

# Imaginaires de l'immense

La vaste étendue d'eau salée qu'est la mer est à la fois un lieu de rêve et un lieu de cauchemar. Elle couvre les trois quarts de la surface terrestre, *ergo* elle nourrit des cultures innombrables dans tous les coins du monde, dont l'Europe et la Chine. Depuis l'antiquité grecque, la mer a été représentée à maintes reprises dans la littérature européenne comme un élément important. Aphrodite y est née, symbolisant la naissance de la beauté et de l'amour ; Poséidon y règne avec le trident dans la main, contrôlant la puissance des vagues ; Ulysse navigue entre des îles en croisant le chemin de sirènes dangereusement séduisantes et des monstres dévorants. L'image de la mer est une combinaison de la grâce infinie et du danger mortel dans la culture européenne. Si l'on porte le regard vers l'est, au plus loin, on voit que la thématique maritime constitue une partie indispensable de la littérature chinoise. Dans la mythologie, la mer est là où le soleil se baigne pendant la nuit ; beaucoup de divinités y situent leur résidence ; les hommes rêvent des silhouettes de déesses derrière la brume, et des palais de cristal sous-marins remplis de trésors qui n'appartiennent pas au monde humain. Entre ces deux grandes cultures, les représentations de la mer sont peut-être différentes ; cependant, s'il y a un caractère de la mer qui impressionne tout le monde, c'est à coup sûr son immensité.

Aux temps anciens, les Européens étaient actifs autour de la Méditerranée, et les Chinois se concentraient sur la côte ouest du Pacifique sans dépasser le Japon. Limités par la connaissance de l'époque, les gens ne savaient pas ce qu'il y avait au-delà des océans. En Europe, on avait même élaboré la notion du fleuve-océan qui encercle le monde entier sans avoir d'autre rivage qu'un vide effrayant. Il était donc trop tôt d'envisager des activités transocéaniques. Étant donné leur grandeur incommensurable, les océans suscitent autant d'inquiétude que de curiosité. Pendant une longue période, le

monde océanique était représenté avec toutes sortes d’imaginaires. Par conséquent, on en rêvait parfois, mais on s’y aventurerait peu – jusqu’aux 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles.

Les 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles instaurent une transition importante, car la géographie médiévale, faite de lieux féodaux, fragmentaires et isolés, a laissé place à un début de vision d’ensemble. Une des raisons pour lesquelles nous menons une recherche sur cette période en particulier consiste dans le fait qu’elle avait établi le début des vraies communications planétaires. Auparavant, des voyages tels ceux de Marco Polo et d’Ibn Battûta n’étaient rien d’autre que de brillantes tentatives personnelles, unilatérales. De plus, la période retenue marque aussi un tournant : certains hommes se sont désormais débarrassés de la notion médiévale pour adapter leur vision du monde à la nouveauté. Les gens commençaient à réfléchir sur le lointain et à s’intéresser à l’Autre. Cependant, cette épiphanie s’est produite en Chine et en Europe avec presque un siècle de décalage – les grandes navigations ont eu lieu en Chine au début du 15<sup>e</sup> siècle, et en Europe vers la fin du même siècle. Cette différence a résulté du fait que ces deux lieux étaient dans des situations historiques fort différentes. Durant les 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles, la Chine était sous le règne des Ming, dynastie réputée pour la centralisation des pouvoirs, tandis qu’en Europe, l’humanisme était en pleine expansion sous l’influence de la Renaissance. Les deux cultures étaient éloignées, parfois étanches l’une à l’autre. La question est dès lors de savoir comment la pensée et la vision des uns et des autres s’accommodaient de la figure de l’Autre ? Pour y répondre, la littérature de voyage et en particulier les récits de navigation vers des espaces « jamais auparavant sillonnés », comme dira le Portugais Camões, constituent des documents précieux.

Vers la fin du 15<sup>e</sup> siècle, l’Empire ottoman s’était emparé des grands carrefours menant à la route de la soie. Dès lors, les Portugais cherchèrent à ouvrir des nouveaux accès à l’Asie afin de reprendre le commerce des épices. Ils ont tourné les yeux vers l’océan et établi le prologue de l’ère des grandes navigations en Europe. Ce qui est arrivé ensuite est connu de tous : Vasco de Gama avait dirigé les Portugais vers l’océan Indien

en contournant le cap de Bonne-Espérance ; et sous le commandement de Christophe Colomb, les Espagnols ont débarqué sur un continent dont ils n'avaient pas la moindre connaissance auparavant. Ainsi la surface du monde humain s'est doublée : les trois continents connus depuis l'Antiquité – l'Asie, l'Europe et l'Afrique – n'ont pas tardé à devenir l'Ancien Monde, par rapport à l'Amérique, le Nouveau Monde.

Lorsque cette mobilité transocéanique nouvellement instituée s'est manifestée en Europe, la navigation chinoise était déjà sur le déclin. La Chine avait renoncé au pouvoir maritime à cause de la Grande Fermeture. Pour les Chinois, l'époque d'or de la navigation avait été située entre 1405 et 1433. L'Amiral Zheng He avait alors réalisé sept expéditions dans l'océan Indien, avec une flotte énorme de plus de vingt mille personnes chaque fois. Comparées aux voyages de la Grande Découverte, ces navigations chinoises du début du 15<sup>e</sup> siècle sont beaucoup moins connues dans le monde. Il semble que les études de nos jours ne leur prêtent pas l'attention qu'elles méritent.

Parmi les études en français portant sur les voyages maritimes, on trouve très peu de documents concernant Zheng He et ses explorations. Pierre Gamarra, écrivain français du 20<sup>e</sup> siècle, a publié une histoire romancée intitulée *Vie et prodiges du grand amiral Zheng He*<sup>1</sup>. Dépourvu d'ouvrages de référence historiques, ce livre est plutôt une œuvre littéraire qu'une étude de la vie du navigateur. Claudine Salmon, en revanche, est une spécialiste française des questions asiatiques. Son livre *Zheng He : images et perceptions*<sup>2</sup> publié en 2005 est une recherche sur l'Amiral et son influence dans l'Asie du Sud-Est. Les études de Zheng He dans les pays anglophones ont donné plus de fruits. Louise Levathes, historienne et journaliste américaine, a écrit une biographie de Zheng He dont le titre est *When China ruled the seas*<sup>3</sup>. Ce livre est devenu un best-seller dès sa sortie et a connu une grande résonance dans le domaine. Jeffrey Macris, membre du

---

<sup>1</sup> Pierre Gamarra, *Vie et prodiges du grand amiral Zheng He*, Paris, Mazarine, 2000.

<sup>2</sup> Claudine Salmon, *Zheng He : images et perceptions*, Wiesbaden, Harrassowitz, 2005.

<sup>3</sup> Louise Levathes, *When China ruled the seas: the treasure fleet of the Dragon Throne 1405-1433*, New York, Simon & Schuster, 1994.

département d'histoire de l'Académie navale des États-Unis, parle aussi de la flotte chinoise dans son livre *Imperial Crossroads: the Great Powers and the Persian Gulf*<sup>4</sup>. Certains ouvrages historiques concernant les voyages de Zheng He sont traduits en anglais. Ainsi, une version de *Ying Ya Sheng Lan* [Panorama sur l'ensemble des rivages de l'océan], récit de voyage et témoignage clé de Ma Huan, interprète de la flotte chinoise, a été traduit en anglais en 1970 par John Vivian Mills sous le titre *The Overall Survey of the Ocean's Shores*<sup>5</sup>. En tant qu'information de première main, cet ouvrage est très important pour les études des navigations chinoises pendant la dynastie des Ming. Vu que les voyages de Zheng He avaient produit un impact considérable sur le Sud-Est asiatique, les recherches portant sur ce sujet existent aussi. Leo Suryadinata, sinologue chinois-indonésien, a édité le livre *Admiral Zheng He and Southeast Asia*<sup>6</sup> qui raconte la relation entre le navigateur et les pays qu'il avait visités. En Chine, 2005 était une grande année pour les études consacrées à Zheng He en raison du 600<sup>e</sup> anniversaire de sa première navigation. Pour mener à bien une série de recherches, beaucoup de spécialistes se sont réunis. Kong Yuan-zhi, professeur de l'Université de Beijing, a publié *Dongnanya Kaocha Lun Zheng He* [Parler de Zheng He à travers une étude sur le Sud-Est asiatique]<sup>7</sup>. Ce livre cosigné par Zheng Yijun analyse les navigations chinoises d'après les traces qu'elles avaient laissées dans le Sud-Est asiatique. Le cosignataire du livre, Zheng Yijun, partage son enthousiasme pour l'Amiral avec son père Zheng Hesheng. Comme ils portent le nom de famille « Zheng », beaucoup de gens les prennent pour une branche de la famille de Zheng He, bien que ce ne soit pas le cas.

Un peu partout, les études portant sur le sujet abondent. Pourtant, la plupart d'entre elles traitent des navigations seules ou se focalisent spécifiquement sur une

---

<sup>4</sup> Jeffrey Macris, Saul Kelly, *Imperial Crossroads: the Great Powers and the Persian Gulf*, New York, Naval Institute Press, 2012.

<sup>5</sup> Ma Huan, *The Overall Survey of the Ocean's Shores*, traduction de John Vivian Gottlieb Mills, Cambridge, Cambridge University Press, 1970.

<sup>6</sup> Leo Suryadinata, *Admiral Zheng He and Southeast Asia*, Singapour, ISEAS, 2005.

<sup>7</sup> Kong Yuanzhi, Zheng Yijun, *Dongnanya Kaocha Lun Zheng He 东南亚考察论郑和* [Parler de Zheng He à travers une étude sur le Sud-Est asiatique], Beijing, Beijing daxue chubanshe, 2008.

région, sans élever la recherche au niveau planétaire. Il n'en est aucune qui mette réellement les voyages maritimes chinois en comparaison avec les expéditions européennes d'une époque plus ou moins similaire. Il est presque superflu d'ajouter que, du côté européen, on dénombre aussi une quantité de recherches concernant l'époque des grandes navigations. On n'en citera que deux, ici. Vitorino Magalhães Godinho, historien portugais, contribue à l'étude sur l'expansion commerciale hispano-portugaise à travers son livre *Les découvertes : XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> une révolution des mentalités*<sup>8</sup>. Jean-Pierre Duteil, professeur en histoire moderne à l'Université Paris 8 Vincennes Saint-Denis, a écrit un livre intitulé *La découverte du monde, XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles*<sup>9</sup>. Ces deux livres ci-mentionnés parlent exactement de l'époque en question, mais ils se concentrent sur les navigations européennes, et reviennent inévitablement à une vision eurocentrique.

Afin d'avoir un point de vue équilibré entre l'Europe et la Chine pour analyser leurs visions réciproques du monde, il est nécessaire de mener une étude qui se fonde sur des écrits de voyages maritimes des deux côtés, qu'ils soient réels ou fictifs, documentaires ou littéraires, la différence fût-elle souvent mince, tant les catégories du réel et du fictionnel sont relatives. Une telle étude portera non seulement sur cette ère significative de l'histoire humaine, mais mettra également les explorations transocéaniques européennes et chinoises en comparaison. Elle sera destinée à mieux comprendre les manières de penser des deux cultures en révélant leurs interactions ainsi que leurs parallélismes. Ayant accès aux ouvrages dans leur langue originale, nous avons la volonté et la possibilité de réaliser une telle étude sur la base d'un corpus européen et chinois. Cette thèse de la littérature comparée traite alors des récits de voyages maritimes des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles.

Le fait que les connaissances mutuelles entre Europe et Chine fussent minimales à l'époque, contribue à rendre la problématique plus originale : comment, en effet,

---

<sup>8</sup> Vitorino Magalhães Godinho, *Les découvertes : XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> une révolution des mentalités*, Paris, Autrement, 1990.

<sup>9</sup> Jean-Pierre Duteil, *La découverte du monde, XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles*, Paris, Éd. Arguments, 2007.

interagissent des représentations issues de sphères culturelles quasi hermétiques ? Y a-t-il des modèles qui transcendent le cadre limité d'une culture ? Peut-on comparer dans la différence ? Cette différence révèle-t-elle des raisons plus profondes au niveau culturel ? Ce sont là quelques-unes des questions de fond qui se présentent à l'esprit, et il y en a d'autres, qui seront abordées au cours des chapitres qui suivront.

Aussi bien Colomb face à l'Amérique que Zheng He dans les pays de l'océan Indien ont évolué dans un monde inconnu. Les populations, les usages et les objets qu'ils découvrent dans ce nouveau monde diffèrent de ceux qu'ils ont connus dans leur monde d'origine. Pour les premiers explorateurs d'un nouveau monde, quel qu'il soit, quel impact mental avait la nouveauté lors du processus de découverte ? Quant à d'autres voyageurs après Colomb, tels Amerigo Vespucci, le navigateur florentin au service du Portugal, et des navigateurs français comme André Thevet ou Jean de Léry, ils sont arrivés en Amérique plus tard. Étant donné les connaissances acquises antérieurement à propos du nouveau continent, les endroits explorés étaient déjà relativement moins neufs pour eux. Quelle était leur mentalité face au lieu de l'Autre semi-inconnu ? Les préjugés de leur monde familier agissaient-ils sur leurs opinions ? Voyaient-ils un nouveau monde différent de celui que Colomb avait éprouvé – Colomb qui, d'ailleurs, avait toujours nié l'évidence de l'innovation ?

Du côté chinois, hélas, Zheng He n'a pas de successeur pour prolonger son exploration qui s'est interrompue sur la côte orientale de l'Afrique. A sept reprises, il a navigué avec suffisamment d'hommes et d'approvisionnement. Il aurait pu arriver en Europe en avançant au rebours du chemin que Vasco de Gama aura pris un siècle plus tard, mais il n'a pas contourné une seule fois le cap de Bonne-Espérance. Pourquoi la flotte chinoise s'est-elle arrêtée dans l'océan Indien ? Y avait-il une limite mentale que Zheng He et ses compagnons n'ont pas pu dépasser ? De plus, les navigations de Zheng He ont eu lieu en 1405, et la Grande Découverte de Colomb a été faite en 1492. Quarante-sept ans séparent les deux pérégrinations transocéaniques. Pourquoi certains pays

européens ont-ils réussi à construire leur colonie en Amérique, tandis que la Chine n'a pas pu faire la même chose dans les endroits que la flotte de Zheng He avait atteints ?

Ces questions aboutissent à déchiffrer différences et analogies entre la nature des cultures européenne et chinoise. Pour réaliser une telle recherche et répondre aux questions posées ci-dessus, une série de livres nous ont apporté de ressources théoriques. En plus des œuvres de Daniel-Henri Pageaux, Bertrand Westphal et Jean-Marc Moura qui nous ont offert une série de supports théoriques en littérature comparée, il nous a aussi fallu réunir une documentation sur les représentations de l'espace à l'époque médiévale et renaissante. Dès lors, les essais de Frank Lestringant et de Paul Zumthor nous ont été particulièrement utiles. Les perspectives imagologique et géocritique nous ont permis de mieux appréhender la vision de l'Autre que pouvaient avoir les premiers explorateurs d'un monde inconnu, ainsi que la configuration de leur imaginaire du lointain par rapport aux cultures dont ils étaient familiers.

Les ouvrages constituant le corpus de la thèse sont aussi variés que compliqués. La première question a été de savoir quel corpus dresser parmi des centaines de récits de voyage aux 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles. En effet, comment sélectionner des œuvres qui soient non seulement représentatives, mais aussi comparables entre l'Europe et la Chine ? Le récit de Ma Huan, mentionné *supra*, et le *Journal de bord* de Colomb partagent des points communs : ils sont documentaires et, surtout, ils retracent systématiquement le voyage qui est décrit. En fait, ces ouvrages ne sont pas des équivalents exacts, parce que techniquement le *Journal de bord* est écrit par Bartolomé de Las Casas, tandis que Ma Huan est l'auteur réel de *Ying Ya Sheng Lan* [Panorama sur l'ensemble des rivages de l'océan]. Néanmoins, en tant que documents de première main, voire de seconde main (Colomb), ils fondent une base raisonnable pour la comparaison.

Presque deux siècles après les navigations de Zheng He, un écrivain chinois nommé Luo Maodeng a écrit une histoire romancée de l'expédition. L'auteur traite le



sujet sur un plan résolument fictionnel en concevant plusieurs personnages divins et des expériences imaginaires. Cette œuvre littéraire chinoise a trouvé, par une coïncidence extraordinaire, un équivalent en Europe. Lors de la seconde moitié du 16<sup>e</sup> siècle, Luís de Camões a écrit sa fameuse épopée *Les Lusíades* qui a pour modèle la navigation de Vasco de Gama. Il intègre des divinités romaines et des mythes maritimes dans le cadre du glorieux exploit des navigateurs portugais. L'œuvre de Luo Maodeng et celle de Camões sont établies à partir de navigations réelles et toutes les deux entretiennent un recul temporel par rapport aux événements historiques auxquels elles correspondent. Bien sûr, il faut mentionner qu'elles n'entrent pas dans les mêmes catégories génériques. *Les Lusíades* est certainement une épopée ; en revanche, *Sanbao Taijian Xia Xiyang Ji* [L'Histoire romancée de l'aventure de l'eunuque Sanbao vers l'océan ouest] est difficile à classer, parce qu'elle appartient à un genre particulier – *xiaoshuo* – qui n'existe que dans la littérature chinoise. Nous allons en parler spécialement dans le premier chapitre de la thèse.

Nous choisissons également quelques récits français du 16<sup>e</sup> siècle qui contribuent à la représentation du Brésil – la France antarctique à l'époque. André Thevet et Jean de Léry ont écrit chacun un récit sur leur voyage en Amérique : *Les Singularités de la France Antarctique* et *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil*. Ils ont publié leur récit l'un après l'autre avec un léger intervalle. Néanmoins, ils ont des styles fort dissemblables, on y constate même des désaccords. Thevet est cosmographe, tandis que Léry est ethnographe ; les deux décrivent la terre et les indigènes du Brésil en utilisant des approches différentes. Michel de Montaigne, en revanche, déploie des opinions encore plus originales dans ses *Essais*. Il a lu Thevet et Léry, pourtant il a observé le Nouveau Monde avec une vision transcendant son temps. Ces trois écrits révèlent la représentation de l'image de l'Autre et des attitudes envers l'altérité. Ils incitent à une comparaison interne dans le cadre de la culture européenne.

A l'intérieur des ouvrages chinois, nous constatons aussi des influences réciproques. Il n'est pas difficile à remarquer que le récit de Ma Huan fait partie de la source historique importante de *Sanbao Taijian Xia Xiyang Ji* [L'Histoire romancée de l'aventure de l'eunuque Sanbao vers l'océan ouest]. Certaines coutumes et spécialités étrangères notées par Ma Huan paraissent dans l'œuvre de Luo Maodeng. Pourtant, ce dernier les remodèle pour les adapter au goût de la société de son époque. A deux siècles de distance, l'attente sociale de l'image de l'Autre en Chine n'était plus la même qu'au temps de Zheng He. Afin de mieux comprendre cette évolution de la mentalité chinoise, nous ajoutons un autre livre dans le corpus : *Xi You Ji* [La Pérégrination vers l'Ouest]. Cette histoire romancée écrite par Wu Cheng'en, contemporain de Luo Maodeng, est plus connue que celle de Luo tant en Europe qu'en Chine. L'œuvre de Wu s'inspire d'une pérégrination terrestre réalisée vers le 7<sup>e</sup> siècle. Bien qu'elle ne porte pas sur la navigation, la représentation du lointain et de l'Autre dans cette œuvre s'avère fort précieuse pour nous. De plus, elle participe du même genre que le livre de Luo Maodeng et, à en juger par le langage, elle a une grande influence sur *Sanbao Taijian Xia Xiyang Ji* [L'Histoire romancée de l'aventure de l'eunuque Sanbao vers l'océan ouest] au niveau du style littéraire.

Or, on ne peut pas parler de l'image des océans et de l'ailleurs aux 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles en isolant cette période du reste de l'histoire culturelle et de la littérature. Il faut également revenir parfois à la production de l'Antiquité pour mieux voir comment la représentation des océans et du lointain a évolué dans le temps. Pour cette raison, nous incluons quelques écrits chinois et grecs anciens dans la recherche, afin d'établir des comparaisons sur quatre axes. On place un premier axe horizontal entre les littératures de voyage européenne et chinoise à l'époque des grandes navigations ; deux axes verticaux se trouvent séparément à l'intérieur des ouvrages chinois et des ouvrages européens pour réaliser une recherche diachronique à travers l'histoire ; enfin, on instaure un autre axe horizontal entre les écrits antiques européens et chinois. Ce dernier axe nous permet de

savoir comment les visions du monde se sont développées séparément en Europe et en Chine dans un environnement presque hermétique. Il nous ouvre la possibilité de voir leurs analogies et de comprendre leurs différences culturelles.

La thèse comporte quatre chapitres organisés selon un ordre progressif destiné à analyser les voyages maritimes étape par étape. Le premier chapitre met en scène le cadre historique de l'époque. En nous efforçant de mettre les navigations européennes et chinoises sur un plan qui permet de les aborder de concert, nous analysons les motivations respectives des découvreurs lancés dans leurs explorations transocéaniques. Nous évoquons également les aspects techniques et les équipements des bateaux qui ont rendu possibles les navigations au long cours. Dans ce chapitre, notre objectif est de répondre spécifiquement à la question suivante : quelles étaient les mentalités des explorateurs européens et chinois au moment d'affronter leurs périple ? Une autre question concerne la communication interculturelle. Nous avons mis en évidence quelques mappemondes de l'époque qui révèlent des échanges de connaissances géographiques entre l'Europe et la Chine. La *Mappemonde de Fra Mauro* représente l'Extrême-Orient avec une précision étonnante ; de même, la *Carte Kangnido* donne une représentation étonnamment conforme de la silhouette de l'Afrique, y compris le grand lac au milieu même si la proportion avec ce que nous savons aujourd'hui est encore floue. Cependant, on ne peut guère parler d'interculturalité entre ces deux espaces politiques et culturels avant le 16<sup>e</sup> siècle, au moins, les communications à l'époque étant encore indirectes. Alors, qui a transporté ces connaissances ? Les Arabes avaient-ils un rôle à jouer pendant cette période ? Dans la seconde moitié de ce chapitre, on parle de l'interaction entre les voyages réels et les récits de voyage. Il existe une force mystérieuse entre les faits et les textes. Colomb était déterminé à se rendre en Asie parce qu'il avait lu Marco Polo et qu'il avait été tenté par les descriptions merveilleuses véhiculées par le *Devisement du monde*. Ayant étudié l'hypothèse de Ptolémée, Colomb a cru pouvoir retrouver l'Asie en faisant voile plein ouest. Il n'avait pas tort, mais

personne n'aurait pu savoir en Europe qu'un nouveau continent se dressait sur la route. La Grande Découverte, en quelque sorte, a résulté d'une inspiration littéraire. Du côté chinois, une des raisons pour lesquelles l'empereur Yongle a envoyé Zheng He dans l'océan Indien, est qu'il voulait retrouver le sceau impérial perdu – une pierre précieuse mentionnée dans plusieurs écrits antiques. On ne peut pas considérer ce récit comme une simple anecdote, parce que cette motivation a été décrite dans plusieurs ouvrages historiques distincts. Ainsi, la littérature a plus ou moins abouti à motiver l'expédition de Zheng He. Plus tard, cette dernière a inspiré à son tour l'écrivain Luo Maodeng, comme pour compléter la boucle. A-t-elle impulsé d'autres voyages dans les siècles suivants ? Nous ne pouvons pas écarter cette supposition.

Si le cadre historique a conforté la possibilité de navigations transocéaniques, qu'est-ce qui a inspiré aux hommes le désir d'aller explorer le monde inconnu ? Pendant le Moyen Âge, la notion d'espace était insuffisamment prise en compte. Les lieux sont longtemps restés fermés et isolés l'un par rapport à l'autre. Avant le temps de la mobilité planétaire, quelles réflexions les gens faisaient-ils sur l'espace ? Étaient-elles pareilles en Europe et en Chine ? Dans le deuxième chapitre, on traite surtout de ces questions. À l'époque ancienne, à défaut d'une vision véritablement globale, on abordait les structures du monde sur le mode de l'imaginaire et souvent par le biais de la littérature. De telles représentations du monde n'ont pas beaucoup de valeur scientifique en soi. Néanmoins, leur subjectivité reflète bien les manières de penser de ceux qui les ont conçues. Elles sont précieuses pour une recherche sur les visions du monde dans les deux cultures. Dans ce chapitre, on se concentre sur plusieurs ouvrages antiques européens et chinois afin d'analyser l'évolution de la représentation de l'espace au fil du temps. En plus des matières écrites, nous faisons également une recherche sur la peinture et la cartographie afin de déchiffrer les notions de paysage, d'horizon et de perspective, entre autres. Ensemble, les éléments mentionnés à l'instant déterminent la notion d'espace. Les gens modèlent leur manière de percevoir la structure du monde à partir de ces notions

essentielles, *ergo*, la différence entre les approches européennes et chinoises a occasionné une vision du monde partiellement dissemblable d'une culture à l'autre.

Le troisième chapitre porte sur la représentation des océans et du lointain. Lorsque les navigateurs se sont embarqués pour des périples transocéaniques, ils savaient ce qu'ils allaient affronter. La terreur de la mer est un grand sujet de la littérature maritime depuis l'Antiquité. D'une part, la mer arrache les hommes à leur foyer et à l'espace familial en les menant à l'étranger, voire vers un lointain inconnu. Bien entendu, cela est une source de peur bien humaine. D'autre part, mourir en mer n'avait jamais été considéré comme une mort glorieuse avant l'époque des grandes navigations, parce qu'au contraire du champ de bataille, l'immensité de la mer dévore le tout d'un homme – son nom tomberait dans l'oubli, son corps serait mangé par des monstres maritimes et, ainsi, il perdrait son identité dans le monde. Or, le nouveau temps a apporté de nouvelles valeurs. Pendant les 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles, bien que le naufrage pût toujours susciter l'effroi, les hommes qui tentaient leur fortune dans la mer et qui éventuellement y finissaient leurs jours étaient devenus des héros. Les œuvres littéraires comme *Les Lusitades* de Camões ont encouragé beaucoup d'hommes à s'y aventurer. Dans ce chapitre, on entreprend une comparaison entre les images de la mer en Chine et en Europe, de l'Antiquité et de l'époque des grandes navigations. Nous passons en revue la manière dont la mer, jusque-là lieu de tempête rempli de monstres imaginaires, est transformée en lieu de bonne fortune dans la littérature. Bien sûr, une navigation transocéanique implique de quitter le monde habituel pour aller vers la terre de l'Autre. Il s'agit d'un franchissement de la limite du monde, une transgression de la frontière entre le chez soi et l'ailleurs. On constate la « limite du monde » à plusieurs reprises dans le corpus de la thèse. Ce sont tantôt les Roches errantes du Bosphore, tantôt les colonnes d'Hercule barrant ce qui pour nous est le détroit de Gibraltar, tantôt la dorsale magnétique sous-marine, tantôt les parages sans flottabilité<sup>10</sup>. Or, la question ici doit être : « où se trouve la

---

<sup>10</sup> La dorsale magnétique sous-marine et les parages sans flottabilité sont sur la route de Zheng He dans l'œuvre de Luo Maodeng.

limite du monde ? », ou bien : « qu'est la limite du monde ? », ou plutôt : « qui a tracé la limite, et pourquoi ? ».

Après avoir franchi la limite du monde habituel, les navigateurs sont arrivés dans le lieu de l'Autre, un espace inconnu et parfois inquiétant. Ils ont vu tout de suite les habitants locaux, avec lesquels ils ont instauré une communication et des interactions. Le quatrième chapitre parle de la représentation de l'image de l'Autre. Aussi bien les voyageurs européens que les explorateurs chinois avaient pris conscience d'une altérité aussitôt qu'ils étaient arrivés à l'étranger. Les indigènes ont fait l'objet d'appellations différentes : les autochtones de l'Amérique étaient, pour les Européens, les « bons sauvages » ou les « cannibales » ; Luo Maodeng se réfère parfois aux habitants de l'océan Indien comme à des « corps nus ». Dans les récits de voyage, les voyageurs dont nous examinons les récits ont tendance à noter les apparences et les coutumes des étrangers en amplifiant leur altérité, comme si c'était tout ce qu'ils avaient remarqué. Cependant, il y a un paradoxe dans leur attitude face à un nouveau monde. Au début, ils étaient étonnés par toutes les choses inconnues qu'ils y avaient trouvées, mais, au fur et à mesure, cet étonnement s'est estompé. Ils cherchaient à adapter l'imaginaire qu'ils avaient hérité de leur monde habituel aux choses curieuses qu'ils remarquaient dans le monde inconnu. Donc, en quelque sorte, ils ont reconfiguré une partie de l'image de leur monde familier au contact de l'espace étranger.

En somme, les quatre chapitres reproduisent cette logique. Il faut d'abord disposer de la faculté de naviguer. Cela étant acquis, on doit avoir le désir d'explorer l'ailleurs. Cela suppose que l'on quitte le foyer pour se rendre au loin. Enfin, on se livre à la connaissance du monde inconnu et de ses peuples étrangers et, au mieux, on fait évoluer le paysage mental que l'on a du monde. Cette étude ouvre des réflexions sur la notion d'espace, la vision du monde, l'imaginaire de la limite et l'image de l'Autre. Elle a l'ambition d'apporter de nouvelles opportunités de recherche dans le domaine de la littérature comparée et de la littérature maritime, au confluent de l'Europe et de la Chine.