ne dispose pas, et que les seuls documents majeurs entre nos mains, pour une telle tentative, ont été composés par des mandarins chinois, dont les perspectives sont entièrement biaisées par des points de vue de continentaux internes.

Toutefois, l'auteur montre comment certains concepts de spatialité maritime, des concepts de géographie politique, ont pu évoluer entre les Song et les Yuan, en faisant jouer l'importance différenciée des deux grandes routes maritimes commerciales qui relient Quanzhou (et la Chine) au Sud.

(2) La cargaison du bateau est ainsi détaillée : 4 800 livres de bois odoriférant d'Asie du Sud-Est, de poivre, de noix de bétel, de cauris, d'écailles de tortue, de cinabre et d'ambre gris d'origine somalienne : voir Jeremy Green, « The Song Dynasty Shipwreck at Quanzhou, Fujian Province, People's Republic of China », *JNA*, XII, 3 (1983), 253-261. C. Salmon et D. Lombard, « Un vaisseau du XIII^e siècle, retrouvé avec sa cargaison dans la rade de Zaitun », *Archipel*, 18 (1979), 57-68.

Le Quanzhou médiéval est situé à l'intersection de routes maritimes et terrestres et est localisé entre deux espaces maritimes : les mers de Chine du Sud et de l'Est.

Les deux routes maritimes commerciales importantes menaient de Quanzhou au Sud :

- la route ouest suit la côte chinoise jusqu'à Guandong, puis tourne vers Hainan, et de là vers la côte vietnamienne ; au cap Ca Mau (mais plus vraisemblablement au cap Saint-Jacques), la route connaît un triple embranchement : une branche dans le Golfe du Siam, une deuxième conduit à la côte est de la Malaisie et une troisième gagne le cap Datu (extrémité nord de Bornéo) ;

- la route est relie Quanzhou à la côte ouest de Luzon (baie de Manille : Philippines) en passant par la côte sud-ouest de Taiwan, tourne vers l'île de Mindoro, et de là, par Palawan, gagne Sabah, Brunei et la côte nord de Bornéo. Cette route rejoint un des embranchements de la précédente au cap Datu. Des embranchements de la seconde conduisent à Mindoro, aux ports « intérieurs » des Philippines et, par la mer des Célèbes, aux îles Sangihe, Ternate, Tidore, les Amboines, d'autres îles à épices, pour terminer aux îles Banda et à Timor.

C'est en fonction de l'importance de ces deux routes l'une par rapport à l'autre que les concepts d'espaces maritimes vont se modifier.

Pour Zhou Qufei, dans son *Lingwai daida* (1178), et Zhao Rugua, dans son *Zhufan zhi* (1225), le *Dong da yanghai* ou « Grand Océan de l'Est » se confond avec le *Dongnanhai* ou « Mer du Sud-Est », et tous deux sont illimités à l'est et au sud de la Chine. Un autre océan est le *Nanhai* / « Mer du Sud », dont Srivijaya (Malaisie, Sumatra et extrémité Ouest de Java selon les époques) est le *carrefour* : tous les bateaux venant de l'est, c'est-à-dire Java, ou de l'ouest à savoir Quilon et les pays arabes y passaient avant de se rendre en Chine. Au sud de Srivijaya s'étendait le *Nan da yanghai* ou « Grand Océan du Sud ». Si Zhou Qufei est plus prolixe sur la route de l'ouest, tandis que Zhao Rugua détaille la route de l'est (Philippines en particulier), il semble qu'il faille attribuer cette différence tant à un accroissement du commerce le long de la route de l'est qu'aux intérêts spatio-professionnels des auteurs : Zhou Qufei est familier du Guangxi, de Guangdong et de l'Annam, mais Zhao exerce les trois plus hautes fonctions mandarinales à Quanzhou, d'où son intérêt plus fort pour la route de l'est.

Il ressort du *Nanhai Zhi*, composé en 1304 par Chen Dazhen, que le « Petit Océan Ouest » ou *Xiao Xiyang*, autour de Danmaling (?) et de Srivijaya comprend le Golfe du Siam et la côte orientale de la Malaisie et s'étend du sud-est de Sumatra à Ceylan. Le « Petit Océan Oriental » ou *Xiao Dongyang* est identique à la mer de Sulu (Mindanao, Mindoro). Le « Grand Océan Oriental » ou *Do Dongyang* comprend les côtes ouest et est de Bornéo, la mer de Java et différents toponymes indonésiens. La limite entre les deux océans orientaux et l'océan occidental passe par le détroit de la Sonde et la segmentation spatiale est-ouest est liée

aux deux routes de commerce. Contrairement aux concepts spatiaux Song où, avec la route de l'ouest, l'influence géographique arabe et perse était encore réelle, Chen Dazhen valorise la route est si bien que l'espace au-delà de Ceylan ne se présente plus en « sous-systèmes ».

Avec le *Daoyi Zhilüe*, composé en 1349/1350 par Wang Dayuan, le phénomène s'accroît : la limite entre un « Océan Est » (pourvu de petites mers) et un « Océan Ouest » se situe au Déroit de Singapour et l'ensemble de l'Asie du Sud-Est maritime appartient à un espace unique, de même qu'on assiste à une description complète des lieux touchés par la route est.

Richard Pearson *et alii* (« Port, City and Hinterlands : Archaeological Perspectives on Quanzhou and its Overseas Trade ») traduisent sur des plans et des croquis les nouvelles fonctions économiques et politiques de Quanzhou sous les Song et Yuan : à côté du noyau de bâtiments administratifs et religieux gouvernementaux à Zichen (ancienne cité), s'élèvent à l'ouest de Zichen le temple Kaiyuan (bouddhiste, seule structure religieuse majeure), les bureaux gouvernementaux, les centres administrant le clan Song, puis des bâtiments consacrés aux religions locales, ces derniers à l'Est de Zichen ; se trouvent dans les quartiers commerciaux du Sud, à l'extérieur du rempart, le Tianfeigong et les mosquées.

La région de Quanzhou, agricole, est animée par un réseau de villes marchés et des centres de production reliés par des ponts et routes. La production de céramiques est stimulée par la demande externe (l'outremer) et se spécialise à Cizao, mais aussi Dehua, Anxi... : bols, plats, assiettes, boîtes, encriers, *kendi* (vases à bec verseur), grandes jarres pour exporter les légumes salés... ; les engobes sont diversifiés : plusieurs types de vert, de même que de l' « underglaze iron painting » à Cizao, et les décors le sont aussi : « stamping and molding, pasting, and relief sculpture ». Les structures des fours évoluent entre les Song et les Yuan : passage des fours dragon aux fours à chambre séparée (« chicken cage kilns »). Toutefois, certains sites (ou plutôt certains fours) se spécialisent dans la fabrication d'une seule forme de poterie.

Quanzhou exporte sa production locale et réexporte les céramiques grâce à un échec complexe dominé par les marchands de Quanzhou. Les fouilles d'Okinawa et des îles Ryūkyū attestent une vaste dispersion des céramiques (en particulier les céladons des XIII^e et XIV^e siècles), sans qu'il y ait hiérarchie entre sites fortifiés et non. Pour les auteurs, il faut y voir la traduction d'un actif commerce « privé » et de contrebande, et un état d'« étarchie » politique qui permet à la gentildommerie locale de passer des alliances jamais stables.

Les fouilles de Ryūkyū attestent que les pièces de cuivre des Song septentrionaux sont plus nombreuses : importance du commerce privé et de contrebande. Les pièces de monnaie des périodes antérieures sont encore en usage aux XIII^e et XIV^e siècles. Toutefois, l'existence

d'un plus grand nombre de pièces trouvées au Japon par comparaison aux Ryûkyû prouve qu'Okinawa était atteinte par le Japon, non l'inverse.

Ho Chumei (« The Ceramic Boom in Minnan during Song and Yuan Times »), traitant de quelque 300 sites de production (fours) de céramique chinoise localisés dans la région « Minnan » (moitié sud du Fujian), isole les 170 sites Song (906-1276) et Yuan (1271-1368) ; il classe les productions en 13 types et les compare à d'autres sites dans le « Minnan » et au-delà. Il cartographie les sites et distingue cinq phases dont les critères de classification reposent sur des données stratigraphiques (certains types d'engobes se poursuivent durant quatre phases : cas du « black-brown glazed ») et montre que les sites de production glissent de la côte à l'intérieur le long de la rivière Jin.

Il remarque que cette production était avant tout destinée à l'Outremer et que son succès, à l'étranger, malgré sa piètre qualité comparée à d'autres centres de production en Chine, ne peut s'expliquer que par la force des réseaux des marchands de Quanzhou, l'existence d'une stratégie de marketing et de vente, mais aussi d'un certain type de clientèle : il s'agit d'une poterie qui s'adresse à tout le monde.

Les informations sur les potiers eux-mêmes sont squelettiques, ainsi que sur les ateliers et leurs méthodes de travail, la manutention des pièces et leur emballage. Il en est de même du rôle des « étrangers à Quanzhou » : se sont-ils « sinisés » et jusqu'à quel degré ? Ont-ils été les intermédiaires de la connaissance qu'avaient les Chinois des valeurs sud-indiennes ou ouest-asiatiques ? Quel fut le rôle de ces étrangers dans les réseaux d'exportation de céramiques Outremer ?

John Guy (« Tanil Merchants Guilds and the Quanzhou Trade ») part d'un présupposé : les marchés chinois ont toujours constitué un appel d'air pour les marchandises moyen-orientales et indiennes (pierres précieuses, aromates, épices et autres biens de luxe) et ce dès l'époque romaine. Après avoir cité certaines sources arabes (les *Ahbâr al-Şîn wa'l-Hind* sont anonymes et n'ont pas pour auteur le marchand Sulaimân) qui attestent la présence d'Arabes, Juifs... à Guangzhou/Canton, il fait état de nombreux documents qui prouvent la présence de Tamils dans la majeure partie du Sud-Est asiatique aux VIII^e – XIII^e siècles.

C'est l'établissement de la dynastie Chola (seconde moitié du X^e siècle- fin du XII^e siècle) – nombreuses ambassades en Chine – dans le Coromandel, la position internationale de Surivijaya (raids de la marine chola contre ce royaume *circa* 1026) et les décisions du gouvernement Song (droits de douane fixés à un taux moyen), à la fin du X^e et au début du XI^e siècle, qui stimulèrent le commerce : biens de luxe, étoffes de coton (le chinois *jubei* ou *gubei* pour coton vient du sanscrit *karpasa*) contre céramique et soie...

Les inscriptions tamiles dans le Sud-Est asiatique font ressortir une présence généralisée et multiple des Tamils dans les zones productrices d'épices ou servant de relais au commerce. L'auteur analyse l'inscription tamile de Quanzhou

datée de 1281 et destinée à l'érection d'un temple dédié à Siva et les reliefs gravés ornant deux piliers et des pierres du temple Kaiyuan, difficilement situable, mais dont le style de bas-relief fait songer à la période Chola : ils développent des thèmes vaishnavites (Vishnu) et saivites (Siva).

Ces marchands tamils étaient organisés en guildes : les Ayyavole et les Manigranam et opéraient depuis le grand port de Nagapattinam (Coromandel).

Janice Stargardt (« Behind the Shadows : Archaeological Data on Two-Way Sea Trade between Quanzhou and Satingpra, South Thailand, 10th – 14th Century. »), dans cette longue contribution, montre qu'à Satingpra, le volume des céramiques commercialisées fut important (plus de 50 000 tessons). Le commerce s'est caractérisé par une augmentation des quantités importées de Chine du Sud de 950 à 1275, puis un déclin eut lieu jusque *circa* 1320. Mais elle analyse aussi l'importance de l'encens comme marchandise de retour.

Elle précise que le commerce passant par l'isthme soit venant de la Chine, soit y allant, était de haute valeur et d'un volume élevé, et qu'il représente un niveau de commerce et d'organisation différents de ceux par lesquels étaient transportées les céramiques de base fabriquées dans le « Minnan », en raison de la présence de cours et du coût important de l'encens qui servait de monnaie d'échange à cette céramique.

D'autres problèmes sont abordés : la typologie et l'origine des céramiques. Cette céramique de Satingpra était identique à celle destinée aux officiers chinois de haut rang et produite dans les fours de Longquan (province de Zhejiang), de Jingdezhen (province de Jiangxi) et de Dehua (province de Fujian). Elles transitaient par les ports de Guangzhou et Quanzhou.

Il apparaît que Satingpra a joué dans le réseau commercial Srivijaya/Sanfoqi (sud-est de Sumatra) – Chine un rôle de fournisseur d'encens de haute valeur, de minerais de fer et d'étain et qu'il a constitué un entrepôt spécialisé en céramique.

John W. Chaffee (« The Impact of the Song Imperial Clan on the Overseas Trade of Quanzhou ») montre l'implantation à Quanzhou des membres du clan impérial Song. Ce clan fut d'abord un fardeau pour le gouvernement de Quanzhou. Les membres augmentèrent au point d'atteindre plusieurs milliers au début du XII^e siècle, d'où des empiétements de membres de ce clan, à côté de grandes familles, sur les terres arables.

Ce clan contribua aussi à l'économie de Quanzhou comme consommateur car il disposait, par ses liens impériaux, de soutiens financiers extérieurs. Il fournit nombre de *jinshi* (fonctionnaires). Certains membres du clan participèrent à des entreprises maritimes outremer afin de subvenir à leurs besoins en biens de luxe.

Mais l'auteur voit, dans la diminution du revenu par tête de ces membres, la preuve d'un déclin de la préfecture de Quanzhou au milieu du XIII^e, ce que constate aussi Stargardt.

Hugh Clark (« Overseas Trade and Social Change in Quanzhou through the Song ») trace les grands traits d'une

histoire générale de la côte sud de la Chine entre la dynastie Tang et Song (troisième quart du x^e siècle). Quanzhou, un simple port de relâche et de transbordement comme de nombreux ports de la côte sud, en particulier ceux du Fujian, a pu bénéficier de la politique d'indépendance de seigneurs de la guerre (mûs par le désir de tirer profit du commerce d'outremer) et, en 978, était devenu un des *emporia* majeurs du commerce maritime, position qu'accentua la cour Song par sa politique douanière et par l'institution d'hôtels de douane.

La richesse ainsi acquise par le commerce d'outremer fut un appel à la mobilité sociale (« *a social revolution* ») pour des groupes lignagers entreprenants aux xi^e et xii^e siècles. L'auteur met en question la thèse généralement acceptée : le pouvoir est monopolisé et coopté par une strate étroite de mandarins que sanctionne un système d'examins ritualisés.

En étudiant un certain nombre de cas (le lignage Fang du village Baidu qui protégeait les marchands ou le lignage Huang Gang qui a acquis toute sa fortune grâce au commerce du lin à Kudzu...), H. Clark montre qu'un certain nombre de lignages ont pu s'immiscer parmi l'élite mandarinale. L'épitomé de cette ascension est représenté par le conte de Wang Yuanmao : novice dans un monastère bouddhiste (= enfant rejeté ou orphelin), il navigua jusqu'au Champa comme marin, y épousa la fille du roi et, grâce à la dot, il a pu se lancer dans des entreprises maritimes, s'enrichir, entrer dans l'élite du Quanzhou en contractant des liens matrimoniaux entre les familles de deux hauts fonctionnaires de la préfecture de Quanzhou.

Angela Schottenhammer (« The Role of Metals and the Impact of the Introduction of Huizi Papers Notes in Quanzhou on the Development of Maritime Trade in the Song Period ») retient parmi les nombreuses raisons (corruption, fardeau de plus en plus difficile à supporter financièrement du clan Song, dont le nombre ne cesse d'augmenter) la crise financière, monétaire et commerciale qui frappe la Chine Song et, en particulier Quanzhou, à la fin du règne des Song (*circa* 1250-1276).

Durant une bonne partie de leur gouvernement, les Song, par une politique douanière et financière avisée, favorisaient le commerce maritime d'outremer, revendant une partie des marchandises ainsi acquises à l'intérieur. Les Song avaient appris des marchands comment accroître la richesse en renonçant à un paiement direct et en se reposant sur le succès d'entreprises futures. En effet, les marchands faisaient alors circuler entre eux, à titre privé, des billets, une sorte de papier monnaie avant la lettre, dont la valeur reposait sur la confiance, car ils étaient gagés sur des activités commerciales déjà effectuées et sur « des promesses à payer plus tard », c'est-à-dire sur des transactions à venir. Les Song résolurent de substituer à la monnaie de billons (pièces de cuivre) du papier monnaie ou billets *Huizi* en 1160, afin de résoudre les problèmes fiscaux de l'État (désir d'accroître sa richesse, nécessité de répondre aux besoins de l'administration, en particulier de l'armée, et de solder les dépenses du « commerce politique », à savoir le tribut...). Tandis que les billons, moyens

de paiement, reposaient sur une valeur réelle (transactions commerciales), le papier monnaie émis par l'État devait servir de moyen de paiement et de moyen de lever du crédit (faire entrer les billons dans les caisses de l'État), mais sa valeur réelle était gagnée non sur des transactions (billons), mais sur des entreprises futures, bref sur du vent.

La fausse monnaie chassant la bonne (théorème de Gresham), car deux systèmes monétaires asymétriques évoluaient en parallèle, les marchands, pour se prémunir d'une dépréciation de leurs transactions en papier monnaie, n'avaient de cesse de convertir ce dernier en billons, et bientôt en métaux précieux et marchandises de valeur, et même à exporter les billons par un réflexe de thésaurisation, d'où la fuite de l'encaisse de la monnaie métallique (nombreuses pièces de monnaie trouvées à l'étranger, dont le nombre dépasse les simples besoins du commerce). Le billon acquérant un pouvoir libérateur de plus en plus élevé, le commerce intérieur fut attiré par le commerce extérieur, car la monnaie de cuivre réduite à une marchandise fut drainée à l'extérieur.

Les mesures prises par les Song (interdiction d'exporter les billons, les métaux précieux et les biens de valeur, augmentation des taxes douanières...) n'eurent aucun effet. La fuite de la monnaie se poursuivait.

C'est bien parce que les Song n'ont pas respecté les règles régissant le commerce, qui veut que l'État ne dépense pas plus que ce qu'il en tire, que la crise financière et monétaire eut lieu, consacra le rétrécissement du commerce outremer et le déclin relatif du port de Quanzhou.

Les Mongols, à partir de 1276, établirent dans tout leur Empire un seul système monétaire, dont le seul moyen d'échange et de paiement était le papier monnaie ou *Zhongtong*. Ils bannirent tout système monétaire métallique (donc pas de double système qui se faisait concurrence) et instituèrent la convertibilité du *Zhongtong* en argent.

Comme l'indique A. Schottenhammer, dans sa présentation, il est désormais impossible de souscrire à deux idées qui ont été véhiculées comme des certitudes :

– L'« âge du commerce » chinois ne commença que vers 1400, à une époque où « la demande de produits sud-est asiatiques semble être apparue soudainement » (A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1600*, New Haven, Londres : Yale U.P. 1993, II, 15), car le commerce en produits sud-est asiatiques est bien antérieur ;

– La distinction entre commerce officiel fondé sur le tribut et commerce privé « illégal » n'est plus de mise, car, à lire certaines contributions, le gouvernement central chinois et des membres du clan impérial participaient activement au commerce privé, le promouvaient même.

Les contributions des intervenants, bien qu'en dehors de leur domaine, n'apportent guère d'éclairage sur la présence et le rôle des Arabes et Persans à Quanzhou, à part quelques références à l'existence de mosquées.

Guy Ducatez
Cnrs - Paris